

SYNTHESE DU RAPPORT DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2019

Le quatrième bilan annuel de l'Autorité de régulation des transports sur le marché du transport ferroviaire constitue le premier rapport couvrant à la fois l'activité voyageurs et fret du transport ferroviaire, et intégrant le périmètre exhaustif du réseau express régional (RER) sur le réseau ferré national (RFN) et le réseau de la Régie autonome des transports parisiens (RATP). Ce rapport fournit ainsi une analyse détaillée et indépendante des principaux indicateurs descriptifs des marchés ferroviaires en France et de leur évolution de 2015 à 2019. Il a été enrichi de nouveaux indicateurs et focus sur :

- les caractéristiques et l'utilisation des « petites lignes » ferroviaires,
- les déclarations d'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires,
- la complémentarité des lignes aériennes et ferroviaires domestiques,
- les coûts et investissements des gestionnaires d'infrastructure,
- l'activité des autoroutes ferroviaires pour le transport de fret.

L'âge du réseau ferré national (RFN) reste stable à près de 29,2 ans, 1 000 km de « petites lignes »¹ ont été neutralisées depuis 2015. Fin 2019, le RFN se compose de 28 100 km de lignes exploitées (49 500 km de voies), un niveau relativement stable depuis 2015. Cette stabilité apparente masque une extension du réseau de 600 kilomètres de nouvelles lignes en 2017, soit 1 350 km de voies, et un arrêt d'exploitation de près de 1 050 kilomètres de voies en quatre ans. L'utilisation du réseau reste très concentrée, puisque 38 % des lignes voient passer 80 % des circulations de trains et 90 circulations par jour en moyenne ; inversement, 20 % des lignes ne voient passer que 1 % des trains.km et moins de 10 circulations par jour en moyenne. Le maintien de l'âge du réseau entre 2018 et 2019 s'explique pour l'essentiel par les actions de maintenance de SNCF Réseau.

Les services de Trains express régionaux (TER) et Transilien couvrent la quasi-totalité des gares. Les services Intercités et de trains aptes à la grande vitesse (TAGV) domestiques desservent 393 gares en 2019. La plupart des gares (62 %), dites d'intérêt local, ne sont desservies que par 22 % des circulations de trains et ne représentent que 2 % de la fréquentation.

Les « petites lignes » de catégories 7 à 9² représentent 29 % du RFN (14 300 km de voies dont 11 600 km de voies ouvertes aux services de voyageurs) et 32 % du réseau de lignes classiques, dont une grande partie du réseau transversal. Si des différences importantes avec les autres types de voies (âge, équipement, vitesses et ralentissements, trafic) sont observées, des différences sont aussi notées au sein des « petites lignes » ; les indicateurs des voies de catégories 7 ouvertes aux services de voyageurs sont ainsi relativement proches de ceux des voies de catégorie 6 et très éloignés de ceux des voies de catégorie 9, tant pour les caractéristiques de ligne (nombre de voies, vétusté, vitesse moyenne, équipement), que pour leur degré d'utilisation (près de 3 fois moins de circulations quotidiennes sur les voies de catégories 9 que celles de catégorie 7). Les gares situées sur des voies de catégorie 7 à 9 accueillent presque exclusivement des voyageurs de services de TER ou Intercités. Ces gares accueillent par ailleurs une faible part de la fréquentation globale (2 %), seulement 9 % des voyageurs des services TER et Intercités, et une part infime des voyageurs des autres services.

¹ Nota glossaire

² Nota glossaire

Les gestionnaires d'infrastructure ont perçu 5,8 milliards d'euros de redevances d'infrastructure dont 123 millions d'euros pour l'activité transport de marchandises. Les redevances issues du transport de voyageurs atteignent 5,7 milliards d'euros en 2019 et sont en hausse de 3,4 % par rapport à 2015 ; 64,5 % de ce montant a été payé par les entreprises ferroviaires de voyageurs et 35,5 % par l'Etat (pour TER et Intercités) et Île-de-France Mobilités (pour Transilien), au titre des redevances d'accès.

En 2019, les coûts d'exploitation de SNCF Réseau s'élèvent à 4,6 milliards d'euros dont 59 % pour l'entretien du réseau. On peut distinguer deux postes de coûts principaux : la maintenance (entretien et surveillance du réseau) et la gestion opérationnelle des circulations représentant respectivement 59 % et 22 % des coûts d'exploitation. Ainsi, le montant annuel de la maintenance du réseau s'échelonne de 13 000 euros par kilomètre de voie pour les catégories de voies les moins utilisées (catégories 7 à 9 sans voyageurs) à près de 60 000 euros pour les catégories 2 à 4 les plus sollicitées.

Les investissements réalisés en 2019 par SNCF Réseau s'établissent à 5,4 milliards d'euros, en hausse de plus de 600 millions d'euros par rapport à 2018, affectés sur les portions les plus utilisées du RFN. Les principales dépenses d'investissement sont celles de « **Renouvellement et performance** » (2,7 milliards d'euros) et concernent l'effort de régénération et de remplacement des composants de l'infrastructure existante, suivi des « Projets régionaux de développement » (1,1 milliard d'euros de Contrat de Plan Etat-Régions) et des « Grands projets de développement » comme le projet Eole (prolongement du RER E vers l'Ouest).

Le transport intérieur de voyageurs a connu des hausses importantes pour les modes ferroviaires (+1,7 % par an) et aériens (+2,8 % par an) de 2015 à 2019. En 2019, le trafic intérieur de voyageurs reste quasiment stable (+0,2 %). Le transport ferroviaire a ainsi connu la plus forte hausse de la fréquentation de 4,7 %, devant le transport aérien qui a bénéficié d'une croissance de 2 %. La part modale du transport ferroviaire en France s'établit à 10 % en 2019 supérieure de 2 points à la moyenne des pays européens.

Pour les liaisons domestiques de moins de 4 heures où il est en concurrence avec le mode aérien, le mode ferroviaire concentre une part très dominante des fréquentations ferroviaire et aérienne cumulées : près de 90 % de la fréquentation sur les liaisons de moins de 2h30, et près de 85 % de la fréquentation des liaisons de moins de 4h.

Le fret ferroviaire a vu sa part modale baisser de 0,3 point depuis 2018 malgré une croissance globale du transport de marchandises de 2,6 % sur la même période. Le transport routier reste ainsi le mode largement privilégié pour l'activité de transport de marchandises en France, avec une part modale de près de 89 %.

L'offre ferroviaire de transports de voyageurs progresse de 1,6 % en sièges.km et reste stable en trains.km. Elle s'établit à 383 millions de trains.km parcourus en 2019 soit en deçà du niveau haut de 2017. La croissance de l'offre est portée par les services TER qui bénéficient encore en 2019 du transfert d'une partie de l'activité Intercités. Elle est portée également par les services commerciaux internationaux (en hausse de 2,3 %) et les services Transilien/RER. Les services TAGV domestiques sont en repli pour la deuxième année consécutive avec une baisse de 2 %. Le quatrième trimestre 2019 a été marqué, comme l'avait été le deuxième trimestre 2018, par des mouvements sociaux importants dans le secteur ferroviaire.

Le nombre de passagers transportés s'élève à 1,88 milliards en 2019 pour 99 milliards de passagers.km. Tous services confondus, la fréquentation augmente de 1,6 % en nombre de passagers et de 4,7 % en passagers.km. **Cette croissance est particulièrement marquée pour les services TER (10,6 % de passagers.km) et pour les services commerciaux domestiques, qui enregistrent une hausse des passagers.km de 5,7 %** alors que le nombre de trains.km est en recul. Seuls les services Intercités subissent une baisse de la fréquentation, liée notamment aux transferts vers les Régions.

Le taux d'occupation de l'ensemble des services augmente de façon notable en 2019. Il atteint ainsi 46,7 % soit une hausse de 1,4 point de pourcentage par rapport à 2018. La hausse la plus marquée concerne les services TAGV domestiques (+3,2 points). **Le taux d'occupation TAGV augmente pour l'ensemble des axes pour les services inOui (71 %) comme Ouigo (78 %).**

La part des services Ouigo dans l'offre TAGV domestique augmente de manière continue depuis 3 ans et représente ainsi près de 11 % des trains.km, 17 % des sièges.km et 19 % des passagers.km en 2019. Le groupe SNCF affichait en 2019 pour la marque Ouigo une prévision de part de marché du trafic à grande vitesse de 25 % et 26 millions de voyageurs transportés pour 2020 (17,4 millions en 2019).

Le nombre de liaisons ferroviaires domestiques directes opérées en 2019 est en recul de 2,6 % par rapport à l'année 2018. Les services Transilien sont ceux ayant vu le plus fort recul du nombre de liaisons en 2019. Sur l'ensemble des gares desservies en 2019, seules 13 % accueillent des services longues distances (TAGV ou Intercités) et **87 % des gares accueillent uniquement des services régionaux (TER ou transilien)** dont 73 % accueillent uniquement des services régionaux conventionnés par la seule région dans laquelle se situe la gare.

Parmi les gares concernées par un seul service régional (TER ou Transilien), les gares Transilien se distinguent nettement des gares régionales TER. 75 % des gares Transilien accueillent moins de 50 circulations et 1 000 voyageurs par jour alors qu'un nombre important de gares exclusives TER se distingue par une faible fréquentation puisque **plus de 500 gares (25 %) accueillent moins de 7 circulations et 15 voyageurs par jour.**

L'impact des mouvements sociaux est presque aussi marqué en 2019 qu'en 2018 par rapport à 2017 sur l'offre ferroviaire (-25 % de trains.km sur le quatrième trimestre), avec une fréquentation qui n'a en revanche baissé « que » de 15 % sur le trimestre impacté. En 2019, le taux de réalisation (taux de trains ayant réellement circulé par rapport aux trains programmés) des circulations voyageurs reste inférieur à 2017 en raison des mouvements sociaux de la fin 2019. Ce taux est supérieur à celui de 2018 pour les trains TER et Intercités, mais inférieur pour les TAGV domestiques, les Transiliens et les trains internationaux. **Le taux de ponctualité au seuil de cinq minutes s'améliore nettement pour l'ensemble des services ferroviaires et des régions.** Il gagne 2 points pour les services TER, 1 point pour l'activité Transilien, 4 points pour l'activité Intercités, pour les trains internationaux et pour les TAGV domestiques. Le taux de ponctualité varie selon le seuil retenu : ainsi 9 % des TAGV domestiques, 12 % des trains Intercités et moins de 5 % des TER arrivent à leur terminus avec un retard de plus 15 minutes.

Les revenus (recettes commerciales et concours publics) des entreprises ferroviaires ont atteint un niveau record en 5 ans. Cette hausse est de 7,1 % pour TAGV entre 2018 et 2019 du fait d'une hausse de la fréquentation et de la recette moyenne par passager.km (+1,2 %) et par train.km (+9,3 %). Les revenus des entreprises ferroviaires augmentent de 5,4 % en 2019 et s'élèvent à 14,3 milliards d'euros, soit le niveau le plus élevé enregistré depuis 2015. Les services TER et TAGV affichent les plus fortes hausses. Les revenus des services Transilien sont eux aussi en progression et retrouvent leur niveau de 2017.

Les concours publics perçus par les entreprises ferroviaires notamment au titre de l'exploitation des services conventionnés s'élèvent à 5,53 milliards d'euros dont 3,34 milliards d'euros pour les TER (soit 74 % des revenus totaux TER) et 1,87 milliard d'euros pour Transilien (67 % des revenus de l'activité Transilien). Les recettes commerciales directes, issues des ventes de titres de transport et d'abonnements, avoisinent 8,75 milliards d'euros en 2019. **Le poids des activités non-conventionnées a progressé de 3 points depuis 2015, la hausse des recettes provient pour l'essentiel d'une hausse de la fréquentation.** Les revenus par passager.km varient peu sur l'ensemble des services en 2019. La recette commerciale par passager.km pour l'ensemble des services est elle aussi stable en 2019 (9,4 centimes d'euros en hausse de 0,2 % par rapport à 2018). Sur cinq ans, on constate une forte stabilité (tant sur les recettes commerciales que sur les concours publics) en particulier pour les services TER et pour les services TAGV. Le poids des ventes numériques s'accroît au détriment de la vente au guichet ou sur bornes.

L'offre TER augmente pour l'ensemble des régions en trains.km (hors région PACA) et en capacité d'emport (+3,9 %). En 2019, le nombre de trains.km opérés par les services régionaux de transport ferroviaire s'élève à 170 millions, en augmentation de 3,7 % par rapport à 2018. En 2019, le nombre de passagers.km s'élève à 15,2 milliards, en augmentation de 10,6 % par rapport à 2018. La croissance de l'offre régionale conventionnée en trains.km s'observe dans la quasi-totalité des régions à l'exception de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La plus forte hausse de l'offre en trains.km et sièges.km est observée en région Hauts-de-France, du fait d'une reprise partielle d'activités précédemment réalisées par les services Intercités. On note également des croissances supérieures à la croissance moyenne de 7,7 % des sièges.km TER dans les régions Bretagne, Occitanie, Pays de la Loire et Bourgogne-Franche-Comté. Pour les services Transilien et RER, les mouvements sociaux du quatrième trimestre 2019 ont eu un impact presque aussi important que ceux du deuxième trimestre 2018 en termes de trains.km, l'offre annuelle augmentant ainsi seulement de 0,6 % sur un an. La demande en passagers.km est en hausse de 1,2 % par rapport à 2018, et s'élève à 19,5 milliards en 2019.

Le taux d'occupation progresse pour la plupart des régions (+0,7 point de pourcentage) et stagne pour Transilien et RER. Le taux d'occupation moyen des services TER augmente en conséquence de 0,7 point de pourcentage, et de 0,2 point de pourcentage pour les services Transilien-RER en 2019.

Le taux de ponctualité s'améliore de façon notable pour l'ensemble des services ferroviaires et des régions. Comme en 2018, le taux de réalisation des services régionaux en 2019 reste toutefois inférieur à celui de 2017, sous l'effet des mouvements sociaux, même s'il s'améliore relativement par rapport à 2018 dans la plupart des régions, à l'exception notable de la Bourgogne-Franche-Comté et de l'Île-de-France. Le taux de ponctualité au seuil de 5 minutes s'améliore également pour les régions TER sur un an (à l'exception de la région Normandie, où il reste stable) et assez sensiblement pour les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur (depuis 2017) et Occitanie (depuis 2018).

Les revenus croissent dans la plupart des régions, grâce aux concours publics (en hausse de près ou plus de 10 %) et au poids des non-abonnés en hausse dans la fréquentation et les recettes. Les revenus des services régionaux sont en hausse en 2019 (de 7,2 % par rapport à 2018, et de 8,9 % par rapport à 2015). La croissance observée depuis 2015 est essentiellement causée par une augmentation de 12 % des concours publics, et dans une mesure nettement moindre par une augmentation de 1,5 % des recettes commerciales. La part des concours publics varie de 62 % en région Centre-Val de Loire à 84 % en région Normandie, mais elle reste

cependant relativement stable par rapport à 2018. Les recettes par passager.km augmentent de 4,1 % en 2019, essentiellement du fait de la croissance des non-abonnés dans la fréquentation régionale conventionnée. Les recettes par passager.km sont en effet stables pour les passagers abonnés TER et augmentent de 1,9 % pour les non-abonnés.

Les charges globales et par train.kilomètre de l'activité régionale conventionnée ont augmenté pour l'ensemble des conventions d'activité TER en 4 ans. Même si les évolutions sont contrastées en fonction des régions, l'évolution moins importante des charges globales que celle des charges par train.kilomètre (+16,8 %) montre que l'accroissement des charges ne résulte pas d'un simple accroissement du plan de transport.

Le transport de marchandises connaît encore un léger recul en 2019 de 0,4 % des trains.km et 0,8 % en tonnes.km, en particulier pour le transport combiné (-4,1 %), mais une hausse de 1,1 % des recettes. 27 entreprises ferroviaires exercent une activité de fret et travaux sur le RFN et totalisent en 2019 près de 64 millions de trains.km. Le marché reste concentré sur un nombre restreint d'acteurs. En effet, les 5 premières entreprises ferroviaires réalisent plus de 90 % des trains.km et les 11 premières entreprises ferroviaires totalisent 99 % des trains.km. Si l'opérateur historique Fret SNCF voit sa part de marché s'éroder progressivement de 4 points de pourcentage depuis 2017, le groupe SNCF et ses filiales assurent toujours en 2019 près de 75 % du transport de fret ferroviaire. Le trafic de fret stagne à 32,5 milliards de tonnes.km. Le trafic de marchandises « conventionnel » représente 78 % des tonnes.km transportées, contre 22 % de tonnes.km pour le transport combiné.

En 2019, les recettes directes des entreprises ferroviaires issues du trafic s'élèvent à 1,1 milliard d'euros, en légère hausse de 1,1 % par rapport à 2018. Les recettes de l'année 2019 restent en recul de 73 millions d'euros par rapport à 2017 (année non affectée par des mouvements sociaux de grande ampleur). Cette baisse est cohérente avec la perte de chiffre d'affaires déclarée par les entreprises ferroviaires lors des grèves de décembre 2019 et janvier 2020 (perte estimée à 100 millions d'euros).

Les autoroutes ferroviaires bénéficient d'une croissance continue depuis 2017. Les autoroutes ferroviaires sont des services de transports de fret proposés en 2019 par les sociétés VIIA et Lorry Rail filiales du groupe SNCF, la traction des circulations étant assurée par Fret SNCF. En 2019, 10 liaisons actives utilisent en fait trois « autoroutes ferroviaires » ou axes principaux : Bettembourg-Barcelone, Calais-Le Boulou et Calais-Orbassano. Près de deux milliards de tonnes.km ont été transportées par des services d'autoroutes ferroviaires en France en 2019, en progression de 9,4 % par rapport à 2018, et de 15,1 % par rapport à 2017. Les autoroutes Bettembourg-Barcelone, Calais-Le Boulou et Calais-Orbassano représentent respectivement 74,4 %, 17,5 % et 8,1 % des tonnes.km en 2019. Le transport de semi-remorques est dominant par rapport au transport de conteneurs (70 % des tonnes.km en 2019).

La ponctualité des circulations sur les autoroutes ferroviaires et du trafic combiné est bien en-deçà de celle de l'ensemble de l'activité de fret ferroviaire. En effet, les taux de retard au terminus des circulations sur les autoroutes ferroviaires et du trafic combiné sont respectivement de 52,7 % et 46,1 %, contre 33,6 % pour le total du fret. Cependant, une amélioration notable de la ponctualité sur les autoroutes ferroviaires est à souligner entre 2017 et 2019.