

Annexes - Bilan du transport ferroviaire de voyageurs 2015/2016

Sommaire

1.	LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL (RFN) : CARACTÉRISTIQUES ET DEGRE D'UTILISATION	3
	Annexe 1.1 - Caractéristiques du RFN	3
	Annexe 1.2 - Utilisation du RFN et comparatif européen	4
	Annexe 1.3 - Caractéristiques des villes desservies par les services ferroviaires	6
	Annexe 1.4 – Intensité d'utilisation des gares ferroviaires	8
2.	EVOLUTION COMPARATIVE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS	8
	Annexe 2.1 – Evolution des modes de transport sur longue période en France	8
3.	LE MARCHÉ FERROVIAIRE DE VOYAGEURS EN 2016 : ETAT DES LIEUX.....	9
	Annexe 3.1 – Trafic ferroviaire en 2015 et évolution trimestrielle en 2016	9
	Annexe 3.2 – Caractéristiques de l'offre de services ferroviaires en 2016.....	12
	Annexe 3.3 – Capacités d'emport par service	15
	Annexe 3.4 – Complémentarité des offres ferroviaires.....	15
4.	QUALITÉ DE SERVICE	16
	Annexe 4.1 - Fiabilité et ponctualité des services ferroviaires en Europe.....	16
	Annexe 4.2 - Fiabilité et ponctualité quotidienne des TER.....	18
	Annexe 4.3 - Fiabilité et ponctualité quotidienne des TGV.....	20
	Annexe 4.4 - Fiabilité et ponctualité quotidienne des trains Intercités	21
	Annexe 4.5 – Système d'amélioration des performances (SAP).....	23
5.	RÉSULTATS FINANCIERS.....	25
	Annexe 5.1 – Redevances.....	25

6.	FOCUS SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE RÉGIONAL DE VOYAGEURS	27
	Annexe 6.1 – Caractéristiques de l’infrastructure régionale et offre en train.km	27
	Annexe 6.2 – Le trafic ferroviaire de TER par région	28
	Annexe 6.3 – Ponctualité des services TER par région (taux de retard)	34
	Annexe 6.4 – Résultats économiques et financiers du secteur ferroviaire régional	37

1. LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL (RFN) : CARACTÉRISTIQUES ET DEGRE D'UTILISATION

Annexe 1.1 - Caractéristiques du RFN

28 808 km

Longueur du RFN à fin 2015, en cumul kilométrique des lignes ferroviaires. Cela correspond à 49 253 kilomètres de voies (des lignes pouvant contenir plusieurs voies).

55,5 % des lignes sont électrifiées (69 % des voies¹).

Les lignes à grande-vitesse (LGV) représentent 7 % du réseau (8 % en nombre de voies).

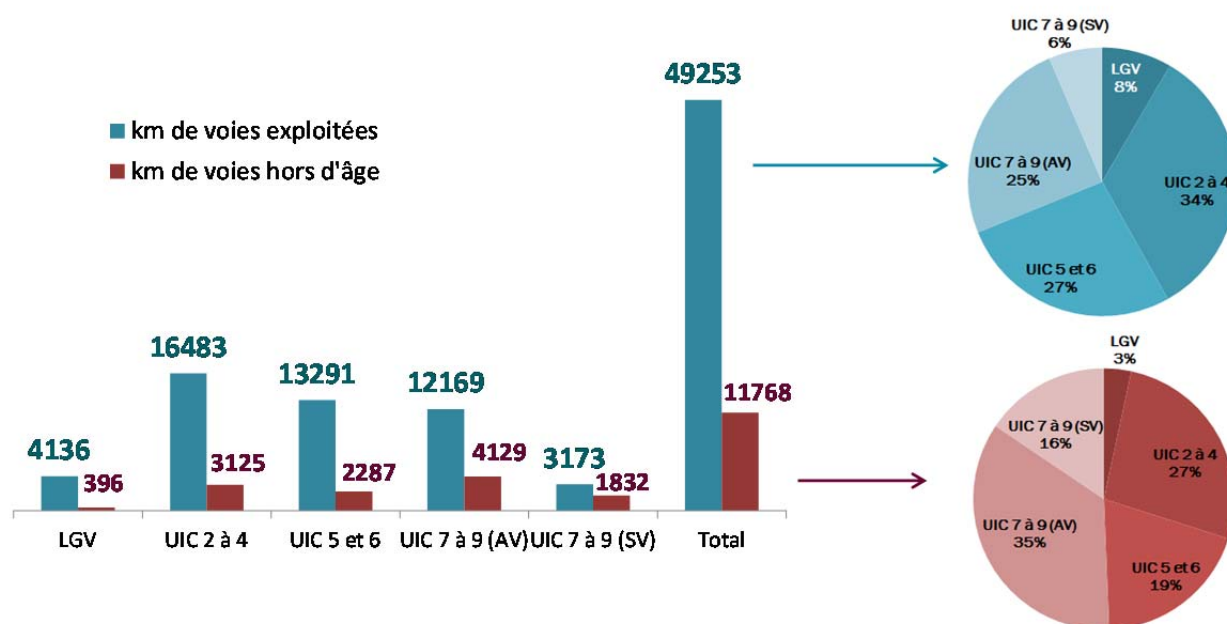
30,9 ans

Age moyen des voies du RFN²

L'âge moyen des voies à grande vitesse est de 19,4 ans.

Les catégories UIC de voies ferroviaires permettent de classer les voies selon leur intensité d'utilisation. La Figure 1 précise les kilomètres de voies dans chacune de ces catégories pour le RFN, ainsi que les kilomètres de voies hors d'âge.³

Figure 1 - Réseau ferré national exploité en 2015 par catégorie UIC :
km de voies et km de voies hors d'âge



Source : Arafer

¹ Les lignes électrifiées comportent le plus souvent 2 voies (1 pour chaque sens de circulation).

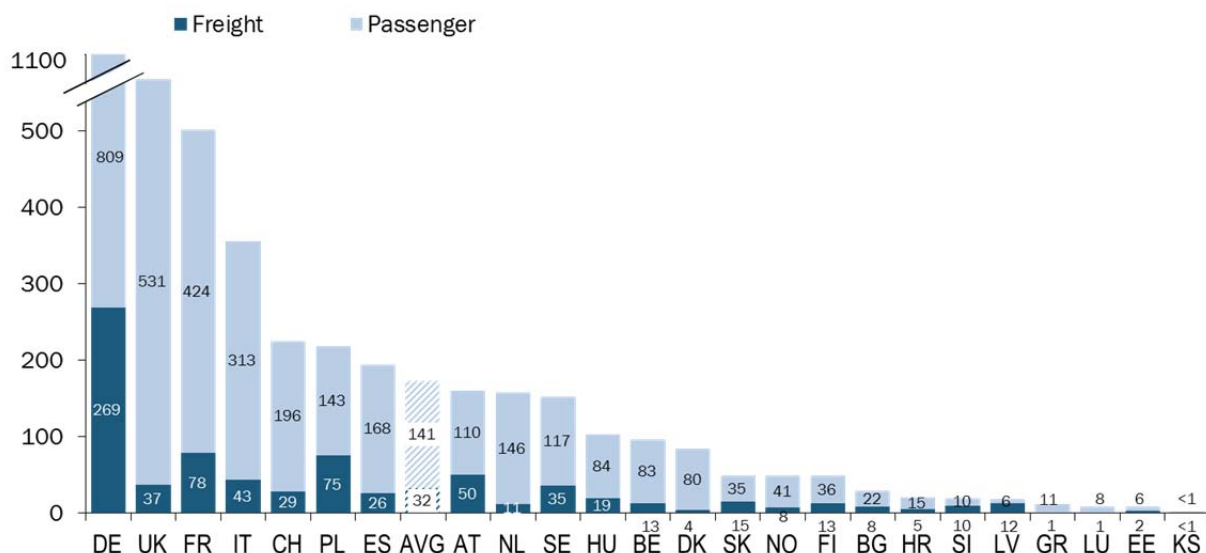
² L'âge moyen d'une voie est caractérisé par l'âge de ses composants pondéré par le poids économique de chacun (le rail représentant 22,6 % de l'âge de la voie, les traverses 41,9 % et le ballast le reste). Cet indicateur permet de suivre les effets de la régénération du réseau.

³ SNCF Réseau détermine une durée de vie théorique pour chaque composant de la voie. La qualification « voie hors d'âge » est déterminée sur la base des composants de la voie dont l'âge est au-delà du seuil de régénération défini dans la politique de régénération qui les concerne.

Annexe 1.2 - Utilisation du RFN et comparatif européen⁴

La France se situe en 3^{ème} position en Europe en termes de volume total de trafic ferroviaire (mesuré en trains.km de voyageurs et de fret).

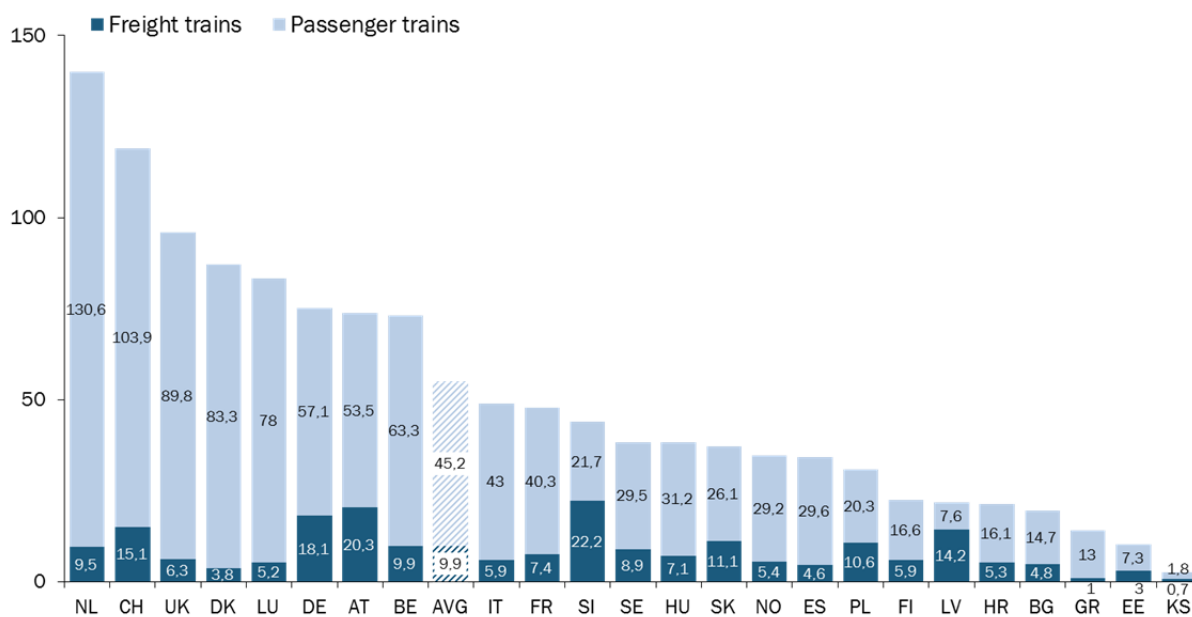
Figure 2 – Trafic ferroviaire sur les réseaux ferrés nationaux (millions de trains.km de voyageurs et de fret) en 2015



Source : IRG-Rail

La France se situe en 10^{ème} position en Europe en termes d'intensité moyenne d'utilisation de son réseau ferroviaire.

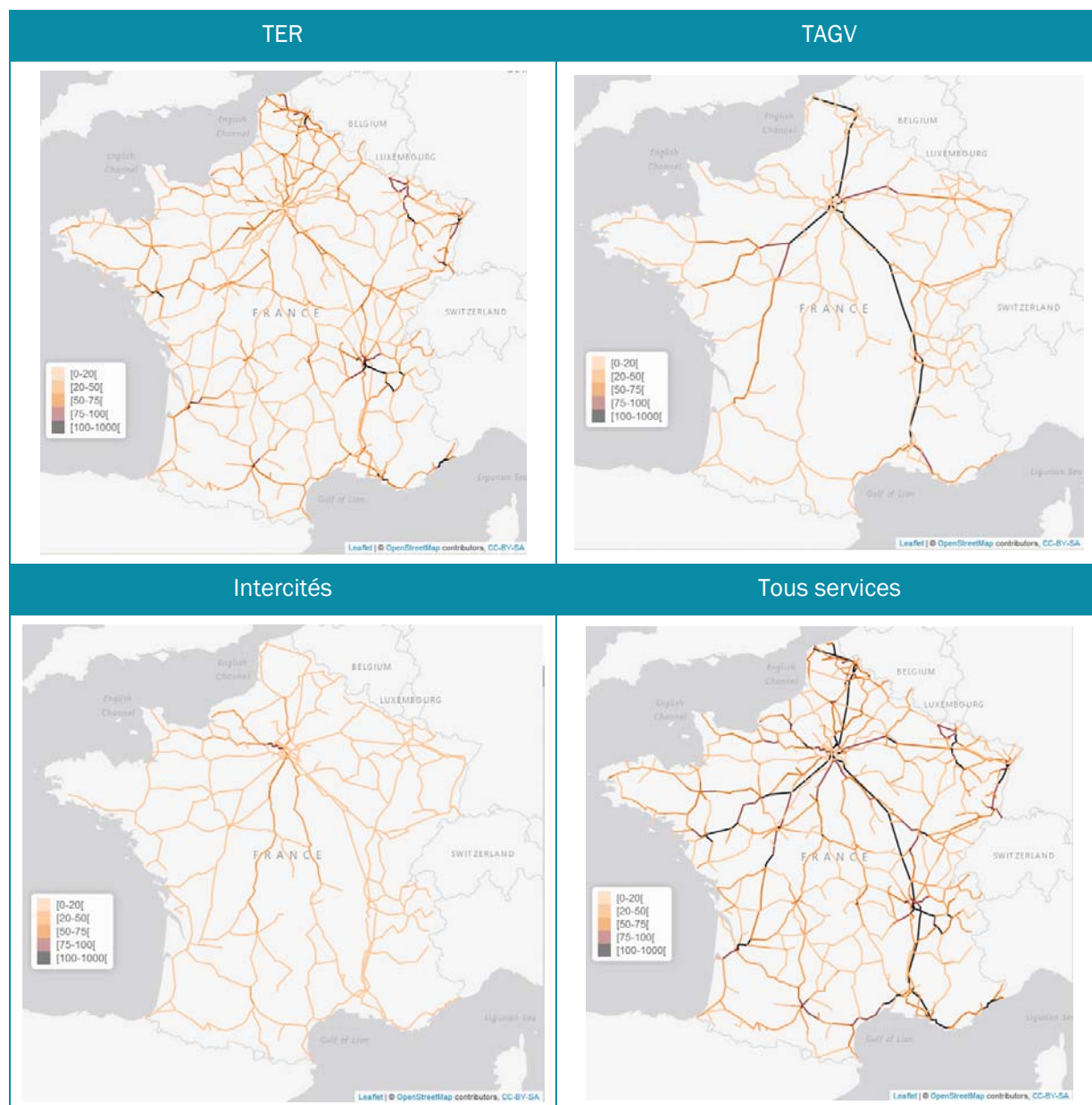
Figure 3 - Intensité moyenne d'utilisation du réseau ferroviaire (trains.km par km de réseau par jour) en 2015



Source : IRG-Rail

⁴ Un comparatif complet est disponible dans le rapport annuel de l'IRG-Rail : <https://www.irg-rail.eu/download/5/51/IRG-Rail162-IRG-RailAnnualReport2015.pdf>

**Figure 4 - Cartographie des circulations de services commerciaux (hors circulations internationales) sur le RFN en 2015
– Nombre moyen de trains par jour et par sens**



Source : Arafer

Annexe 1.3 - Caractéristiques des villes desservies par les services ferroviaires

Tableau 1 - Caractéristiques des villes⁵ desservies en 2016

	TER			Intercités			TAGV		
Population communale	Nb de villes desservies	Répartition des villes desservies	% des villes desservies	Nb de villes desservies	Répartition des villes desservies	% des villes desservies	Nb de villes* desservies	Répartition des villes desservies	% des villes desservies
< 1 000	494	21 %	2 %	36	11 %	0 %	6	3%	0%
1 000 - 5 000	1069	46 %	14 %	97	29 %	1 %	23	13%	0%
5 000 - 10 000	354	15 %	32 %	53	16 %	5 %	16	9%	1%
10 000 - 25 000	253	11 %	44 %	68	20 %	12 %	38	21%	7%
25 000 - 50 000	104	4 %	49 %	37	11 %	17 %	39	22%	18%
> 50 000	74	3 %	65 %	49	14 %	43 %	58	32%	51%
Total	2 348	100 %		340	100 %		180	100 %	

* Villes desservies sur l'ensemble des mois de l'horaire de service 2016

Source : Arafer

Note de lecture : Sur les 2 348 villes desservies par des services TER en 2016, près de 46 % (1 069 communes) sont des villes d'une population de 1 000 à 5 000 habitants (Recensement INSEE 2013) ; Ce panel de 1 069 communes représente 14 % des villes Françaises de 1 000 à 5 000 habitants.

NB : Pour l'activité TAGV, plusieurs gares TGV portent le nom d'une ville de grande taille mais sont en réalité situées sur une commune différente. Exemple : la gare de Besançon-TGV est située sur la commune des Auxons (2 571 habitants), située à 11 kilomètres de Besançon.

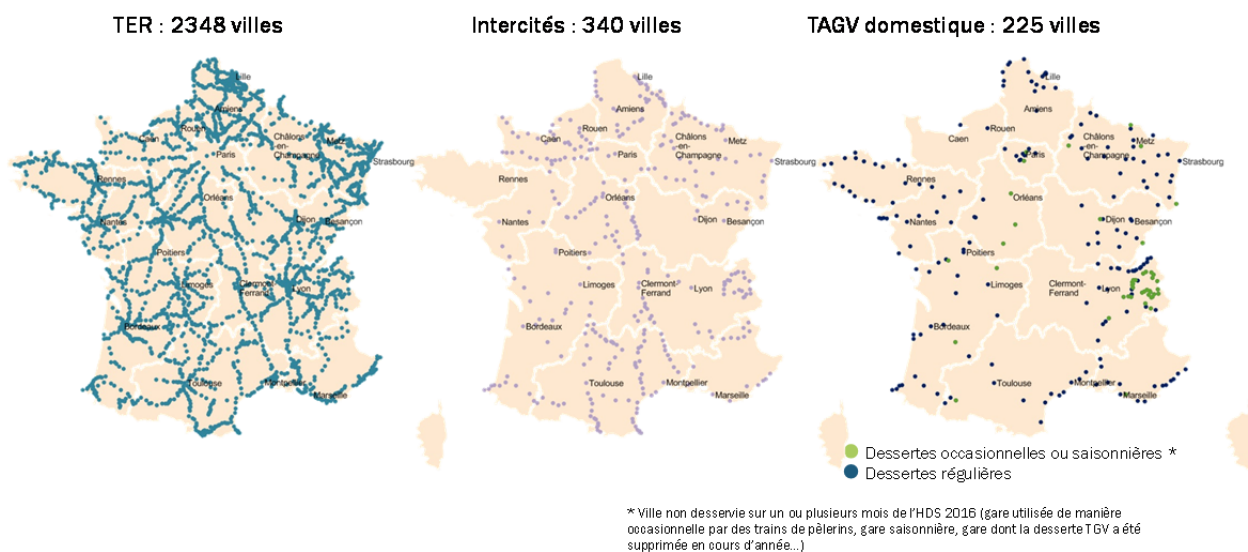
Tableau 2 - Caractéristiques des villes desservies par un TAGV en 2016 selon le type d'aire urbaine auquel elles appartiennent

	Effectif	%
Commune hors aire urbaine (inférieures à 15 000 habitants)	9	5%
Aire urbaine de moins de 15 000 habitants	16	9%
Aire urbaine de 15 000 à 49 999 habitants	24	13%
Aire urbaine de 50 000 à 99 999 habitants	24	13%
Aire urbaine de 100 000 à 499 999 habitants	70	39%
Aire urbaine > 500 000 habitants	37	21%
... dont aire urbaine de Paris	7	4%
Total	180	

Source : Arafer

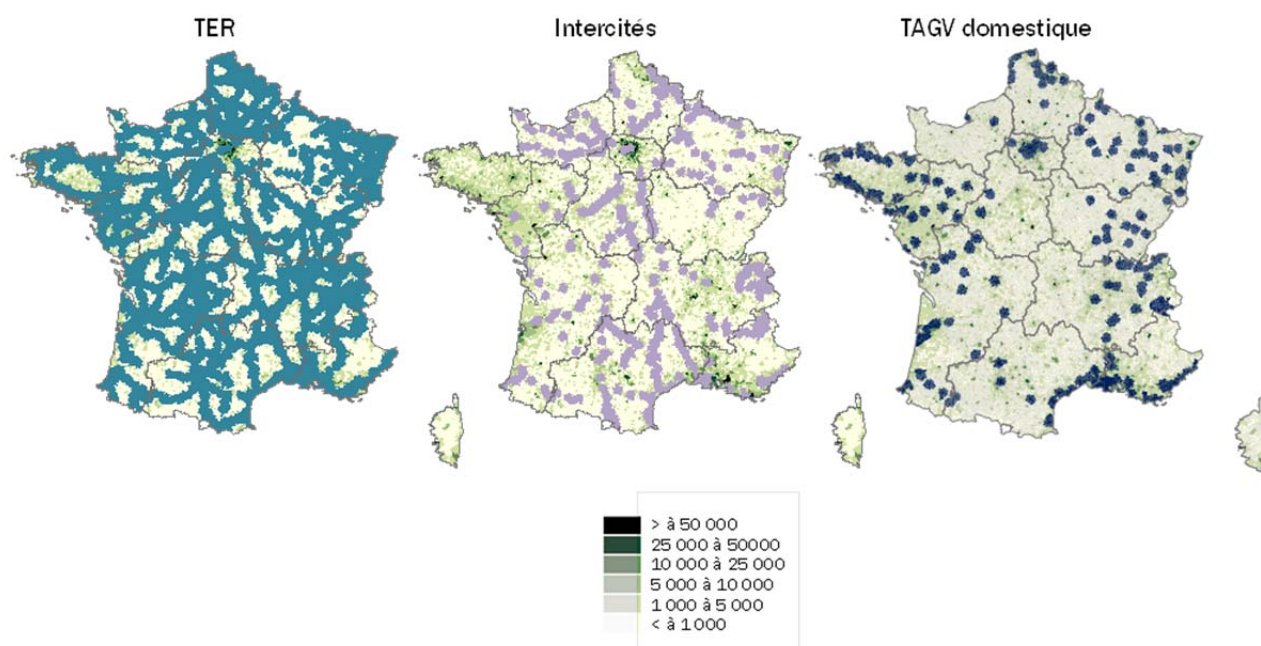
⁵ Les gares TGV sont affectées à la commune sur laquelle elles sont implantées géographiquement, qui diffère parfois de la grande ville dont elles peuvent porter le nom.

Figure 5 - Villes desservies par type de service ferroviaire en 2016



Source : Arafer

Figure 6 - Cartographie des zones desservies* par type de service en 2016

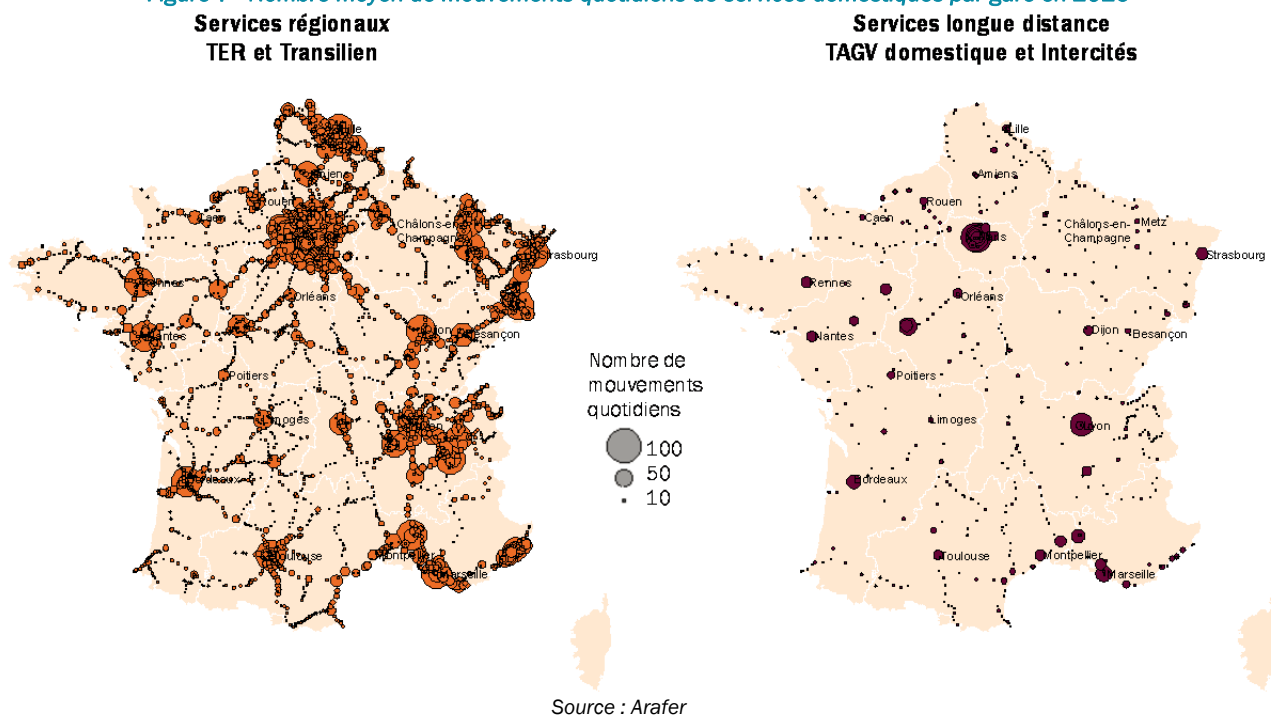


*Zones desservies : Communes situées dans un rayon de 10 km autour d'une ville desservie par un service ferroviaire. Pour le TAGV domestique, ne sont considérées que les 180 villes desservies sur l'ensemble des mois de l'horaire de service 2016.

Source : Arafer

Annexe 1.4 – Intensité d'utilisation des gares ferroviaires

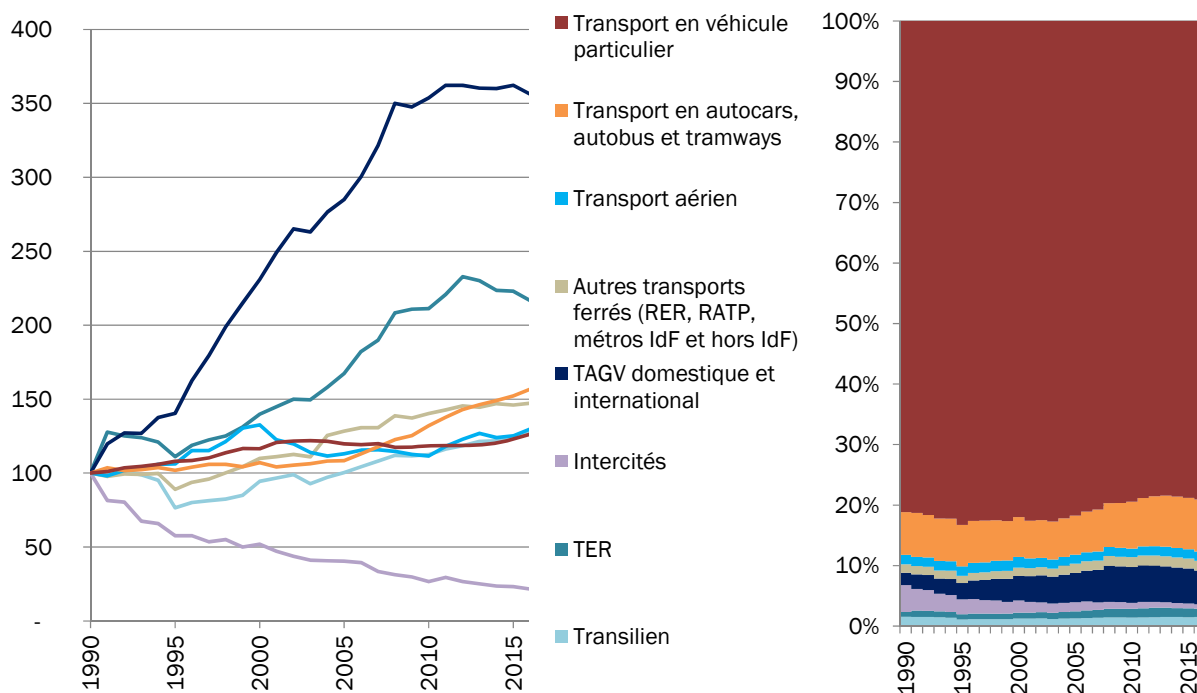
Figure 7 - Nombre moyen de mouvements quotidiens de services domestiques par gare en 2016



2. EVOLUTION COMPARATIVE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

Annexe 2.1 – Evolution des modes de transport sur longue période en France

Figure 8 - Croissance du transport domestique de voyageurs et répartition par mode entre 2000 et 2016 (en passagers.km, base 100 en 2000)

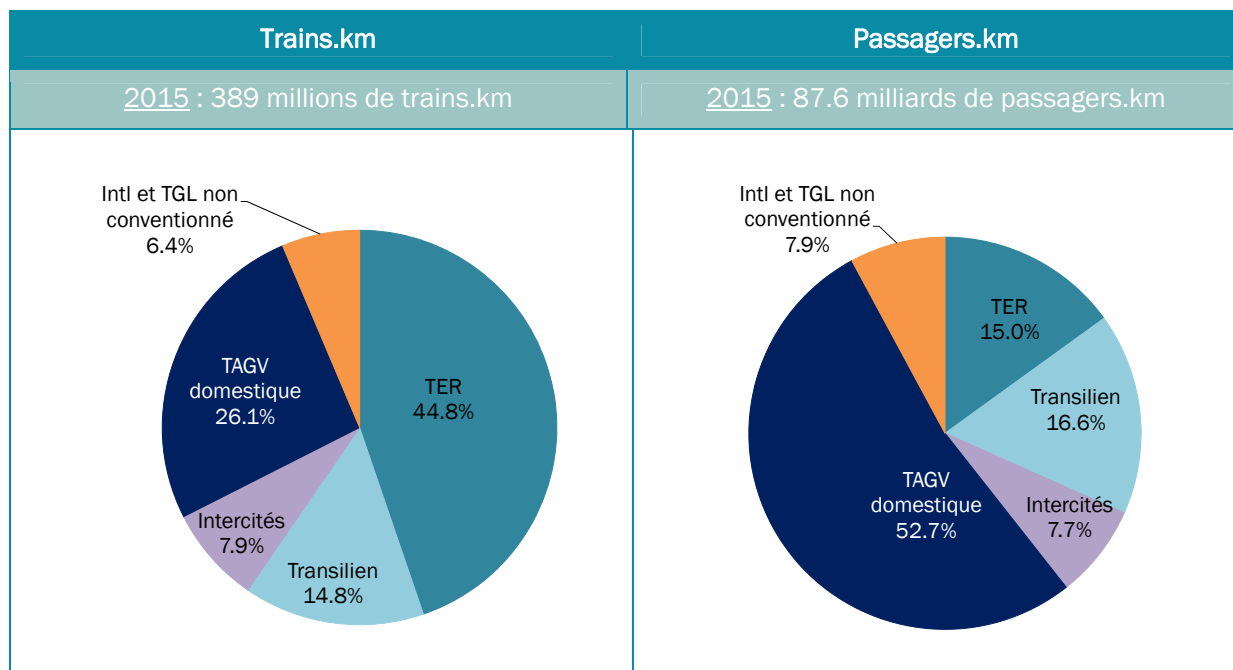


Source : SDES – Comptes des Transports

3. LE MARCHÉ FERROVIAIRE DE VOYAGEURS EN 2016 : ETAT DES LIEUX

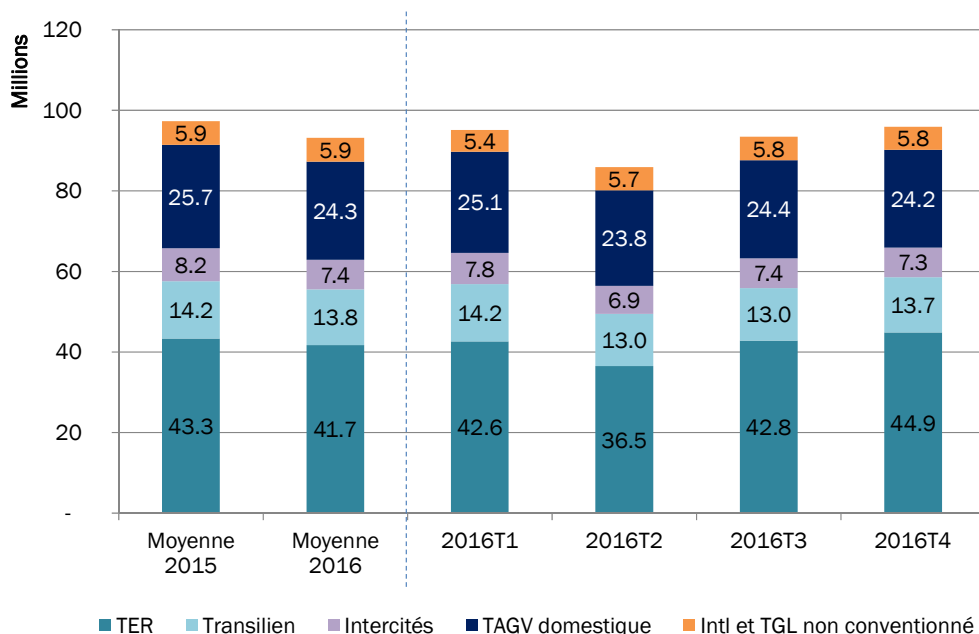
Annexe 3.1 – Trafic ferroviaire en 2015 et évolution trimestrielle en 2016

Figure 9 – Trafic par type de service voyageur en 2015 (répartition des trains.km à gauche et des passagers.km à droite)



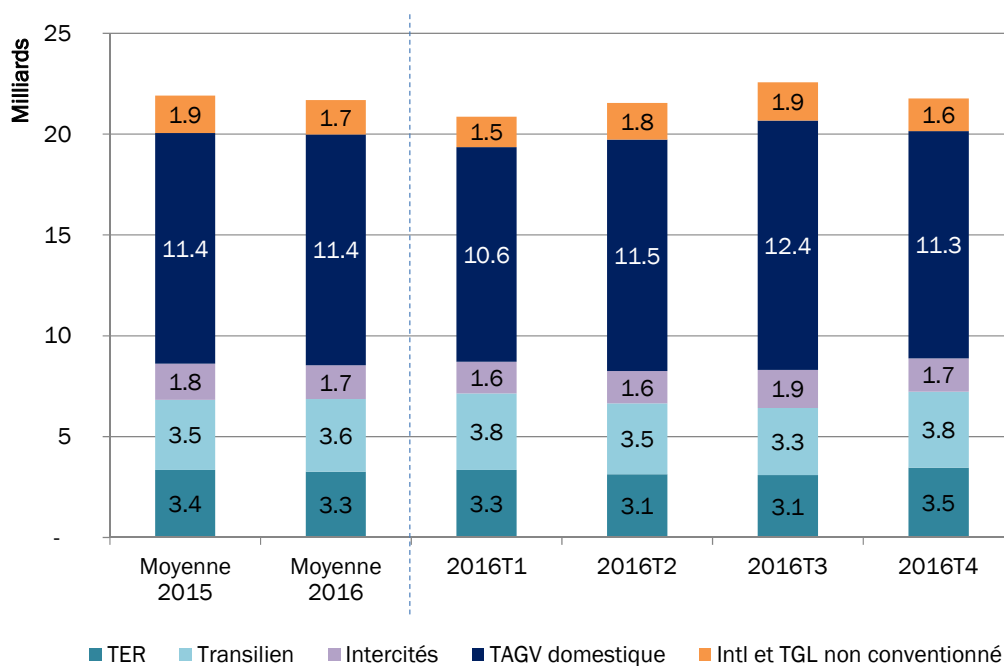
Source : Arafer

Figure 10 - Evolution trimestrielle de l'offre par type de service voyageur en 2015 et 2016
(en millions de trains.km)



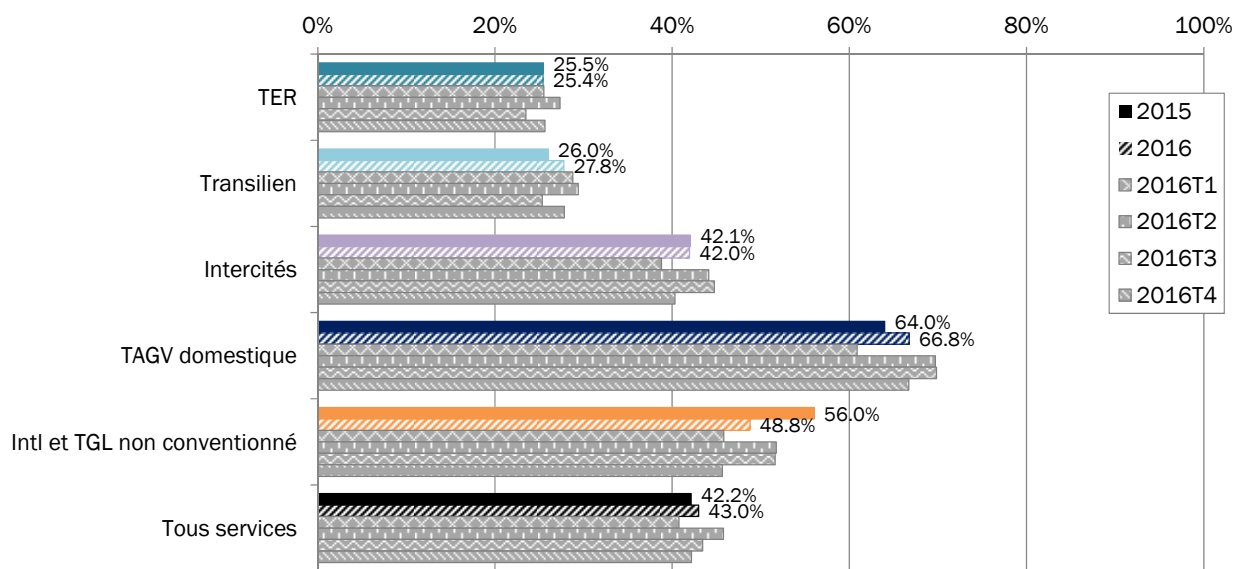
Sources : Arafer

Figure 11 - Evolution trimestrielle de la fréquentation des services ferroviaires en 2015 et 2016
(en millions de passagers.km transportés)



Source : Arafer

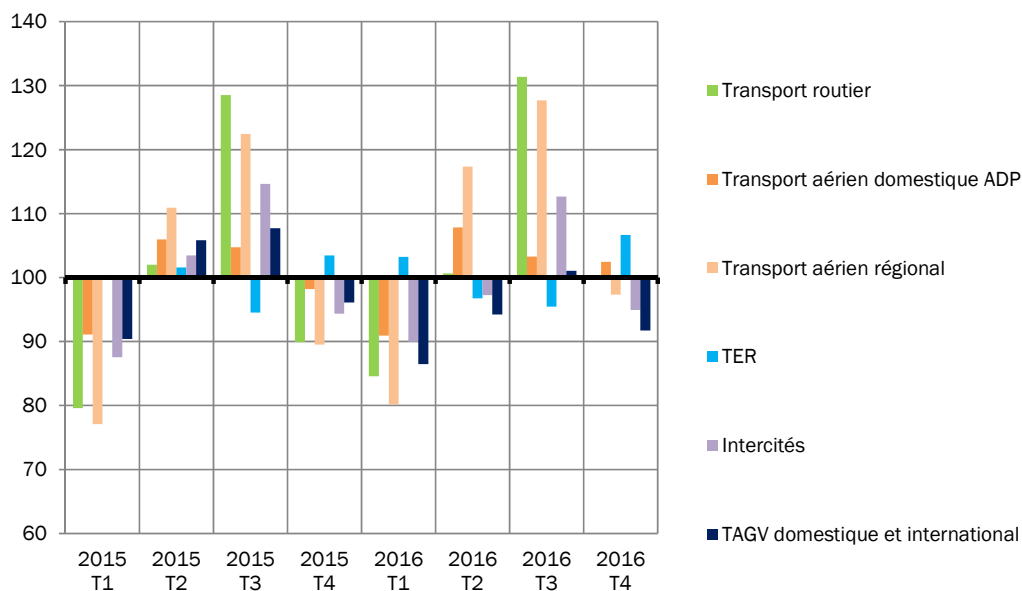
Figure 12 – Taux d'occupation moyen des trains par service en 2015 et 2016



Source : Arafer

L'évolution trimestrielle du trafic ferroviaire est impactée dans une certaine mesure seulement par la saisonnalité du transport de voyageurs en France.

Figure 13 - Saisonnalité de la fréquentation des transports par mode (base 100 sur l'année 2015)



Source : Arafer

Annexe 3.2 – Caractéristiques de l'offre de services ferroviaires en 2016

Les services ferroviaires TER offrent 1,7 million de sièges aux voyageurs via 5 600 circulations par jour en moyenne, desservant 2 348 villes. C'est 50 % des circulations quotidiennes de trains de voyageurs sur le RFN. Les services Transilien offrent 4,2 millions de sièges via 4 500 circulations par jour en moyenne, soit près de 40 % des circulations quotidiennes. Les services Intercités offrent 149 000 sièges via 280 circulations par jour en moyenne, desservant 340 villes. C'est 2 % des circulations quotidiennes.

Les services à grande vitesse domestiques offrent quant à eux 436 000 sièges via 620 circulations par jour en moyenne, desservant 225 villes⁶. C'est 6 % des circulations quotidiennes. Enfin, les services internationaux offrent 112 000 sièges via 180 circulations par jour en moyenne, desservant près de 50 villes françaises. C'est 2 % des circulations quotidiennes de trains de voyageurs sur le RFN (6 % des trains.km).

Figure 14 - Répartition du nombre de trains quotidiens par service ferroviaire en 2016

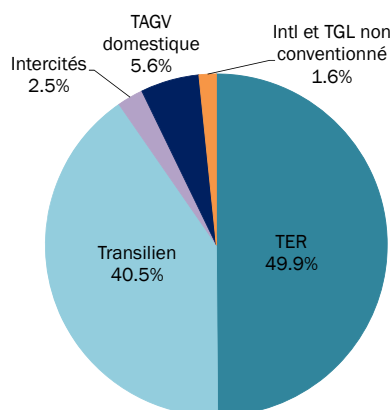
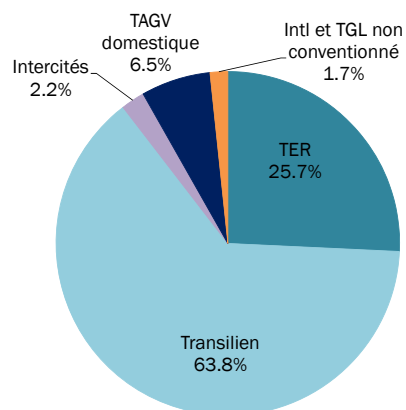


Figure 15 - Répartition du nombre de sièges quotidiens offerts par service en 2016



Source : Arafer

Le tableau 2 précise les caractéristiques générales de l'offre ferroviaire proposée aux voyageurs, par type de service, en 2016.

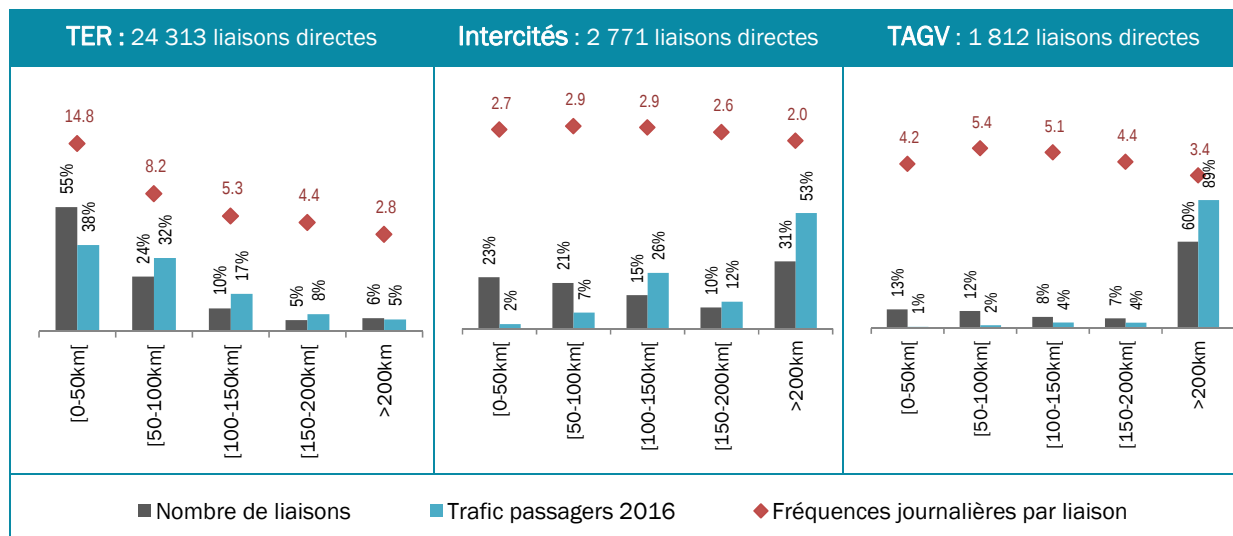
Tableau 3- Offre de services ferroviaires par type de service en 2016

TER	TAGV	Intercités	Transilien	
2 348	225	340	311	Villes desservies en France
5 026	1 345	445	627	Lignes (politiques d'arrêt unique)
24 313	1 812	2 771	4 473	Liaisons directes
5 580	800	280	4 530	Circulations quotidiennes moyennes
1.7M	0.55M	0.15M	4.2M	Sièges offerts par jour en moyenne
82	430	295	34	km parcourus par train en moyenne
0h59	2h46	2h52	n/a	Temps de parcours moyen par ligne
83 km/h	155 km/h	103 km/h	n/a	Vitesse commerciale moyenne

⁶ Dont 45 villes desservies pendant une partie de l'HDS 2016. Ce sont des dessertes saisonnières, des dessertes occasionnelles (ex : trains de pèlerins), ou des villes dont la desserte en TGV a été supprimée en cours d'année.

Source : Arafer

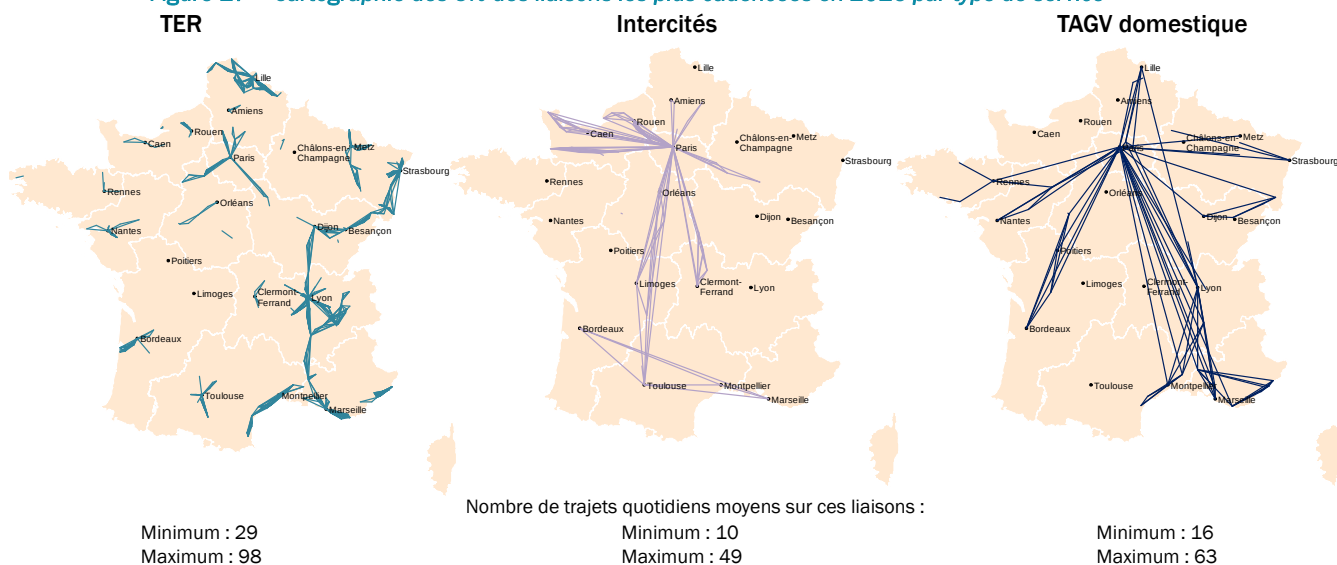
Figure 16 – Répartition, par classe de distance, du nombre de liaisons directes, du nombre de circulations de trains et de la fréquentation (nombre de passagers) en 2016



Note de lecture : Sur les 24 313 liaisons directes commercialisées en TER, 55 % font moins de 50 km et représentent 38 % de la fréquentation. Ces liaisons sont opérées en moyenne 15 fois par jour (soit 7,5 aller-retours).

Source : Arafer

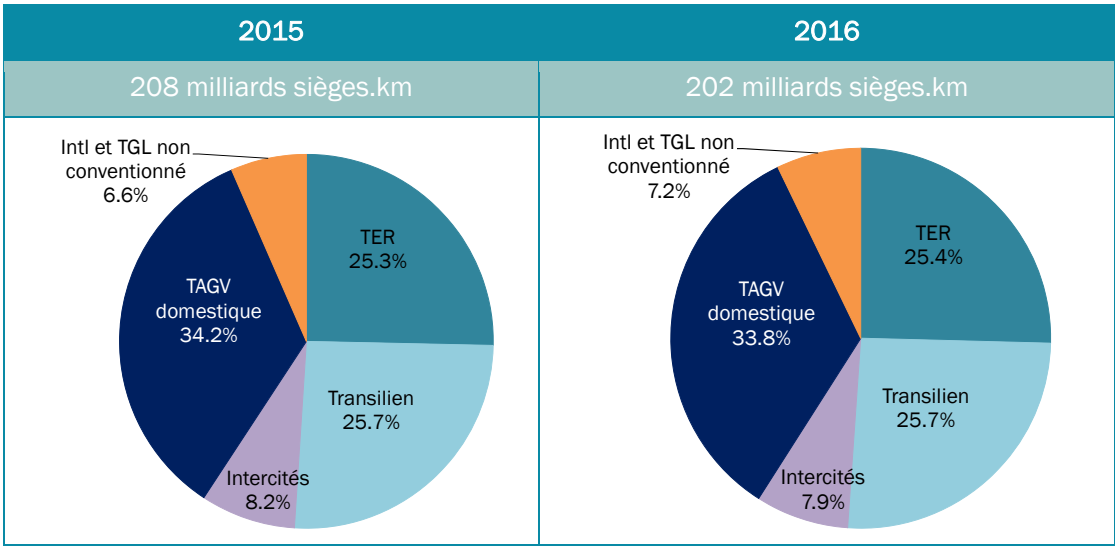
Figure 17 – Cartographie des 5% des liaisons les plus cadencées en 2016 par type de service



Source : Arafer

Annexe 3.3 – Capacités d’emport par service

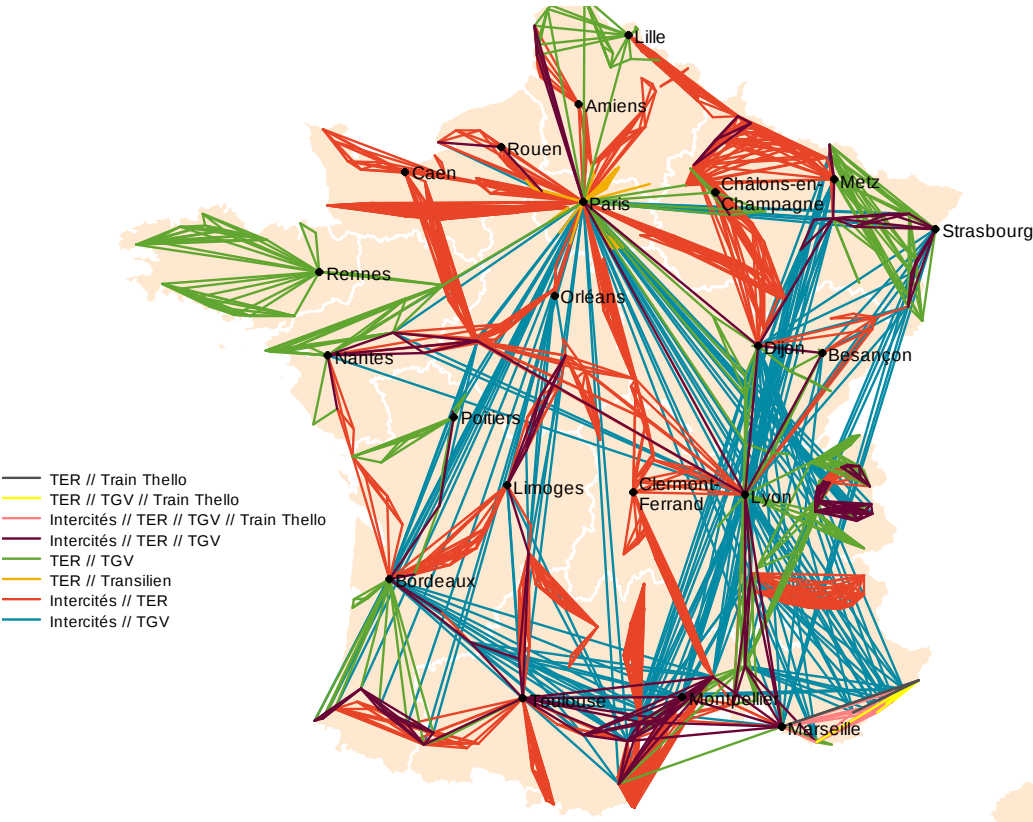
Figure 18 – Répartition de la capacité d’emport par service ferroviaire (% des sièges.km offerts)



Source : Arafer

Annexe 3.4 – Complémentarité des offres ferroviaires

Figure 19 - Cartographie des liaisons desservies par plusieurs services

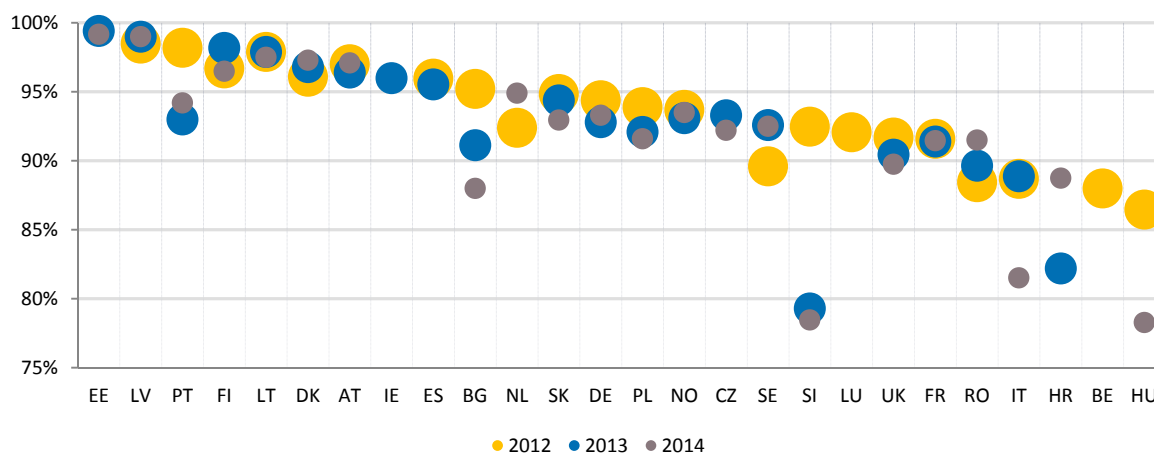


Source : Arafer

4. QUALITÉ DE SERVICE

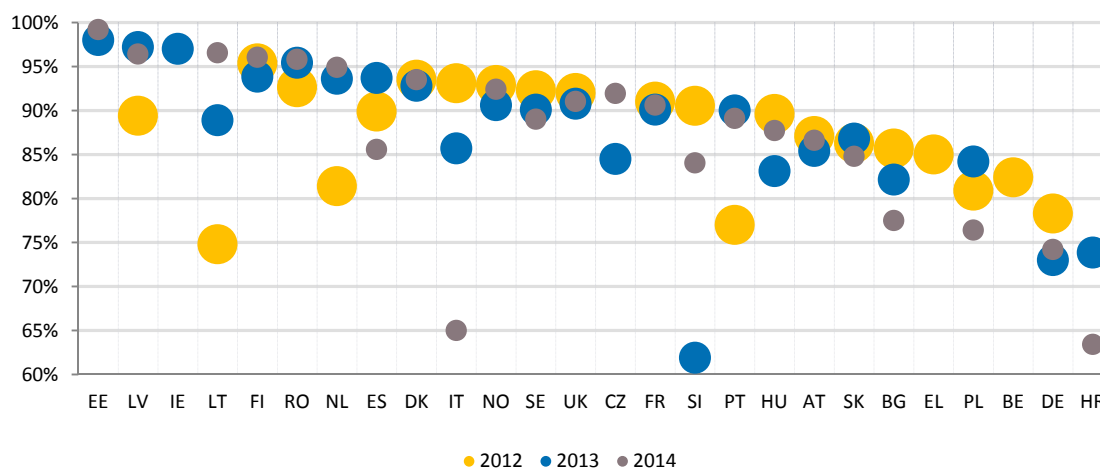
Annexe 4.1 - Fiabilité et ponctualité des services ferroviaires en Europe

Figure 20 – Ponctualité des services ferroviaires régionaux et locaux en Europe (% de trains à l'heure)



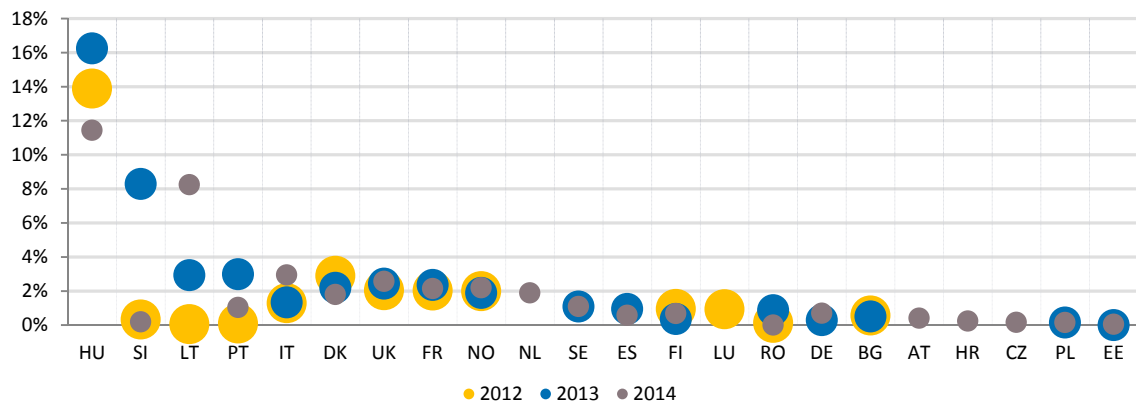
Source: Study on Prices and Quality of Rail Passenger Services, based on RMMS data

Figure 21 – Ponctualité des services ferroviaires longue-distance en Europe (% de trains à l'heure)



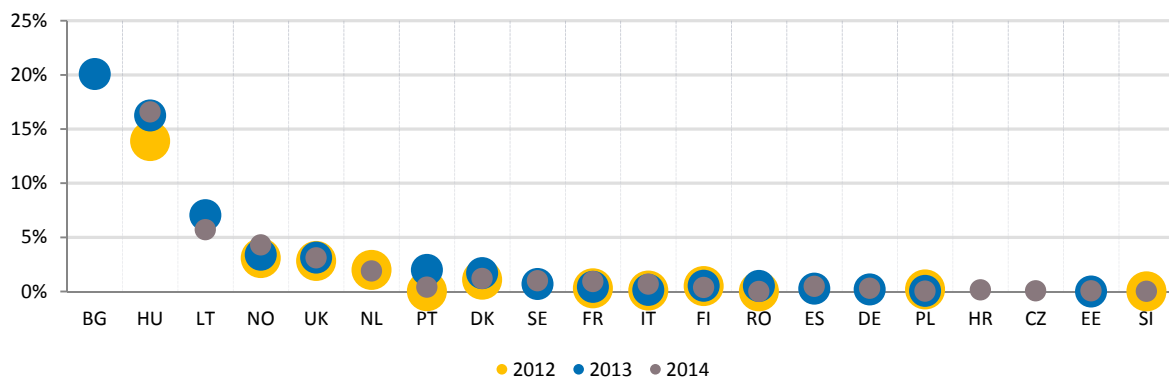
Source: Study on Prices and Quality of Rail Passenger Services, based on RMMS data

Figure 22 – Fiabilité des services ferroviaires régionaux et locaux en Europe (% de trains supprimés)



Source: Study on Prices and Quality of Rail Passenger Services, based on RMMS data

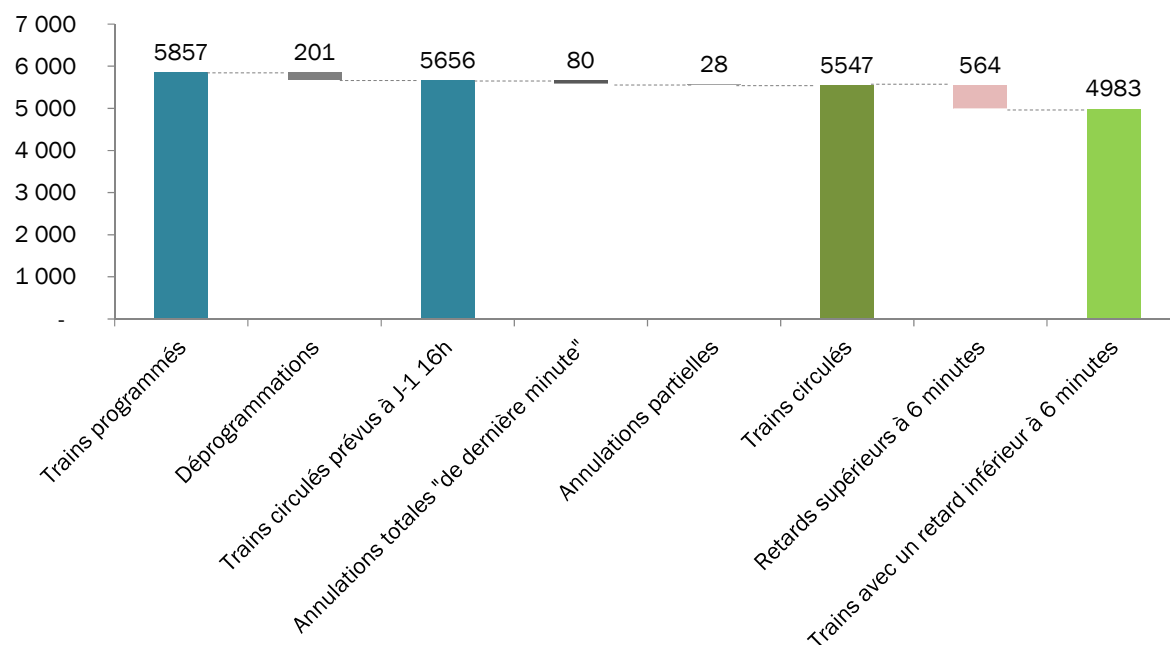
Figure 23 – Fiabilité des services ferroviaires longue-distance en Europe (% de trains supprimés)



Source: Source: Study on Prices and Quality of Rail Passenger Services, based on RMMS data

Annexe 4.2 - Fiabilité et ponctualité quotidienne des TER

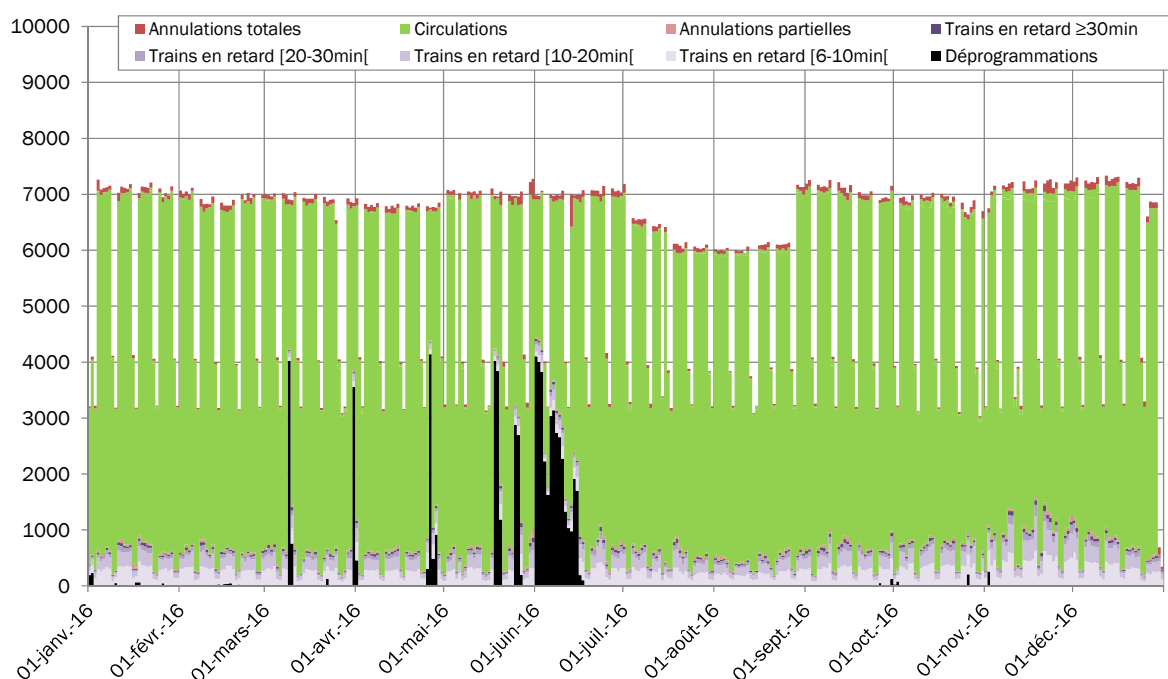
Figure 24 – Nombre moyen de trains TER circulant quotidiennement sur le RFN en 2016 et qualité de service



Source : Arafer

La Figure 25 fournit un détail du nombre de trains régionaux ayant circulé chaque jour en 2016 (zone verte), en déduisant les trains déprogrammés (en noir), les annulations totales (en rouge) et partielles (en rose). Elle précise également, en nuances de gris, les retards quotidiens des services régionaux, représentant en moyenne près de 565 trains en retard par jour.

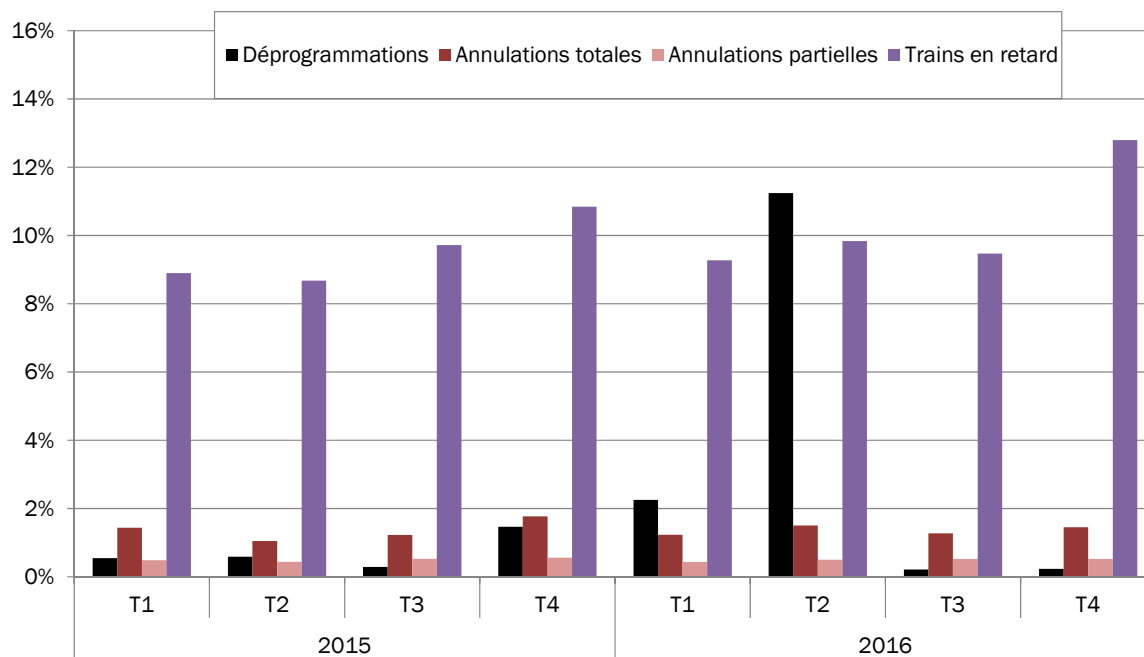
Figure 25 – Détail des circulations quotidiennes de trains TER en 2016 et qualité de service



Source : Arafer

La Figure 26 résume les taux de déprogrammation, d'annulation et de retard des trains TER par trimestres 2015 et 2016.

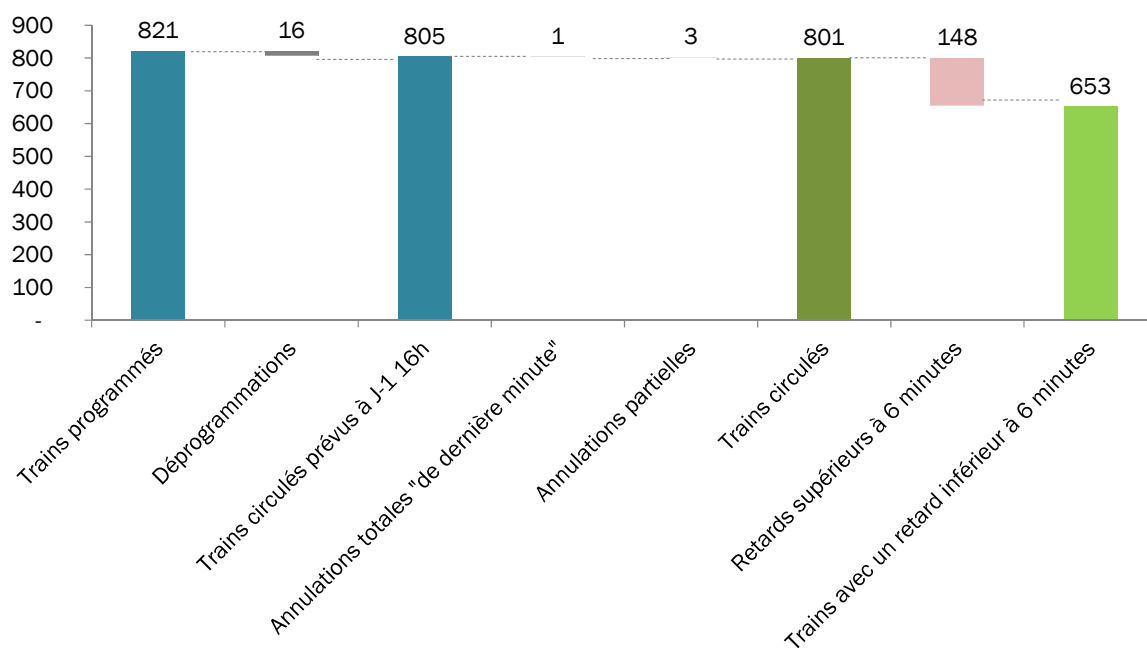
Figure 26 – Taux de déprogrammation, d'annulation et de retard des trains TER



Source : Arafer

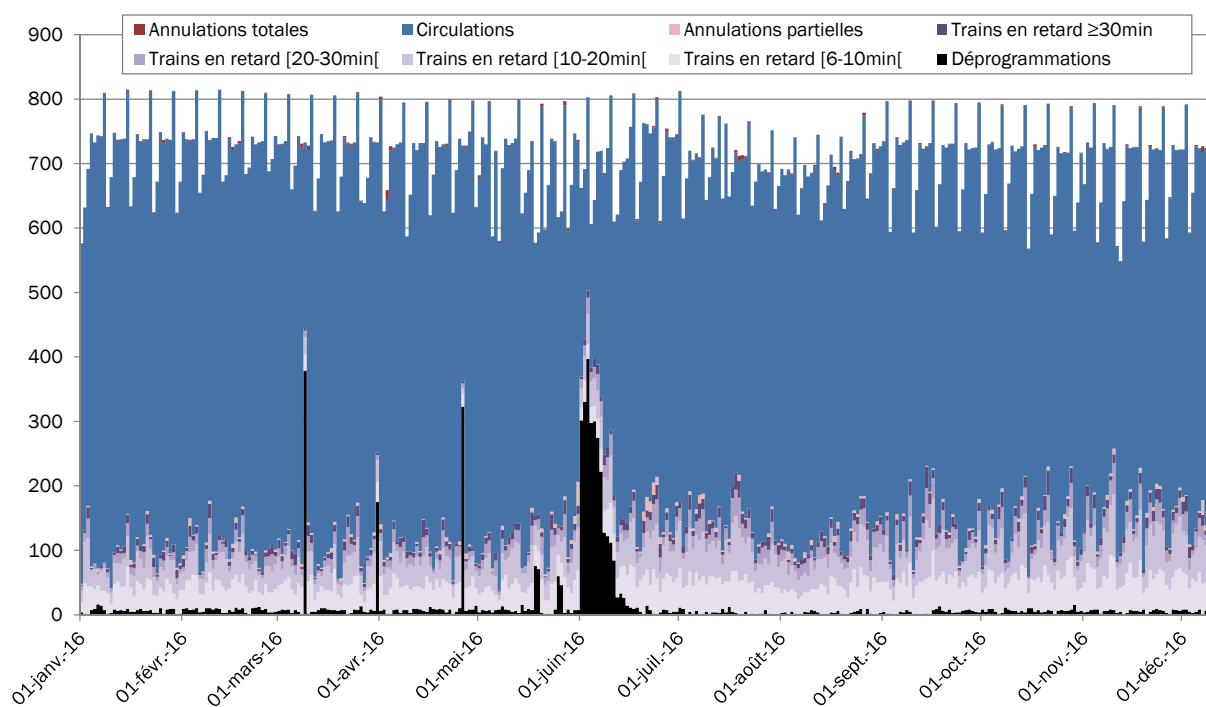
Annexe 4.3 - Fiabilité et ponctualité quotidienne des TGV

Figure 27 - Nombre moyen de TGV circulant quotidiennement sur le RFN en 2016 et qualité de service (périmètre SNCF Mobilités)



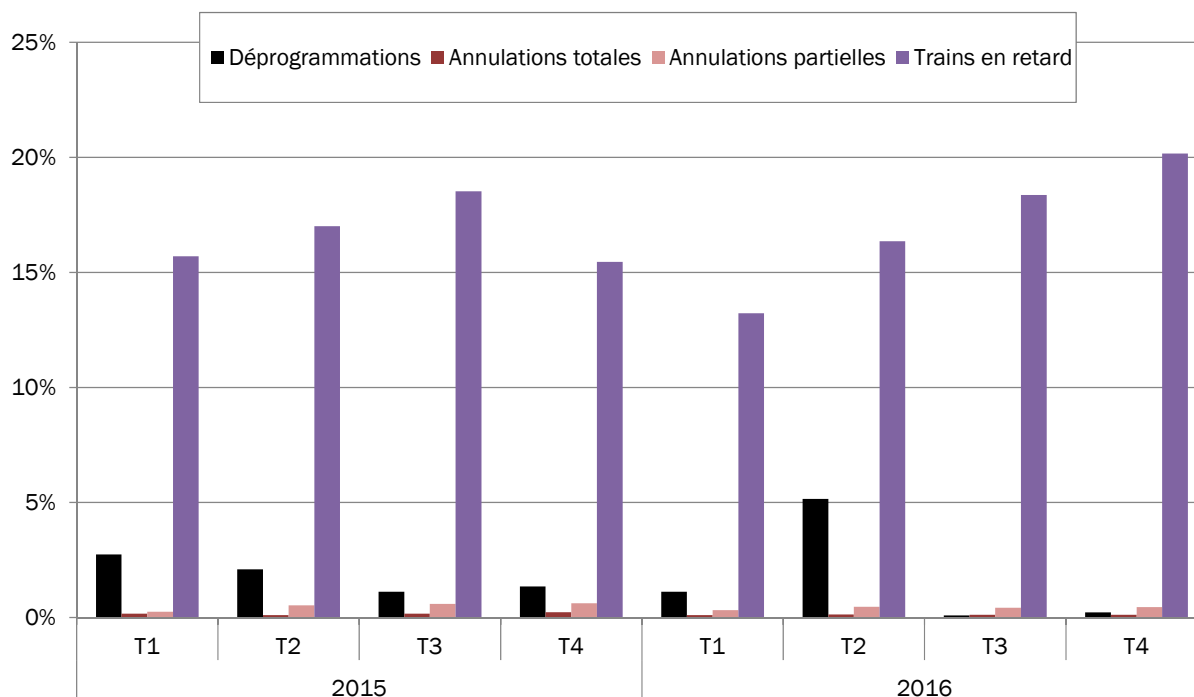
Source : Arafer

Figure 28 - Détail des circulations quotidiennes des TGV en 2016 et qualité de service (périmètre SNCF Mobilités)



Source : Arafer

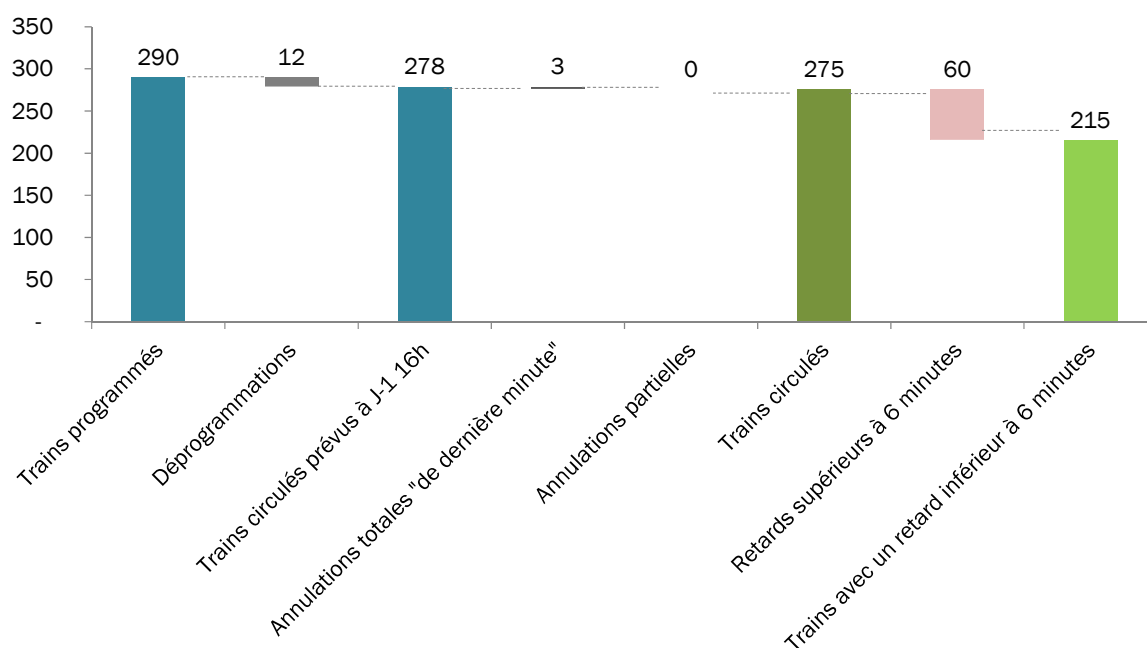
Figure 29 – Taux d'annulation et de retard des trains à grande vitesse



Source : Arafer

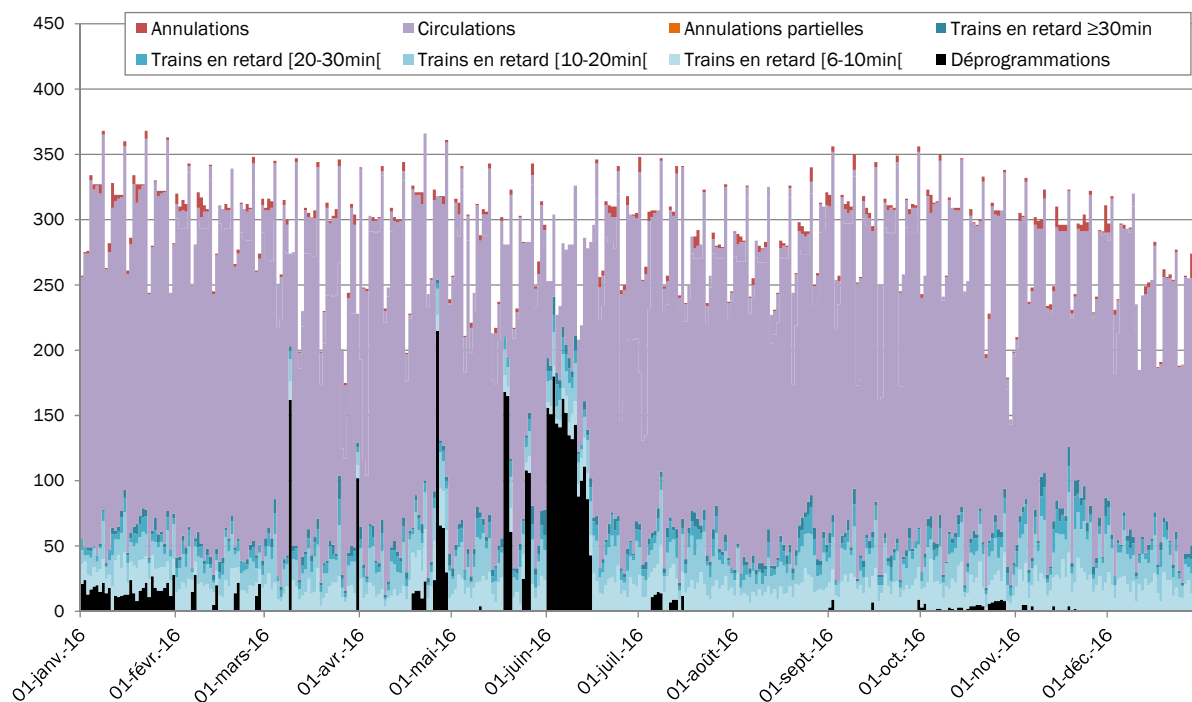
Annexe 4.4 - Fiabilité et ponctualité quotidienne des trains Intercités

Figure 30 - Nombre moyen d'Intercités circulant quotidiennement sur le RFN en 2016 et qualité de service



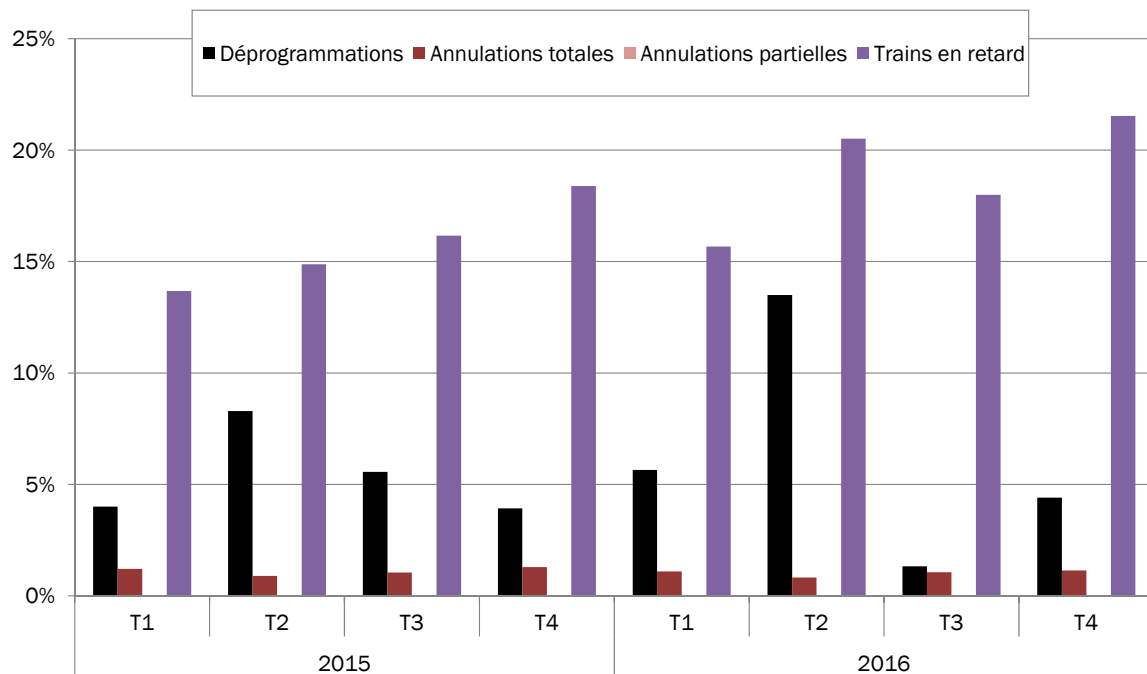
Source : Arafer

Figure 31 – Détail des circulations quotidiennes des Intercités en 2016 et qualité de service



Source : Arafer

Figure 32 – Taux de déprogrammation, d'annulation et de retard des trains Intercités

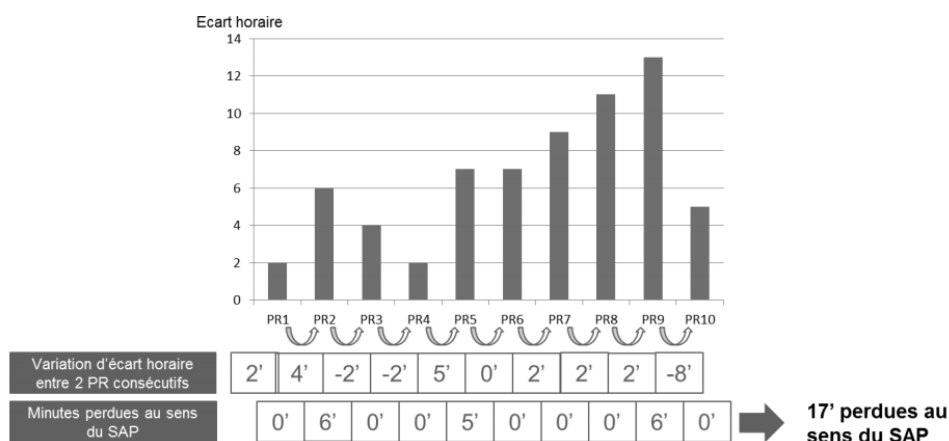


Source : Arafer

Annexe 4.5 – Système d'amélioration des performances (SAP)

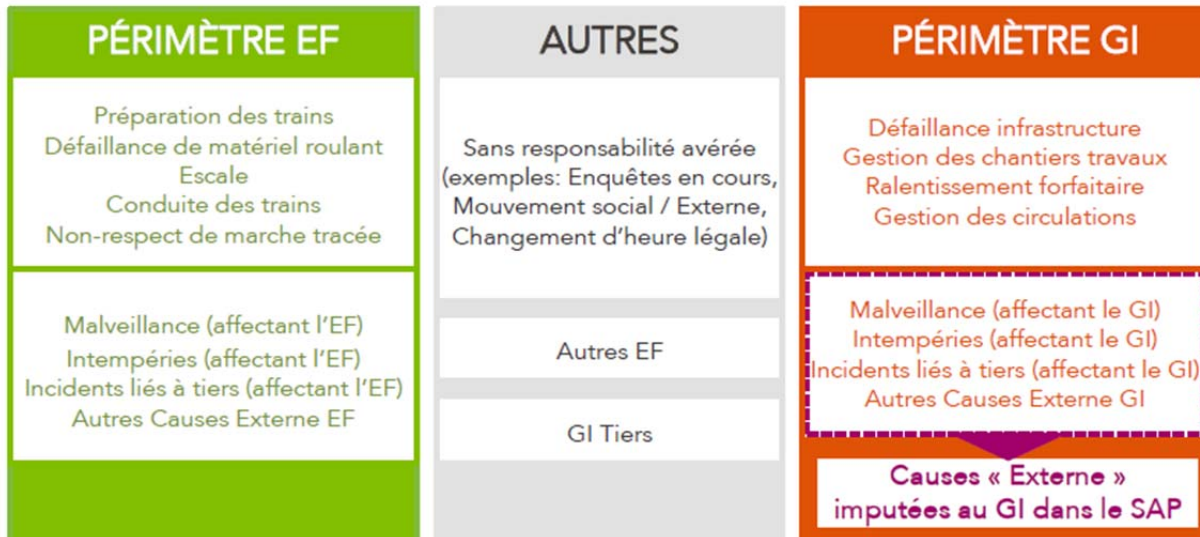
Selon la définition adoptée par SNCF-Réseau⁷, le calcul des minutes perdues pour les circulations de trains est construit comme suit : pour une circulation donnée, la différence des écarts horaires entre deux points remarquables (PR) consécutifs constitue une Variation d'Écart Horaire (VEH). L'indicateur de minutes perdues au sens du SAP est calculé par agrégation des VEH de chacune des circulations d'un opérateur à partir de 5 minutes 59 secondes de retard (cf. exemple ci-dessous).

Figure 33 - Exemple de mesure des minutes perdues pour une circulation de train



Source : SNCF Réseau

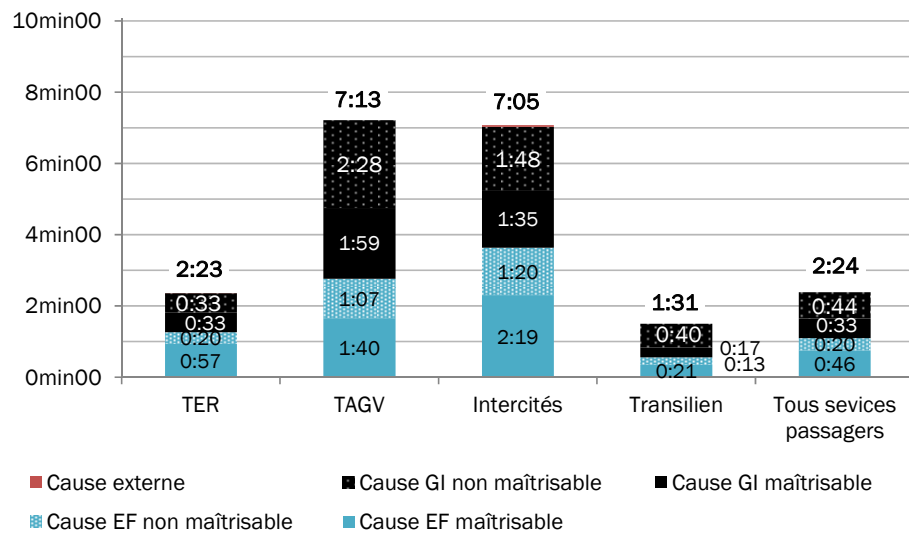
Figure 34 – Causes de retard - SAP



Source : COSAP

⁷Cf. Référentiel du Système d'Amélioration des Performances (SAP) http://www.sncf-reseau.fr/sites/default/files/upload/DRR/documents-techniques-referentiels/Referentiel_RFN-IG-TR_04_C-01-n014.pdf

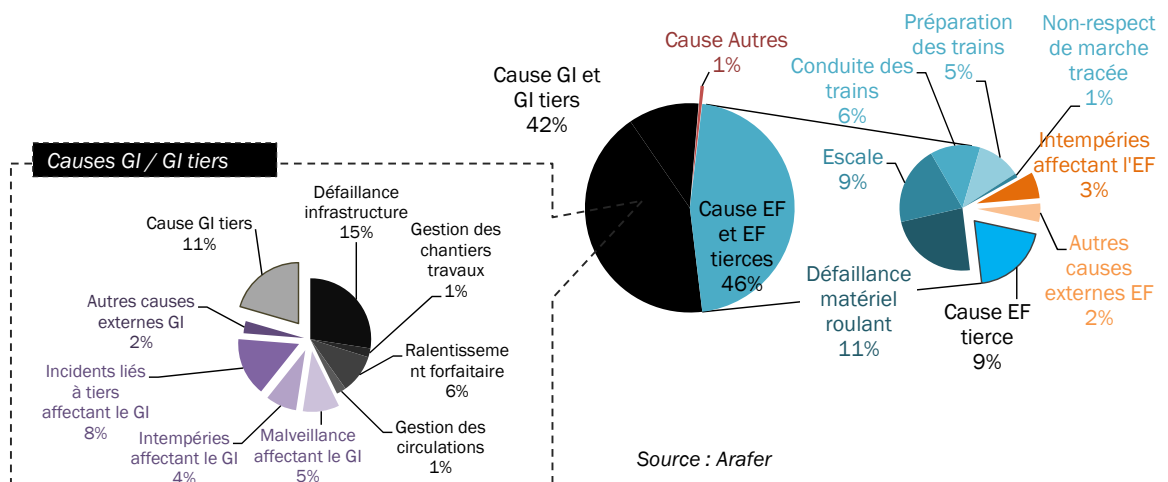
Figure 35 – Minutes perdues en moyenne par train en 2015



Source : Arafer

Note de lecture : Chaque TER perd en moyenne 2 mn 23 sur son horaire théorique une fois arrivé à son terminus : 57s sont des causes maîtrisables dues à l'EF, 1 mn 06 est due au(x) GI(s) (dont 50 % de causes « maîtrisables »), 20 secondes sont dues à des causes EF non maîtrisables (par exemple : perturbations dues à d'autres EF, causes externes...).

Figure 36 – Répartition des minutes perdues sur le réseau en 2015



Source : Arafer

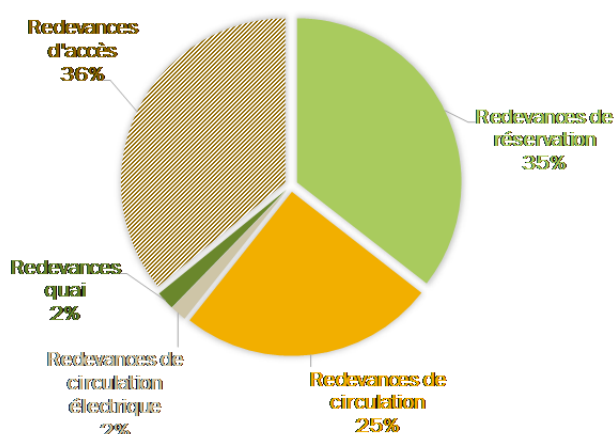
5. RÉSULTATS FINANCIERS

Annexe 5.1 – Redevances

Les redevances perçues par SNCF Réseau sont composées d'une part d'un forfait pour les activités conventionnées (redevance d'accès⁸ au réseau), acquitté directement par les autorités organisatrices des transports (l'Etat pour l'activité Intercités, l'Etat pour le compte des Régions pour l'activité TER, et le STIF via SNCF Mobilités⁹ pour l'activité Transilien), et d'autres part de quatre redevances (s'agissant des prestations minimales) payées par les EF de voyageurs, dont les barèmes et formules de calcul sont précisés dans le Document de Référence du Réseau (DRR), pour l'horaire de service 2015 :

- la redevance de réservation ;
- la redevance de circulation ;
- la redevance de circulation électrique ;
- la redevance quai.

Figure 37 – Répartition du montant des redevances perçues par SNCF Réseau pour le transport ferroviaire de voyageurs en 2015



Source : Arafer

Le Tableau 4 indique le montant des redevances d'accès payées par les Autorités organisatrices des transports (AOT) et leur part dans le total des redevances perçues par SNCF Réseau, pour chaque type de service conventionné.

Tableau 4 – Redevances d'accès par type de service ferroviaire en 2015

Type de service ferroviaire (Autorité Organisatrice de transport)	Montant de redevances d'accès (milliards d'euros)	Redevances d'accès/total des redevances perçues par le GI
TER (Régions ¹⁰)	1,38	65 %
Transilien (STIF ¹¹)	0,16	21 %
Intercités (Etat)	0,44	70 %
Total	1,98	56 %

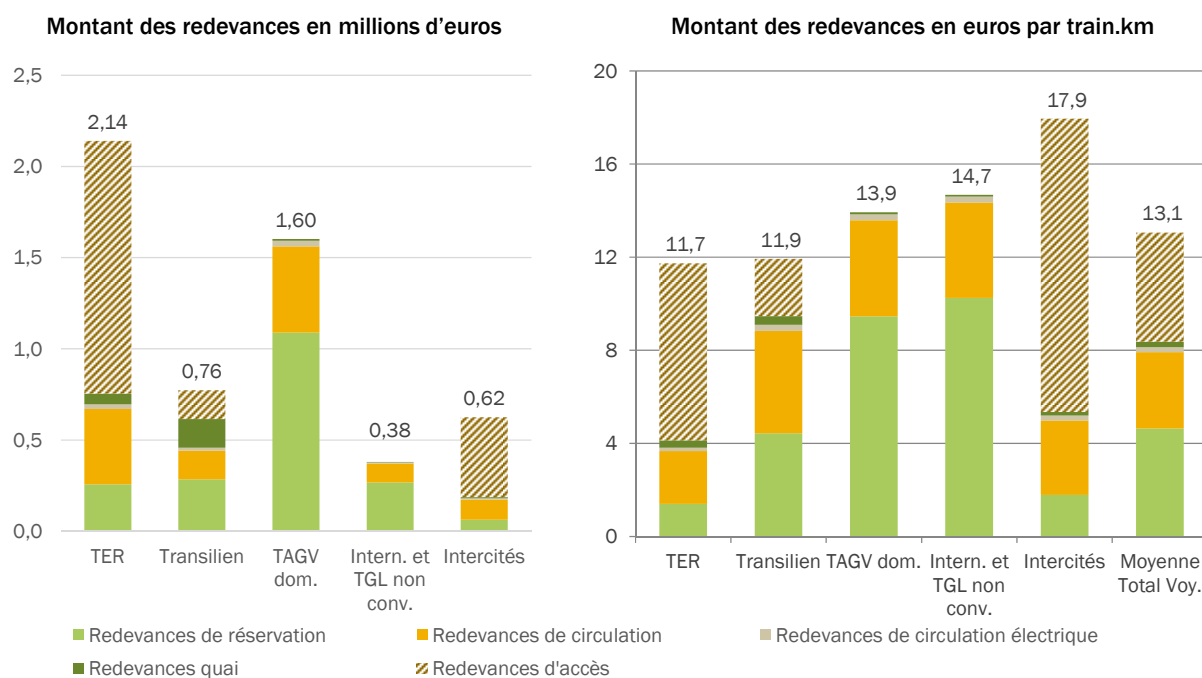
⁸ Les montants des redevances d'accès TER et TET ont été estimés respectivement en 2007 (lors de la mission IGF-CGPC sur la tarification du réseau ferré national) et en 2011 (dans le document de référence du réseau de 2012). Ces montants, qui doivent permettre à SNCF Réseau de couvrir les coûts fixes d'infrastructure imputables aux activités conventionnées, sont calculés au prorata du nombre de trains qui circulent sur les voies principales.

⁹ Dans le cas du STIF, la contribution publique relative à l'accès à l'infrastructure et versée au transporteur (SNCF Mobilités) qui reverse ensuite le montant à SNCF Réseau.

¹⁰ La redevance d'accès relative aux services TER est acquittée par l'Etat pour le compte des Régions qui en sont les AOT.

¹¹ Dans le cas de Transilien, le STIF verse l'équivalent du montant de la redevance d'accès à SNCF Mobilités, qui le reverse ensuite à SNCF Réseau.

**Figure 38 - Recettes du gestionnaire d'infrastructure par type de services voyageurs
(en milliards d'euros et en euros par train.km) en 2015**



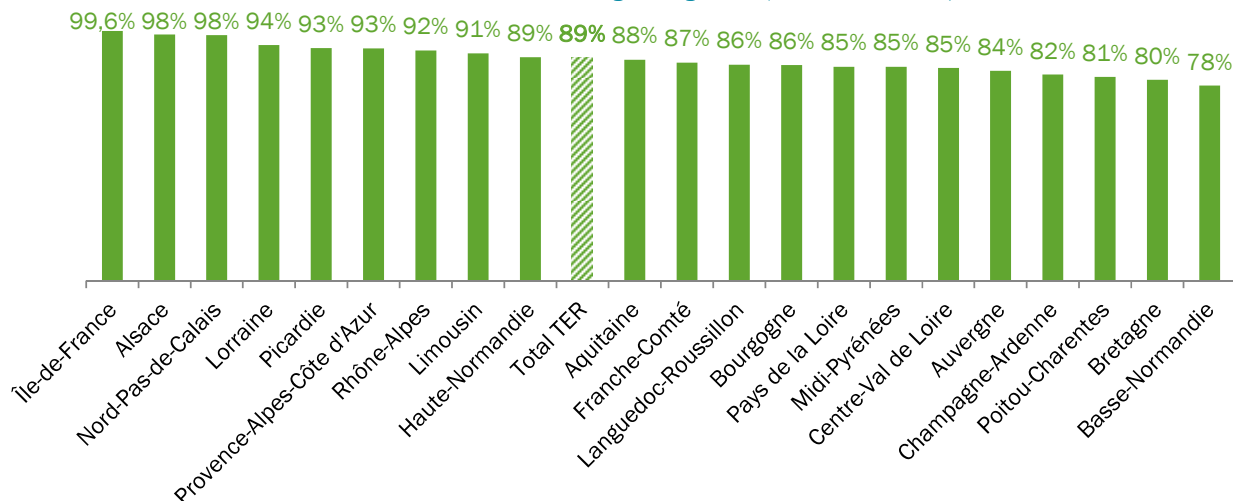
Source : ARAFER

Note de lecture : pour l'ensemble de l'activité TER, le gestionnaire d'infrastructure perçoit 2,14 milliards d'euros, ce qui représente 11,7 euros par train.km, dont 4 euros payés par l'entreprise ferroviaire, le complément provenant de concours publics (redevance d'accès).

6. FOCUS SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE RÉGIONAL DE VOYAGEURS

Annexe 6.1 – Caractéristiques de l'infrastructure régionale et offre en train.km

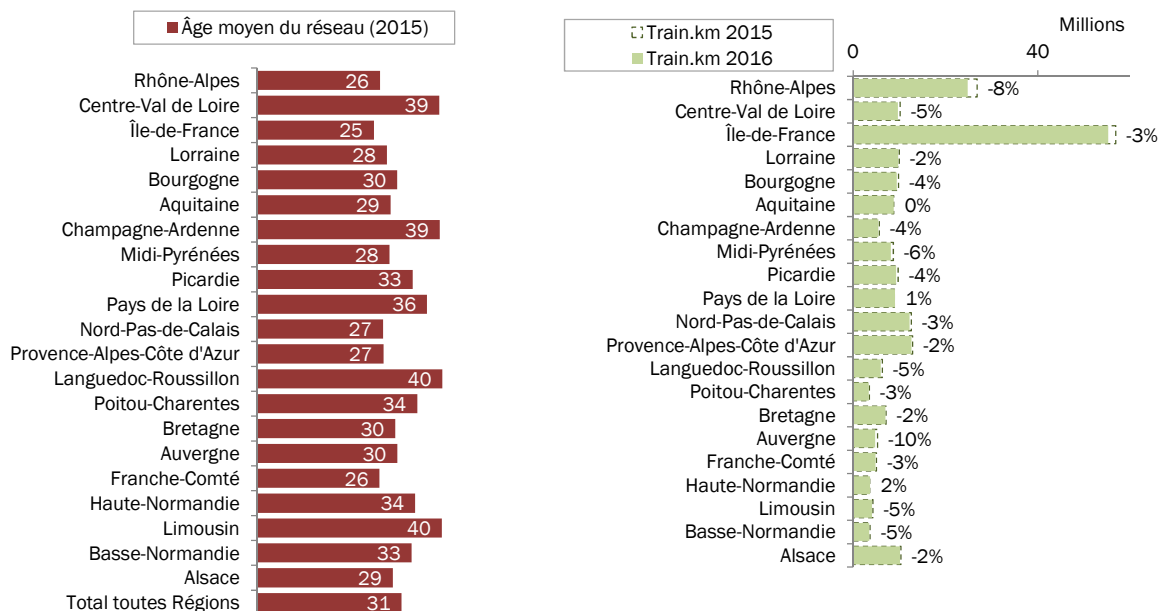
Figure 39 - Part de la population de chaque région résidant dans une commune située à moins de 10 km d'une gare régionale (TER ou Transilien)



Source : ARAFER

Note de lecture : en Lorraine, 94 % de la population réside dans une commune située à moins de 10 km d'une gare TER. En Île-de-France, 99,6 % de la population réside dans une commune située à moins de 10 km d'une gare Transilien.

Figure 40 – Âge moyen du réseau et offre par Région



Source : ARAFER

Note de lecture : le réseau en Limousin a en moyenne 40 ans. Dans cette Région, l'offre en trains.km a diminué de 5 % entre 2015 et 2016.

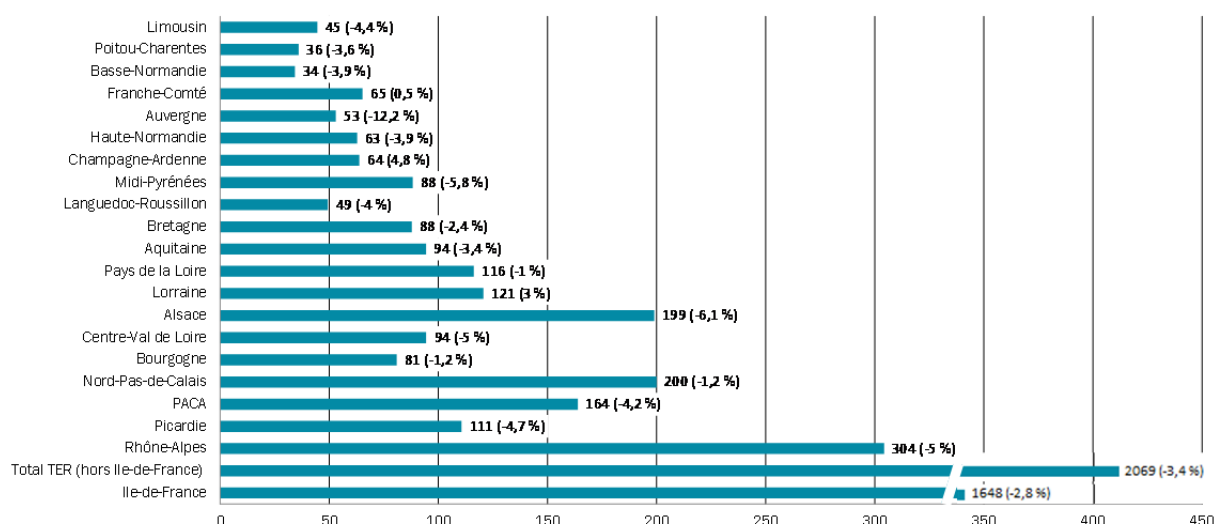
Annexe 6.2 – Le trafic ferroviaire de TER par région

Figure 41 – Nombre de liaisons et villes desservies par les services TER en 2016

Région	Nombre de liaisons infra-régionales	Nombre de liaisons inter-régionales	Nombre de villes desservies
Champagne-Ardenne	577	434	73
Picardie	848	625	142
Haute-Normandie	322	348	64
Centre-Val de Loire	927	898	145
Basse-Normandie	268	317	47
Bourgogne	1 014	886	120
Nord-Pas-de-Calais	2 156	353	176
Lorraine	1 661	573	159
Alsace	988	247	135
Franche-Comté	552	294	68
Pays de la Loire	816	600	122
Bretagne	736	238	110
Poitou-Charentes	452	316	77
Aquitaine	1 291	310	160
Midi-Pyrénées	965	657	128
Limousin	390	333	73
Rhône-Alpes	2 218	834	228
Auvergne	531	759	71
Languedoc-Roussillon	1 180	621	114
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 027	558	109

Source : ARAFER

Figure 42 – Nombre total de circulations de trains régionaux en milliers (TER et Transilien)
(évolution 2016/2015 en %)

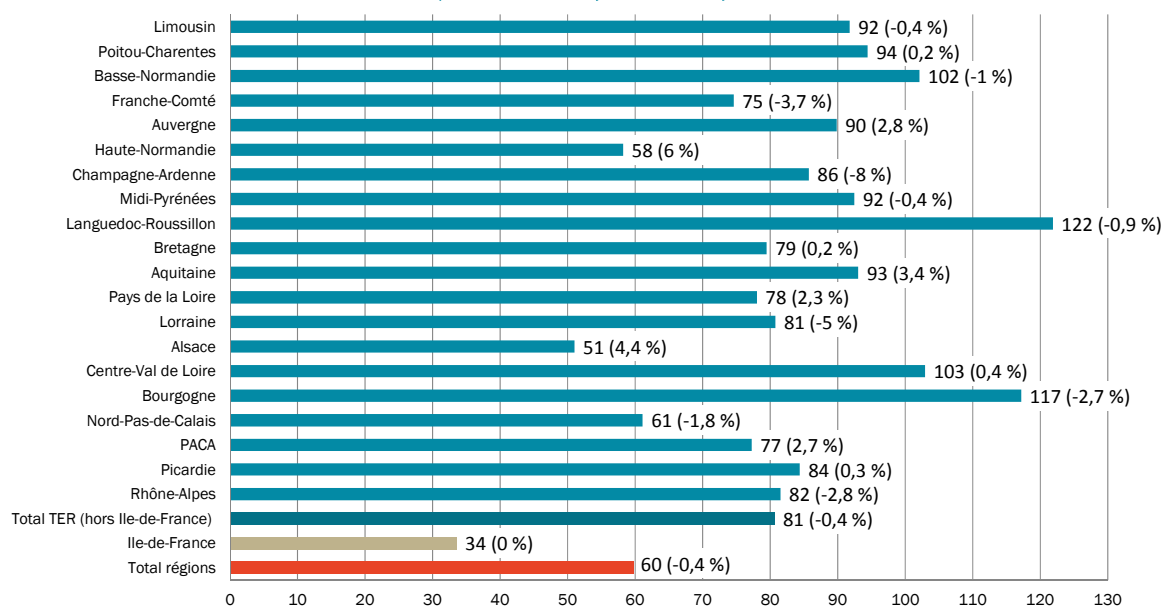


Note méthodologique : le nombre de circulations pour l'année civile 2016 est une estimation. Les informations collectées par l'Autorité portent en effet sur l'horraire de service 2016. Les circulations effectuées après le 10 décembre 2016 seront mis à jour lors de la collecte relative à l'horraire de service 2017.

Source : ARAFER

Note de lecture : en 2016, 304 000 trains TER ont circulé en Région Rhône-Alpes.

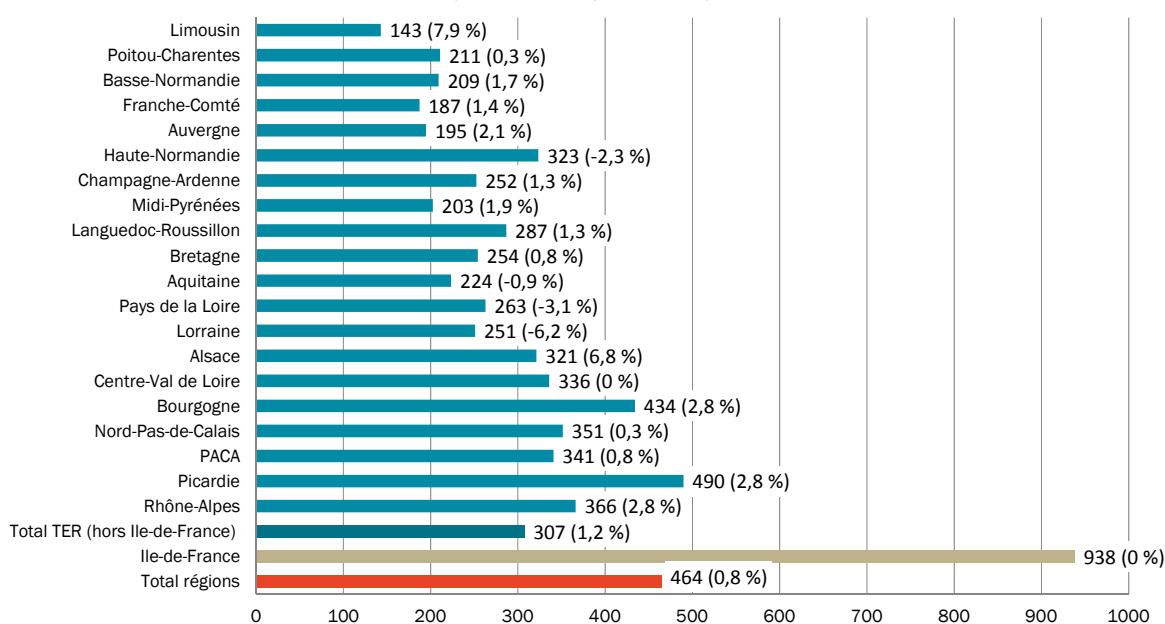
**Figure 43 - Distance moyenne parcourue en km par train régional (TER et Transilien) en 2016
(évolution 2016/2015 en %)**



Source : ARAFER

Note de lecture : en 2016, la distance moyenne parcourue par un TER en Champagne-Ardenne est de 86 km entre son point d'origine et son terminus, soit une baisse de -7,9 % par rapport à 2015.

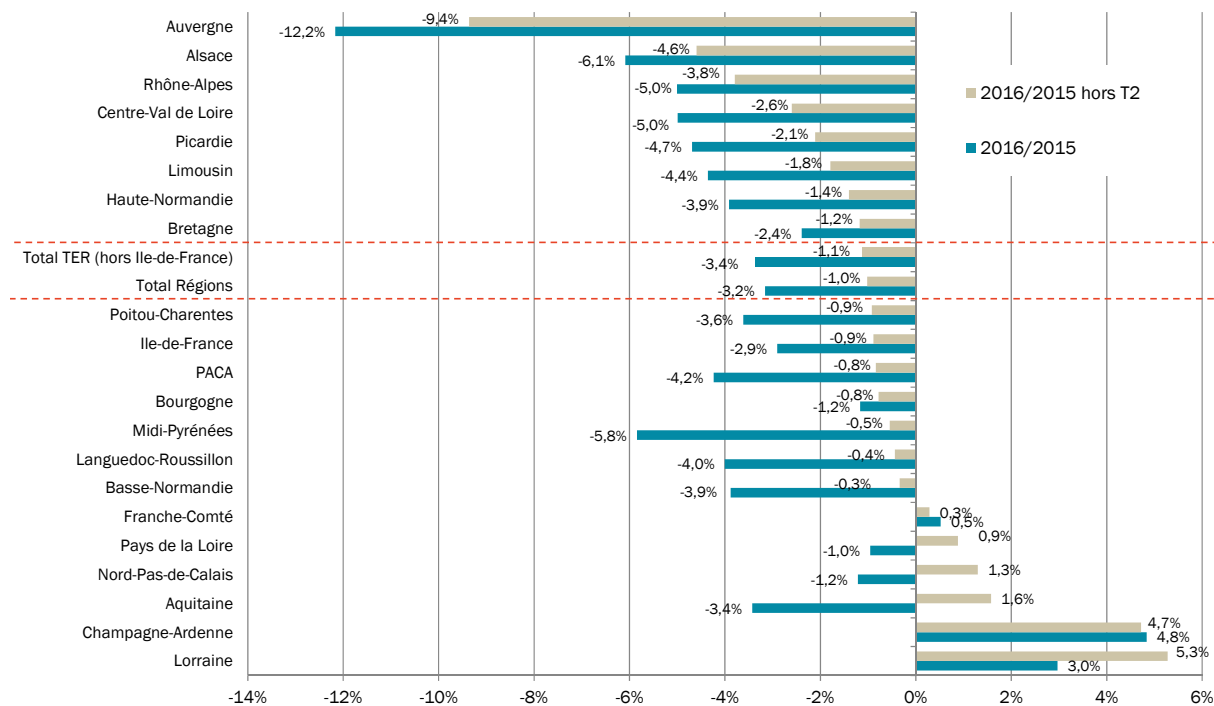
**Figure 44 - Emport moyen des trains régionaux (TER et Transilien) en 2016
(évolution 2016/2015 en %)**



Source : ARAFER

Note de lecture : en 2016, l'emport moyen des trains TER était de 307 sièges, en hausse de +1.2 % par rapport à 2015.

Figure 45 - Evolution du nombre total de trains régionaux ayant effectivement circulé dans l'année (TER et Transilien)



***Note méthodologique :** le nombre de circulations pour l'année civile 2016 est une estimation. Les informations collectées par l'Autorité portent en effet sur l'horraire de service 2016, ainsi les circulations effectuées après le 10 décembre 2016 seront mis à jour lors de la collecte relative à l'horraire de service 2017.*

Source : ARAFER

Tableau 5 – Evolution de l'offre de trains.kilomètres des services régionaux

En milliers de trains.kilomètres	Niveaux		Evolution
	2015	2016	2016/2015
Ile-de-France	56 882	55 280	-2,8%
Picardie	9 761	9 328	-4,4%
Aquitaine	8 793	8 782	-0,1%
Franche-Comté	5 027	4 866	-3,2%
Bourgogne	9 854	9 479	-3,8%
Limousin	4 289	4 086	-4,7%
Auvergne	5 275	4 762	-9,7%
Pays de la Loire	8 955	9 070	1,3%
Champagne-Ardenne	5 667	5 465	-3,6%
Bretagne	7 131	6 977	-2,1%
Rhône-Alpes	26 860	24 805	-7,7%
Nord-Pas-de-Calais	12 597	12 217	-3,0%
PACA	12 867	12 660	-1,6%
Lorraine	9 964	9 742	-2,2%
Languedoc-Roussillon	6 312	6 007	-4,8%
Basse-Normandie	3 674	3 497	-4,8%
Alsace	10 348	10 148	-1,9%
Midi-Pyrénées	8 701	8 159	-6,2%
Centre-Val de Loire	10 179	9 714	-4,6%
Haute-Normandie	3 591	3 656	1,8%
Poitou-Charentes	3 518	3 399	-3,4%
TER (hors Ile-de-France)	173 363	166 820	-3,8%
TOTAL	230 244	222 100	-3,5%

Source : ARAFER

Tableau 5 – Evolution de l'offre des services régionaux

En milliards de sièges.kilomètres	Niveaux sièges.km		Evolution 2016/2015			
	2015	2016	Sièges.km	Capacité d'export	Distance (km)	Fréquences (circulations)
Ile-de-France	53,39	51,86	-2,9%	0,0%	0,0%	-2,8%
Picardie	4,65	4,57	-1,8%	2,8%	0,3%	-4,7%
Aquitaine	1,98	1,96	-1,0%	-0,9%	3,4%	-3,4%
Franche-Comté	0,93	0,91	-1,8%	1,4%	-3,7%	0,5%
Bourgogne	4,16	4,11	-1,1%	2,8%	-2,7%	-1,2%
Limousin	0,57	0,58	2,8%	7,9%	-0,4%	-4,4%
Auvergne	1,01	0,93	-7,8%	2,1%	2,8%	-12,2%
Pays de la Loire	2,43	2,39	-1,9%	-3,1%	2,3%	-1,0%
Champagne-Ardenne	1,41	1,38	-2,3%	1,3%	-8,0%	4,8%
Bretagne	1,80	1,77	-1,4%	0,8%	0,2%	-2,4%
Rhône-Alpes	9,57	9,08	-5,1%	2,8%	-2,8%	-5,0%
Nord-Pas-de-Calais	4,41	4,29	-2,7%	0,3%	-1,8%	-1,2%
PACA	4,35	4,31	-0,8%	0,8%	2,7%	-4,2%
Lorraine	2,66	2,44	-8,3%	-6,2%	-5,0%	3,0%
Languedoc-Roussillon	1,79	1,72	-3,6%	1,3%	-0,9%	-4,0%
Basse-Normandie	0,76	0,73	-3,2%	1,7%	-1,0%	-3,9%
Alsace	3,11	3,26	4,7%	6,8%	4,4%	-6,1%
Midi-Pyrénées	1,73	1,65	-4,5%	1,9%	-0,4%	-5,8%
Centre-Val de Loire	3,42	3,26	-4,5%	0,0%	0,4%	-5,0%
Haute-Normandie	1,19	1,18	-0,6%	-2,3%	6,0%	-3,9%
Poitou-Charentes	0,74	0,72	-3,1%	0,3%	0,2%	-3,6%
TER (hors Ile-de-France)	52,68	51,27	-2,7%	1,2%	-0,4%	-3,4%
TOTAL	106,1	103,1	-2,8%	0,8%	-0,4%	-3,1%

Source : ARAFER

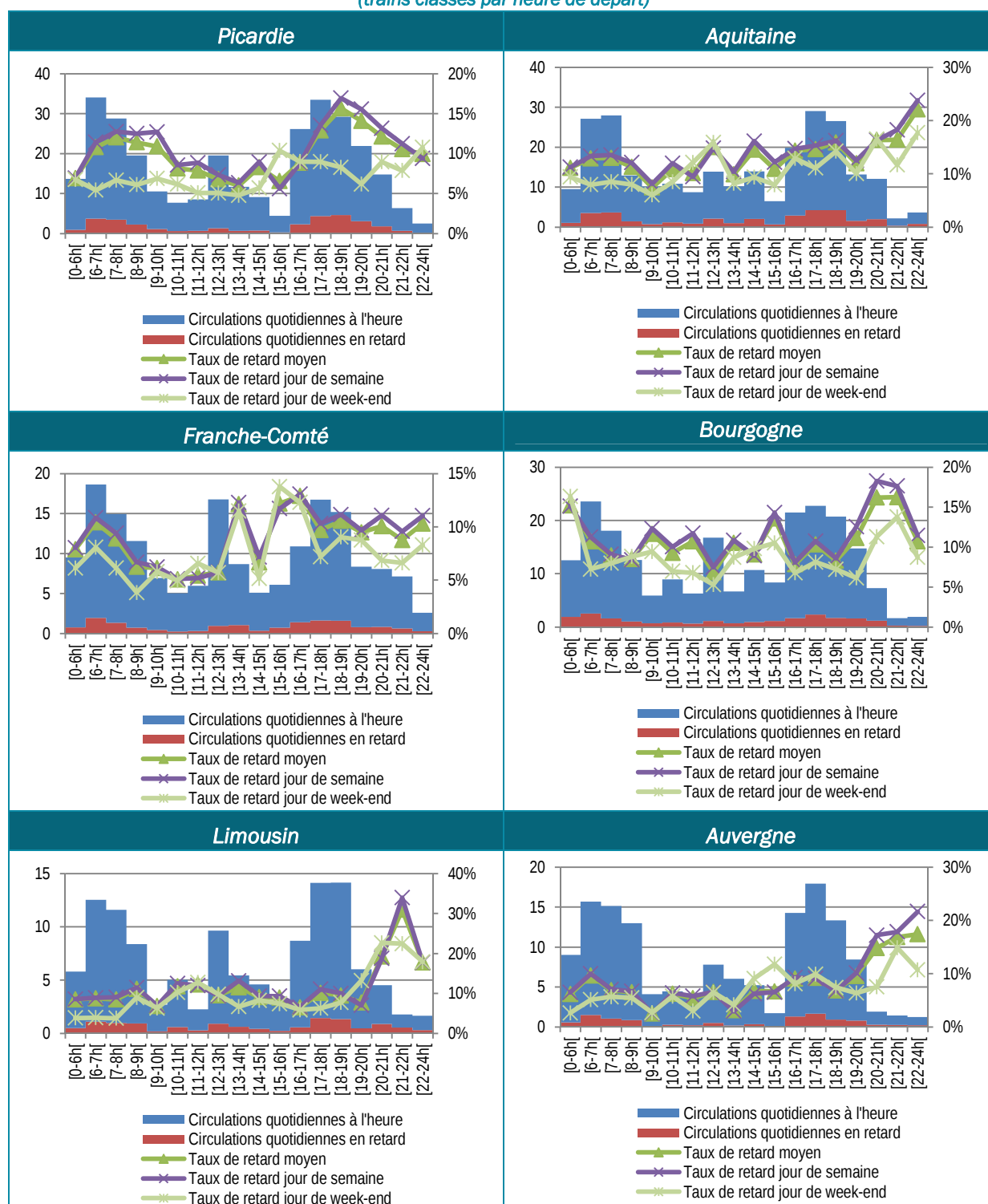
Tableau 6 – Demande, offre et taux d'occupation des services régionaux conventionnés

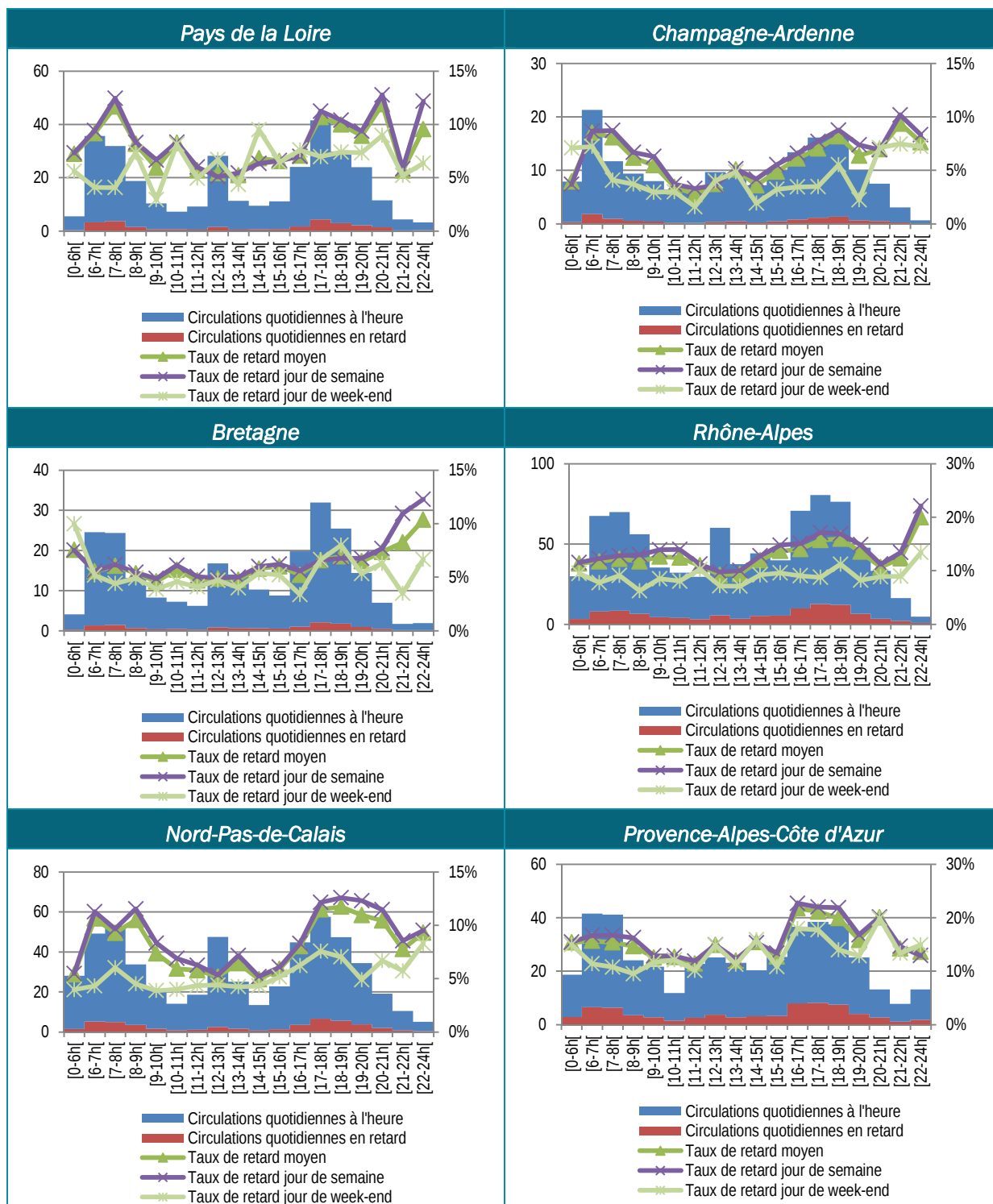
En milliards de passagers.kilomètres	Niveaux passagers.km		Evolution 2016/2015		
	2015	2016	Passagers.km (%)	Taux d'occupation (point de %)	Offre sièges.km (%)
Ile-de-France (Transilien)	13,89	14,41	3,8%	+1,77 pt	-2,9%
Picardie	1,11	1,12	0,8%	+0,64 pt	-1,8%
Aquitaine	0,59	0,57	-4,1%	-0,92 pt	-1,0%
Franche-Comté	0,22	0,21	-3,1%	-0,32 pt	-1,8%
Bourgogne	0,72	0,67	-7,5%	-1,11 pt	-1,1%
Limousin	0,09	0,09	-3,6%	-0,99 pt	2,8%
Auvergne	0,23	0,20	-9,3%	-0,35 pt	-7,8%
Pays de la Loire	0,72	0,72	0,0%	+0,55 pt	-1,9%
Champagne-Ardenne	0,27	0,25	-7,0%	-0,92 pt	-2,3%
Bretagne	0,53	0,53	0,3%	+0,52 pt	-1,4%
Rhône-Alpes	2,51	2,44	-3,0%	+0,58 pt	-5,1%
Nord-Pas-de-Calais	1,15	1,12	-2,6%	+0,03 pt	-2,7%
PACA	1,16	1,12	-3,4%	-0,70 pt	-0,8%
Lorraine	0,65	0,63	-3,3%	+1,32 pt	-8,3%
Languedoc-Roussillon	0,52	0,50	-2,8%	+0,23 pt	-3,6%
Basse-Normandie	0,17	0,16	-5,9%	-0,62 pt	-3,2%
Alsace	0,95	0,96	1,6%	-0,92 pt	4,7%
Midi-Pyrénées	0,53	0,51	-4,0%	+0,15 pt	-4,5%
Centre-Val de Loire	0,85	0,82	-3,4%	+0,31 pt	-4,5%
Haute-Normandie	0,24	0,23	-4,3%	-0,76 pt	-0,6%
Poitou-Charentes	0,20	0,18	-10,7%	-2,08 pts	-3,1%
TER (hors Ile-de-France)	13,42	13,04	-2,8%	-0,04 pt	-2,7%
TOTAL	27,31	27,46	0,5%	+0,87 pt	-2,8%

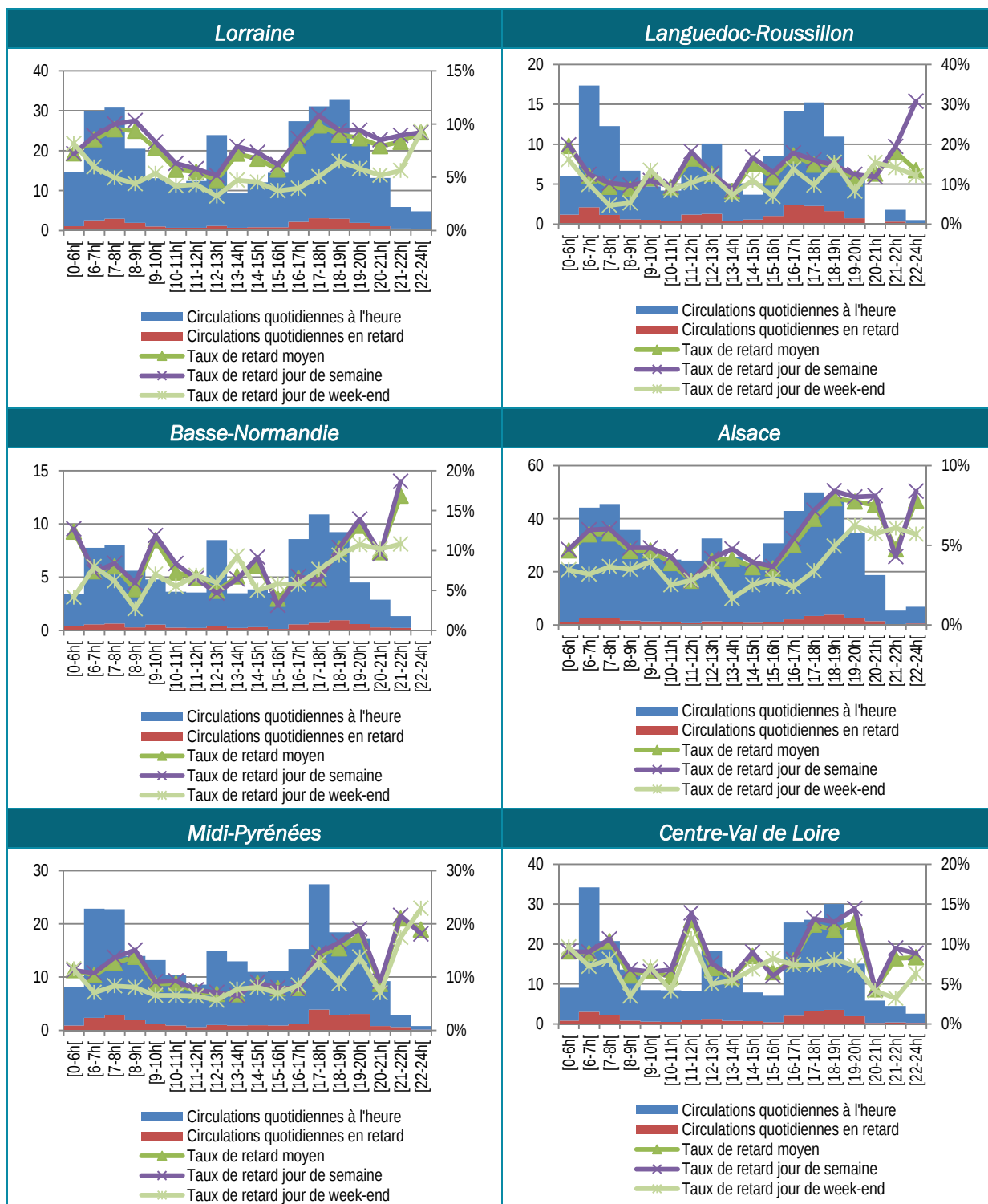
Source : ARAFER

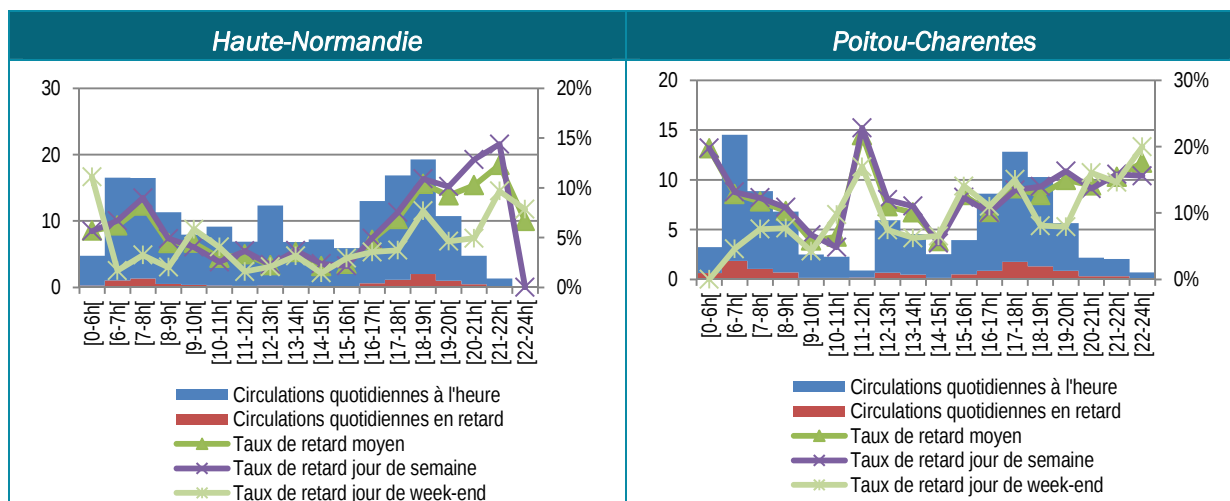
Annexe 6.3 – Ponctualité des services TER par région (taux de retard)

Figure 46 – Taux de retard par tranche horaire en 2016 par région
(trains classés par heure de départ)









Source : ARAFER

Annexe 6.4 – Résultats économiques et financiers des services régionaux conventionnés

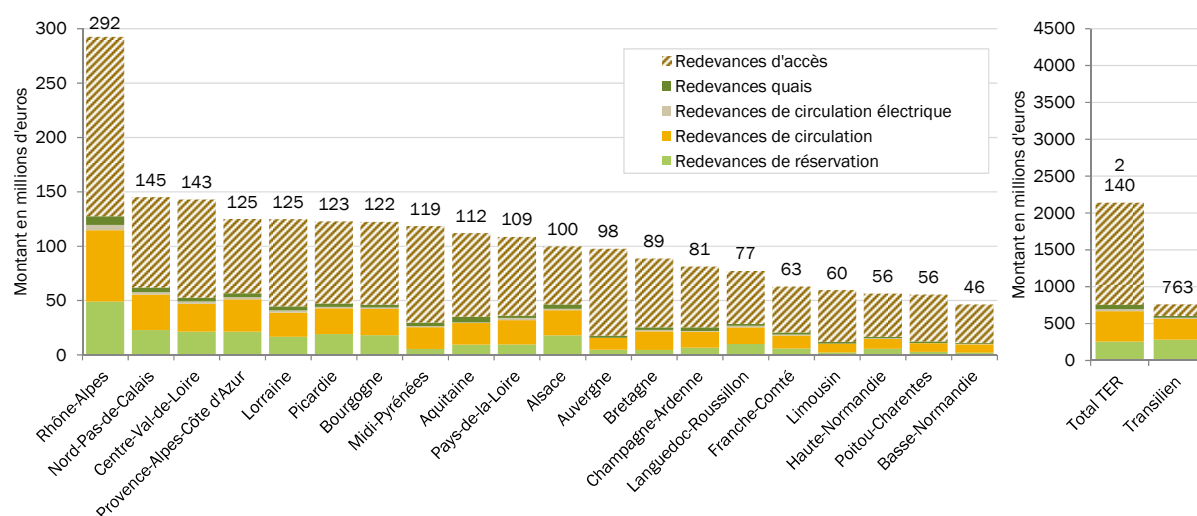
Tableau 7 - Redevances d'accès par convention TER en 2015 (Transilien pour l'Île-de-France)

en millions d'euros	Montant des redevances d'accès	Poids de la redevance d'accès dans le total des redevances par convention
Alsace	53	53 %
Aquitaine	77	69 %
Auvergne	80	82 %
Basse-Normandie	35	76 %
Bourgogne	76	62 %
Bretagne	63	71 %
Centre-Val-de-Loire	90	63 %
Champagne-Ardenne	56	69 %
Franche-Comté	42	67 %
Haute-Normandie	40	70 %
Languedoc-Roussillon	48	63 %
Limousin	48	80 %
Lorraine	80	64 %
Midi-Pyrénées	89	75 %
Nord-Pas-de-Calais	83	57 %
Pays-de-la-Loire	72	67 %
Picardie	75	61 %
Poitou-Charentes	43	78 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	68	55 %
Rhône-Alpes	165	56 %
Total hors IDF (TER)	1 385	65 %
Île-de-France (Transilien)	157	21 %
Total toutes Régions	1 542	53 %

Source : ARAFER

Note de lecture : le montant total des redevances d'accès en Aquitaine s'élève à 77 millions d'euros, ce qui représente 69 % du total des redevances d'infrastructures perçues par SNCF Réseau pour l'activité TER Aquitaine (les 21 % restant étant acquittés par SNCF Mobilités).

**Figure 47 - Recettes perçues en 2015 par SNCF Réseau pour l'activité TER, par Région
(en millions d'euros)**



Source : ARAFER

Note de lecture : le montant total des redevances d'infrastructure pour la Région Nord-Pas-de-Calais s'élève à 145 millions d'euros. Ce total se décompose en redevances de réservation pour 23 millions d'euros, en redevance de circulation et de circulation électrique (respectivement pour 33 et 2 millions d'euros), en redevance quais pour 8 millions d'euros et en redevance d'accès, pour 165 millions d'euros.

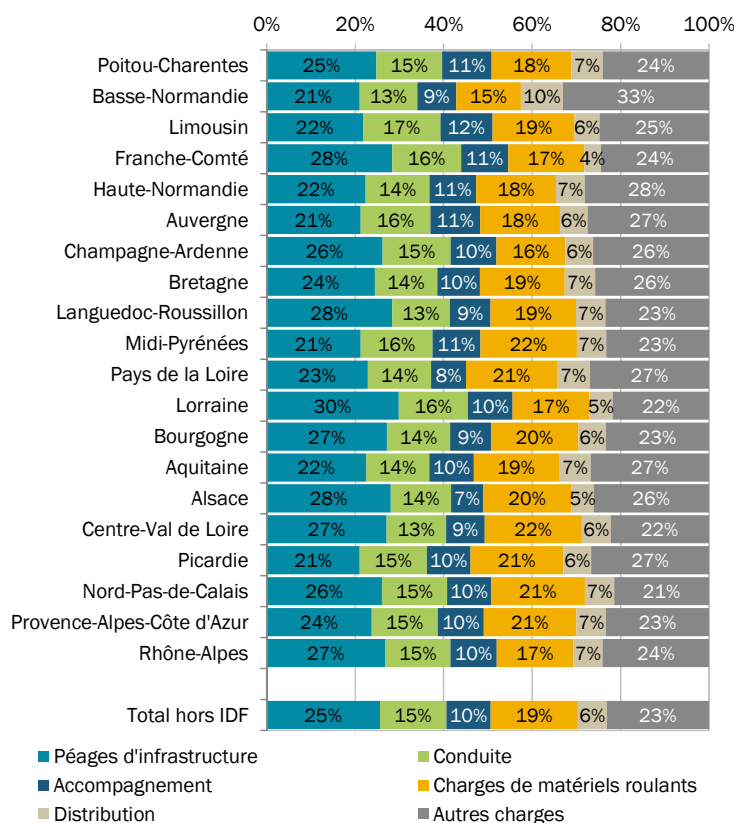
Tableau 8 – Evolution des recettes commerciales par Région TER entre 2015 et 2016 et décomposition entre l'effet « prix » (recette kilométrique par passager.km) et l'effet « volume » (fréquentation en passagers.km)

en millions d'euros HT	Recettes commerciales 2015	Recettes commerciales 2016	Evolution 2015/2016	Effet recette kilométrique par passager.km	Effet fréquentation
Alsace	77,0	78,2	1,5%	0,0%	1,6%
Aquitaine	51,2	48,7	-4,8%	0,0%	-4,9%
Auvergne	19,5	17,5	-10,5%	-1,4%	-9,1%
Basse-Normandie	15,1	13,8	-8,6%	-2,8%	-5,8%
Bourgogne	58,8	54,1	-7,9%	-0,5%	-7,5%
Bretagne	38,7	39,5	2,2%	1,9%	0,3%
Champagne-Ardenne	22,0	20,2	-8,3%	-1,4%	-6,9%
Centre-Val-de-Loire	71,3	62,8	-12,0%	-8,7%	-3,2%
Franche-Comté	17,9	17,2	-3,9%	-0,7%	-3,1%
Haute-Normandie	18,9	17,3	-8,5%	-4,3%	-4,2%
Languedoc-Roussillon	42,7	39,6	-7,3%	-4,5%	-2,8%
Limousin	8,2	7,5	-8,2%	-4,7%	-3,5%
Lorraine	46,9	44,6	-5,0%	-1,7%	-3,3%
Midi-Pyrénées	39,5	37,6	-4,9%	-0,9%	-4,0%
Nord-Pas-de-Calais	67,8	66,5	-1,8%	0,8%	-2,6%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	90,7	85,5	-5,7%	-2,4%	-3,4%
Pays-de-la-Loire	54,5	53,6	-1,6%	-1,6%	0,0%
Picardie	76,4	68,6	-10,2%	-11,0%	0,8%
Poitou-Charentes	14,3	12,9	-9,9%	0,8%	-10,7%
Rhône-Alpes	197,8	190,3	-3,8%	-0,8%	-3,0%
Total hors IDF	1 029,3	976,1	-5,2%	-2,4%	-2,8%
Île-de-France	1 029,6	815,2	-20,8%	-24,1%	3,3%
Total toutes Régions	2 058,9	1 791,3	-13,0%	-13,5%	0,5%

Source : ARAFER

Note de lecture : en Région Bretagne, les recettes commerciales ont augmentées de 2,2 % entre 2015 et 2016 (elles sont passées de 38,7 millions d'euros en 2015 à 39,5 millions d'euros en 2016). Cette augmentation est liée pour 85 % à l'augmentation de la recette par passager.km et pour 15 % à l'augmentation de la fréquentation (en passagers.km).

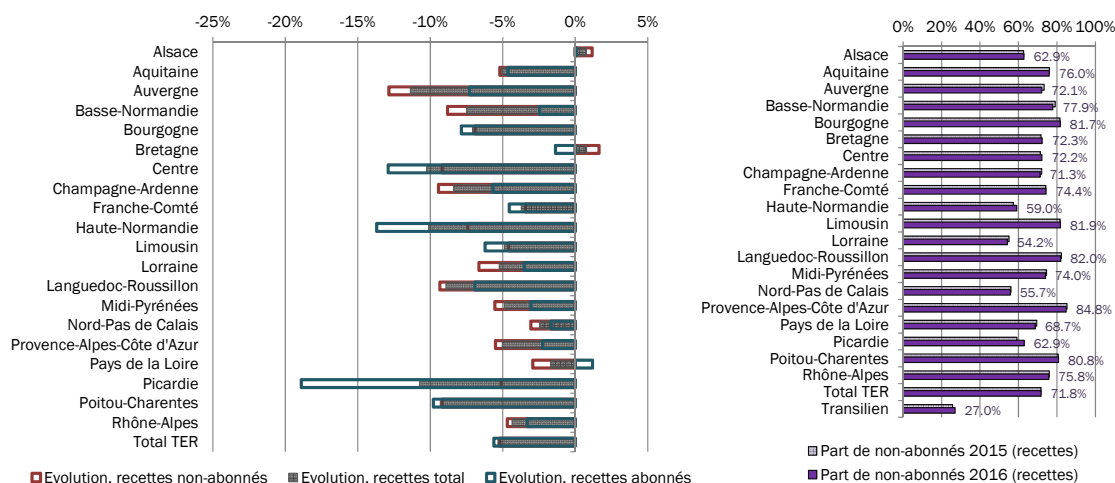
Figure 48 – Poids des charges d'exploitation de l'activité TER (hors lignes de Cars-TER), par Région



Source : ARAFER

Note de lecture : en Alsace, les péages d'infrastructure représentent 28 % des charges d'exploitation, la conduite 14 % et les charges de matériels roulants 20 %.

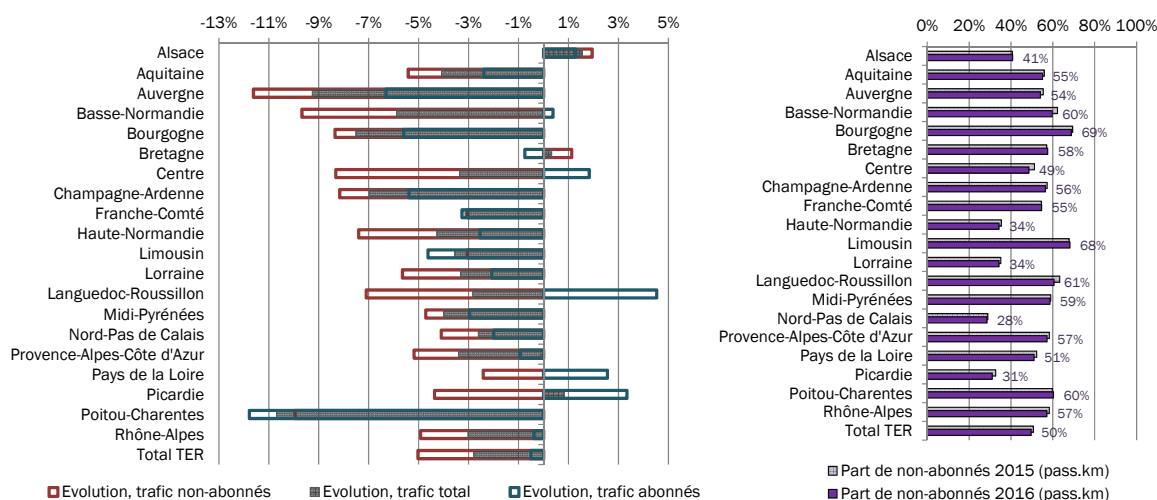
Figure 49- Evolution de la recette par type de titre de transport



Source : ARAFER

Note de lecture : en Pays-de-la-Loire, l'évolution de la recette des abonnés a augmenté de 1,2 % entre 2015 et 2016 et celle des non-abonnés a diminué de 2,9 %, ce qui conduit à une baisse de recettes de 1,7 % en Pays-de-la-Loire.

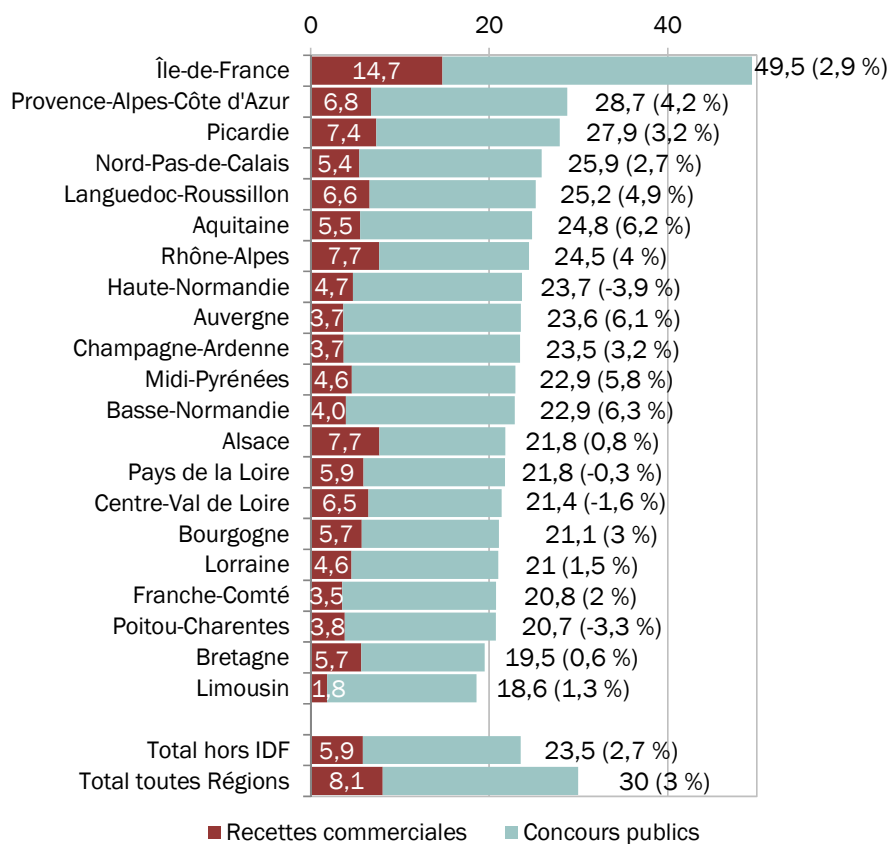
Figure 50 - Evolution de la fréquentation par type de titre de transport



Source : ARAFER

Note de lecture : en Rhône-Alpes, la fréquentation moyenne pour les abonnés a augmenté de 3,3 %, et la fréquentation moyenne pour les non-abonnés a baissé de 4,4 %, ce qui conduit à une augmentation globale de fréquentation de 0,8 % dans cette Région.

Figure 51 - Total des revenus en euros/train.km en 2016 (évolution par rapport à 2015)



Source : ARAFER