

Communiqué DE PRESSE

Paris, le 17 décembre 2021

Publication du bilan ferroviaire pour l'année 2020 : bien qu'ayant fortement impacté le marché ferroviaire, la crise sanitaire ne freine pas l'intérêt des opérateurs alternatifs et des régions pour l'ouverture à la concurrence

L'Autorité de régulation des transports (ART) publie aujourd'hui son bilan annuel du marché du transport ferroviaire français en 2020, fortement marqué par la crise sanitaire au niveau du territoire national mais aussi des régions, et dresse un état des lieux de l'ouverture à la concurrence des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs.

EN DEPIT DE LA CRISE SANITAIRE, 5 OPERATEURS ALTERNATIFS ONT INDIQUE UN INTERET POUR LE MARCHE FRANÇAIS

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, effective depuis le 13 décembre 2020, **38 notifications ont été réalisées, auprès de l'ART, par 5 opérateurs alternatifs** (Flixbus, Le Train, Railcoop, Trenitalia France (ex-Thello), Renfe Viajeros) **ainsi que par l'opérateur historique SNCF Voyageurs**, pour déclarer leur intention d'exploiter des services librement organisés sur lignes à grande vitesse et lignes classiques. La notification réalisée par l'opérateur historique italien Trenitalia se concrétise avec l'annonce du lancement d'une première offre de service à grande vitesse entre Paris et Milan, via Lyon, le 18 décembre 2021. L'exploitation de nouveaux trains de nuit (Midnight Trains, ÖBB) est également envisagée, bien qu'elle n'ait pas encore donné lieu à notification auprès de l'Autorité.

5 REGIONS FRANCAISES SE SONT LANCEES DANS L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE DES SERVICES FERROVIAIRES CONVENTIONNES

En 2020¹, les régions françaises ont commencé à mettre en concurrence leurs services de transport ferroviaire conventionnés. Ainsi, la région Sud-PACA a lancé une procédure d'appel d'offres pour l'attribution de deux lots qui a conduit, le 28 octobre 2021, à l'attribution d'un lot à SNCF Voyageurs (lignes « Azur ») et d'un lot à Transdev (lignes « Métropoles »). Quatre autres régions (Hauts-de-France, Grand-Est, Pays de la Loire et Île-de-France) préparent la mise en concurrence d'une partie de leurs services conventionnés.

Cinq entreprises ferroviaires alternatives (Arriva, Régionéo - co-entreprise formée par RATP Dev et Getlink – RENFE Viajeros, Trenitalia France et Transdev), **en plus de l'opérateur historique**

¹ Plus précisément au cours de la période transitoire qui permet, depuis la fin de l'année 2019 (et avant l'échéance du 23 décembre 2023 où une mise en concurrence sera nécessaire à l'issue des conventions en cours), une attribution directe de contrats ou une attribution au terme d'une mise en concurrence d'opérateurs candidats

SNCF Voyageurs, ont déclaré leur intérêt pour l'exploitation de services régionaux de transport ferroviaire conventionnés.

AU NIVEAU NATIONAL, LA CRISE SANITAIRE A AFFECTE PLUS FORTEMENT LES SERVICES A GRANDE VITESSE ET INTERCITES QUE LES SERVICES REGIONAUX CONVENTIONNES (TER)

En raison de la crise sanitaire, **l'utilisation du réseau ferré national est en baisse de 25 % en 2020**, par rapport au niveau élevé constaté en 2017. **Les revenus des gestionnaires d'infrastructure liés aux péages et aux contributions publiques sont cependant relativement préservés, baissant de 12 % en 2020**, alors que la diminution affectant l'utilisation du réseau est deux fois plus importante. Cela résulte, notamment, d'une hausse des contributions publiques qui amortit les effets de la crise sanitaire.

Les efforts de renouvellement des voies classiques permettent de constater leur rajeunissement de deux ans depuis 2015 et une amélioration de leur état. Le niveau des investissements relatifs aux lignes à grande vitesse (LGV) apparaît néanmoins très faible, par rapport à l'investissement réalisé sur les voies classiques les plus utilisées. **Il en résulte un état moyen des LGV qui rendra nécessaire des travaux de renouvellement** dans les années à venir, notamment sur l'axe le plus emprunté (axe sud-est).

La part modale du transport ferroviaire de voyageurs a baissé de 2,5 points par rapport à 2019 et atteint 7,5 % en 2020. La fréquentation ferroviaire a chuté de 41%, plus fortement que l'offre ferroviaire, conduisant à de fortes baisses du taux d'occupation de l'ensemble des services. Les activités domestiques des trains à grande vitesse (TAGV) et des trains express régionaux (TER) ont repris plus rapidement que les activités internationales, qui sont restées à un niveau bas sur l'ensemble de l'année.

Au sein des activités TAGV, la part des services Ouigo, exploités par SNCF Voyageurs, a continué d'augmenter en 2020. L'activité à bas prix n'a chuté que de 19 % en fréquentation, tandis que les axes TAGV de l'offre Inoui de SNCF Voyageurs ont subi des baisses de 36 à 37 % (axes atlantique et sud-est) et jusqu'à 49 % pour l'axe est.

Les recettes commerciales ont baissé pour l'ensemble des services, mais tout particulièrement pour les services à grande vitesse et internationaux.

Dans un contexte marqué par de fortes déprogrammations liées à la crise sanitaire, **la ponctualité des services s'est globalement améliorée** – d'un point de pourcentage – grâce à un réseau moins circulé.

DANS UN MARCHÉ DU FRET PLEINEMENT CONCURRENTIEL, LA PART DU TRANSPORT COMBINE ATTEINT 38 %

Le transport ferroviaire de marchandises connaît une baisse contenue de 6 % en tonnes.km en 2020, les recettes chutant plus fortement – de 10 % – et atteignant un milliard d'euros. La part de marché de l'opérateur historique, Fret SNCF, diminue de trois points dans un marché pleinement concurrentiel, qui voit la part du transport combiné augmenter et atteindre 38 %.

EN REGION, UNE BAISSÉ DE 36 % DE LA FREQUENTATION DES SERVICES TER DU FAIT DE LA CRISE SANITAIRE

Entre 19 et 30 % des circulations TER ont été déprogrammées en 2020, indiquant un souhait de maintien des services par les régions en dépit de de la crise sanitaire. **La fréquentation TER a plus fortement chuté (36 % en moyenne par région) que l'offre**, conduisant à une baisse des taux d'occupation pour toutes les régions. **Les taux de ponctualité connaissent une amélioration dans l'ensemble des régions**. Alors que les recettes commerciales de l'activité TER ont chuté de 29 % en lien avec l'évolution de la fréquentation, **les revenus globaux (recettes et concours publics) n'ont baissé que de 5 % selon les régions, quand les trains.km baissaient de 16 %**. **Les charges d'exploitation de l'activité TER par train.km ont également augmenté de près de 13 %**.

Consulter

- [Le marché du transport ferroviaire en 2020 – L'essentiel](#)
- [Le communiqué de presse](#)

À propos de l'Autorité de régulation des transports

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a élargi les compétences du régulateur aux activités routières – transport par autocar et autoroutes.

Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), avec la mission de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des clients des transports ferroviaire et routier.

Compétente pour la régulation des redevances aéroportuaires depuis le 1^{er} octobre 2019, l'Arafer est devenue l'Autorité de régulation des transports (ART) à cette date. Enfin, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a étendu les compétences et missions de l'Autorité à l'ouverture des données de mobilité et de billettique, ainsi qu'à la régulation des activités de gestionnaire d'infrastructure et des activités de sûreté exercées par la RATP en Île-de-France.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de cinq² membres indépendants choisis pour leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine des services numériques ou du transport, ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.

² La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a acté une transformation de la gouvernance du collège de l'Autorité qui passera progressivement à cinq membres permanents (les deux membres vacataires actuels termineront leur mandat et ne seront pas remplacés).