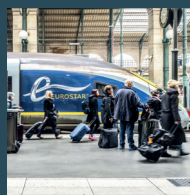


LE MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS



> 2018 : volume 2

SYNTHÈSE	05		
AVANT-PROPOS	11		
AVERTISSEMENT	12		
01		04	
Caractéristiques locales et degré d'utilisation du réseau ferré national (RFN)	13	Bilan 2018 des services régionaux conventionnés (TER, Transilien)	30
La longueur du réseau ferré exploité (hors LGV) a diminué de 4,7 % en 3 ans	13	Une fréquentation du transport régional conventionné (TER et Transilien) en hausse entre 2015 et 2018 (+2,5 %) malgré un volume d'offre inférieur de 4,9 % (en sièges.km)	30
Un degré variable d'utilisation du réseau ferré entre régions	15	Une baisse de l'offre régionale conventionnée polarisée sur le deuxième trimestre 2018	31
02		La baisse de l'offre de trains conventionnés a particulièrement impacté les Régions Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France, Occitanie, Normandie et Provence-Alpes-Côte d'Azur	32
Évolution de la part modale du transport ferroviaire de voyageurs	19	Fiabilité et ponctualité des services ferroviaires TER et Transilien	36
03		Analyse et explication des retards	39
Résultats économiques et financiers du transport de voyageurs	21	Fréquentation des services de transport conventionnés régionaux	41
Les entreprises ferroviaires de voyageurs ont perçu plus de 13,6 milliards d'euros de revenus en 2018, en baisse de 365 millions d'euros par rapport à 2017	21	Un taux d'occupation des TER de 26 %, en légère augmentation, la progression de la demande étant peu supérieure à l'offre	44
Le revenu moyen par passager.km s'établit à 15,3 centimes d'euro dont 9,4 centimes d'euro de recettes commerciales (tous services confondus) en 2018	23	Résultats financiers des services régionaux conventionnés	47
La recette commerciale par train.km est en hausse en 2018	27	GLOSSAIRE	55
Les redevances payées par les entreprises ferroviaires représentent en moyenne 32 % de leurs revenus en 2018, 41 % pour l'activité TAGV domestique	27	ANNEXES	
Péages perçus par les gestionnaires d'infrastructure	28		

SYNTHESE

Une troisième édition en deux volumes complétée par un focus dédié au fret

Lors des deux premiers bilans du marché du transport ferroviaire de voyageurs (bilan de l'exercice 2017 et bilan des exercices 2015 et 2016), l'Autorité a publié plusieurs indicateurs et chiffres qui n'étaient pas diffusés jusque-là, proposant ainsi une analyse détaillée et indépendante de ce marché en France. Pour cette troisième édition, relative à l'année 2018, l'Autorité a fait le choix d'une présentation en deux volumes. Ce second volume analyse les données relatives aux caractéristiques régionales du réseau ferré national et à son utilisation par les services ferroviaires à cette maille, au bilan financier 2018 du transport ferroviaire de voyageurs et à l'état des lieux du marché de transport conventionné régional (services TER et Transilien) Région par Région. Un focus dédié au fret complète ces deux volumes.

Ce second volume fournit une vision actualisée et détaillée du marché des services régionaux de transport, et il a aussi été enrichi de nouvelles informations, grâce aux données supplémentaires collectées auprès des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure et analysées par l'Autorité :

- une analyse plus détaillée des caractéristiques et de l'utilisation du réseau ferroviaire notamment sur la part des circulations thermiques ou électriques effectuées sur le réseau ferré national (RFN) ;
- une analyse du degré d'utilisation du réseau ferroviaire au niveau régional ;
- une analyse plus détaillée de la variabilité des taux d'occupation des services TER ;
- une analyse de la ponctualité ferroviaire des services régionaux en fonction des gares desservies.

Un réseau de lignes classiques en réduction continue, inégalement utilisé, très âgé malgré les efforts de rénovation

En fin d'année 2018, le réseau de lignes classiques exploitées (hors lignes à grande vitesse (LGV)) représente 25 600 km de lignes (soit 91 % de lignes du réseau ferré national (RFN)). Ce réseau a diminué de près de 1 200 km de lignes depuis 2015. Pratiquement toutes les Régions ont vu diminuer ou se stabiliser la taille de leur réseau. Fin 2018, le réseau de lignes hors lignes à grande vitesse était âgé de 31 ans, soit une baisse de sept mois par rapport à 2017. Les Régions Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes et Bretagne ont un réseau ferroviaire âgé de moins de 30 ans, à l'inverse, celui de la Région Centre-Val de Loire dépasse fortement la moyenne des Régions avec un âge moyen de 40 ans.

Les « petites lignes »¹ représentent, en fin d'année 2018, 33 % des km de voies du RFN (hors LGV). Ces lignes représentent cependant un poids plus important dans plusieurs Régions françaises : près de 50 % des voies de Normandie et Nouvelle-Aquitaine, et près de 40 % pour les Régions Occitanie et Bretagne. A l'inverse, 94 % du réseau d'Île-de-France est constitué de voies de catégories 2 à 6, les plus sollicitées du réseau ferré classique. Depuis 2015, la majorité (77 %) des fermetures de voies concernent ces petites lignes, notamment celles qui ne sont pas ouvertes aux circulations de voyageurs.

Pour toutes les Régions, l'utilisation du réseau reste très concentrée : 20 % des trains.km TER/Transilien sont effectués sur seulement 5 % à 8 % du réseau de chaque Région et 15 % du réseau n'est utilisé que pour 1 % du trafic ; les circulations des trains conventionnés sont encore plus concentrées en Île-de-France. En 2018, près de 2 900 gares en France sont desservies par au moins un service ferroviaire de transport. La fréquence médiane de desserte des gares s'établit (hors Île-de-France) à 13 trains par jour. Les gares franciliennes ont une fréquence de desserte trois fois plus importante que la moyenne et plus de 80 % de ces gares sont desservies au moins 20 fois par jour. Parmi les autres Régions, Provence-Alpes-Côte d'Azur se distingue par une fréquence médiane quotidienne supérieure à 20 arrivées et/ou départs par gare.

La part modale du transport ferroviaire de voyageurs sur le RFN reste sous le seuil des 10 %

Les mouvements sociaux, qui ont marqué le deuxième trimestre de l'année 2018, ont fortement affecté la fréquentation en diminution de 3,6 % en passagers.km. Si les autres modes de transport sont restés stables (transport en véhicule particulier) ou ont bénéficié d'une croissance (0,5 % de hausse pour le transport collectif routier urbain et interurbain, dont 19 % pour le transport des services routiers librement

¹ « petites lignes » faisant ici référence aux lignes ayant le plus faible nombre de circulations de trains observées, catégories 7 à 9 avec et sans voyageurs – voir définition des catégories en annexe 1

organisés, et 3 % de plus pour le transport aérien), la baisse du mode ferroviaire a conduit à une diminution globale du trafic intérieur de 0,3 % entre 2017 et 2018. En conséquence, la part modale du transport ferroviaire s'établit à 9,5 % en 2018, et perd 0,3 points entre 2017 et 2018. La part modale du transport ferroviaire en France est tout de même supérieure à la moyenne des pays européens, laquelle est restée relativement stable entre 2012 (7,7 %) et 2017 (7,9 %)².

Les entreprises ferroviaires de voyageurs ont perçu plus de 13,6 milliards d'euros de revenus en 2018, en baisse de 365 millions d'euros par rapport à 2017

Les mouvements sociaux ont aussi fortement affecté les revenus annuels des entreprises ferroviaires sur le RFN, en baisse de 2,6 % par rapport à 2017. Les recettes commerciales directes³ ont représenté 8,4 milliards d'euros, soit 61,6 % du revenu total des entreprises ferroviaires de voyageurs sur le RFN. Les concours publics⁴ versés en 2018 aux entreprises ferroviaires pour l'exploitation des services conventionnés et les compensations tarifaires⁵ (tarifs sociaux, militaires, etc.) s'élèvent ainsi à 5,2 milliards d'euros : 3,1 milliards d'euros pour les services TER (soit 75 % des revenus totaux de l'activité), 1,8 milliard d'euros pour les services Transilien (66 %), 255 millions d'euros pour les trains Intercités (38 %) et 110 millions d'euros pour les activités commerciales (2 %).

La recette commerciale par passager.km pour l'ensemble des services est en hausse en 2018 de 1,2 % par rapport à 2017 (elle s'établit en 2018 à 9,4 centimes d'euro) mais cette évolution masque des disparités importantes entre les services. Les recettes par passager.km de l'activité TER ont ainsi baissé de 1,1 % en 2018 et s'établissent au niveau le plus faible des quatre dernières années (7,4 €). Cette baisse est largement imputable à la chute de la recette kilométrique au deuxième trimestre 2018 du fait d'une forte baisse de la fréquentation des voyageurs non-abonnés lors des mouvements sociaux. Les services Transilien ont connu en 2018 une forte hausse de la recette commerciale par passager.km pour la deuxième année consécutive, qui s'explique pour l'essentiel par la hausse des tarifs du 1^{er} août 2017 (augmentation du forfait Navigo de 4,4 %).

La recette commerciale moyenne par passager.km des services domestiques à grande vitesse est stable en 2018 par rapport à 2017 malgré la hausse de la recette par passager.km des circulations TGV⁶ (+3,2 %) et Ouigo (+4,5 %), du fait de la montée en puissance des services Ouigo dont la recette kilométrique par passager (4,4 centimes d'euro) est plus de deux fois plus faible que celle des services TGV. Elle est également inférieure à la recette kilométrique des services autocars librement organisés (4,9 centimes d'euro). La recette kilométrique par passager des services internationaux se démarque de celle des autres services ferroviaires en étant la seule à connaître une hausse depuis 2015 (+5,9 %). La recette commerciale par train.km est en hausse en 2018 dans l'ensemble des services, en raison d'une capacité d'export et un taux d'occupation moyen en hausse sur la période.

Des recettes commerciales TER et Transilien en baisse en 2018, les concours publics ont représenté 75 % des revenus des services TER et 66 % des services Transilien

Les revenus perçus en 2018 par SNCF Mobilités pour la réalisation des services ferroviaires régionaux conventionnés s'élèvent à 6,8 milliards d'euros hors taxes, dont 2,7 milliards (39,6 %) pour les seuls services Transilien en Île-de-France.

En 2018, 74,3 % des recettes commerciales de l'activité TER proviennent de la clientèle non-abonnée pour une part de la fréquentation kilométrique de 52 %. La recette kilométrique moyenne des non-abonnés est plus de deux fois supérieure à celle des abonnés (10,6 ct€/km contre 4 ct€/km) avec des disparités importantes entre régions. En 2018, le montant moyen payé par un passager TER représente 7,4 centimes d'euro par kilomètre (7,5 ct€/km en 2017). Le complément payé par les Régions organisatrices pour couvrir le coût d'exploitation de l'entreprise ferroviaire s'élève en moyenne à 22,4 centimes d'euro par kilomètre (21,9 centimes en 2017). Le montant payé par les usagers varie selon les Régions et s'établit ainsi de 5,7 centimes d'euro par kilomètre en Hauts-de-France jusqu'à 8,3 centimes d'euro par kilomètre en Centre-Val de Loire. Les concours publics par passager.km varient également fortement d'une Région à l'autre, de 14 centimes d'euro par kilomètre en Centre-Val de Loire à 39,1 centimes d'euro en Normandie.

² Source données Eurostat

³ Recettes issues de la vente de titres de transport et d'abonnements, hors contributions publiques et compensations tarifaires.

⁴ Compensations tarifaires (tous services) et contributions forfaitaires d'équilibre (services conventionnés).

⁵ Hors subventions d'investissement pour le matériel roulant ou les centres de maintenance.

⁶ TGV et TGV inOui

Les redevances payées par les entreprises ferroviaires représentent en moyenne 32 % de leurs revenus en 2018 et 41 % pour l'activité TAGV domestique

Les entreprises ferroviaires⁷ ont acquitté en 2018 auprès des gestionnaires d'infrastructure (SNCF Réseau et LISEA) et du gestionnaire des gares (SNCF Gares & Connexions) 4,3 milliards d'euros de péages, hors redevances d'accès aux autres installations de services, soit environ 32 % de leurs revenus totaux (en hausse de 1,5 point de pourcentage par rapport à 2017). SNCF Gares & Connexions a reçu environ 17 % de ce montant au titre des prestations de base de services en gares en 2018. Cette proportion est en hausse de plus de deux points par rapport à 2017, du fait du transfert de gestion des gares du réseau Transilien à SNCF Gares & Connexions en 2018 dont résulte des péages supplémentaires. Pour autant, il s'agit d'un simple effet de périmètre.

Les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire⁸ ont perçu 5,6 milliards d'euros de redevances d'infrastructure issues du transport de voyageurs en 2018 soit 2,8 % de moins qu'en 2017, 64,4 % de ce montant a été payé par les entreprises ferroviaires de voyageurs et 35,6 % par l'Etat et IDF Mobilités, au titre des redevances d'accès. Les redevances perçues au titre des services ferroviaires conventionnés ont ainsi représenté 3,4 milliards d'euros (en baisse de 3,3 % par rapport à 2017), dont 2 milliards d'euros de redevances d'accès.

Les péages représentent en moyenne 24 % des revenus des services régionaux conventionnés TER, stable depuis 2015 ; ce poids varie de 20 % à 28 % selon les Régions

En Île-de-France, le montant acquitté au titre des péages s'élève à 852 millions d'euros en 2018, soit 21,6 % du total des revenus de l'activité. Ce montant est en hausse de 15,4 % par rapport à 2017 et de 14,8 % par rapport à 2015⁹. Les péages représentent en moyenne 24,5 % des revenus des services régionaux conventionnés TER. Le poids des péages dans les revenus varie significativement en fonction des Régions : de 20 % en Normandie jusqu'à 28 % des revenus en Centre-Val de Loire.

Près de 6,4 milliards d'euros de contributions publiques ont été apportés au titre des activités ferroviaires conventionnées régionales (TER et Transilien)

Au total, les contributions publiques versées pour assurer les transports conventionnés régionaux s'élèvent à 4,5 milliards d'euros pour l'activité TER en 2018 et à 1,9 milliards d'euros pour l'activité Transilien. Ce montant est en augmentation de 3,4 % pour TER et de 4 % pour Transilien par rapport à 2015. L'augmentation est particulièrement marquée en Pays de la Loire (+8,9 %) et en Centre-Val de Loire (+21,4 %) tandis que trois Régions connaissent une baisse des contributions publiques : Auvergne Rhône-Alpes (-2 %), Bourgogne-Franche-Comté (-0,9 %) et Provence-Alpes-Côte d'Azur (-6,1 %).

Une offre du transport régional conventionné (TER et Transilien) en baisse de 4,9 % en sièges.km depuis 2015

De 2015 à 2018, l'offre globale des services de transports de voyageurs conventionnés (TER et Transilien) a diminué de près de 6,6 % en trains.km et de 4,9 % en sièges.km. Les mouvements sociaux de 2018 expliquent pour l'essentiel ces baisses, tandis que la reprise d'une partie des lignes Intercités au sein de l'offre de transport TER a partiellement compensé cette diminution en trains.km et sièges.km TER¹⁰. De 2017 à 2018, l'offre TER a diminué de 6,6 % en trains.km mais de seulement de 3,7 % en sièges.km, du fait d'une hausse de la capacité d'export moyenne. Les mouvements sociaux du deuxième trimestre 2018 ont par ailleurs causé une chute significative de 28 % du nombre de sièges.km par rapport au deuxième trimestre 2017.

La distance moyenne parcourue par passager est de 50 km et reste quasiment stable par rapport à 2017. La prise en charge de lignes Intercités par l'activité TER ne semble donc pas avoir structurellement modifié cette offre.

L'offre Transilien a également diminué de 6,6 % en trains.km mais a connu une baisse plus accentuée de l'offre en sièges.km (-8,5 %). La baisse de l'offre Transilien au deuxième trimestre a représenté une diminution de 27 % comparable à celle observée pour les services TER.

⁷ Donc hors redevances d'accès acquittées par les autorités organisatrices des transports.

⁸ SNCF Réseau et LISEA – les redevances d'infrastructure pour les lignes BPL et CNM (dont la maintenance est assurée par ERE et OcVia) sont directement perçues par SNCF Réseau.

⁹ Du fait du changement de périmètre suite au transfert de gestion des gares du réseau Transilien à SNCF Gares & Connexions.

¹⁰ On peut cependant souligner que certaines reprises de lignes Intercités par des services régionaux conventionnés en 2018 a pu se faire de manière partielle sans réaffectation de l'ensemble des capacités de transport des services Intercités 2017.

Une augmentation de la fréquentation de 6,5 % pour les trains TER entre 2017 et 2018 hors grève

La fréquentation globale des services régionaux conventionnés a subi une baisse de 1,4% entre 2017 et 2018. Elle reste cependant en hausse de 2,5% par rapport à 2015. Les grèves de 2018 expliquent la forte diminution de 3,2% de la fréquentation Transilien entre 2017 et 2018, tandis que la fréquentation TER s'est maintenue, essentiellement grâce à la reprise de services de transport Intercités.

On peut noter une hausse significative de la fréquentation des services de transport conventionnés régionaux TER sur les premier, troisième et quatrième trimestre 2018. La faible croissance annuelle de la fréquentation TER entre 2017 et 2018 est donc essentiellement imputable à la baisse observée de 16 % au deuxième trimestre par rapport au niveau du deuxième trimestre 2017. Concernant l'activité Transilien, le niveau moyen de la fréquentation en dehors deuxième trimestre est stable par rapport à 2017, en comparaison à la baisse annuelle de 3,2 %.

Si pour la plupart des Régions on constate une nette diminution de la part des passagers non-abonnés en 2018 du fait d'une sensibilité plus forte de cette clientèle aux mouvements sociaux, le taux de non-abonnés augmente fortement pour les Régions ayant repris l'activité de lignes Intercités. Au global de l'activité TER les non-abonnés représentent ainsi 52 % des passagers.km TER 2018, en hausse de 1,1 point par rapport à 2017.

Un taux d'occupation des TER de 26 %, en légère augmentation, la progression de la demande étant supérieure à l'offre

Le taux d'occupation TER 2018 montre des écarts significatifs entre Régions entre un taux moyen de 19,6 % pour Bourgogne-Franche-Comté contre 31,2 % pour la Région Occitanie. On peut cependant souligner que ce taux varie au sein même des lignes régionales opérées par une convention TER. La Région Occitanie a ainsi le taux d'occupation de services TER qui varie le plus en étant inférieur à 20 % pour un quart des lignes de la Région mais aussi supérieur à 37 % pour une ligne sur quatre. La Région Bourgogne-Franche-Comté qui présente le taux d'occupation moyen le plus faible présente aussi une variabilité plus faible au sein des lignes opérées dans la région.

Des taux de déprogrammations et de retards encore très variables entre régions

Du fait des mouvements sociaux sur le deuxième trimestre 2018, l'ensemble des Régions ont subi un très fort taux de « déprogrammations » de trains régionaux conventionnés variant entre 7 % pour la Région Grand Est à 17 % des circulations prévues en Auvergne-Rhône-Alpes et 20 % en Occitanie. Le taux de retard au seuil de 5 minutes au terminus des TER/Transilien montre en revanche des disparités similaires à celles déjà notées en 2017 entre Régions. Celui-ci est relativement faible en moyenne en Région Bretagne (7 %) et Normandie (8 %), mais près ou plus de 15 % des circulations TER des Régions Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et PACA ont subi un retard supérieur à 5 minutes en 2018. L'Île-de-France voit la ponctualité des RER et Transilien s'améliorer légèrement.

En 2018, 92 % des TER « à l'heure » au départ sont à l'heure à l'arrivée et 64 % des TER en retard au départ arrivent en retard au terminus et ne rattrapent pas leur retard durant leur parcours. La proportion de trains en retard est aussi expliquée par le nombre moyen d'arrêts effectués par circulation TER. Celui-ci est en effet supérieur en Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes et apparaît donc comme un déterminant complémentaire des taux de ponctualité plus dégradés dans ces Régions pour les TER.

Les charges d'exploitation de l'activité TER s'élèvent à 4,1 milliards d'euros en 2018, en progression de 3,3 % par rapport à 2015

Le montant total des charges d'exploitation s'est accru dans sept Régions entre 2015 et 2018 (hors Île-de-France), et ces augmentations sont particulièrement fortes en Grand Est (+11,2 %) et Centre-Val-de-Loire (+29,4 %), du fait du transfert de gestion de certaines lignes Intercités à ces Régions. Rapporté à l'offre, le montant des charges s'élève à 25,3 euros par train.km pour l'ensemble de l'activité TER, en croissance de 9,5 % sur la même période.

Chiffres clés du marché du transport ferroviaire 2018

L'UTILISATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL (HORS LIGNES À GRANDE VITESSE)



25 600 km

de lignes classiques,
soit 91 % du RFN
(- 1 200 km depuis 2015)

80 %

de trafic TER sur
46 % du réseau

31 ans

d'âge moyen des voies
(rajeuni de 7 mois sur 1 an)



13

dessertes quotidiennes ou
plus dans 50 % des gares



57 %

des trains.km effectués
par traction électrique

RÉSULTATS FINANCIERS DU TRANSPORT DE VOYAGEURS



13,6 Mds€

Revenus des entreprises
ferroviaires
(- 2,6 % sur 1 an)

dont **38,4 %**

de concours publics
(- 0,1 point sur 1 an)

9,4 €

Recette commerciale par
passager aux 100 km
(+ 1,2 % sur 1 an)

4,3 Mds€

Péages et redevances
payés par les entreprises
(+ 2,1 % sur 1 an)

et **2 Mds€**

Redevances d'accès
payées par l'Etat et IDFM
(+ 0,8 % sur 1 an)

32 %

de péages acquittés
sur les revenus perçus
(+ 1,5 point sur 1 an)

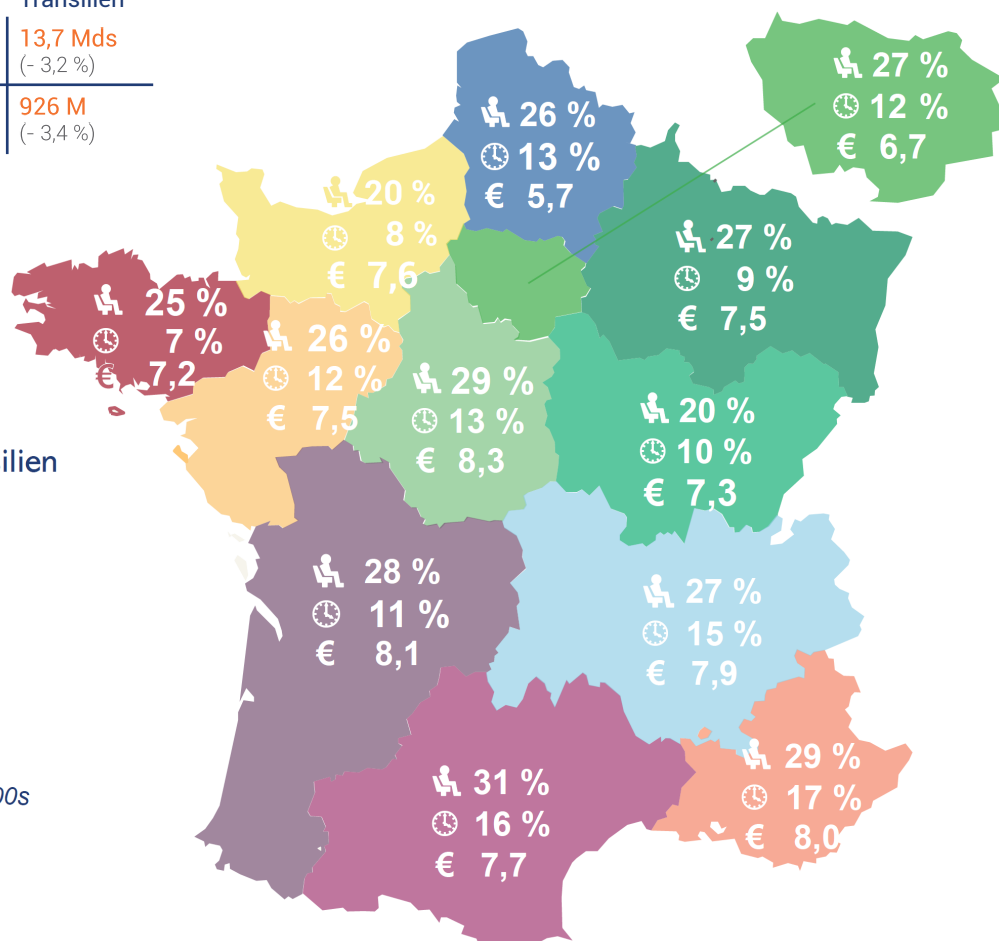
BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS

	TER	Transilien
Passagers.km 2018	13,8 Mds (+ 0,5 %)	13,7 Mds (- 3,2 %)
Passagers 2018	273 M (- 0,1 %)	926 M (- 3,4 %)

TER hors Transilien

26 %
12 %
7,4

Taux d'occupation
Taux de retard à 5min00s
Recettes par passager aux 100km



AVANT-PROPOS

La directive européenne 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (directive dite « Refonte ») impose aux autorités de régulation sectorielle d'assurer le suivi de la concurrence sur le marché des services ferroviaires. Pour cela, le régulateur est habilité à demander les informations utiles aux acteurs du secteur (article 56).

En France, parmi les missions que le législateur a confiées à l'Autorité de régulation des transports, figure en premier lieu celle de concourir « *au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire* » (article L. 2131-1 du code des transports).

Pour mener à bien cette mission d'intérêt général, l'Autorité s'est vu confier, par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, un pouvoir de collecte d'informations. Ainsi, l'Autorité « *peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur [...]. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'infrastructures de service, les entreprises ferroviaires et la SNCF* » (article L. 2132-7 du code des transports). En 2016, l'Autorité a mis en œuvre ces pouvoirs au moyen de décisions de collecte¹¹ et a actualisé ces décisions¹² en 2017 et 2019 pour les ajuster dans leur contenu et les rendre pluriannuelles.

Par ailleurs, dans sa décision n° 403508 du 16 février 2018, le Conseil d'Etat a rejeté la requête en annulation pour excès de pouvoir formulée par l'UTP contre la décision n° 2016-052¹³ de l'Autorité, jugeant au contraire que « *les informations dont elle prévoit la transmission [...] sont utiles à l'accomplissement des missions de l'Arafer, sont en nombre raisonnable, simples à renseigner pour les entreprises concernées* » et que « *la liste des informations demandées [...] n'est pas de nature à porter atteinte au secret des affaires* » et qu'au demeurant les dispositions prévues aux termes des articles L. 1261-2 et L. 1261-3 du code des transports ainsi qu'aux termes du 2° de l'article L. 311-5 du code des relations entre le public et l'administration, « *constituent des garanties suffisantes pour assurer la préservation du secret des affaires lors de la transmission régulière d'informations à l'Arafer* ».

Sur la base des données collectées auprès des entreprises ferroviaires¹⁴ et des gestionnaires d'infrastructure¹⁵, le présent rapport constitue le second volume de la troisième édition, et couvre, pour l'exercice 2018, l'ensemble des services ferroviaires¹⁶ de transport de voyageurs effectués par les entreprises ferroviaires actives sur le réseau ferré national¹⁷ (RFN). Il présente les caractéristiques régionales et le degré d'utilisation à cette maille du réseau ferré national, l'état des lieux du marché en 2018 des services régionaux conventionnés (TER et Transilien) et la qualité de service associée, et les résultats financiers des services ferroviaires. Ce rapport s'accompagne d'un document annexe ainsi que d'un jeu complet de données en open-data¹⁸ relatif aux résultats exposés. Les données présentes dans ce jeu de données ont été retraitées par l'Autorité et ne comportent donc aucun caractère confidentiel. Pour rappel, les données désagrégées transmises à l'Autorité dans le cadre des collectes régulières sont quant à elles conservées de manière sécurisée par l'Autorité pour garantir la confidentialité des données présentant un caractère confidentiel. Un glossaire reprenant les principales définitions et abréviations utilisées est annexé au rapport.

¹¹ Décisions n° 2016-052 du 13 avril 2016 (entreprises ferroviaires) et n° 2016-085 du 31 mai 2016 (gestionnaires d'infrastructure).

¹² Décisions n° 2017-045 du 10 mai 2017 (entreprises ferroviaires), n° 2017-065 du 5 juillet 2017 et n° 2019-020 du 11 avril 2019 (gestionnaires d'infrastructure).

¹³ Décision n° 2016-052 du 13 avril 2016 relative à la transmission d'informations par les entreprises ferroviaires de voyageurs et de marchandises et les autres candidats.

¹⁴ Données relatives au marché « aval » (services offerts aux voyageurs dans leur dimension quantitative et qualitative, trafics réalisés et recettes commerciales correspondantes...).

¹⁵ Données relatives au marché « amont » (caractéristiques du réseau ferroviaire, degré d'utilisation...).

¹⁶ Trafic domestique/international, trafic conventionné régional/national, trafic non conventionné sur le RFN.

Hors champ de l'étude : Chemins de Fer de la Corse, réseau RATP, transport guidé urbain (métro et tram), lignes ferroviaires touristiques, réseaux ferrés portuaires, lignes ferroviaires « isolées », non raccordées au RFN.

¹⁷ La liste des entreprises « actives » sur le RFN est détaillée en section 1.4 du volume 1 de ce bilan.

¹⁸ <http://www.arafer.fr/observatoire-des-transport/jeux-de-donnees-en-open-data/>

AVERTISSEMENT

Les résultats présentés ont été obtenus par traitements statistiques des services de l'Autorité, à partir des données transmises dans le cadre des collectes de données régulières mises en place en application des dispositions prévues par le code des transports. Dans ce processus déclaratif, il est de la responsabilité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure de transmettre des données fiables et complètes à l'Autorité. Les sources des autres données utilisées dans ce rapport sont systématiquement mentionnées.

Lors de l'exploitation des données collectées, les services de l'Autorité se sont efforcés de faire corriger les erreurs ou incohérences détectées dans les données transmises par itérations successives avec les acteurs. L'Autorité ne peut néanmoins garantir la parfaite fiabilité de toutes les données reçues.

Les données sont l'objet, quand cela est possible, de traitements statistiques croisant des données de différentes sources qui permettent d'obtenir des indicateurs et graphes plus robustes aux erreurs et incohérences des données collectées. Pour autant, il s'agit de collectes de données et de traitements à des fins statistiques et non d'audits ou d'enquêtes ; dans ces conditions, les données, indicateurs et graphes publiés ne sauraient être regardés comme validés par l'Autorité. Ces données, indicateurs et graphes n'ont de valeur que statistique et ne sauraient lui être opposées dans le cadre d'une procédure, quelle qu'elle soit.

La réalisation du présent rapport a permis la mise à jour de données statistiques publiées dans le bilan du marché ferroviaire de voyageurs publié fin 2018 et portant sur les exercices 2015 à 2017. L'ensemble de ces données relatives au marché du transport ferroviaire de voyageurs pour les années 2015 à 2017 ont donc également bénéficié d'une mise à jour dans la base de statistiques accessible en Open Data sur le site de l'Autorité et peuvent être considérées comme semi-définitives. Les données nouvelles contenues dans ce bilan, relatives à l'année 2018, sont à considérer comme provisoires.

1. CARACTERISTIQUES LOCALES ET DEGRE D'UTILISATION DES LIGNES CLASSIQUES DU RESEAU FERRE NATIONAL (RFN)

Précision méthodologique

Cette partie présente les évolutions des caractéristiques du réseau de lignes classiques (i.e. hors lignes à grande vitesse (LGV)) à la maille des Régions administratives. Pour autant, il convient de rappeler que le réseau ferré résulte principalement d'une conception nationale au travers des grandes compagnies ferroviaires du 19^{ème} siècle et de la SNCF à partir de 1937. La conception et la gestion du réseau ferré national reste réalisée à l'échelle nationale par les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire. L'intervention des Régions comme co-financeurs des investissements du réseau et comme autorités organisatrices de la mobilité est certes une donnée à prendre en compte mais elle est récente. Cet héritage est donc l'une des raisons importantes de la variabilité entre les régions des caractéristiques locales du RFN.

1.1. La longueur du réseau ferré exploité (hors LGV) a diminué de 4,7 % en 3 ans

Au 31 décembre 2018, le réseau de lignes classiques exploitées (hors lignes à grande vitesse (LGV)) représente 25 600 kilomètres de lignes et 44 200 kilomètres de voies, soit 91 % du linéaire exploité en kilomètres de lignes, et 89 % en nombre de voies. La taille de ce réseau a diminué de près de 1 200 kilomètres de lignes depuis 2015 (soit une baisse de 4,7 %). Pratiquement toutes les Régions ont vu diminuer ou se stabiliser¹⁹ la taille de leur réseau depuis trois ans. Les baisses les plus importantes ont concerné les Régions Nouvelle-Aquitaine (8,3 % et 280 kilomètres de lignes de moins), Grand Est (6,9 % et 240 kilomètres de moins), Bourgogne-Franche-Comté (8,2 % et 170 kilomètres de moins) et Normandie (6,4 % et 90 kilomètres de moins). La comparaison de la taille du réseau ferroviaire entre Régions montre que les Régions Grand Est, Nouvelle-Aquitaine et Auvergne-Rhône-Alpes ont à fin 2018 le plus grand linéaire de lignes (avec respectivement 13,4 %, 13,0 % et 12,9 % du réseau ferré national).

Le réseau électrifié représente 55 % du réseau ferré exploité hors LGV, avec des disparités notables suivant les Régions : 41 % des lignes du RFN sont électrifiées en Nouvelle-Aquitaine, contre plus de 60 % du linéaire de Hauts-de-France et Occitanie et 88 % de celui des lignes classiques d'Île-de-France.

La densité²⁰ du réseau ferroviaire est beaucoup plus importante en Île-de-France, avec plus de 15,2 kilomètres de ligne pour 100 km², soit près de 1,7 fois plus qu'en Hauts-de-France (8,7 km/100km², dont 10,7 km/100km² en Nord-Pas-de-Calais) et qu'en Grand Est (6,6 km/100km², dont 8,9 km/100km² en Alsace) qui occupent les deuxième et troisième place de ce classement.

Au 31 décembre 2018, l'infrastructure (ensemble des voies hors LGV) était âgée de 31 ans, soit une baisse de 7 mois par rapport au 31 décembre de l'année précédente. Il est à noter que l'évolution de l'âge des voies du réseau résulte à la fois des opérations de renouvellement réalisées par les gestionnaires d'infrastructure et des fermetures de voies (les lignes fermées étant en général très âgées). A la fin de l'année 2018, le réseau ferroviaire situé en Régions Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes et Bretagne est âgé de moins de 30 ans. A l'inverse, celui de la Région Centre-Val de Loire dépasse fortement la moyenne des Régions avec un âge moyen du réseau ferroviaire de 40 ans. Les Régions Grand Est et Occitanie, Normandie et Bourgogne-Franche-Comté ont vu l'âge des voies « rajeunir » de manière significative en un an, respectivement de 17 mois, 16 mois et 14 mois.

La part du linéaire des « petites lignes »²¹ représente fin 2018, 33 % des kilomètres de voies du réseau ferré national. Ces lignes représentent cependant un poids plus important dans plusieurs Régions françaises : près de 50 % des voies de Normandie et Nouvelle-Aquitaine, et près de 40 % pour les Régions

¹⁹ Dans le cas de l'Île-de-France (+4 km de lignes) et des Pays de la Loire (+19 km de lignes)

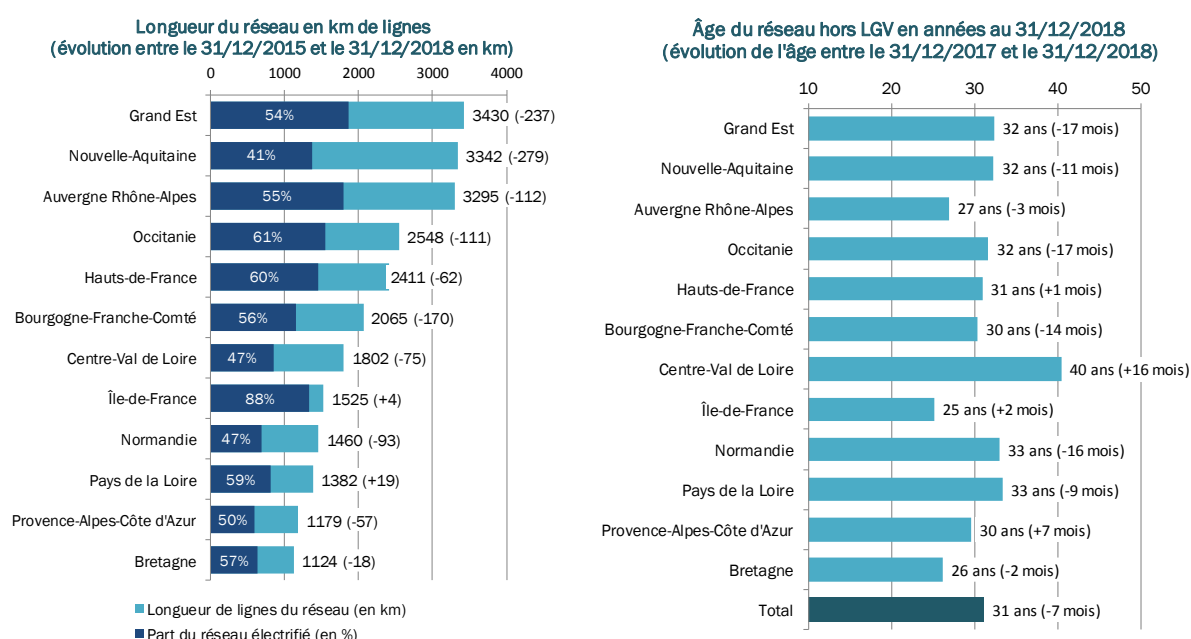
²⁰ Nombre de km de ligne/100km² (superficie de la Région). Voir le graphique en annexe 1

²¹ « petites lignes » faisant ici référence aux lignes ayant le plus faible nombre de circulations de trains observées, soit les catégories 7 à 9 avec et sans voyageurs

Occitanie et Bretagne. A l'inverse, 94 % du réseau situé en Île-de-France est constitué de voies de catégories 2 à 6²² les plus sollicitées du réseau ferré classique.

Depuis 2015, près de 36 % des fermetures à l'exploitation de voies ferrées ont concerné des voies de catégories 7 à 9 sans voyageurs, soit 360 kilomètres de voies, parmi lesquelles près de 200 kilomètres de voies ont été fermées en Nouvelle-Aquitaine, 87 kilomètres en Centre-Val de Loire et 80 kilomètres en Occitanie. Plus de 400 kilomètres de voies de catégorie 7 à 9 (ouvertes à l'exploitation pour des services de transport de voyageurs mais comptant donc parmi les moins sollicitées du RFN et les plus âgées) ne figurent également plus sur le réseau exploité fin 2018, dont 222 kilomètres de voies en Région Grand Est et 108 kilomètres en Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Figure 1 – Caractéristiques du réseau ferré hors LGV par Région au 31 décembre 2018 : longueur et électrification (à gauche), âge du réseau (à droite).

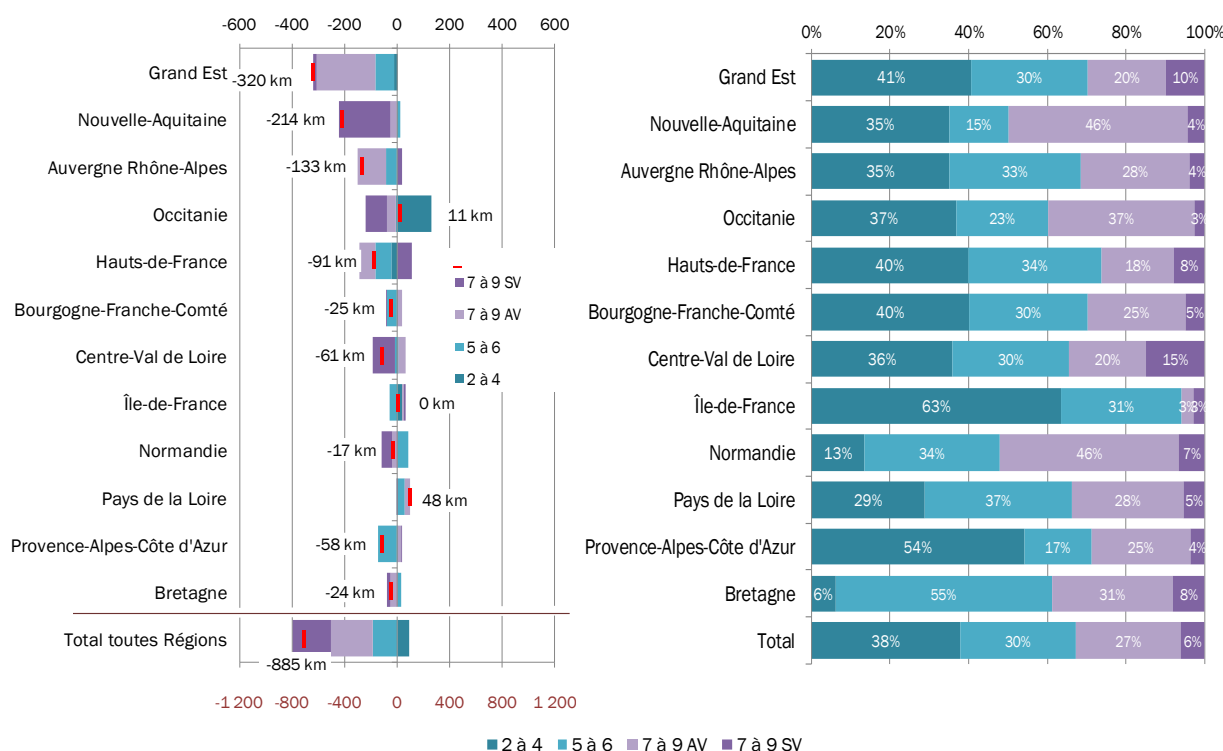


Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Réseau et autres gestionnaires d'infrastructure

Note de lecture : le réseau en Région Grand Est (hors LGV) comporte 3 430 km de lignes, 52 % des lignes sont électrifiées et âgées en moyenne de 32 ans. De fin 2015 à fin 2018, le réseau situé en Région Grand Est a diminué de 237 km de lignes. Sur 1 an il a également « rajeuni » de 17 mois.

²² Voir les définitions des catégories de classification du RFN en annexe 1

Figure 2 – Variation des km de voies hors LGV de 2015 à 2018 (à gauche), et répartition territoriale du réseau ferré classique hors LGV par catégorie de voies en 2018 (à droite)



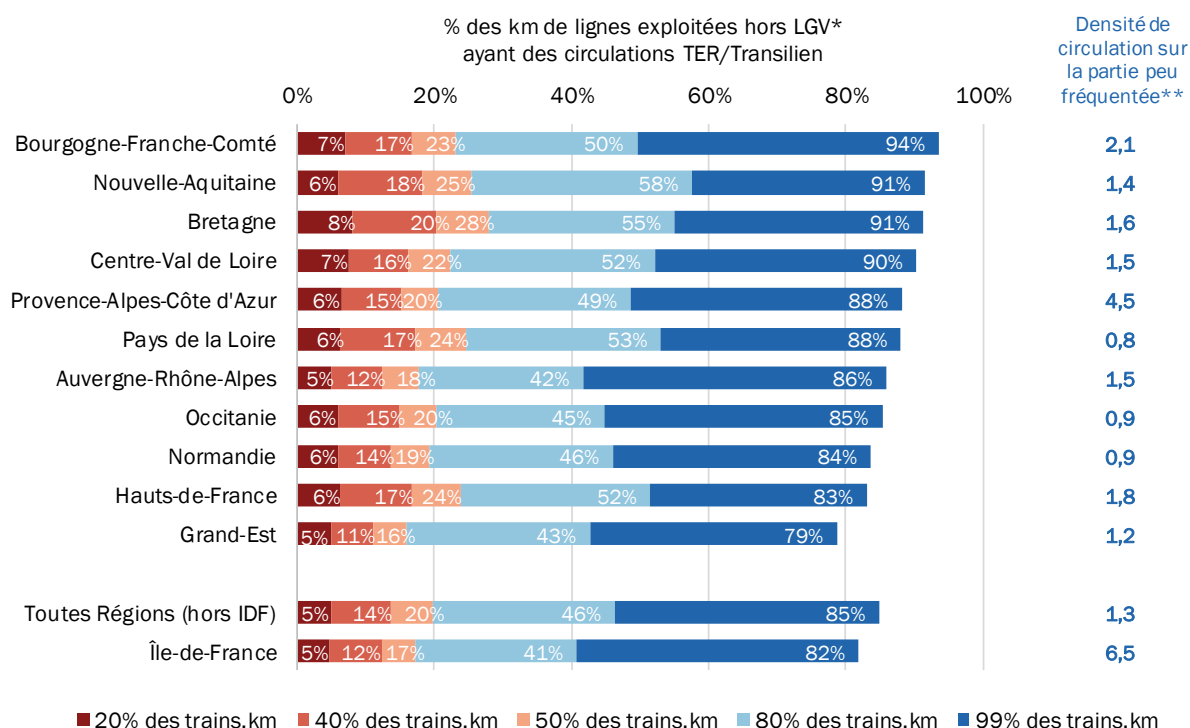
Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Réseau et autres gestionnaires d'infrastructure

Note de lecture : Le réseau ferroviaire en Région Nouvelle-Aquitaine a baissé de 214 km de voies entre le 31 décembre 2015 et le 31 décembre 2018. Cette baisse est principalement liée à des fermetures de voies de catégorie 7 à 9 sans voyageur. Ces dernières représentaient 4 % du réseau ferroviaire en Région Nouvelle-Aquitaine fin 2018.

1.2. Un degré variable d'utilisation du réseau ferré entre régions

La Figure 3 montre la distribution du trafic conventionné régional en trains.km sur les parties du réseau où circulent ces trains. Pour toutes les Régions, on peut noter une hétérogénéité dans l'intensité d'utilisation des sections de ligne : 20 % des trains.km TER/Transilien sont concentrés sur seulement 5 à 8 % du réseau de chaque Région alors que la part du réseau ferré sur lequel sont réalisés les 99 % du trafic s'élève à 85 % en moyenne. La Région Grand Est a le niveau de concentration des circulations le plus élevé : la moitié des trains.km TER sont en effet effectués sur seulement 16 % du réseau et 99 % du trafic est opéré sur 79 % des km de ligne (et inversement 21 % des km de ligne ne voient passer que 1 % des circulations de trains.km TER). Les circulations des trains TER sont plus diffuses sur l'ensemble du réseau ferré dans les Régions Bourgogne-Franche-Comté, Nouvelle Aquitaine, Bretagne ou Centre-Val de Loire : pour ces Régions, 99 % des trains.km TER sont opérés sur plus de 90 % du réseau. Les circulations des trains conventionnés en Île-de-France sont plus concentrées que la moyenne des autres Régions, avec 99 % du trafic opéré sur 82 % du réseau. Sur les 18 % de km du réseau francilien n'ayant vu circuler que 1 % des circulations Transilien, la densité de circulation des trains en 2018 était de 6,5 circulations par jour et par kilomètre de ligne (la densité moyenne de circulations de trains de voyageurs sur le RNF s'établissant en 2018 à 36 trains quotidiens par km de ligne – voir partie 1 du volume 1). Pour l'ensemble des Régions (hors Île-de-France), seule 1,3 circulation par jour et par kilomètre de ligne a été observée sur les sections les moins empruntées du RNF (hors LGV). La distribution du trafic conventionné par Région reste stable par rapport à 2017.

Figure 3 – Degré d'utilisation du réseau des trains TER/Transilien en 2018



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Réseau

* km de lignes exploitées hors LGV : lignes classiques (hors catégories 7 à 9 sans voyageur), ainsi que les sections LGV ayant observé des circulations effectives de trains TER/Transilien en 2018

**Nombre de circulations par jour par km de ligne sur les sections du réseau régional n'ayant vu circuler que 1 % des circulations TER/Transilien en 2018

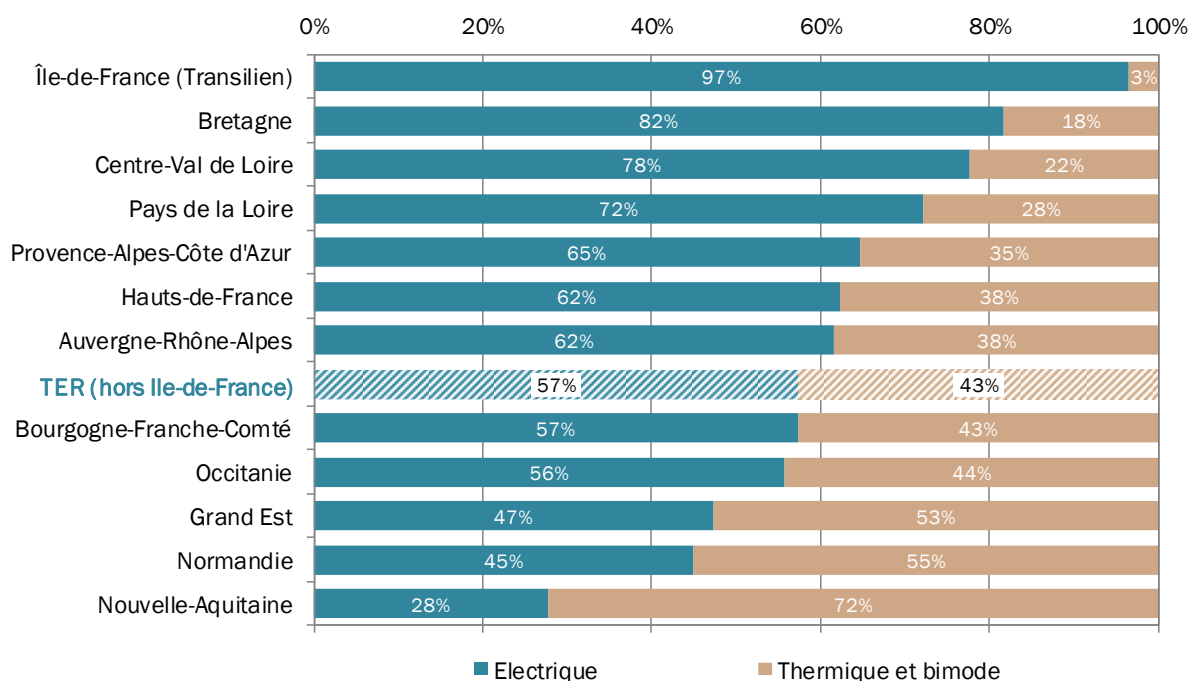
- Périmètre régional : Régions administratives

Note de lecture : En Auvergne-Rhône-Alpes, 50 % des trains.km TER circulent sur 42 % des lignes du réseau de lignes classiques, et 99 % des trains.km sont effectués sur 86 % du réseau. Il y a en moyenne 1,5 circulation par jour par km de ligne sur les 14 % du réseau au sein de la Région, qui ne concentrent que 1 % du trafic régional.

La majorité (57 %) des 162,7 millions de trains.km conventionnés régionaux en 2018 sont effectués par traction électrique²³ (Figure 4). Ce constat est valable pour toutes les Régions sauf trois : Grand Est, Normandie et Nouvelle-Aquitaine où moins d'un tiers du trafic TER bénéficie d'une traction électrique. L'Île-de-France se démarque par une part des trains.km conventionnés régionaux de traction électrique qui atteint presque 100 %, soit près de 52 millions de trains.km. Pour les autres Régions, la Bretagne arrive en tête avec 82 % du trafic TER en traction électrique, suivie par les Régions Centre-Val de Loire et Pays de la Loire.

²³ Hors circulations bimodes (dont la motrice dispose à la fois des tractions électrique et thermique) dont l'affectation n'a pas pu être séparée des circulations thermiques dans les bases de données exploitées de source SNCF Réseau. A noter que pour l'ensemble des services de SNCF Mobilités les circulations bimodes représentent 9 % des trains.km effectués en 2018 (contre 11 % en traction thermique et 80 % en traction électrique), et sont d'après SNCF Mobilités majoritairement effectués en traction électrique.

Figure 4 – Répartition des trains.km TER/Transilien par Région selon leur mode de traction



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Réseau

Périmètre régional : Nouvelles conventions TER et Transilien (Ile de France)

La séparation des circulations de mode de traction thermique et bimode n'est pas possible depuis le système d'information utilisé de source SNCF Réseau à la date de publication de ce bilan.

En 2018, près de 2 900 gares en France sont desservies par au moins un service ferroviaire de transport de voyageurs (tous services confondus) (Tableau 1). L'Île-de-France concentre le plus grand nombre de gares (395), suivie de la Région Grand Est (369), alors que la Normandie n'a que 109 gares de voyageurs ayant eu un service ferroviaire régulier en 2018. Si l'Île-de-France se démarque par un réseau de gares très dense par rapport à la superficie (32,9 gares par 1000 km²), sa densité de gare rapportée à sa population, est plus faible que celle des autres régions (3,3 gares pour 100 000 habitants contre une moyenne nationale de 4,5). Trois Régions ont une densité des gares supérieure à six gares pour 100 000 habitants : Bourgogne-Franche-Comté (6,8), Grand Est (6,6) et Centre-Val de Loire (6,1).

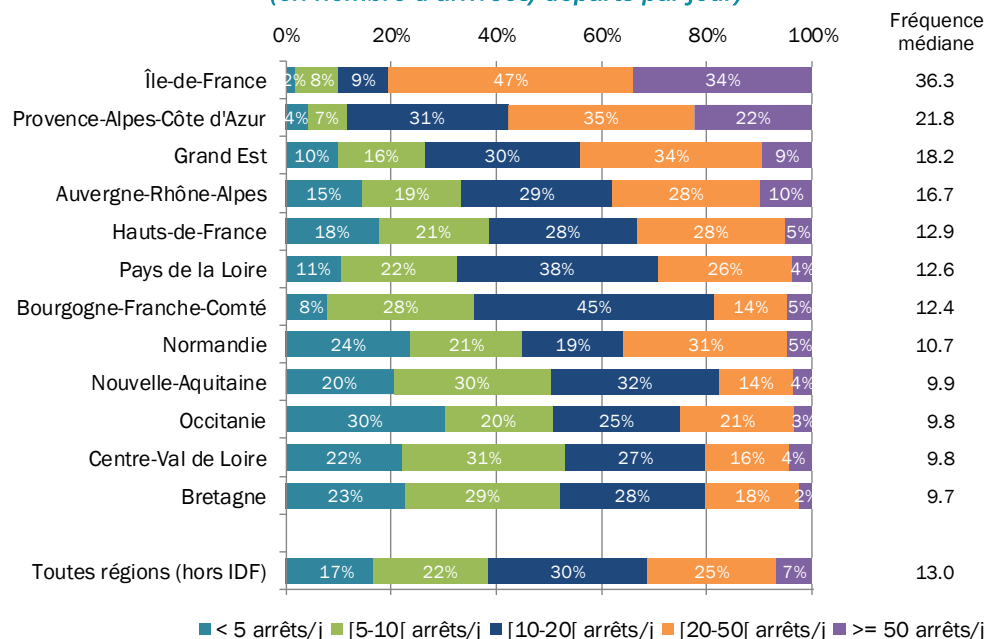
La fréquence médiane de desserte des gares s'établit dans l'ensemble des Régions (hors Île-de-France) à 13 trains par jour (Figure 5). Autrement dit, la moitié des gares ferroviaires desservies régulièrement en 2018 voient 13 trains ou plus s'arrêter par jour. Les gares franciliennes ont une fréquence de desserte trois fois plus importante que la moyenne (36,3 trains par jour) et plus de 80 % de ces gares sont desservies au moins 20 fois par jour. Parmi les autres Régions, Provence-Alpes-Côte d'Azur se distingue par une fréquence médiane quotidienne supérieure à 20 arrivées et/ou départs et la part de gares desservies par plus de 50 trains par jour dépasse 20 %. Inversement en Région Occitanie, la part des gares à faible fréquence (moins de 5 dessertes par jour) s'élève à 30 %. En particulier, sur les 36 gares françaises desservies par moins d'un trajet quotidien, 15 se situent dans cette Région.

Tableau 1 – Nombre de gares ferroviaires desservies et leur densité par Région en 2018

Région	Nombre de gares ²⁴	Nombre de gares par 1000 km ²	Nombre de gares pour 100 000 habitants
Île-de-France	395	32,9	3,3
Grand Est	369	6,4	6,6
Hauts-de-France	340	10,7	5,7
Auvergne-Rhône-Alpes	330	4,7	4,2
Nouvelle-Aquitaine	322	3,8	5,4
Occitanie	261	3,6	4,5
Bourgogne-Franche-Comté	192	4,0	6,8
Centre-Val de Loire	158	4,0	6,1
Provence-Alpes-Côte d'Azur	147	4,7	2,9
Pays de la Loire	133	4,1	3,6
Bretagne	123	4,5	3,7
Normandie	109	3,6	3,3
Total	2879	5,4	4,5

Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Figure 5 – Répartition des gares régionales par catégorie de fréquence de desserte (tous services ferroviaires)
(en nombre d'arrivées/départs par jour)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : Toutes régions confondues, hors Île-de-France, 50% des gares sont desservies par moins de 13 trains par jour.

²⁴ Sont décomptées ici les gares ferroviaires de voyageurs ayant eu 31 circulations ou plus de trains au cours de l'année 2018

2. EVOLUTION DE LA PART MODALE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

Le **Tableau 2** présente la répartition par mode du trafic de voyageurs réalisé sur le territoire national en 2018.

Note méthodologique : cette répartition est faite sur la base des données issues des Comptes des transports, excepté pour la série du transport ferroviaire, que l'Autorité recalcule depuis 2015 en expurgeant les cars TER et en tenant compte des kilomètres réellement parcourus par les passagers au sein des trains à grande vitesse en particulier²⁵, rendant ainsi la série relative au transport ferroviaire homogène et comparable avec les autres modes de transport. En conséquence, le volume de passagers.kilomètres « source ART » présenté ci-dessous (et détaillé par service ferroviaire dans le volume 1 de ce bilan) est inférieur d'environ 2,9 milliards de passagers.kilomètres par rapport au montant « source SDES » indiqué dans les Comptes des transports 2018.

Tableau 2 – Répartition du trafic intérieur de voyageurs en France en 2018

En milliards de passagers.kilomètres		Niveau 2018	Evolution 2018/17	Evolution 2018/15	Part modale 2018
Total transport intérieur de voyageurs	ART et SDES	936.6	-0.3%	2.7%	100%
dont transport en véhicule particulier (y compris covoiturage)	SDES	757.1	-0.02%	2.8%	80.8%
dont transport collectif routier urbain et interurbain (y compris SLO)	SDES	58.5	0.5%	0.3%	6.2%
dont transport collectif routier librement organisé (SLO)	ART	2.7	19.1%	N/D	0.3%
dont autre transport en autocar (hors SLO)	SDES	41.3	-0.9%	-7.3%	4.4%
dont autre transport en autobus et tramway	SDES	14.6	1.5%	7.8%	1.6%
dont transport aérien (vols intérieurs à la métropole)	SDES	15.9	3.0%	11.2%	1.7%
dont transport ferroviaire sur le RFN (i.e. hors RER RATP)	ART	89.0	-3.6%	1.9%	9.5%
dont autres transports ferrés (RER RATP, métros IdF et hors IdF)	SDES	16.1	2.3%	5.2%	1.7%

Source : Comptes des Transports 2018 (SDES) et Autorité de régulation des transports pour la série ferroviaire et le total

On observe en 2018 une diminution en France de 0,3 % du trafic intérieur de voyageurs (en passagers.km). Le transport ferroviaire est le principal responsable de cette diminution puisqu'il s'est contracté de 3,6 %, tandis que le transport en véhicule particulier est resté stable et que tous les autres modes se sont développés.

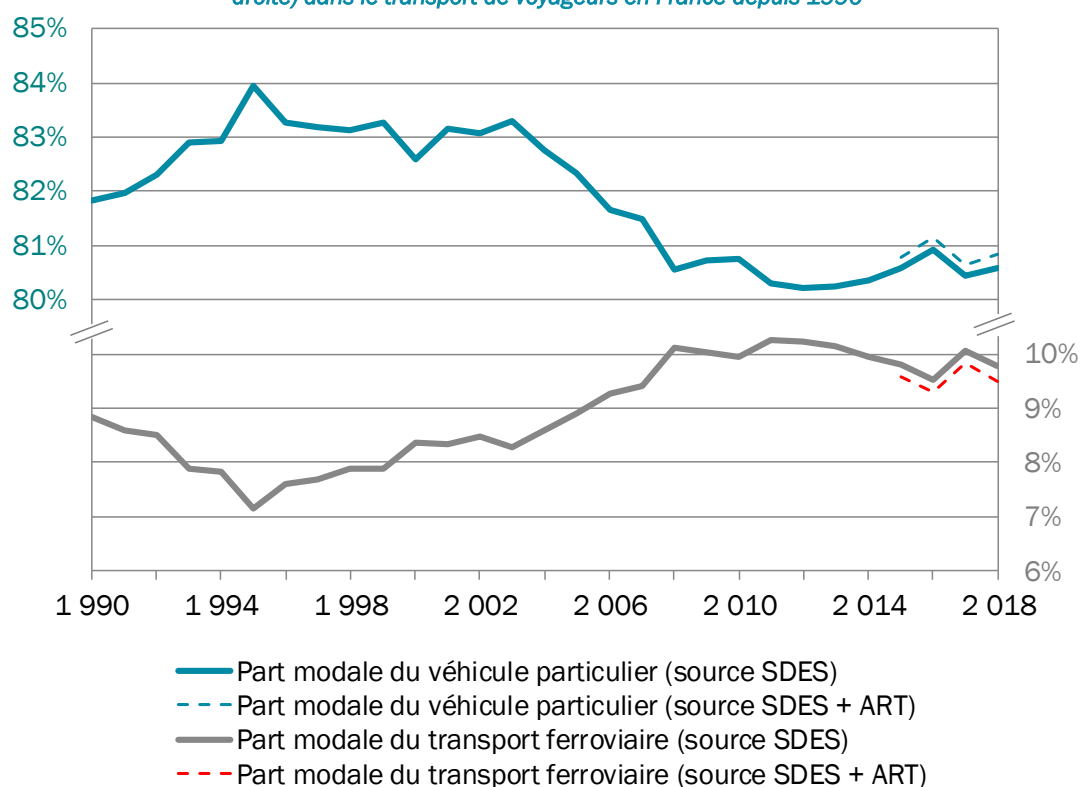
La baisse de fréquentation ferroviaire est fortement liée aux mouvements sociaux au sein de la SNCF lors du deuxième trimestre 2018, mouvements qui ont également pu conduire à un report de la demande vers les services routiers librement organisés (SLO). En conséquence, la part modale du mode ferroviaire s'établit à 9,5 % en 2018, soit une baisse de 0,3 points sur un an. En revanche, porté par la hausse de la

²⁵ Les statistiques nationales disponibles jusqu'à présent sont présentées en trains.km physiques et en passagers.km commerciaux. A titre d'exemple, sur un trajet Paris-Lyon empruntant la LGV, la distance « physique » est de 427 km, et la distance « commerciale » est de 511 km, ce qui induit une surestimation d'environ 20 % des statistiques de trafic voyageurs.

fréquentation du SLO (+19 % sur un an), le transport collectif routier urbain et interurbain a progressé de 0,5 % entre 2017 et 2018.

On peut noter que la part modale du transport ferroviaire en France reste tout de même supérieure à la moyenne des pays européens, laquelle est restée relativement stable entre 2012 (7,7 %) et 2017 (7,9 %)²⁶.

Figure 6 – Evolution de la part modale (en passagers.km) de la voiture (échelle de gauche) et du train (échelle de droite) dans le transport de voyageurs en France depuis 1990



Source : SDES – Comptes des transports 2018, Autorité de régulation des transports

²⁶ Source données Eurostat

3. RESULTATS ECONOMIQUES ET FINANCIERS DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

Sont ici présentées, d'une part les recettes commerciales et les contributions publiques perçues en 2018 par les entreprises, par type de service ferroviaire, et d'autre part les péages acquittés par les entreprises ferroviaires et les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), par type de service ferroviaire. Pour rappel, ces indicateurs sont basés sur les données collectées par l'Autorité auprès des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises de transport ferroviaire de voyageurs actives sur le marché domestique et international en 2018 en France (voir Avertissement en page 12).

3.1. Les entreprises ferroviaires de voyageurs ont perçu plus de 13,6 milliards d'euros de revenus en 2018, en baisse de 365 millions d'euros par rapport à 2017

Les mouvements sociaux qui ont marqué le deuxième trimestre de l'année 2018 dans le secteur ferroviaire ont fortement affecté les revenus des entreprises ferroviaires. Ces revenus ont représenté, au global des activités du transport ferroviaire de voyageurs, **13,6 milliards d'euros en 2018**, en baisse de 2,6 % par rapport à 2017 et en légère hausse par rapport à 2015 (+0,2 %).

Tableau 3 - Revenus²⁷ des entreprises ferroviaires par activité et poids des concours publics en 2018 (évolutions par rapport à 2015 et 2017)

	2018		Evolution 2015 / 2018		Evolution 2017 / 2018	
	Revenus EF en milliards d'euros HT	Concours publics en milliards d'euros HT (% dans les revenus)	Evolution des revenus EF	Evolution du poids des concours publics dans les revenus en points de %	Evolution des revenus EF	Evolution du poids des concours publics dans les revenus en points de %
TER	4,1	3,1 (75%)	+3,4%	+0,96 pt	+2,0%	+0,64 pt
Transilien	2,7	1,8 (66%)	-1,4%	+3,72 pts	-4,8%	-2,77 pts
Intercités	0,7	0,3 (37,8%)	-27,3%	+6,14 pts	-25,6%	+1,84 pt
TAGV domestique (hors cabotage)	4,7	0,1 (2,2%)	+2,8%	-0,4 pt	-2,5%	-0,01 pt
Total marché domestique	12,2	5,2 (42,7%)	-0,2%	+1,41 pt	-3,2%	+0,14 pt
International et autres services (y compris cabotage)	1,4	0 (0,3%)	+4,0%	-0,05 pt	+3,2%	-0,01 pt
Total marché voyageurs sur RFN	13,6	5,2 (38,4%)	+0,2%	+1,1 pt	-2,6%	-0,12 pt

Source : Autorité de régulation des transports d'après entreprises ferroviaires

Note de lecture : Les revenus de l'activité TER en 2018 ont représenté 4,1 milliards d'euros hors taxe. 75 % de ces revenus sont issus de concours publics. Pour l'ensemble du transport ferroviaire sur le RFN, les concours publics représentent 39,5 % des revenus des entreprises ferroviaires. En outre, la notion de revenus présentée ici est moindre que le CA par activité tel qu'il apparaît dans les comptes sociaux de SNCF Mobilités qui intègrent un certain nombre de produits autres.

Les recettes commerciales directes²⁸, issues des ventes de titres de transport et d'abonnements, s'élèvent à **8,4 milliards d'euros** en 2018, soit 61,6 % du revenu total perçu par les entreprises ferroviaires de voyageurs sur le RFN. Les concours publics²⁹ versés en 2018 aux entreprises ferroviaires pour l'exploitation des services conventionnés et les compensations tarifaires (tarifs sociaux, militaires, etc.)³⁰ s'élèvent à **5,2 milliards d'euros**.

En 2018, 71,9 % des recettes commerciales générées par le transport ferroviaire de voyageurs sur le RFN proviennent des activités non-conventionnées (Figure 7), soit 6 milliards d'euros. Elles représentaient 68,4 % des recettes commerciales en 2015.

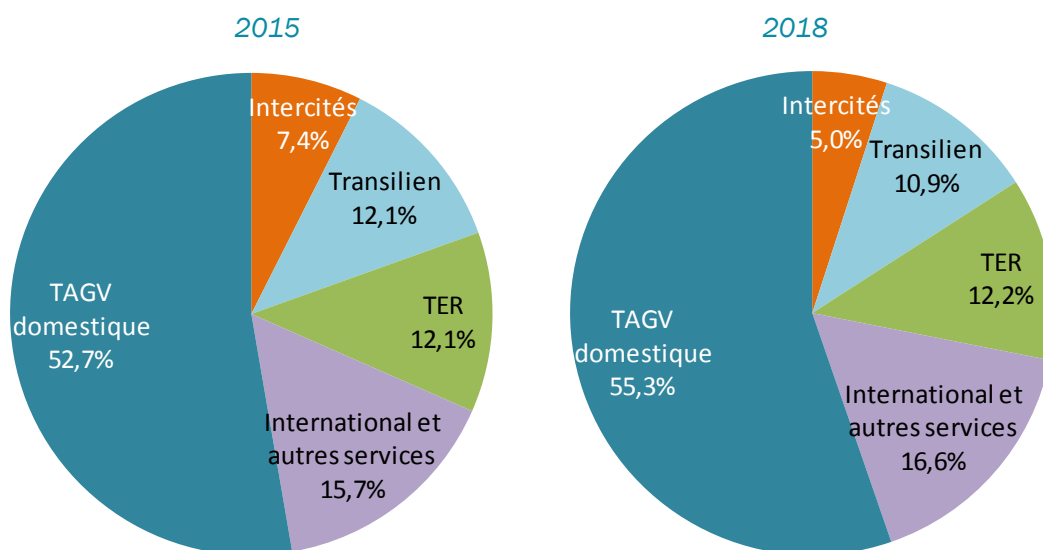
²⁷ Hors prestations facturées entre entités du même Groupe (ex : prestations réalisées par l'activité TER pour le compte de l'activité Intercités) et hors autres produits.

²⁸ Recettes issues de la vente de titres de transport et d'abonnements, hors contributions publiques et compensations tarifaires.

²⁹ Compensations tarifaires (tous services) et contributions forfaitaires d'équilibre (services conventionnés).

³⁰ Hors subventions d'investissement pour le matériel roulant ou les centres de maintenance.

Figure 7 – Répartition des recettes commerciales sur le RFN, par type de service



Source : Autorité de régulation des transports d'après entreprises ferroviaires

Les recettes commerciales ont nettement reculé entre 2017 et 2018 (en baisse de 2,4 %), en lien avec une fréquentation ferroviaire en forte baisse (3,6 %). Si la fréquentation en 2018 reste supérieure au niveau qui était observé en 2015 (en hausse de 1,9 %), les recettes commerciales sont inférieures de 1,6 % en raison d'une baisse notable de la recette kilométrique moyenne de 3,4 %, baisse qui est observée dans l'ensemble des services à l'exception des services internationaux (en hausse de 5,9 %).

Tableau 4 – Evolution des recettes commerciales par activité entre 2015 et 2018

en millions d'euros HT	Recettes commerciales				Evolution 2018 / 2017			Evolution 2018 / 2015		
	2015	2016	2017	2018	Recette commerciale	Recette kilométrique	Fréquentation	Recette commerciale	Recette kilométrique	Fréquentation
TER	1 029	976	1 031	1 025	-0,6%	-1,1%	+0,5%	-0,5%	-3,0%	+2,6%
Transilien	1 030	815	883	915	+3,7%	+7,1%	-3,2%	-11,1%	-13,2%	+2,4%
Intercités	634	568	580	420	-27,7%	-4,5%	-24,3%	-33,9%	-9,6%	-26,9%
TAGV domestique (hors cabotage)	4 493	4 286	4 756	4 640	-2,4%	-0,1%	-2,4%	+3,3%	-3,5%	+7,0%
Total marché domestique	7 187	6 645	7 250	6 999	-3,5%	+0,4%	-3,9%	-2,6%	-4,9%	+2,4%
International et TGL non conventionné (y compris cabotage)	1 338	1 242	1 349	1 392	+3,2%	+4,2%	-1,0%	+4,1%	+5,9%	-1,7%
Total activité voyageurs	8 524	7 888	8 599	8 392	-2,4%	+1,2%	-3,6%	-1,6%	-3,4%	+1,9%

Source : Autorité de régulation des transports d'après entreprises ferroviaires

Note de lecture : SNCF Mobilités a perçu 1,03 milliard d'euros HT de recettes commerciales en 2018 pour l'exploitation des services TER, en baisse de 0,6 % par rapport à 2017 et en baisse de 0,5 % depuis 2015. La quasi-stabilité observée entre 2015 et 2018 est due à une baisse de la recette kilométrique par passager TER de 3 %, conjuguée à une hausse de la fréquentation de +2,6 %, les deux effets se compensant en grande partie.

Malgré une fréquentation en légère hausse en 2018 par rapport à 2017 du fait de la reprise de lignes Intercités, l'activité TER subit une baisse de 1,1 % de la recette kilométrique et voit le montant de ses

recettes commerciales reculer de 0,6 %. L'activité Intercités a, quant à elle, vu ses recettes commerciales reculer de 27,7 % en 2018, essentiellement en raison du transfert de cette activité vers les conventions TER (baisse de la fréquentation de 24,3 %).

Les recettes commerciales de l'activité TAGV domestique sont elles aussi en baisse par rapport à 2017 (en baisse de 2,4 %) du fait de la baisse de la fréquentation (-2,4 %) liée aux mouvements sociaux de 2018, la recette kilométrique moyenne restant stable sur la même période (-0,1 %).

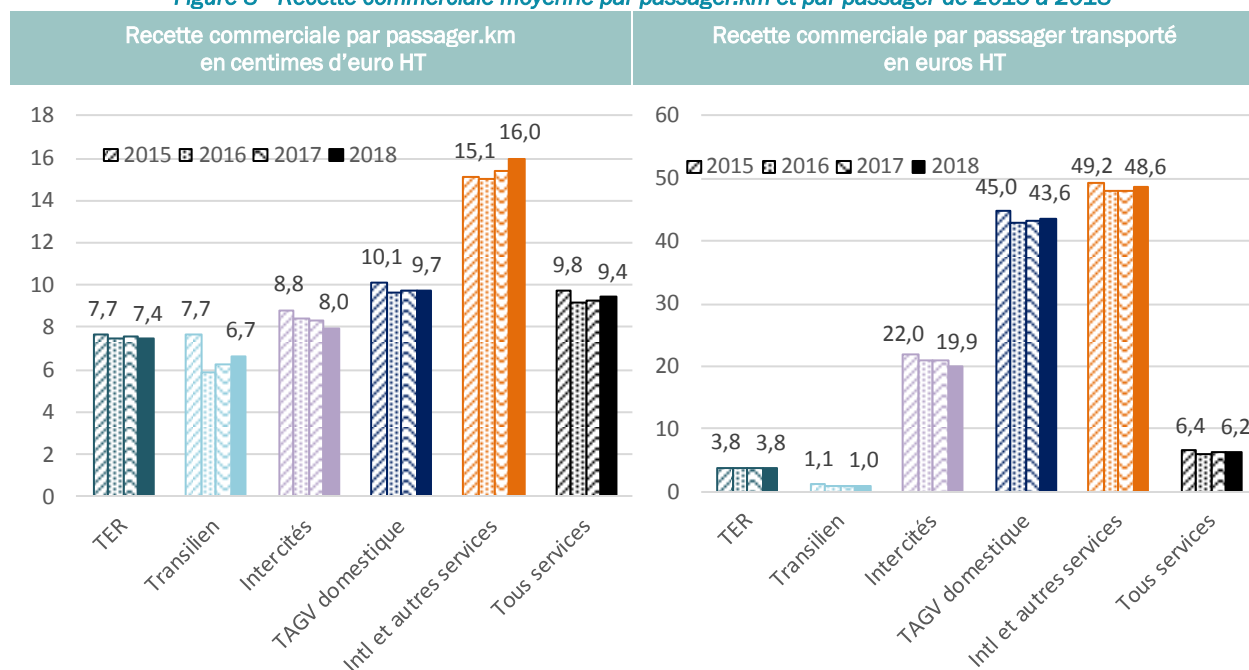
3.2. Le revenu moyen par passager.km s'établit à 15,3 centimes d'euros dont 9,4 centimes d'euros de recettes commerciales (tous services confondus) en 2018

Précision méthodologique

La recette kilométrique par passager.km permet d'approximer les recettes perçues par les entreprises ferroviaires. Elle ne traduit néanmoins pas le prix des billets payés par les voyageurs. En effet, cette recette kilométrique est une résultante de l'ensemble des revenus commerciaux provenant de la vente de billets mais également d'abonnements dont les prix varient très fortement. De plus, les données de fréquentation intègrent les passagers bénéficiant de tarifs sociaux et de la gratuité des services ferroviaires. A titre d'exemple, en 2018, les passagers bénéficiant de la gratuité représentent près de 5,4 % des passagers.km ayant emprunté un TAGV domestique en 2018 et 3,3 % des passagers.km ayant emprunté un TER ou un Intercités.

La Figure 8 illustre l'évolution annuelle de la recette kilométrique par passager pour chaque activité depuis 2015.

Figure 8 – Recette commerciale moyenne par passager.km et par passager de 2015 à 2018



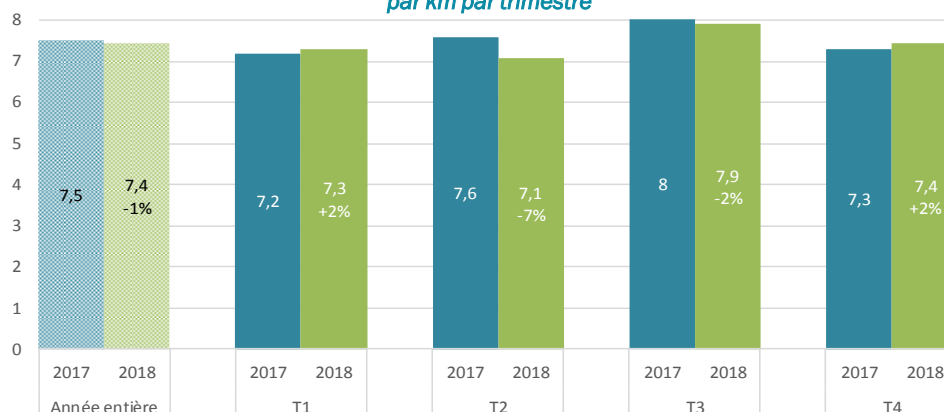
Source : Autorité de régulation des transports d'après entreprises ferroviaires

La recette commerciale s'élève à 9,4 centimes d'euro par passager.km pour l'ensemble des services ferroviaires et progresse de 1,2 % entre 2017 et 2018, mais cette évolution masque des disparités importantes entre les services.

Les recettes par passager.km de **l'activité TER** ont ainsi baissé de 1,1 % entre 2017 et 2018, et s'établissent au niveau le plus faible des quatre dernières années (7,4 centimes d'euro). Cette baisse est largement imputable à la chute de 7 % de la recette kilométrique au deuxième trimestre 2018.

La distance moyenne parcourue par passager est de 50 km et reste stable par rapport à 2017 (+0,6 %). La prise en charge de lignes Intercités par l'activité TER ne semble donc pas avoir structuellement modifié cette offre et ne permet pas d'expliquer la baisse de la recette commerciale moyenne par passager.km. La recette commerciale moyenne de SNCF Mobilités pour les services TER s'établit ainsi à 3,8 euros hors taxe par passager en 2018 pour un trajet moyen de 50 km.

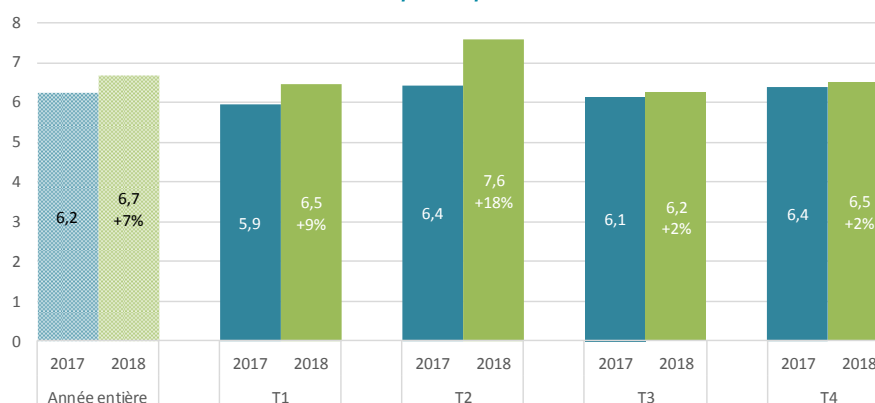
Figure 9 – Recette commerciale kilométrique moyenne par passager.km des services TER en centimes d'euro HT par km par trimestre



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Les services Transilien ont connu en 2018 une forte hausse de la recette commerciale par passager.km (+7,1 % par rapport à 2017) pour la deuxième année consécutive (+6,5 % entre 2016 et 2017). Celle-ci s'établit en 2018 à 6,7 centimes d'euro. La **Figure 10** décompose l'évolution trimestrielle de la recette commerciale par passager.km des services Transilien entre 2017 et 2018. On observe que la hausse de la recette commerciale moyenne en 2018 est plus élevée au premier (+8,9 %) et deuxième trimestre (+17,8 %) que lors du second semestre (+1,8 % au troisième trimestre et +1,5 % au quatrième). La hausse de la recette commerciale moyenne par passager.km en 2018 se concentre donc essentiellement sur le premier semestre et s'explique par la hausse des tarifs au 1^{er} août 2017 (le prix de l'abonnement Navigo ayant augmenté de 4,4 %). La forte baisse de la fréquentation au deuxième trimestre (-12,8 %) n'a pas atténué substantiellement la hausse des recettes sur la même période (+2,7 %), ce qui traduit la part importante des abonnements dans les recettes commerciales des services Transilien (74,8 % des recettes en 2018). La recette commerciale moyenne de SNCF Mobilités pour les services Transilien s'établit à 1 euro hors taxe par passager en 2018 pour un trajet moyen de 15 km.

Figure 10 – Recette commerciale kilométrique moyenne par passager.km des services Transilien en centimes d'euro HT par km par trimestre

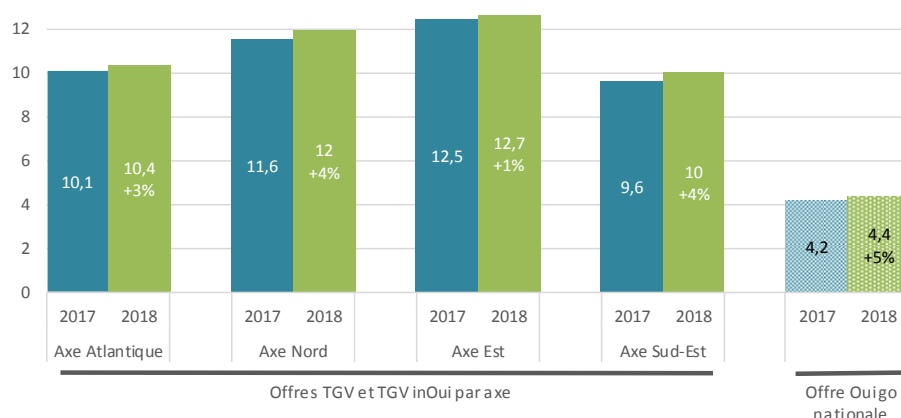


Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

La recette commerciale moyenne par passager.km **des services Intercités** en 2018 est de 8 centimes d'euro (6,2 centimes d'euro pour les lignes Intercités de nuit). Elle a continué à baisser pour la troisième année consécutive en 2018 (4,5 % de moins) et se situe à un niveau inférieur de 9,6 % par rapport à 2015. Cette évolution est difficilement interprétable puisque le périmètre des lignes pris en compte s'est réduit en 2018 mais laisse penser que les lignes restées sous le giron de l'Etat bénéficient d'une recette commerciale kilométrique moyenne plus faible que celles dont la gestion a été transférées aux Régions. La recette commerciale moyenne de SNCF Mobilités pour les services Intercités s'établit à 19,9 euros hors taxe par passager en 2018 pour un trajet moyen de 248 km.

La recette commerciale moyenne par passager.km **des services domestiques à grande vitesse** atteint 9,7 centimes d'euro en 2018 et reste stable par rapport à 2017 (-0,1 %). La **Figure 11** présente la décomposition de la recette commerciale moyenne par passager.km des services commerciaux domestiques par type de service et par axe pour les services TGV et TGV inOui. La recette kilométrique par passager des services Ouigo (4,4 centimes d'euro/km) est plus de deux fois plus faible que celle des services TGV et TGV inOui (10,6 centimes d'euro/km). Par ailleurs on peut noter qu'elle est également inférieure à la recette kilométrique des services autocars librement organisés (4,9 centimes d'euro/km). La recette par passager.km est par ailleurs en hausse pour les TGV et TGV inOui (+3,2 %) et les Ouigo (+4,5 %), la stabilité paradoxale de la recette commerciale moyenne par passager.km pour l'ensemble de l'activité TAGV domestique en 2018 est donc due à la hausse de la part de services Ouigo, qui a doublé en 2018 (pour atteindre 5,4 % des circulations). La recette commerciale moyenne de SNCF Mobilités pour cette activité au global (y compris Ouigo) s'établit à 43,6 euros hors taxe par passager en 2018 pour un trajet moyen de 447 km.

Figure 11 – Décomposition de la recette commerciale kilométrique moyenne par passager.km des services domestiques à grande vitesse en centimes d'euro HT par km par trimestre



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

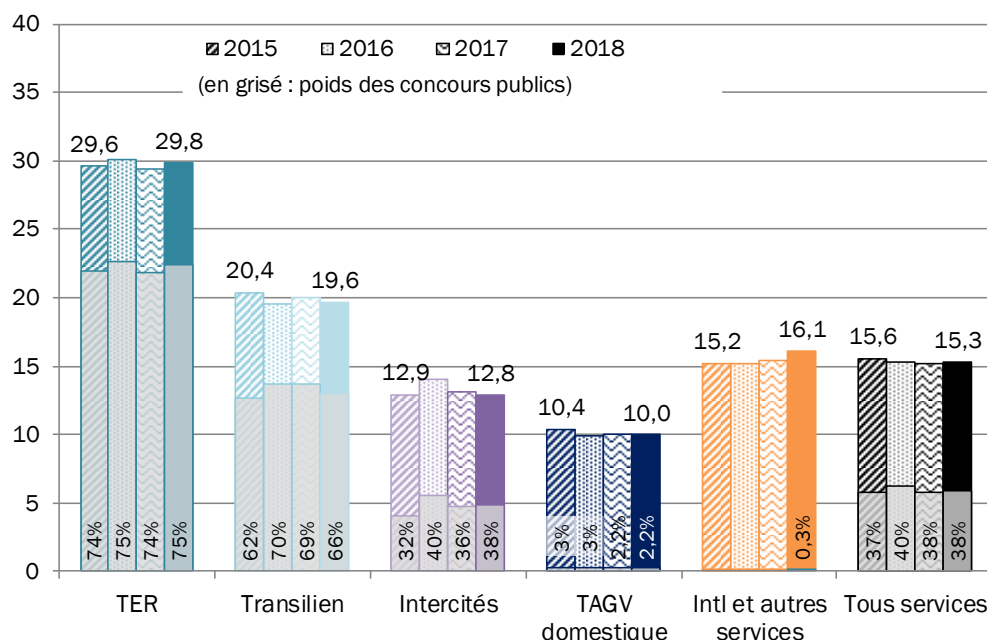
La recette kilométrique par passager **des services internationaux atteint 16 centimes d'euro en 2018** et se démarque par rapport à celle des TAGV domestiques, en raison à la fois de l'effet Ouigo qui conduit à une baisse de la recette moyenne perçue par passager sur des trajets domestiques, mais aussi du fait de politiques tarifaires différentes tenant compte du ciblage d'une clientèle moins sensible aux prix. On peut également souligner qu'une part non négligeable de passagers TAGV domestiques bénéficient de la gratuité ou d'offres de cartes de réduction et d'abonnements forfaitaires, non proposées par les services internationaux. En outre, avec une hausse de 5,9 % en 2018, l'activité TAGV internationale est la seule activité pour laquelle a été observée une hausse de la recette kilométrique par rapport à 2015 (voir **Figure 8**). Ainsi les entreprises réalisant les services internationaux perçoivent sur le réseau national³¹ 48,6 euros hors taxes en 2018 par passager pour un trajet moyen de 304 km (hors distance parcourue hors France).

Le revenu moyen par passager.km atteint 15,3 centimes d'euro tous services confondus en 2018 dont 38,4 % financé par les concours publics. La **Figure 12** présente le revenu moyen par passager.km pour chaque type de service ferroviaire et le poids des concours publics correspondant. Les concours publics représentent en 2018 75 % du revenu moyen par passager.km des services TER qui atteint 29,8 centimes

³¹ Les trajets effectués étant internationaux, il s'agit ici uniquement de la quote-part du revenu des entreprises ferroviaires réalisée sur le réseau ferroviaire français.

d'euros et se situe à un niveau trois fois supérieur au revenu des services TAGV commerciaux domestiques (10 centimes d'euro/km dont 2,2 % de concours publics). Le revenu moyen par passager.km Transilien est quant à lui de 19,6 centimes d'euro (financé à 66 % par des concours publics) contre 12,8 centimes d'euro pour les services Intercités (dont 37,8 % de concours publics).

Figure 12 – Revenu moyen par passager.km en centimes d'euro HT, et décomposition de ce revenu moyen entre les recettes issues du trafic et les concours publics (en grisé)



Source : Autorité de régulation des transports d'après entreprises ferroviaires

Encart : tarifications spéciales

Les statistiques de recettes moyennes par passager.km couvrent une hétérogénéité de tarifications appliquées pour les services commerciaux ou conventionnés. Plusieurs cas de modulation tarifaire pour les passagers ferroviaires peuvent ainsi être distingués :

- des tarifications sociales ou conventionnées, pouvant être :
 1. basées sur des textes réglementaires ou des conventions, et compensées par l'Etat sur une base forfaitaire, comme les réductions pour les familles nombreuses, les abonnements travail ou étudiants, les billets populaires, les réductions pour les militaires et pensionnés de guerre, personnes à mobilité réduite et leurs accompagnateurs, ... ;
 2. basées à la fois sur des textes réglementaires et les politiques tarifaires des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et compensées par les AOM (les AOM doivent à minima respecter la mise en œuvre des tarifications sociales nationales) : abonnements travail TER ou Transilien, tarifs jeunes ou seniors, ... ;
- des tarifications avec réductions commerciales non compensées : c'est le cas notamment pour des offres commerciales proposées par les entreprises ferroviaires à destination de plusieurs catégories de personnes ou de voyage : abonnements TGV, cartes 12-25 ans, cartes senior, cartes week-end, offres « Mini Group », pass Interrail et Eurail, ... ;
- des tarifications spéciales comme celles offertes aux agents SNCF et à leurs familles en lien avec leur statut, ou aux salariés de Trenitalia sur les services Thello

Des textes réglementaires ou des conventions définissent la base des tarifs sociaux. L'application de ces derniers à l'ouverture à la concurrence est définie dans un nouvel article du code des transports en attente d'un décret d'application.

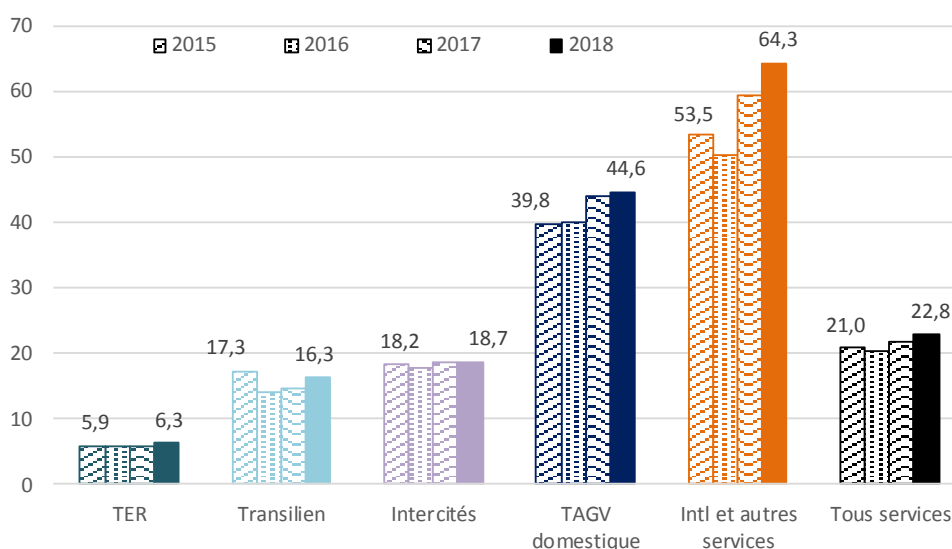
Les réductions commerciales ainsi que l'ensemble de la tarification des lignes d'intérêt national (qu'elles soient conventionnées ou pas) sont homologuées par le ministère des transports sur

proposition de SNCF Mobilités. La tarification des AOM est définie par ces dernières au travers des conventions qui les lient à SNCF Mobilités. Voir l'annexe 3.3 pour des compléments sur les bases réglementaires de la tarification ferroviaire.

3.3. La recette commerciale par train.km est en hausse en 2018

La recette commerciale par train.km est la résultante de la recette kilométrique payée par passager et du nombre moyen de passagers présents par train, cette dernière composante pouvant être déterminée à partir du taux de remplissage et de la capacité d'emport moyenne. On note que la recette commerciale par train.km entre 2017 et 2018 est en hausse pour l'ensemble des services (+5,3 %) reflétant une capacité d'emport et un taux d'occupation moyens en hausse (cf. partie 2.1 du volume 1).

Figure 13 – Evolution de la recette commerciale moyenne en euros HT par train.km



Source : Autorité de régulation des transports d'après entreprises ferroviaires

L'annexe 3.1 présente l'évolution de la recette totale (commerciale et concours publics) par train.km.

3.4. Les redevances payées par les entreprises ferroviaires représentent en moyenne 32 % de leurs revenus en 2018, 41 % pour l'activité TAGV domestique

Les entreprises ferroviaires ont acquitté³² en 2018 **4,3 milliards d'euros hors taxes (+2,1% par rapport à 2017) de péages**, soit environ **32 % de leurs revenus totaux (constitués des recettes commerciales et des contributions publiques)**, auprès des gestionnaires d'infrastructure (SNCF Réseau et LISEA) et du gestionnaire des gares (SNCF Gares & Connexions), hors redevances d'accès aux autres installations de services. A noter que SNCF Gares & Connexions a reçu 17 % de ce montant au titre des prestations de base de services en gares en 2018. Cette proportion est en hausse de plus de 2 points par rapport à 2017 du fait du poids des péages Gares & Connexions en forte hausse pour l'activité Transilien (41 % des péages en 2018 contre 20 % en 2017) qu'implique la reprise de gestion des gares du réseau Transilien par SNCF Gares & Connexions, cette hausse s'explique par ce seul changement de périmètre.

Pour les activités conventionnées, les péages (réseau et gares³³) représentent 27 % du revenu des EF. Ces péages représentent 2 milliards d'euros dont 29 % pour l'accès aux gares. En outre, l'Etat³⁴ a payé un montant similaire à SNCF Réseau, soit 2 milliards d'euros (en légère hausse de 0,8 % par rapport à 2017), au titre de la redevance d'accès.

³² Hors redevances d'accès donc car acquittées par l'Etat pour les services TER et Île-de-France Mobilités pour les services Transilien.

³³ Les redevances d'accès aux autres installations de service ne sont pas détaillées dans ce bilan.

³⁴ Dans le cas de l'activité TER, c'est l'Etat qui paie la redevance d'accès pour le compte des Régions, sauf en Île-de-France où elle est acquittée par Île-de-France Mobilités.

En ce qui concerne les activités commerciales, le montant des péages acquittés en 2018 par SNCF Mobilités pour l'activité TAGV domestique s'élevait à **1,9 milliard d'euros (en hausse de 5,3 % par rapport à 2017 du fait de la mise en service des LGV Bretagne-Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique le 2 juillet 2017), soit 41 % des revenus perçus**. Ce ratio est plus faible pour les activités non conventionnées internationales (27 %) qui ont quant à elles payé 384 millions d'euros de péages (-2,9 %).

Tableau 5 – Comparatif entre les recettes perçues et les péages payés par les entreprises ferroviaires en 2018

<i>en millions d'euros HT</i>	Recettes commerciales sur le RFN en 2018	Contributions publiques ³⁵ versées aux EF en 2018	Revenus de l'EF sur le RFN en 2018	Péage acquitté ³⁶ par les EF aux GI	Redevance Gares de voyageurs acquittée ³⁷ par les EF	Péages totaux acquittés par les EF en 2018	Ratio péages sur revenus
	(1)	(2)	(3)=(1+2)	(4)	(5)	(6)=(4+5)	(7)=(6/3)
TER	1 025	3 080	4 104	742	262	1004	24,5%
Transilien	915	1 780	2 695	565	287	852	31,6%
Intercités	420	255	674	121	32	153	23%
TAGV domestique (hors cabotage)	4 640	106	4 745	1821	119	1939	41%
Total marché domestique	6 999	5 220	12 219	3248	700	3948	32%
International et autres services (y.c. cabotage)	1 392	5	1 397	357	27	384	27%
Total marché voyageurs sur RFN	8 392	5 225	13 617	3605	727	4332	32%

Source : Autorité de régulation des transports d'après entreprises ferroviaires

Nota : le montant des péages acquittés par SNCF Mobilités à SNCF Réseau au titre des activités conventionnées est intégralement couvert par les Régions (Autorités organisatrices des transports).

3.5. Péages perçus par les gestionnaires d'infrastructure

Les gestionnaires d'infrastructure³⁸ ont perçu **5,6 milliards d'euros** de redevances d'infrastructure issues du transport de voyageurs en 2018 soit **2,8 % de moins que l'année 2017**. 64,4 % de ce montant a été payé par les entreprises ferroviaires de voyageurs et 35,6 % par l'Etat (pour TER et TET) et IDF Mobilités (pour Transilien)³⁹, au titre des redevances d'accès. Les redevances perçues au titre des services ferroviaires conventionnés ont ainsi représenté **3,4 milliards d'euros** (en baisse de 3,3 % par rapport à 2017), dont **2 milliards d'euros** de redevances d'accès (RA), payées par l'Etat et IDF Mobilités.

³⁵ Compensations tarifaires (toutes activités) et compensations forfaitaires d'équilibre (TER, Transilien, Intercités).

³⁶ Il s'agit des péages acquittés à SNCF Réseau et LISEA au titre des prestations minimales y compris la redevance quai. Hors redevances d'accès acquittées par les autorités organisatrices (pour Transilien, le montant payé par Île-de-France Mobilités a été exclu pour permettre la comparabilité des montants payés par l'EF, cf. section 2.2 pour plus de détails).

³⁷ Montant perçu au titre de la prestation de base, hors prestations complémentaires.

³⁸ i.e. ici SNCF Réseau et LISEA, qui perçoivent l'ensemble des redevances des entreprises ferroviaires sur le RFN.

³⁹ Dans le cas des TER, c'est l'Etat qui paie la redevance d'accès pour le compte des Régions. Pour Transilien, c'est IDF Mobilités qui paie.

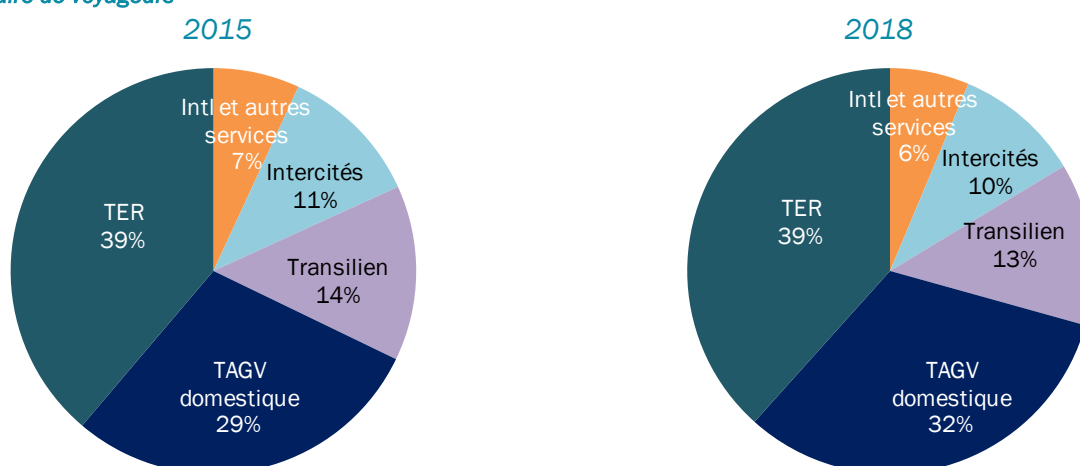
Tableau 6 – Redevances perçues pour les services conventionnés en 2018 (en milliards d'euros)

Type de service ferroviaire	Redevances d'accès payées par l'Etat ou IDFM	Redevances payées par les EF (prestations minimales)	Total des redevances perçues
TER ⁴⁰	1,39	0,74	2,13
Transilien	0,15	0,56	0,72
Intercités	0,44	0,12	0,56
Total	1,99	1,43	3,41

Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Réseau

La Figure 14 représente la répartition des redevances d'infrastructure perçues au titre de l'activité ferroviaire de voyageurs par type de service en 2015 et 2018. Cette représentation illustre le poids des activités conventionnées (comprenant la part versée par l'Etat) pour les gestionnaires d'infrastructure et la stabilité de cette répartition sur la période.

Figure 14 - Répartition des redevances d'infrastructure perçues par SNCF Réseau en 2015 et 2018, par type de service ferroviaire de voyageurs



Source : Autorité de régulation des transports d'après gestionnaires d'infrastructure

L'annexe 3.2 précise la répartition des péages par type de redevance ainsi que le montant et le poids des redevances d'accès par type de service conventionné. Bien que les redevances d'accès soient forfaitaires et donc non directement reliées au nombre de trains.km parcourus, il est intéressant de rapporter le montant des redevances perçues par activité au nombre de trains.km parcourus par chacune d'entre elles afin d'apporter une clé de comparaison.

Les redevances perçues par les gestionnaires d'infrastructure pour l'ensemble des services ferroviaires de voyageur (y compris les redevances d'accès) ont représenté en moyenne **15,2 euros par train.km en 2018**, soit un montant en forte hausse par rapport à 2017 (+4,9 %) alors que le montant moyen par passager.km (6,3 centimes d'euro) est resté stable sur la période (+0,9 %) reflétant une capacité d'empont par circulation et un taux de remplissage moyen en hausse sur la même période.

⁴⁰ La redevance d'accès relative aux services TER est acquittée par l'Etat pour le compte des Régions qui en sont les AOT.

4. BILAN 2018 DES SERVICES REGIONAUX CONVENTIONNES (TER, TRANSILIEN)

Précisions méthodologiques

Cette section dresse un état des lieux de l'activité des services ferroviaires régionaux TER et Transilien par convention régionale.

Dans cette section, l'utilisation du terme « Région » fait référence au périmètre des conventions TER et non au périmètre des Régions administratives. Les indicateurs d'offre et de demande établis suivant les lignes TER/Transilien peuvent ainsi dépasser les limites administratives des Régions et doivent donc être comparés avec prudence à d'autres indicateurs économiques régionaux (population ou superficie par exemple).

De plus afin, de donner une meilleure lisibilité, les résultats présentés dans cette partie correspondent au périmètre des nouvelles Régions et non au périmètre des conventions TER en vigueur au cours de l'année 2018. Ce périmètre diffère pour deux Régions n'ayant pas signé de convention à l'échelle du nouveau périmètre régional en 2018 : Hauts-de-France et Nouvelle-Aquitaine. Pour ces deux Régions, les résultats présentés correspondent aux résultats agrégés des conventions du Nord-Pas-de-Calais et de la Picardie pour les Hauts-de-France, et de l'Aquitaine, du Limousin et du Poitou-Charentes pour la Nouvelle-Aquitaine.

4.1. Une fréquentation du transport régional conventionné (TER et Transilien) en hausse entre 2015 et 2018 (+2,5 %) malgré un volume d'offre inférieur de 4,9 % (en sièges.km)

De 2015 à 2018, l'offre globale des services de transports de voyageurs conventionnés (TER et Transilien) a diminué de près de 6,6 % en trains.km et de 6,1 % en sièges.km. Les mouvements sociaux de 2016 et 2018 ont largement impacté à la baisse ces évolutions (voir [Figure 15](#) et volume 1 de ce bilan ferroviaire), tandis que la reprise d'une partie des lignes Intercités au sein d'offre de transport TER en 2018 a eu un effet de compensation (à la hausse) sur l'offre de trains.km et sièges.km TER⁴¹.

De 2017 à 2018, l'offre TER a diminué de 6,6 % en trains.km mais de seulement de 3,7 % en sièges.km, du fait d'une hausse de la capacité d'emport moyenne (de 309 à 319 sièges par train). En parallèle, l'offre Transilien a également diminué de 6,6 % en trains.km mais a connu une baisse plus accentuée de l'offre de sièges.km (-8,5 %). La fréquentation globale des services régionaux conventionnés a également subi une baisse entre 2017 et 2018 (-1,4 %). Elle reste cependant en hausse par rapport au niveau observé en 2015 de 2,5 %. La baisse 2018 est due à une forte diminution de 3,2 % de la fréquentation Transilien entre 2017 et 2018, tandis que la fréquentation TER s'est maintenue sur une année (+0,5 %), essentiellement du fait de la reprise de services de transport Intercités.

Figure 15 – Evolutions de l'offre (trains.km et sièges.km) et de la fréquentation (passagers.km) des services régionaux conventionnés

	Activité	2018	Evolution 2017/2018	Evolution 2015/2018
Trains.km (en millions)	TER	163,5	-6,6%	-5,7%
	Transilien	56,2	-6,6%	-5,5%
Sièges.km (en milliards)	TER	52,1	-3,7%	-1,1%
	Transilien	50,3	-8,5%	-8,6%
Passagers.km (en milliards)	TER	13,8	0,5%	2,6%
	Transilien	13,7	-3,2%	2,4%

Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : Le nombre de passagers.km en Île-de-France a diminué de 3,2 % entre 2018 et 2017, et, par ailleurs, il a augmenté de 2,4 % entre 2015 et 2018.

L'annexe 4.2 présente l'évolution trimestrielle de l'offre de trains.km par Région entre les années 2017 et 2018.

⁴¹ On peut cependant souligner que certaines reprises de lignes Intercités par des services régionaux conventionnés en 2018 a pu se faire de manière partielle sans réaffectation de l'ensemble des capacités de transport des services Intercités 2017.

Note : reprise de lignes Intercités 2018 par les services TER

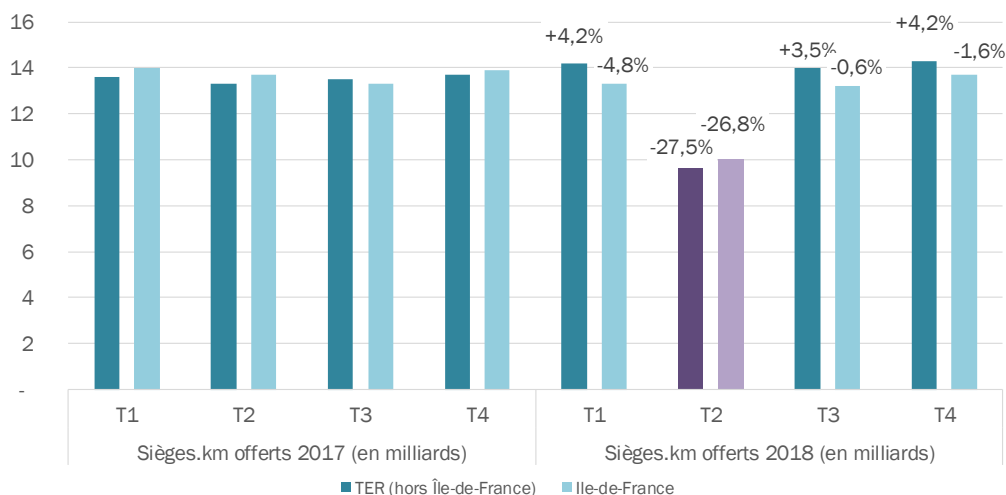
Les reprises de lignes Intercités par les services TER dans le cadre de protocoles d'accords conclus en 2016 ont eu lieu depuis le 1er janvier 2017 (2 lignes en 2017 et 1 ligne en 2018 pour la Région Grand Est) et sont étalées jusqu'au 1er janvier 2020 (reprise de 5 lignes en 2020 pour la Région Normandie). Le calendrier de ces reprises de lignes est détaillé en annexe 4.1 de ce Bilan. En 2018 les reprises de lignes Intercités ont concerné 4 Régions: Centre-Val de Loire (reprise de 3 lignes : Paris-Orléans-Tours, Paris-Bourges-Montluçon et Paris-Montargis-Cosne-Nevers), Grand Est (1 ligne reprise : Paris-Troyes-Belfort), Nouvelle-Aquitaine (reprise de 3 lignes : Bordeaux-Ussel, Bordeaux-Limoges et Bordeaux-La Rochelle) et Occitanie (reprise de 2 lignes : Clermont-Ferrand-Béziers et Clermont-Ferrand-Nîmes). Les données collectées par l'Autorité ne permettent pas d'effectuer une analyse sans biais des évolutions des résultats d'offre et de fréquentation sur un périmètre constant à la maille de chacune de ces 4 régions, comme cela a pu être présenté au niveau national dans le volume 1 de ce bilan (voir focus Intercités). Les évolutions présentées dans ce volume pour ces Régions sont donc à analyser en considérant ce changement de périmètre.

4.2. Une baisse de l'offre régionale conventionnée liée aux grèves du 2ème trimestre 2018

Les évolutions trimestrielles de l'offre TER (en nombre de sièges.km sur la [Figure 16](#)) montrent une croissance régulière des sièges.km sur trois des quatre trimestres de l'année 2018. En dehors du deuxième trimestre l'offre des services régionaux conventionnés a ainsi augmenté de 2,3 % en trains.km et de 4 % en sièges.km par rapport à l'année 2017. Les mouvements sociaux du deuxième trimestre 2018 ont causé une chute significative du nombre de sièges.km (28 % en moins par rapport au deuxième trimestre 2017), conduisant à la baisse globale du nombre de sièges.km de 3,7 % entre les deux années pour les services TER.

Pour les services Transilien d'Île-de-France, en revanche, en dehors du deuxième trimestre 2018, l'offre a également diminué par rapport à 2017, tant en trains.km (-0,6 %) qu'en sièges.km (-2,4 %). L'offre au deuxième trimestre a présenté une diminution de 26,8 % comparable à celle observée pour les services TER.

Figure 16 – Evolutions trimestrielles de l'offre régionale conventionnée TER et Transilien (en sièges.km)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

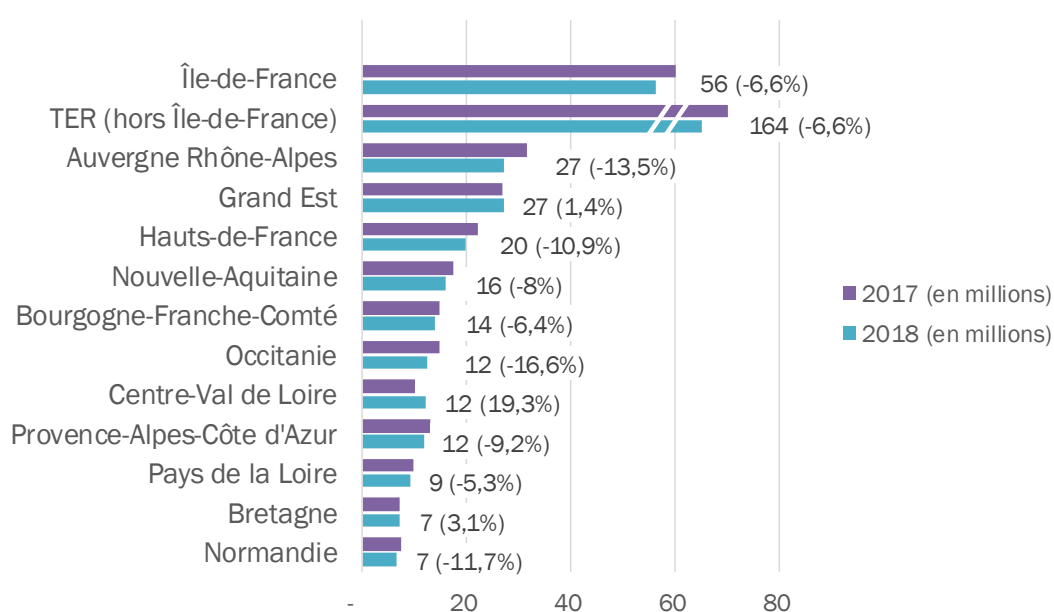
Note de lecture : Au deuxième trimestre 2018, le nombre de sièges.km offerts dans l'ensemble des régions (hors Île-de-France) est de 9,6 milliards de sièges.km, en baisse de 28 % par rapport au deuxième trimestre 2017.

Les annexes 4.3 et 4.4 présentent l'évolution trimestrielle de l'offre de sièges.km par Région et par trimestre entre les années 2017 et 2018.

4.3. La baisse de l'offre de trains conventionnés a particulièrement impacté les Régions Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France, Occitanie, Normandie et Provence-Alpes-Côte d'Azur

Neuf Régions sur les douze Régions métropolitaines (hors Corse) ont connu une évolution à la baisse de leur offre en trains.km entre 2017 et 2018 (Figure 17), dont 3 pour lesquelles la baisse est supérieure ou proche de 10 % : Occitanie (-16,6 %), Auvergne-Rhône-Alpes (-13,5 %), Normandie (-11,7 %), Hauts-de-France (-10,9 %) et Provence-Alpes-Côte d'Azur (-9,2 %). Seules les Régions Bretagne, Centre-Val de Loire et Grand Est ont ainsi connu une hausse de leur offre, respectivement de 3,1 %, 19,3 % et 1,4 %. Pour ces deux dernières Régions les reprises de lignes Intercités expliquent en grande partie cette croissance en dépit des baisses occasionnées par les mouvements sociaux du deuxième trimestre 2018.

Figure 17 – Trains.km (en millions) par Région en 2018 (évolution 2017/2018)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

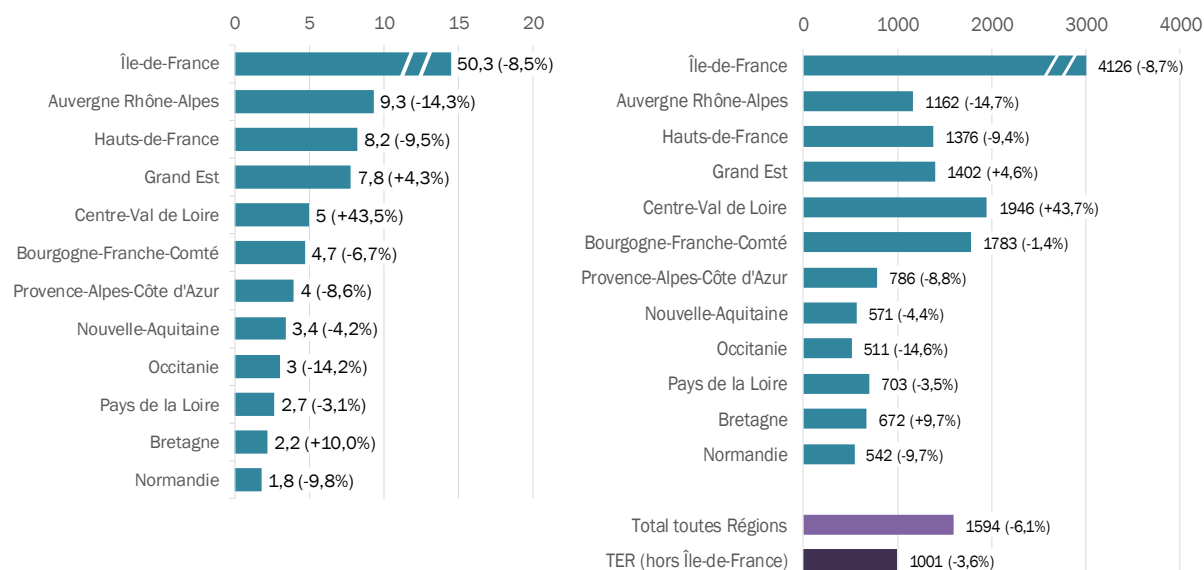
Note de lecture : en 2018, le nombre de trains.km dans la Région Centre-Val de Loire est de 12 millions, en augmentation de 19,3 % par rapport à 2017.

En sièges.km, six Régions hors Île-de-France (Figure 18) affichent une diminution de l'offre supérieure à la moyenne de l'ensemble des services conventionnés (-6,1 %) : Auvergne Rhône-Alpes (-14,3 %), Occitanie (-14,2 %), Normandie (-9,8 %), Hauts-de-France (-9,5 %), Provence-Alpes-Côte d'Azur (-8,6 %) et Bourgogne-Franche-Comté (-6,7 %).

Tout comme pour les trains.km, l'offre de sièges.km s'est accrue en Régions Bretagne (+10 %), Centre-Val de Loire (+43,5 %) et Grand Est (+4,3 %). Ces fortes hausses de l'offre reposent sur une augmentation significative de l'emport moyen dans ces trois Régions (+6,7 %, +20,3 % et +2,9 % respectivement), liée pour les deux dernières Régions à l'emport élevé des lignes Intercités reprises.

Sur l'ensemble des Régions, l'indicateur d'offre de sièges.km rapportée à la population régionale diminue de 6,1 % entre 2017 et 2018, en relation avec les diminutions de l'offre de trains.km en 2018 (-6,6 %) par rapport à 2017.

Figure 18 – Sièges.km en milliards (à gauche) et sièges.km par habitant (à droite) offerts par Région en 2018 (évolution en % entre 2017 et 2018)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

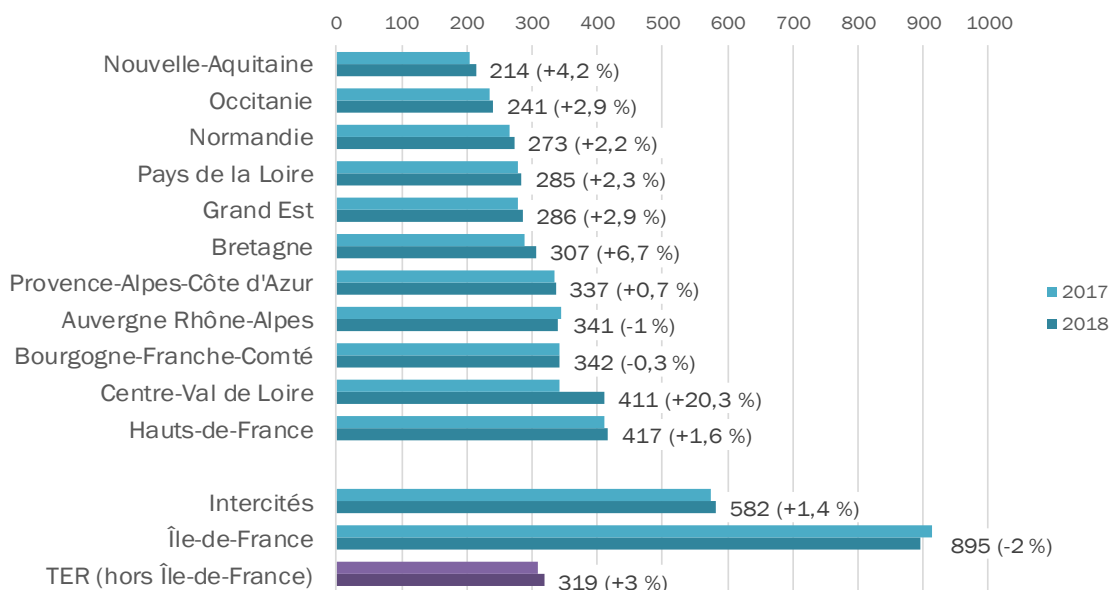
Note de lecture : en Auvergne Rhône-Alpes, 9,3 milliards de sièges.km ont été offerts en 2018, diminuant de 14,3 % par rapport à 2017. Le nombre de sièges.km offert par habitant dans cette même Région s'élève à 1 162, en baisse de 14,7 % par rapport à 2017.

La baisse de l'offre ferroviaire entre 2017 et 2018 est principalement due à la chute du nombre de circulations en 2018 (Figure 20), qui a impacté l'ensemble des Régions à l'exception des Régions Centre-Val de Loire, Grand Est et Bretagne.

Sept Régions ont également connu une baisse de la distance moyenne parcourue par train (Bourgogne-Franche-Comté, Hauts-de-France, Normandie, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, Pays de la Loire et Île-de-France). La plupart des Régions connaissent une augmentation de la capacité d'emport moyenne des trains conventionnés (Figure 19).

Les services de transport Intercités et Transilien présentent logiquement les capacités d'emport moyennes les plus importantes, en hausse de +1,4 % pour Intercités et en baisse de -2 % pour Transilien par rapport à l'année 2017, alors que la capacité d'emport moyenne pour l'ensemble des Régions est de 319 passagers, en augmentation de +3 %.

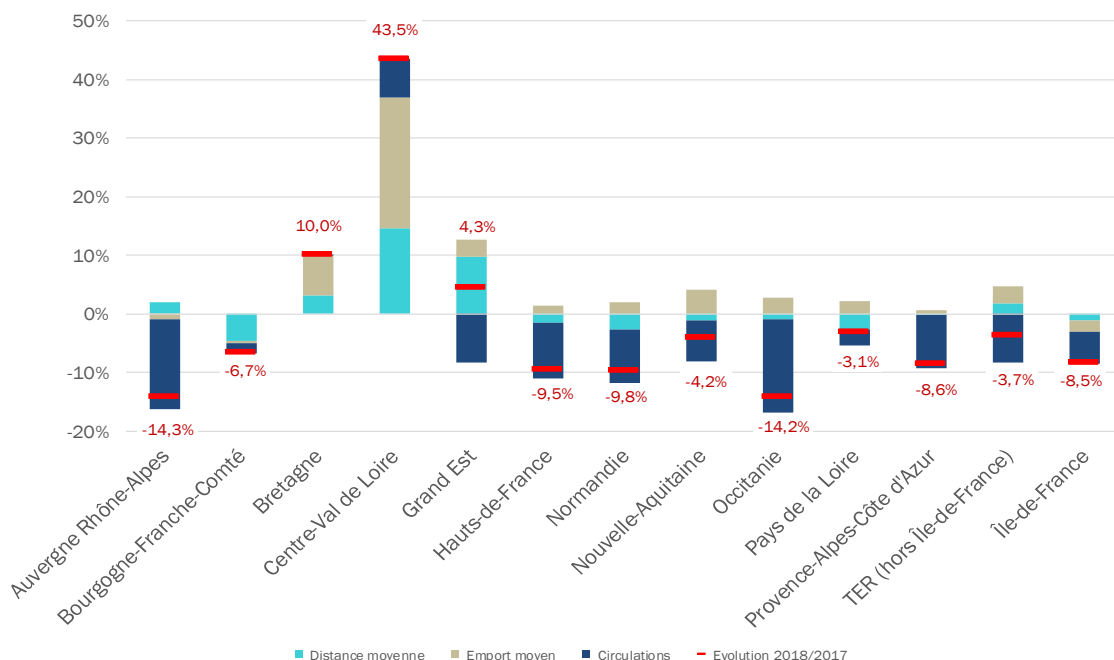
Figure 19 – Capacité d'emport moyenne par Région (évolution en % entre 2017 et 2018)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : en 2018, la capacité d'emport moyenne pour la région Hauts-de-France est de 417, en augmentation de 1,6 % par rapport à 2017.

Figure 20 – Contributions à l'évolution de l'offre totale des sièges.km par Région entre 2017 et 2018
 $\text{Sièges.km offerts} = \text{nombre de circulations} \times \text{capacité moyenne d'emport par train} \times \text{distance moyenne parcourue par train}$



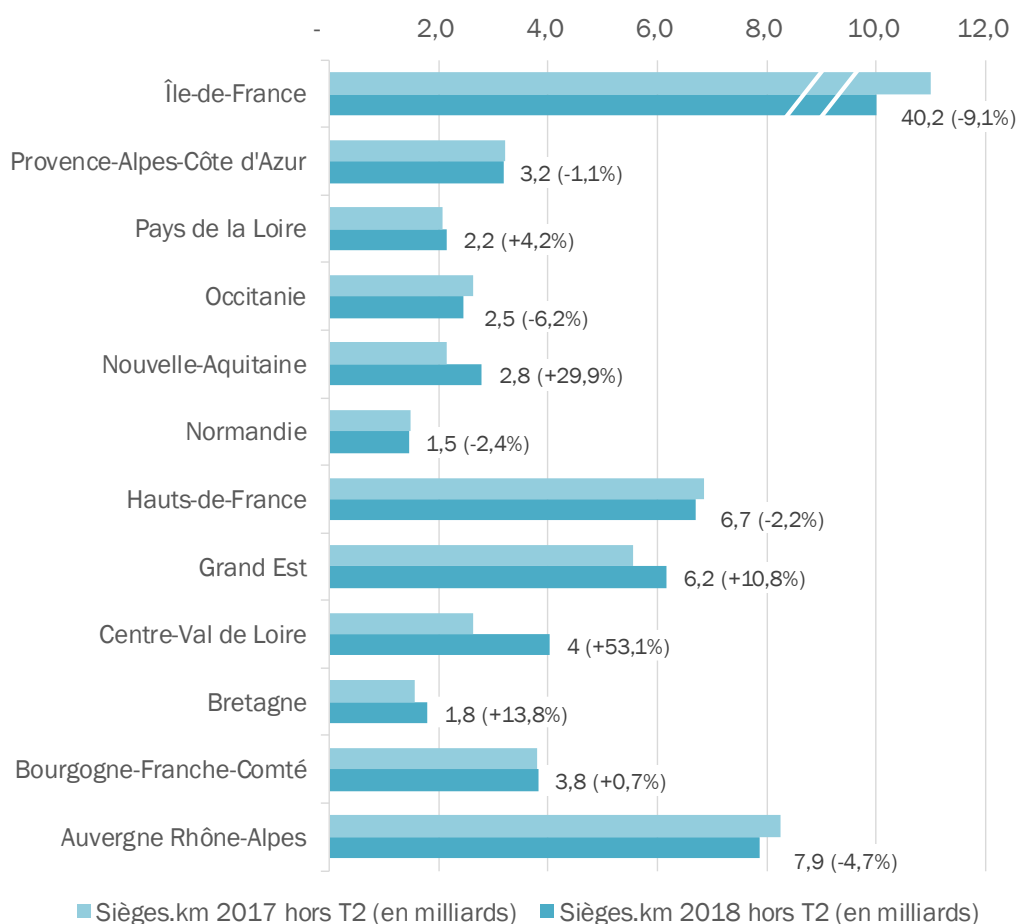
Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : en 2018, l'offre totale de sièges.km de la Région Grand Est a progressé de 4,3 % par rapport à 2017. Cette hausse résulte d'une évolution positive de la capacité d'emport (+2,9 %) et de la distance moyenne parcourue (+10 %) compensant la diminution du nombre de circulations (-7,8 %).

La **Figure 21** montre les évolutions entre 2017 et 2018 de l'offre en sièges.km en dehors du deuxième trimestre des deux années, permettant d'isoler l'effet des mouvements sociaux de l'année 2018.

En dehors de l'effet des grèves du deuxième trimestre, on note ainsi une diminution de l'offre pour cinq Régions (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Hauts-de-France, Normandie, Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie) dont une baisse particulièrement marquée de 6,2% pour la Région Occitanie. Si la reprise des lignes Intercités contribue à la croissance des Régions Grand Est, Nouvelle-Aquitaine et Centre-Val de Loire, on peut également noter une hausse de l'offre de sièges.km en dehors du deuxième trimestre pour les Régions Bretagne et Pays de la Loire.

Figure 21 – Evolution des sièges.km (en milliards) entre 2017 et 2018 hors deuxième trimestre



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : Le graphique montre les niveaux et évolutions du nombre de sièges.km entre 2018 et 2017 hors deuxième trimestre. Par exemple, en Centre-Val de Loire, le nombre de sièges.km en 2018, hors deuxième trimestre, est de 4 milliards, en hausse de 53,1 % par rapport au nombre de sièges.km en 2017, hors deuxième trimestre.

4.4. Fiabilité et ponctualité des services ferroviaires TER et Transilien

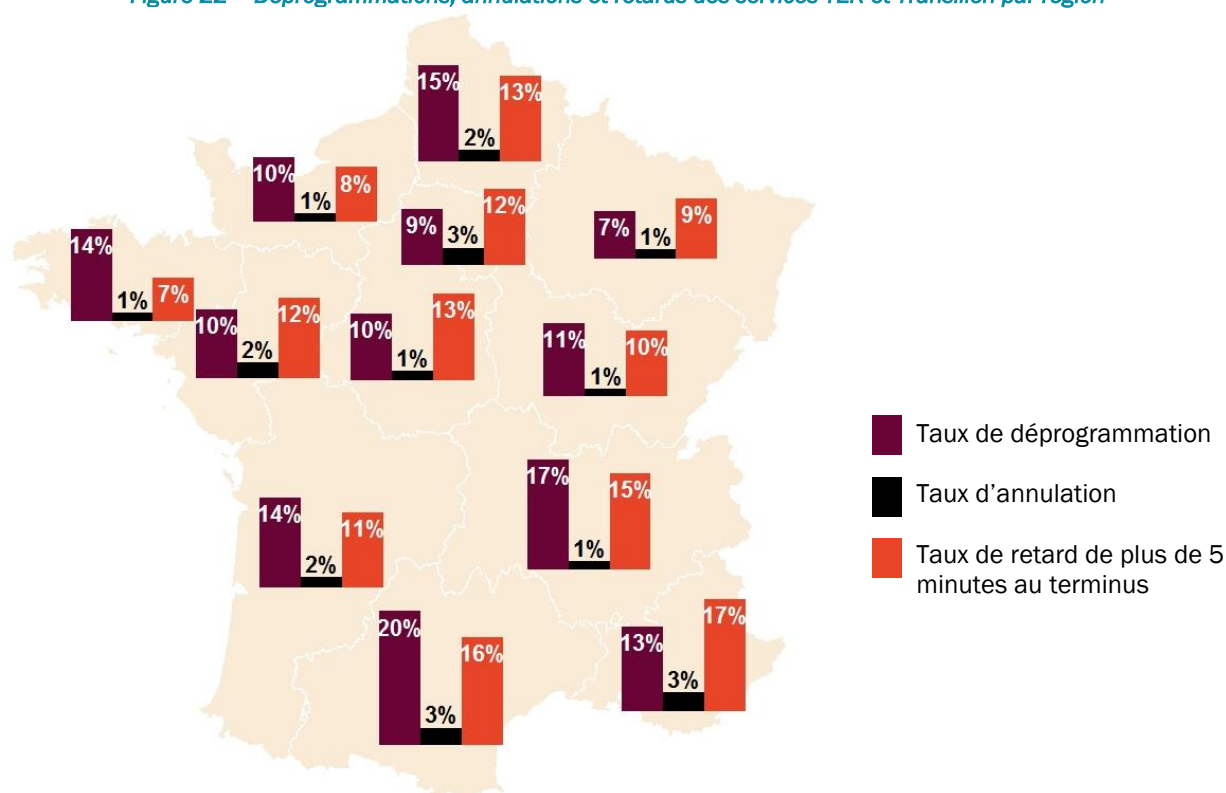
La carte ci-dessous présente les taux de ponctualité et de régularité des TER et Transilien par Région en 2018. Les déprogrammations correspondent aux trains dont la circulation est supprimée avant 17h la veille du départ, tandis que les annulations correspondent à des circulations supprimées après 17h la veille du départ.

Du fait de l'impact des mouvements sociaux sur le deuxième trimestre 2018, l'ensemble des Régions a ainsi subi un très fort taux de « déprogrammations » de leurs circulations de trains régionaux conventionnés, variant de 7 % pour la Région Grand Est à 17 % de l'ensemble des circulations prévues en Auvergne-Rhône-Alpes et 20 % en Occitanie.

Les annulations de « dernière minute », liées, pour 41 % d'entre elles à des causes « matériel⁴² », montrent un niveau relativement bas (entre 1 et 3 % des circulations programmées) et stable par rapport à 2017 pour l'ensemble des Régions.

Le taux de retard au seuil de 5 minutes 0 seconde au terminus des TER/Transilien montre en revanche des disparités similaires à celles déjà notées en 2017 entre régions. Celui-ci est en moyenne relativement faible en Région Bretagne (7 %) et Normandie (8 %), mais 15% ou plus des circulations TER des Régions Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur ont subi un retard supérieur à 5 minutes en 2018.

Figure 22 – Déprogrammations, annulations et retards des services TER et Transilien par région



Source : Autorité de régulation des transports, d'après SNCF Réseau (HOUAT et Infocentre Circulations) et SNCF Mobilité (REALPROD) ; Périmètre : services TER et Transilien, hors tram-trains

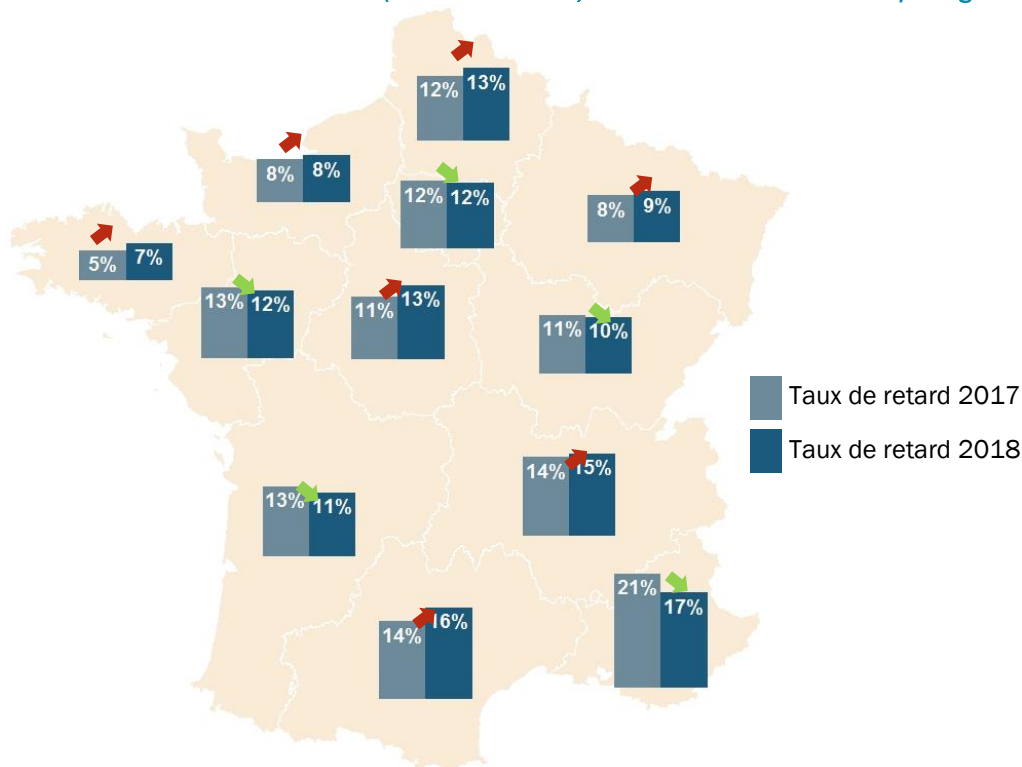
Note de lecture : en Région Bretagne, le taux de déprogrammation est de 14 %, le taux d'annulation de dernière minute est de 1 %, et le taux de trains en retard de plus de 5min00 au terminus est de 7 %.

Le taux de retard des services TER et Transilien au seuil de 5 minutes et 0 seconde s'est accentué dans sept Régions entre 2017 et 2018. Il gagne deux points en Occitanie, Centre-Val de Loire et

⁴² Voir Volume 1 - Les causes « Matériel » recouvrent plusieurs types de causes d'annulations liées à un défaut/anomalie sur le matériel roulant : défaut/anomalie de signalisation, incident lié aux freins, aux portes, à l'attelage ou à la structure organe, déclenchement/dérangement de boîte chaude ou VACMA, soin du matériel roulant – Voir nomenclature des causes d'annulations détaillée en annexe du Volume 1

Bretagne, et un point en Hauts-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes et Grand Est. *A contrario*, le taux de retard perd quatre points en Provence-Alpes-Côte-d'Azur, deux points en Nouvelle-Aquitaine et un point en Pays de la Loire et Bourgogne-Franche-Comté. L'Île-de-France voit la qualité de service des RER et Transilien s'améliorer légèrement, de 0,4 points en moyenne.

Figure 23 – Evolution du taux de retard au terminus (seuil de 5 minutes) des services TER et Transilien par région⁴³



Source : Autorité de régulation des transports, d'après SNCF Réseau (Infocentre Circulations)

Périmètre : services TER et Transilien, hors tram-trains

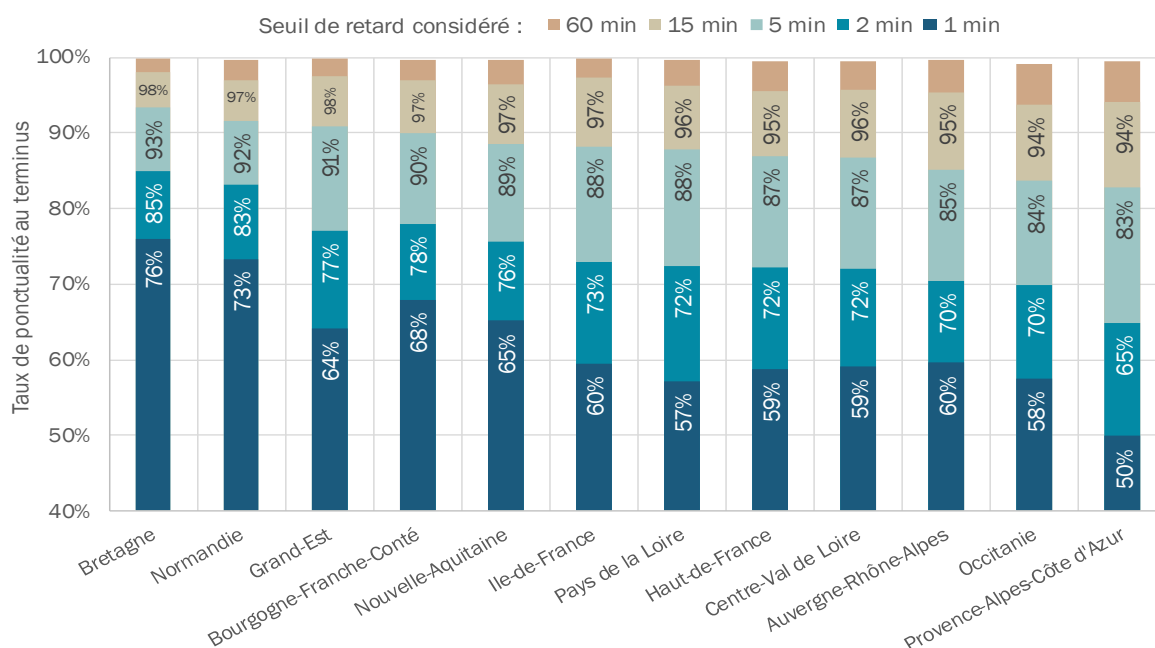
Note de lecture : en Région Bretagne, le taux de trains en retard de plus de 5min00 au terminus est de 5 % en 2017 et de 7 % en 2018.

Suivant le seuil de retard considéré, le classement des Régions en fonction de leur ponctualité diffère. Au seuil de retard d'une minute, la ponctualité au terminus des services TER et Transilien varie entre 50 % et 76 %. Tandis que la Provence-Alpes-Côte-d'Azur et les Pays de la Loire observent les taux de ponctualité les plus faibles (50 % et 57 % respectivement), la Bretagne et la Normandie ont les taux les plus élevés (73 % et 76 %). Ainsi, seul un train sur deux est à l'heure (moins d'une minute de retard) en Provence-Alpes-Côte-d'Azur alors trois trains sur quatre le sont en Bretagne.

S'agissant des services de transport en Île-de-France, les taux de ponctualité des RER A, B, C et D sont compris entre 42 % et 55 % au seuil de retard d'une minute. Au même seuil, les lignes de Transilien ont un taux de ponctualité compris entre 53 % et 74 %.

⁴³ Les taux de retard présentés dans ce volume diffèrent des chiffres du Bilan Ferroviaire 2017. Un changement de source de données (actuellement Infocentre Circulation et anciennement Pacific) et de méthodologie ont été effectués. Les taux de retard présentés dans le présent rapport se fondent sur les horaires théorique et observés des circulations à leur terminus. Selon les régions, ces données sont disponibles sur des échantillons compris entre 90% et 99% du panel total des circulations TER et Transilien effectuées.

Figure 24 – Ponctualité des services TER et Transilien par Région suivant le seuil de retard considéré

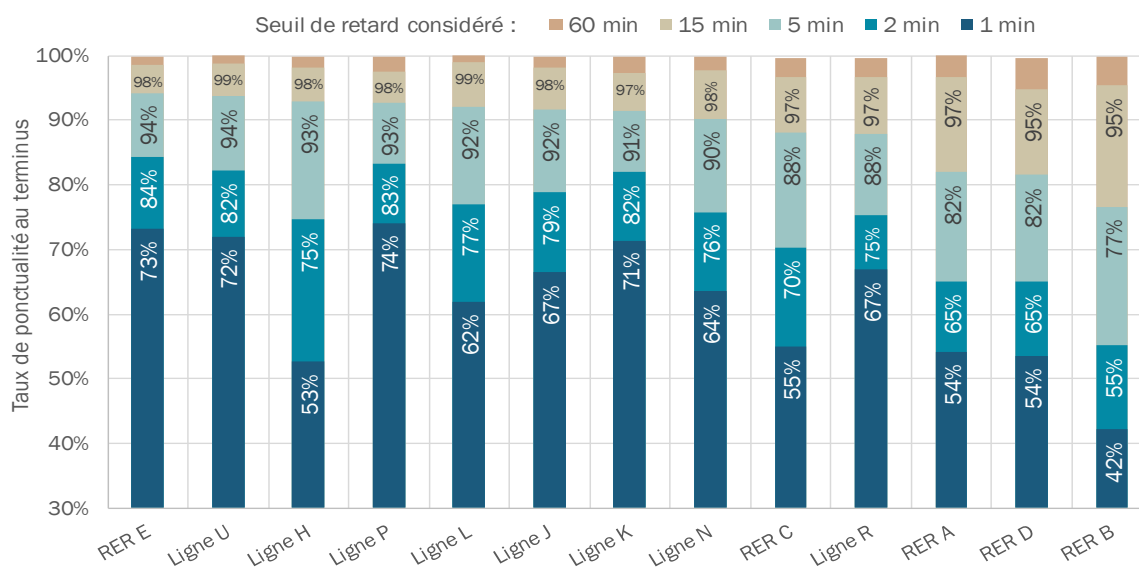


Source : Autorité de régulation des transports, d'après SNCF Réseau (Infocentre Circulations)

Périmètre : services TER et Transilien, hors tram-trains

Note de lecture : en Région Bretagne, 76 % des TER sont en retard de moins de 1min00 au terminus et 85 % le sont de moins de 2 minutes.

Figure 25 – Ponctualité des services Transilien par ligne suivant le seuil de retard considéré



Source : Autorité de régulation des transports, d'après SNCF Réseau (Infocentre Circulations)

Périmètre : services Transilien sur le Réseau Ferré National (hors réseau RATP), hors tram-trains

4.5. Analyse et explications des retards

En 2018, 92 % des TER « à l'heure »⁴⁴ au départ sont à l'heure à l'arrivée. Le taux de retard au terminus des TER qui sont partis à l'heure est de seulement 8 %, contre 12 % pour la totalité des TER. 64 % des TER en retard au départ arrivent en retard au terminus. C'est presque deux tiers des circulations qui ne rattrapent pas leur retard durant leur parcours. Le retard au départ explique donc une part significative des retards à l'arrivée.

La carte ci-dessous classe les principales gares de départ des TER selon leur taux de retard. En Auvergne-Rhône-Alpes, les TER enregistrent des taux de retard au départ supérieurs de 8 % et 17 % aux gares de Lyon Part Dieu et Lyon Perrache, qui représentent à elles seules plus de 20 % des départs TER de la région. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, la gare de Marseille Saint-Charles, concentrant 25 % des départs TER de la région, voit 12 % de ses TER partir avec plus de 5 minutes de retard. Toujours en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les TER en provenance d'Italie ont un taux de retard à Menton (première gare desservie en France) de 30 %, contribuant largement à l'augmentation du taux de retard global de la région. En Nouvelle Aquitaine, le taux de retard au départ de Bordeaux (gare concentrant 21 % des départs de la Région) s'élève à 10 %.

Figure 26 – Taux de trains TER en retard au départ selon les gares



Source : Autorité de régulation des transports, d'après SNCF Réseau (Base Infocentre Circulations)

Périmètre : Gares de départ de plus de 4 TER par jour. Certaines gares ne sont pas affichées par manque de données sur les horaires réels.

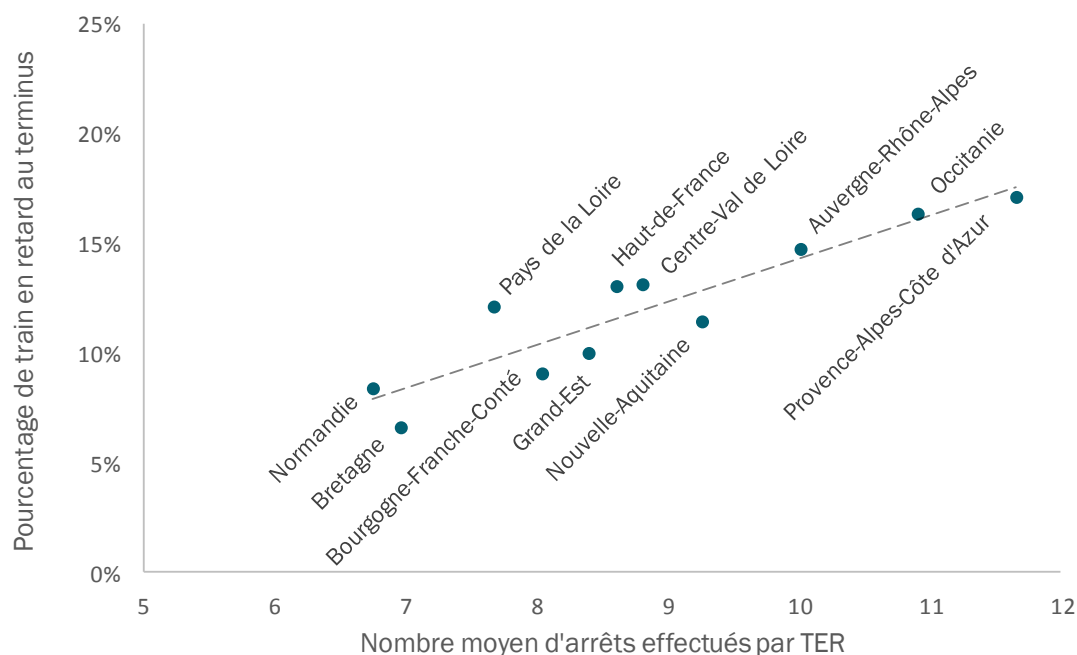
Note de lecture : En 2018, entre 5 % et 10 % des trains au départ de la gare de Rennes partent en retard de plus du 5 minutes.

Le taux de retard au départ n'est qu'une partie de l'explication du retard au terminus. En effet, 64 % des TER en retard au terminus sont partis à l'heure au départ. Partir à l'heure apparaît donc comme une condition nécessaire mais non suffisante.

⁴⁴ Dans l'ensemble de la partie le terme « à l'heure » qualifie l'ensemble des circulations ayant un écart horaire théorique/réel inférieur à 5 minutes et 0 seconde.

Le graphique présenté ci-dessous met en relation le taux de retard des trains au terminus et le nombre moyen d'arrêts par circulation. La proportion de trains en retard apparait donc bien expliquée par le nombre moyen d'arrêts effectués par circulation TER. Bien que fortement corrélé à la distance parcourue par les TER en région, cet indicateur fournit une explication complémentaire⁴⁵ qui permet de relativiser les disparités entre les taux de retard régionaux.

Figure 27 - Taux de retard au terminus (seuil de 5 minutes) et nombre moyen d'arrêts effectués par TER



Source : Autorité de régulation des transports, d'après SNCF Réseau (Infocentre Circulations)

Périmètre : TER hors tram-trains

Note de lecture : En 2018, en Région Bretagne, le taux de retard au terminus (seuil de 5 minutes) est de 7 %, tandis que les TER desservent en moyenne 6 gares.

⁴⁵ Un modèle de régression expliquant la probabilité d'un train TER d'arriver en retard au terminus (au seuil de 5 minutes) en fonction de la distance parcourue et du nombre d'arrêts effectués a été appliqué sur un panel de 1,3 millions de circulations TER effectuant plus de 6 arrêts en 2018 (source Base Infocentre Circulations de SNCF Réseau). Il montre un effet positif et significatif du nombre d'arrêts sur la probabilité des TER avec plus de 5 minutes de retard au terminus.

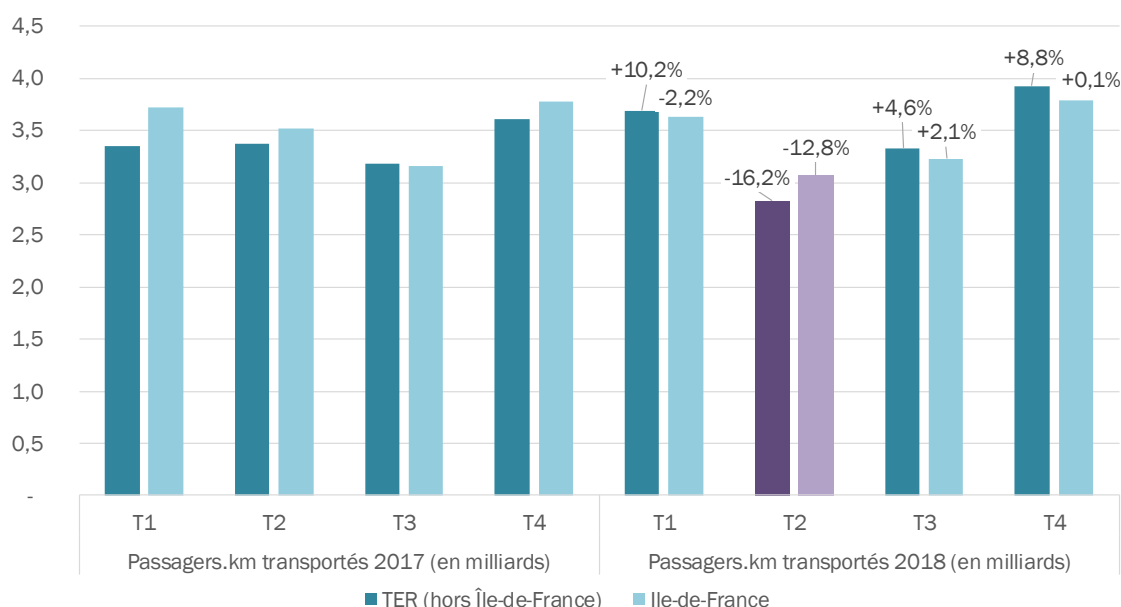
4.6. Fréquentation des services de transport conventionnés régionaux

Une fréquentation TER en maintien annuel (+0,5 %) et en forte augmentation sur les trois trimestres non impactés par les mouvements sociaux (+6,5 %), du fait des reprises de lignes Intercités

On peut noter une hausse significative de la fréquentation des services de transport conventionnés régionaux TER sur le premier, le troisième et le quatrième trimestre 2018 (respectivement de +10 %, +5 % et +9 %). Cela correspond à une augmentation moyenne de la fréquentation TER hors effet grèves de +6,5 %. La faible croissance annuelle de 0,5 % de la fréquentation TER entre 2017 et 2018, est donc essentiellement imputable à la baisse de 16% observée au deuxième trimestre par rapport au deuxième trimestre 2017 (Figure 28).

Concernant l'activité Transilien, le niveau moyen de la fréquentation en dehors du deuxième trimestre est stable par rapport à 2017 (-0,1 %), et en baisse de 3,2 % si l'on prend en compte toute l'année. Cela masque cependant une évolution saisonnière assez différenciée entre le premier trimestre 2018 (-2,2 %) et la hausse observée de fréquentation au troisième trimestre (+2,1 %).

Figure 28 – Evolutions trimestrielles de la fréquentation régionale conventionnée TER et Transilien (en passagers.km)



Source : Autorité de régulation des transports, d'après SNCF Mobilités

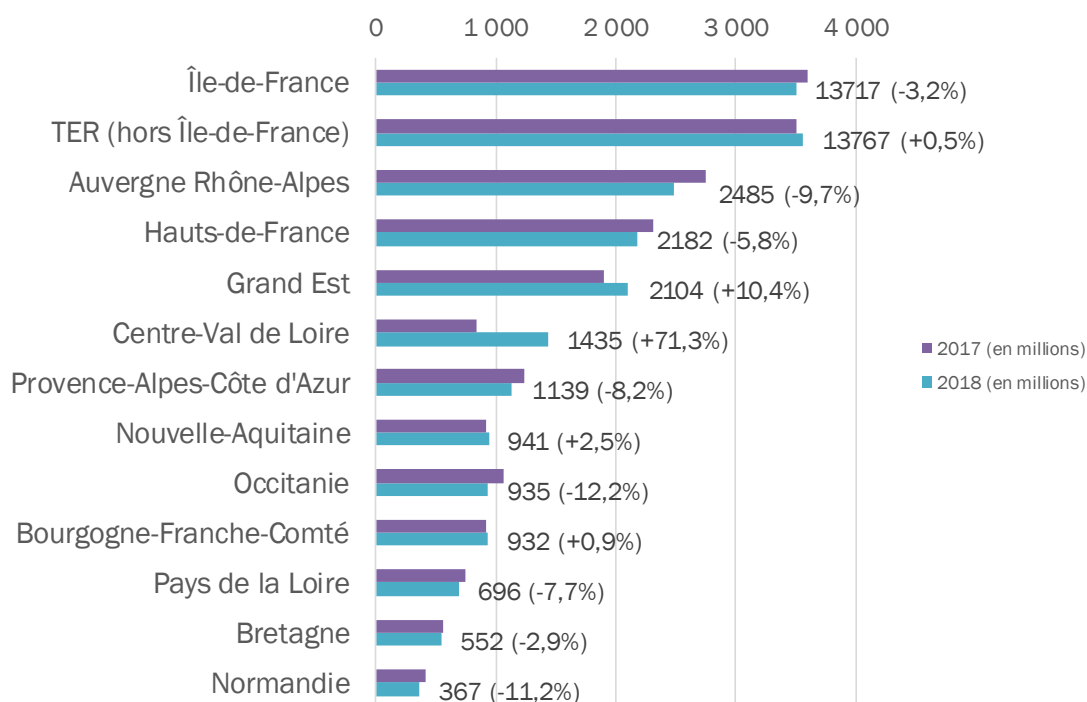
Note de lecture : Au premier trimestre 2018, le nombre de passagers.km offerts dans l'ensemble des Régions (hors Île-de-France) est de 3 milliards 690 millions passagers.km, en hausse de 10 % par rapport au premier trimestre 2017. Au deuxième trimestre 2018, la demande est de 2,825 milliards de passagers.km, en baisse de 16 % par rapport au deuxième trimestre 2017 du fait des mouvements sociaux survenus au deuxième trimestre 2018. Le nombre de passagers.km en Ile-de-France est de 3,228 milliards au troisième trimestre 2018, en augmentation de 2,1 % par rapport à 2017.

L'annexe 4.6 présente l'évolution trimestrielle de la demande en passagers.km par Région entre 2017 et 2018.

Des disparités régionales qui continuent de se creuser

De même que pour l'évolution de l'offre régionale conventionnée, les reprises de lignes Intercités ont conduit à une augmentation de la fréquentation TER pour les Régions Grand Est (+10,4 %) et Centre-Val de Loire (+71,3 %) selon la Figure 29. Pour la plupart des autres Régions, en revanche, de fortes baisses de fréquentation sont constatées entre 2017 et 2018, notamment en Régions Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Normandie (-9,7 %, -12,2 % et -11,2 % respectivement entre 2017 et 2018).

Figure 29 – Passagers.km (en millions) transportés en TER par Région et en Transilien en 2018 (évolution 2017/2018)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : En 2018, les TER conventionnés par la Région Normandie ont transporté 367 millions de passagers.km, en diminution de 11,2 % par rapport à 2017.

La croissance de la fréquentation en passagers.km est tirée par la clientèle non-abonnée dans les Régions Bourgogne-Franche-Comté (+4,4 %), de même que dans les Régions Grand Est et Centre-Val de Loire (respectivement +22,3 %, et +114,6 % du fait de la reprise de lignes Intercités, celles-ci ayant une fréquentation à plus de 90 % non-abonnée). La part des passagers.km non-abonnés passe ainsi à 46 % dans la Région Grand Est, en hausse de 4 points de pourcentage par rapport à 2017 (Figure 30). En Bourgogne-Franche-Comté, les voyageurs non-abonnés représentent désormais 71 % des passagers.km (en hausse de 2 points de pourcentage). Concernant la Région Centre-Val de Loire, la part des voyageurs non-abonnés est de 63 % en 2018 (en hausse de 13 points de pourcentage par rapport à 2017).

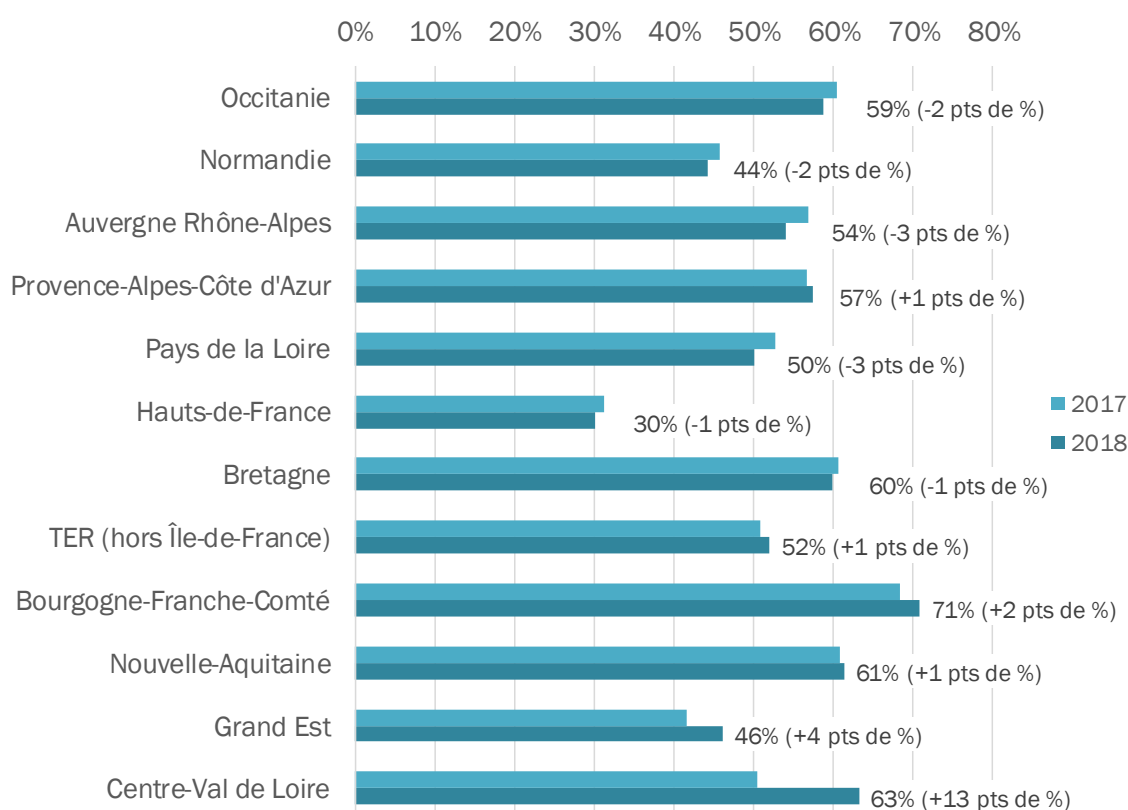
On peut souligner que cette augmentation de la fréquentation non-abonnée TER, du fait des reprises de lignes Intercités, conduit à une évolution de la clientèle des services TER pour certaines Régions, en augmentant la part de voyage loisir/tourisme par rapport aux déplacements pendulaires. Ce potentiel de voyage loisir/tourisme sur lignes classiques fait d'ailleurs l'objet d'une intention de services de la part de Flixbus⁴⁶, et, est aussi l'objet de promotion de la part de certaines régions avec la mise en place de tarifications spéciales week-end, vacances et jours fériés.

⁴⁶ <https://www.autorite-transport.fr/le-ferroviaire/services-ferroviaires-librement-organises/>

En dehors de ces Régions, une nette diminution de la part des passagers non-abonnés est observée en 2018. Le recul de la fréquentation en Occitanie, Normandie, Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Pays de la Loire, Hauts-de-France et Bretagne s'explique ainsi par une contraction du volume de passagers.km non-abonnés (-14,6 % en Occitanie, -14,2 % en Normandie, -14,2 % en Auvergne-Rhône-Alpes, -6,9 % en Provence-Alpes-Côte d'Azur, -12,3 % en Pays de la Loire, -9 % pour les Hauts-de-France et -4 % en Bretagne).

Au global de l'activité TER, le volume de fréquentation des abonnés TER a légèrement diminué de 1,7 % tandis que la fréquentation des non-abonnés a augmenté de 2,7 %. Ceci conduisant à une augmentation de la part des non-abonnés TER en 2018, s'élevant à 52 % contre 50,9 % en 2017.

Figure 30 – Part des passagers.km TER non-abonnés et évolution 2017 et 2018 (en points de pourcentage)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : En 2018, la proportion de passagers.km non-abonnés est de 63 % en Centre-Val de Loire, en augmentation de 13 points de pourcentage par rapport à 2017.

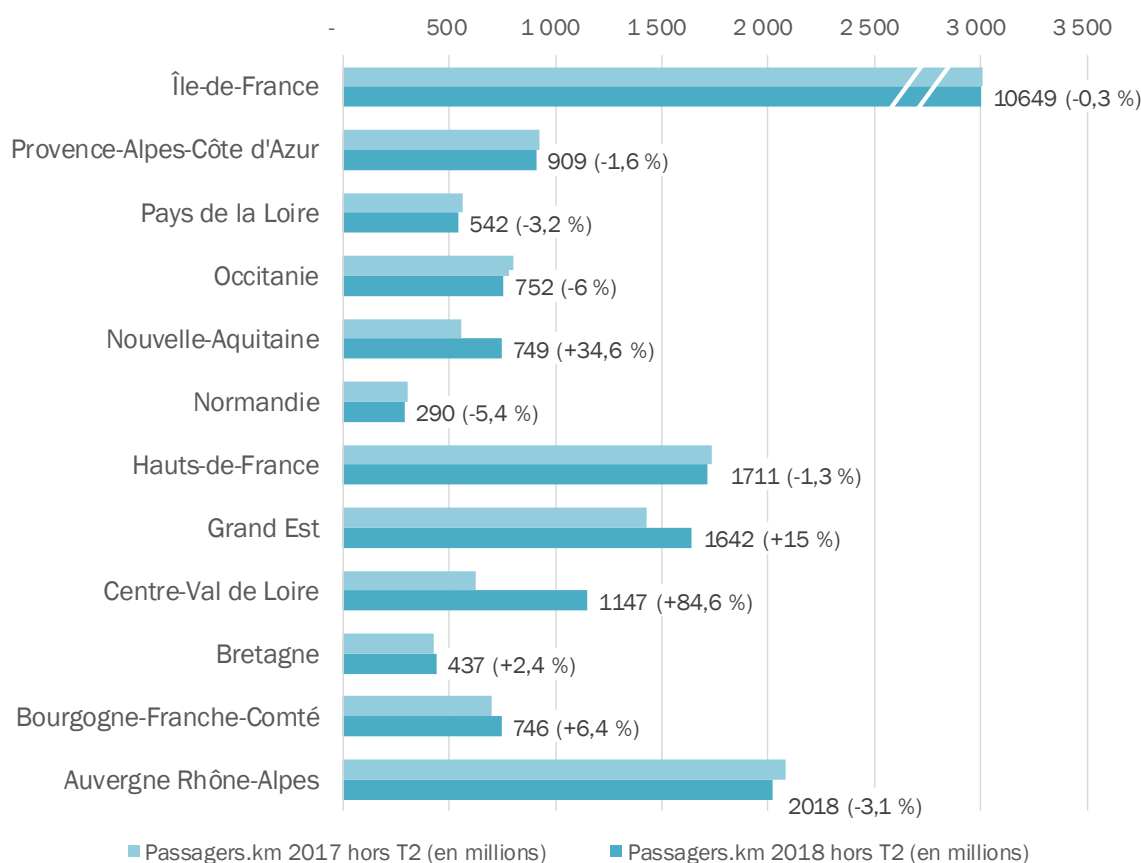
L'annexe 4.5 donne une description de la contribution des passagers.km abonnés et non-abonnés transportés à l'évolution des passagers.km pour chaque Région entre les années 2017 et 2018 (voir figure 13).

La Figure 31 montre les évolutions 2017/2018 de la fréquentation en passagers.km en dehors du deuxième trimestre des deux années afin d'exclure l'effet des mouvements sociaux ayant impacté l'année 2018.

Une diminution de la demande est observée pour sept Régions dont trois pour lesquelles le taux d'évolution diminue de plus de 5 % : Normandie (-5,4 %), Occitanie (-6,0 %), Nouvelle-Aquitaine (-34,6 %). A l'inverse on peut noter en dehors du deuxième trimestre une augmentation de la demande pour quatre

Régions : Grand Est (+15 %) et Centre-Val de Loire (+84,6 %), qui incluent l'effet « reprise Intercités », Bourgogne-Franche-Comté (+6,4 %) et Bretagne (+2,4 %).

Figure 31 – Evolution des passagers.km (en millions) entre 2017 et 2018 en dehors du deuxième trimestre



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : Afin de montrer l'évolution du nombre de passagers.km entre 2018 et 2017 sans prendre en compte l'impact des mouvements sociaux, le trimestre 2 n'est pas comptabilisé dans le calcul du taux d'évolution. Par exemple, dans la Région Grand Est, le nombre de passagers.km en 2018, hors deuxième trimestre, est de 1,642 milliard, en hausse de 15 % par rapport au nombre de passagers.km en 2017, hors deuxième trimestre.

L'annexe 4.5 présente une comparaison de l'évolution du nombre de passagers.km avec et sans prise en compte de l'effet des mouvements sociaux de l'année 2018.

4.7. Un taux d'occupation des TER de 26 %, en légère augmentation, la progression de la demande étant peu supérieure à l'offre

Le maintien de la fréquentation TER entre 2017 et 2018 (+0,5 % en passagers.km) malgré une diminution globale de l'offre de transport (-3,7 % en sièges.km) conduit à un taux d'occupation en progression de 1,1 point de pourcentage sur l'année (voir Figure 32).

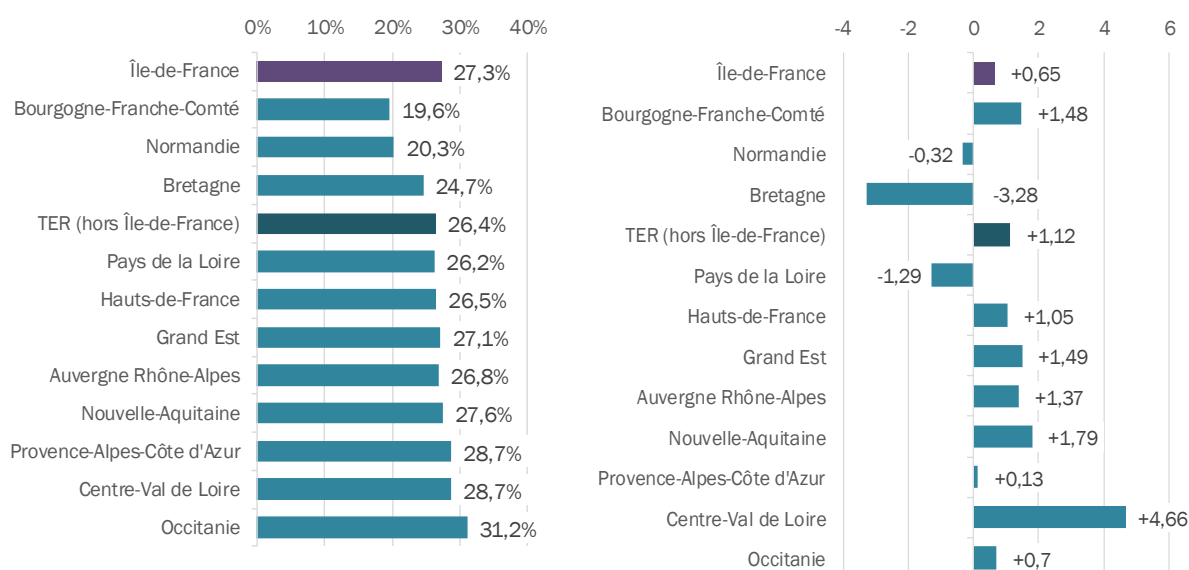
Neuf Régions sur douze ont vu ainsi leur taux d'occupation augmenter. Ces hausses sont plus marquées en Centre-Val de Loire (+4,7 points), Nouvelle-Aquitaine (+1,8 points), Auvergne-Rhône-Alpes (+1,4 points), Grand Est (+1,5 points) et Bourgogne-Franche-Comté (+1,5 points).

Concernant les Régions Nouvelle-Aquitaine et Bourgogne-Franche-Comté, la hausse du taux d'occupation résulte à la fois d'une diminution de l'offre de sièges.km respectivement de 4,2 % et 6,7 % entre 2018 et

2017, et, de l'augmentation respective des passagers.km de 2,5 % et 0,9 % entre 2018 et 2017 ; de même pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes, pour laquelle l'augmentation du taux d'occupation résulte d'une baisse plus modérée du nombre de passagers.km (-9,7 %) que de l'offre en sièges.km (-14,3 %).

A l'inverse, les taux d'occupation des services conventionnés des Régions Bretagne et Pays de la Loire sont en recul respectifs de 3,3 points et 1,3 points. Concernant la Bretagne, ce recul s'explique par une diminution de 2,9 % des passagers.km pour l'année 2018 en dépit d'une augmentation de 10 % du nombre de sièges.km offerts. Concernant la Région Pays de la Loire enfin, le recul se justifie par une diminution plus forte de la fréquentation (-7,7 %) que de l'offre (-3,1 %).

Figure 32 – Taux d'occupation par convention régionale en 2017 et évolution 2017/2018 (en points de pourcentage)



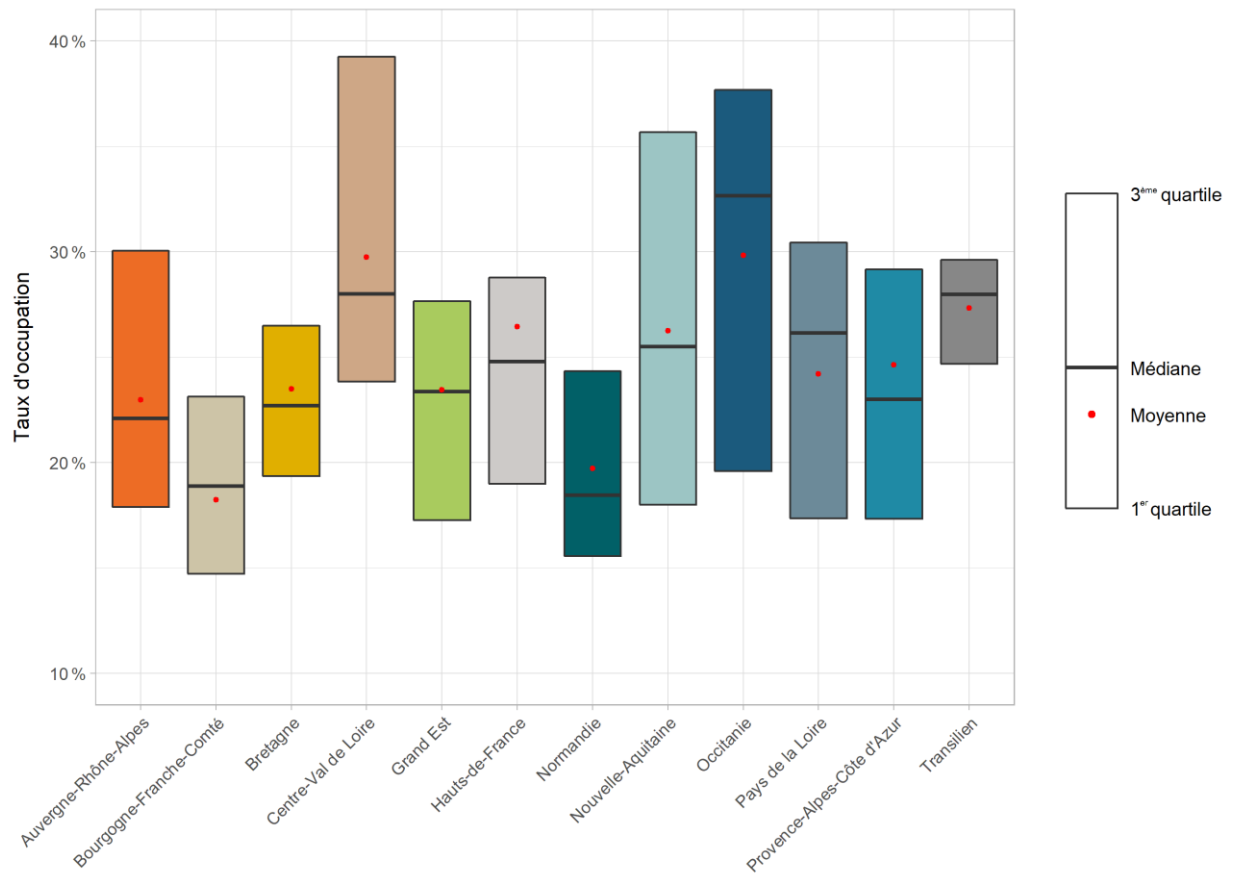
Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : en 2018, le taux d'occupation moyen des trains TER circulant en Occitanie est de 31,2 %, en hausse de 0,70 point de pourcentage par rapport à 2017.

Si le taux d'occupation TER 2018 montre des écarts significatifs entre Régions, entre un taux moyen de 19,6 % pour Bourgogne-Franche-Comté contre 31,2 % pour la Région Occitanie, ce taux varie fortement au sein même des lignes régionales opérées par convention TER. La Figure 33 présente ainsi la distribution des taux d'occupation des différentes lignes TER opérées sur le périmètre de chaque convention.

On peut ainsi noter que la Région Occitanie a également le taux d'occupation qui varie le plus, il est inférieur à 20 % pour un quart des lignes de la Région mais aussi supérieur à 37 % pour un autre quart des lignes au sein de la convention. La Région Bourgogne-Franche-Comté qui présente le taux d'occupation moyen le plus faible présente aussi une moindre variabilité au sein des lignes opérées dans la Région, le taux variant de moins de 5 points autour de la moyenne pour la moitié des lignes.

Figure 33 – Variabilité du taux d'occupation des lignes TER et Transilien par Région en 2018



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : Le graphique (« boîte à moustache ») permet de comparer l'étendue et la variabilité du taux d'occupation des trains TER toutes lignes confondues au sein de chaque Région en France. Les parties inférieures et supérieures de chaque boîte correspondent au premier et au troisième quartiles des taux d'occupation des lignes régionales conventionnées. Le trait horizontal contenu dans chaque boîte correspond à la médiane, et le point rouge à la moyenne des taux d'occupation pour chaque convention TER (nb : cette moyenne correspond à la moyenne non pondérée des taux d'occupation de chaque ligne de la Région et peut donc différer du taux d'occupation précisé plus haut dans ce bilan). Pour la Région Bretagne, en 2018, le taux d'occupation de l'ensemble des lignes conventionnées varie de 17 % à 32 %. La moyenne des taux d'occupation des lignes de la Région Bretagne vaut 24 % et la médiane 23 %.

4.8. Résultats financiers des services régionaux conventionnés

Avertissement (rappel)

Comme rappelé en introduction, les informations relatives aux résultats financiers par Région, et en particulier le détail des comptes d'exploitation par destination, sont présentées à titre indicatif, car ils n'ont pas fait l'objet d'un audit préalable.

S'agissant en outre des postes de charges d'exploitation, le périmètre de ces postes de charges reste relativement imprécis et non totalement spécifié, ce qui demande des précautions dans leur interprétation. Pour une analyse complémentaire des résultats financiers de l'Activité TER l'Autorité invite également le lecteur à consulter le bilan sur l'activité TER de la Cour des Comptes paru en octobre 2019⁴⁷.

En 2018, les concours publics représentaient 75 % des revenus des services TER et 66 % des services Transilien

Les revenus perçus en 2018 par SNCF Mobilités pour la réalisation des services ferroviaires régionaux conventionnés ont représenté 6,8 milliards d'euros HT, dont 2,7 milliards (39,6 %) pour les services Transilien en Île-de-France. La part des concours publics dans les revenus perçus par SNCF Mobilités est plus importante pour les services TER en Régions (75 %) que pour les services Transilien (66 %).

Tableau 7 – Revenus totaux du transport ferroviaire régional, dont part des concours publics en 2018 (et évolution par rapport à 2015)

	Revenus de l'EF en 2018 en millions d'euros HT (évol. 2018/2015)	Part des concours publics dans les revenus en 2018 (évol. 2018/2015)	Fréquentation quotidienne en millions de passagers.km/jour (évol. 2018/2015)	Concours public en centimes d'euros par passager.km (évol. 2018/2015)
Auvergne-Rhône-Alpes	713 (-4,9 %)	72,4 % (+1,4 pt de %)	6,8 (-9,2 %)	20,8 (+6,9 %)
Bourgogne-Franche-Comté	292 (-4 %)	76,6 % (+1,8 pt de %)	2,6 (-1 %)	24 (-0,7 %)
Bretagne	140 (+1,7 %)	71,6 % (-0,4 pt de %)	1,5 (+3,7 %)	18,2 (-2,4 %)
Centre-Val de Loire	320 (+44,8 %)	62,8 % (-5 pts de %)	3,9 (+68,8 %)	14 (-20,6 %)
Grand Est	617 (+10,4 %)	74,5 % (+0,6 pt de %)	5,8 (+12,5 %)	21,8 (-1 %)
Hauts-de-France	572 (-1,6 %)	78,3 % (+3,1 pts de %)	6 (-3,6 %)	20,5 (+6,2 %)
Normandie	171 (+2,2 %)	83,7 % (+4 pts de %)	1 (-11,3 %)	39,1 (+21 %)
Nouvelle-Aquitaine	378 (+5,1 %)	79,8 % (+0,3 pt de %)	2,6 (+6,9 %)	32,1 (-1,3 %)
Occitanie	354 (+4,2 %)	79,8 % (+4 pts de %)	2,6 (-10,8 %)	30,2 (+22,9 %)
Pays de la Loire	212 (+8,4 %)	75,5 % (+3,4 pts de %)	1,9 (-3,2 %)	23 (+17,3 %)
Provence-Alpes-Côte d'Azur	335 (-5,7 %)	72,8 % (-1,7 pt de %)	3,1 (-2,2 %)	21,4 (-5,8 %)
TER (hors Île-de-France)	4104 (+3,4 %)	75 % (+1 pt de %)	37,7 (+2,6 %)	22,4 (+2,1 %)
Île-de-France	2695 (-1,4 %)	66 % (+3,7 pts de %)	37,6 (+2,4 %)	13 (+2,1 %)

Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : en Provence-Alpes-Côte d'Azur, le montant total des revenus perçus par SNCF Mobilités pour l'activité TER en 2018 s'élève à 335 millions d'euros, en baisse de 5,7 % par rapport à 2015. Ces revenus sont composés à 72,8 % de concours publics (et donc à 27,2 % de recettes commerciales). Le poids des concours publics dans le total de ces revenus a baissé de 1,7 point de pourcentage entre 2015 et 2018. En 2018, les TER de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur transportait en moyenne 3,1 millions de passagers.km quotidiennement et le montant de la subvention de l'AOM dans cette Région s'élevait à 21,4 centimes d'euros pour chaque kilomètre parcouru par un passager en TER.

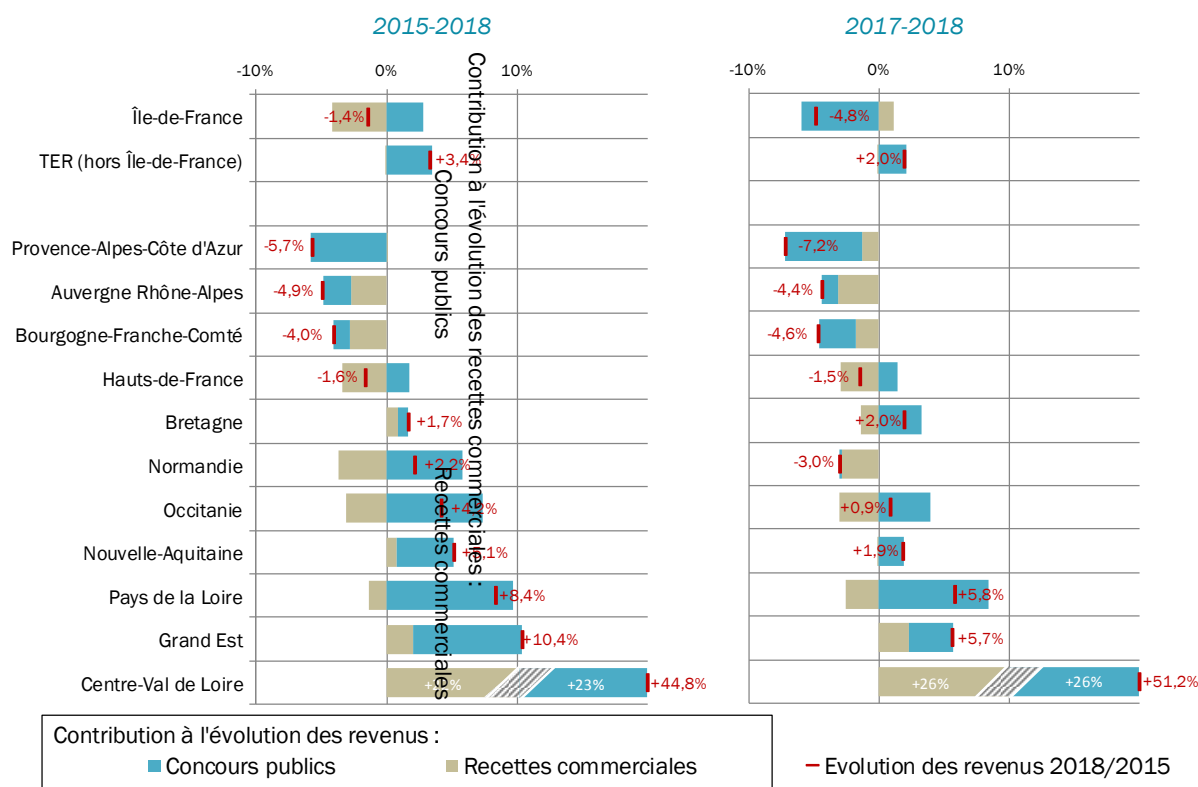
Pour les conventions TER, la part des concours publics dans les revenus perçus par SNCF Mobilités est en légère hausse de 1 point de pourcentage en 2018 par rapport en 2015 au profit d'une dépense publique par passager.km en hausse de 2,1 % sur la même période et qui atteint 22,4 centimes d'euros

⁴⁷ Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence - octobre 2019 - Cour des comptes

en 2018. Ce montant masque des disparités importantes entre Régions avec un montant de 14 centimes d'euro pour la Région Centre-Val de Loire et de 39,1 centimes d'euro en Région Normandie.

En Île-de-France la part des concours publics dans les revenus de SNCF Mobilités est en hausse de 3,7 points de pourcentage par rapport à 2015 et atteint 66 %. Cette hausse est en partie due au dézouage du forfait Navigo qui a eu lieu en 2016. Le montant des concours publics représente ainsi pour Transilien 13 centimes d'euro par passager.km en 2018. A noter qu'entre 2017 et 2018, le montant des revenus Transilien est en baisse de 4,8 %, ce qui s'explique à l'inverse des évolutions 2015-2017 par une baisse de 8,6 % du montant des concours publics et une augmentation de 3,7 % en parallèle des recettes commerciales.

Figure 34 – Contribution à l'évolution des revenus de l'entreprise ferroviaire par Région



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Des recettes commerciales en baisse en 2018

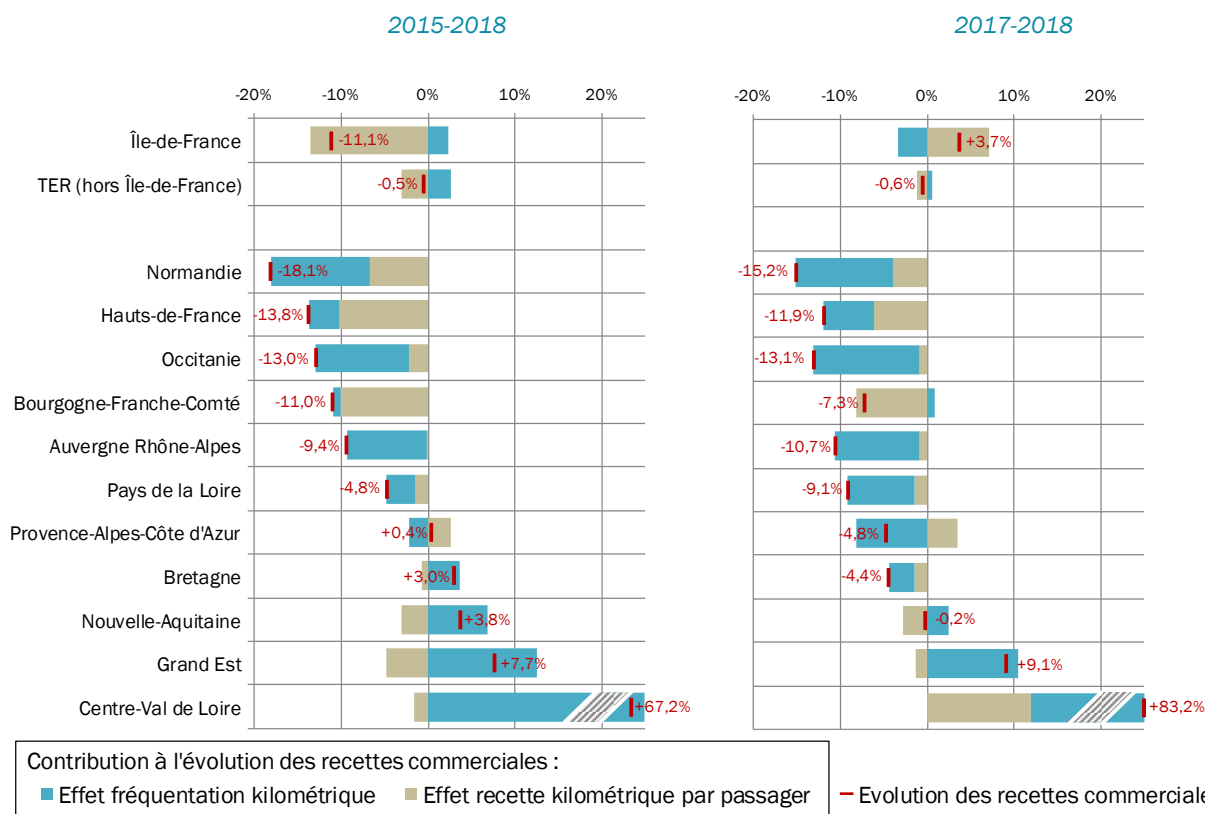
La Figure 35 présente l'évolution des recettes par Région entre 2015 et 2018 d'une part et entre 2017 et 2018 d'autre part en distinguant l'effet de l'évolution de la recette kilométrique par passager et l'effet de l'évolution de la fréquentation kilométrique. Ainsi, si la fréquentation des services ferroviaires conventionnés est en hausse en Île-de-France comme en Région depuis 2015, la recette kilométrique par passager est en baisse et induit une baisse des recettes commerciales de 11,1 % en Île-de-France et de 0,5 % en Région entre 2015 et 2018.

En Régions, cette tendance est marquée par des disparités importantes. En effet, la stabilité des recettes TER depuis 2015 (-0,5 %) est principalement due à une augmentation de périmètre, lié aux lignes Intercités transférées aux Régions en 2018 avec notamment l'effet des trois lignes desservant Paris et la Région Centre-Val de Loire⁴⁸ qui voit le montant de ses recettes commerciales augmenter de plus de 20 %. Entre 2017 et 2018, les recettes commerciales sont ainsi en hausse dans les seules Régions Grand Est et Centre-Val de Loire qui bénéficient d'une forte hausse de la fréquentation (respectivement +10,4 % et +71,3 %) due aux transferts respectifs d'une et de trois lignes Intercités en 2018.

⁴⁸ Les lignes Paris-Montargis-Cosne-Nevers, Paris-Orléans-Tours et Paris-Bourges-Montluçon.

En Île-de-France la baisse de la recette kilométrique entre 2015 et 2018 s'explique par la mise en place d'un tarif unique pour le forfait Navigo en 2016. En 2018, par rapport à 2017, les recettes kilométriques sont par ailleurs en hausse grâce à la hausse des tarifs au 1^{er} août 2017, amplifiée par la baisse des kilomètres circulés lors des mouvements sociaux du deuxième trimestre 2018, et montrant des revenus qui dépendent majoritairement de la fréquentation abonnée (celle-ci représente en 2018 74,8 % des recettes de l'activité Transilien, voir [partie 3](#)).

Figure 35 – Contributions à l'évolution de la recette commerciale par Région



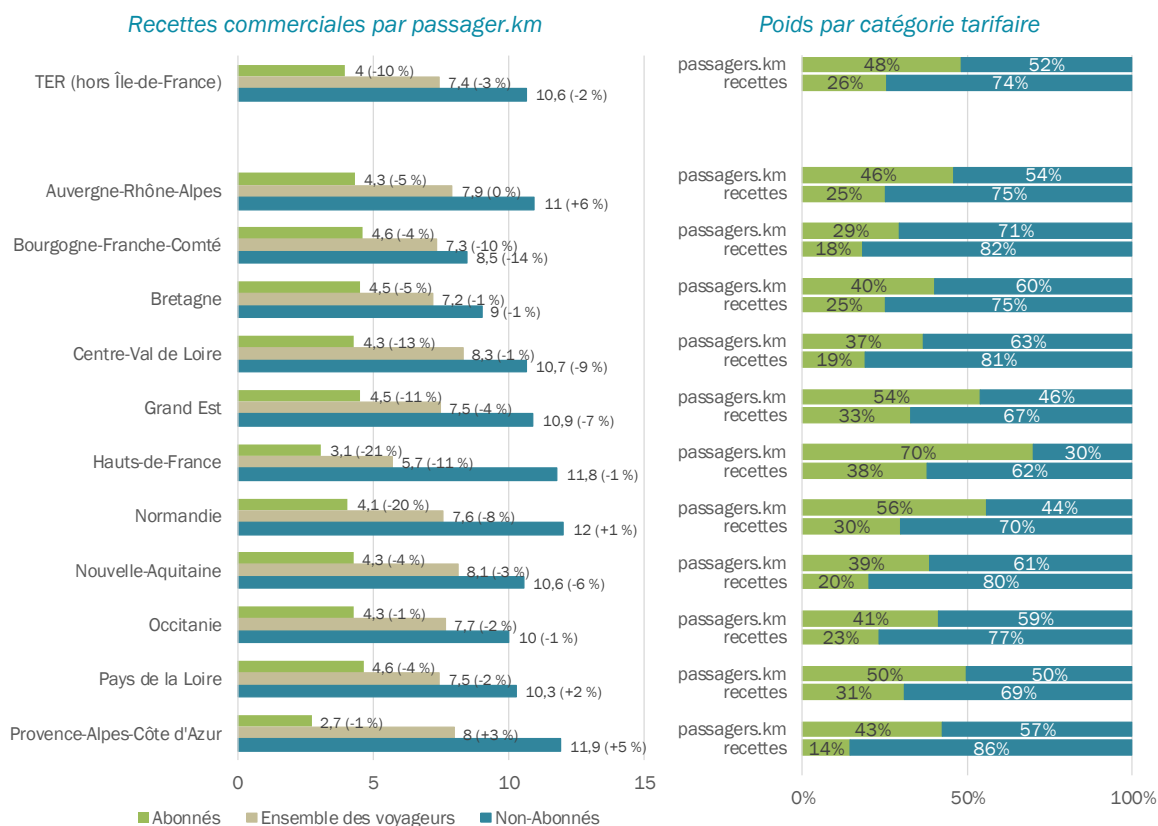
Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : en Bretagne, les recettes commerciales ont augmenté de 3,0 % entre 2015 et 2018. Cela s'explique, d'une part, par une baisse de la recette kilométrique par passager dont la contribution s'élève à -0,7% et, d'autre part, par une hausse de la fréquentation, mesurée en passagers.km, dont la contribution à la hausse de la recette commerciale est de +3,7 %.

En 2018, 74,4 % des recettes commerciales de l'activité TER proviennent de la clientèle non-abonnée (en hausse de 2,6 points par rapport à 2015) pour une part de la fréquentation kilométrique de 52 %. La recette kilométrique moyenne des non-abonnés est plus de deux fois supérieure à celle des abonnés (10,6 ct€/km contre 4,2 ct€/km) avec des disparités importantes entre Régions. La [Figure 36](#) montre que l'incitation tarifaire à l'abonnement est ainsi la plus forte en Provence-Alpes-Côte d'Azur (11,9 ct€/km contre 2,7 ct€/km) et l'écart est le plus faible en Région Bourgogne-Franche-Comté (8,5 ct€/km contre 4,6 ct€/km).

Comme indiqué en annexe 3.5, les Régions déterminent librement la tarification des services TER au travers des conventions qui les lient à SNCF mobilités, bien que dans la plupart des cas, les tarifications de bases restent proches des tarifications kilométriques de 2nde classe qui prévalaient auparavant. Toutes les Régions ont ainsi mis en œuvre des tarifications sociales, des abonnements travail ou scolaires et un ensemble de réductions commerciales (<https://www.ter.sncf.com>).

Figure 36 - Recette commerciale kilométrique par passager transporté (en centimes d'euro par kilomètre) selon qu'il soit abonné ou non-abonné en 2018 (évolution 2015/2018) et poids de la catégorie tarifaire correspondante au sein des passagers.km et recettes



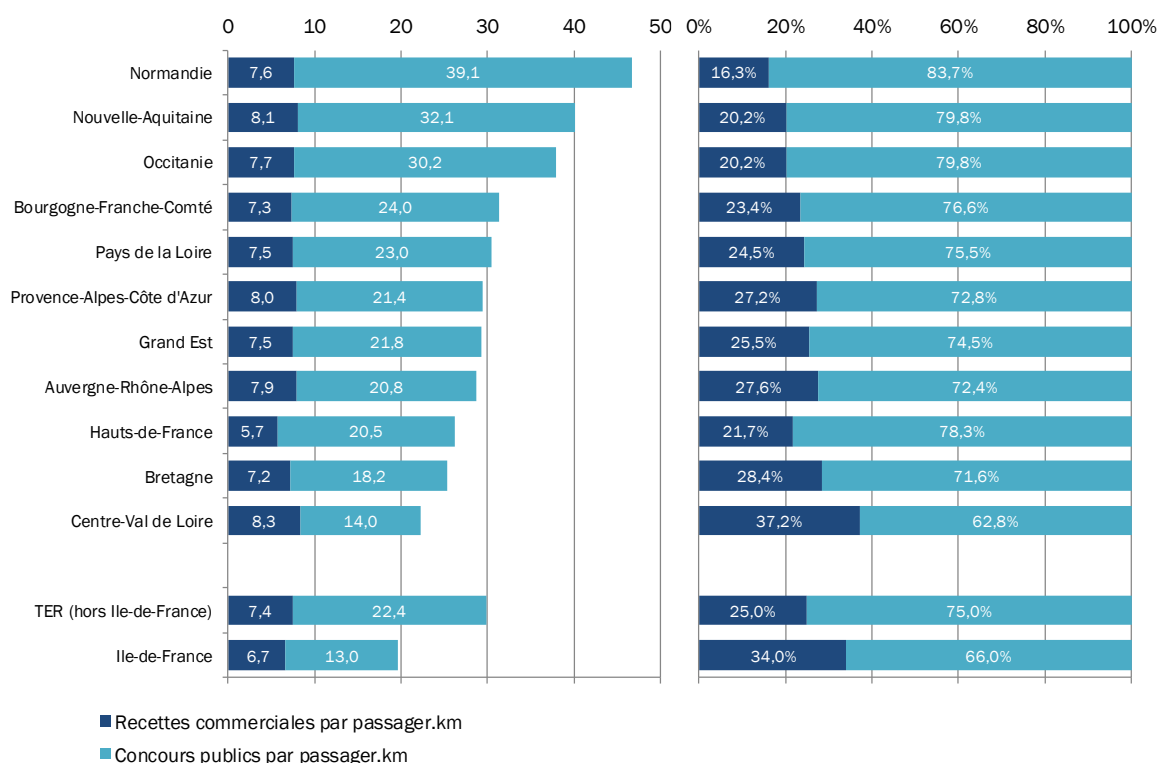
Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : en Normandie, la recette moyenne d'un abonné s'élève à 4,1 centimes d'euro par passager abonné en 2018, et celle d'un non-abonné s'élève à 12 centimes d'euro. Les passagers abonnés représentent 56 % des passagers.km de la Région et 30 % des recettes commerciales.

La Figure 37 présente le niveau et le poids des recettes commerciales et des concours publics dans les revenus de SNCF Mobilités, rapportés aux passagers.km transportés. En 2018, le montant moyen payé par un passager TER représente 7,4 centimes d'euro par kilomètre (7,5 en 2017). Le complément payé par la Région pour couvrir le coût d'exploitation de l'entreprise ferroviaire s'élève à 22,4 centimes d'euro par kilomètre (21,9 en 2017).

Le montant moyen payé par les usagers varie selon les Régions et selon principalement la répartition entre abonnés et non-abonnés. Il va de 5,7 centimes d'euro par kilomètre en Hauts-de-France jusqu'à 8,3 centimes d'euro par kilomètre en Centre-Val de Loire. Les concours publics par passager.km varient également sensiblement d'une Région à l'autre, de 14 centimes d'euro par kilomètre en Centre-Val de Loire à 39,1 centimes d'euro en Normandie.

Figure 37 - Revenus de l'activité TER rapportés aux passagers.km transportés en 2018 (à gauche) et part des recettes commerciales et des concours publics dans le total des revenus



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : le montant des revenus issus de l'exploitation des services TER en 2018 en Normandie s'élève à 46,7 centimes d'euro par passager.km, dont 7,6 centimes d'euro de recettes commerciales (qui représentent 16,3 % du total des revenus).

Les péages représentent en moyenne 24 % des revenus des services régionaux conventionnés TER, stable depuis 2015 ; ce poids varie de 20 % à 28 % selon les Régions

Les redevances payées par SNCF Mobilités au titre de son activité TER pour l'accès au réseau et aux gares de voyageurs représentent en 2018 environ 1 milliard d'euros soit 24,5 % du total de ses revenus. Le montant total des péages a diminué de 4,5 % en 2018 par rapport à 2017 (une diminution de 3,4 % entre 2015 et 2018), en lien avec la diminution de l'offre de trains due aux mouvements sociaux du deuxième trimestre 2018. Le poids des péages a ainsi diminué de 1,7 point de pourcentage entre 2015 et 2018, et s'élève à 6,14 € par train.km et 7,3 centimes d'euro par passager.km en 2018.

Le poids des péages dans les revenus varie significativement en fonction des Régions : de 20,1 % en Normandie jusqu'à 28 % des revenus en Centre-Val de Loire (Tableau 8).

En Île-de-France, le montant acquitté au titre des péages a représenté 852 millions d'euros en 2018, soit 31,6 % du total des revenus de l'activité. Ce montant est forte hausse par rapport à 2017 (+15,4 %) du fait de l'intégration des gares du réseau Transilien sous la gestion de SNCF Gare & Connexions en 2018 qui implique des péages supplémentaires par rapport aux années précédentes. Il s'agit en fait d'un simple changement de périmètre de charges au sein de la convention. Le poids des péages a ainsi augmenté de 4,5 points de pourcentage entre 2015 et 2018, et s'élève à 15,2 € par train.km et 6,2 centimes d'euro par passager.km en 2018.

Tableau 8 – Montant des péages et des redevances d'accès en gare et poids de ces péages et redevances dans les revenus de l'activité TER et Transilien en 2018

	Péages* acquittés par l'EF			Poids des péages dans les revenus		
	Montant de 2018 en millions d'euros	Evolution 2018/2017	Evolution 2018/2015	Poids en 2018	Evolution 2018/2017 en pts de %	Evolution 2018/2015 en pts de %
Auvergne-Rhône-Alpes	176	-10,1%	-9,1%	24,7%	-1,6	-1,1
Bourgogne-Franche-Comté	79	-8,6%	-10,8%	27,0%	-28,9	-31,3
Bretagne	36	+1,9%	+9,8%	25,4%	-0,0	+1,9
Centre-Val de Loire	90	+29,5%	+27,3%	28,0%	-4,7	-3,8
Grand Est	163	-0,9%	+1,7%	26,4%	-1,7	-2,2
Hauts-de-France	131	-10,5%	-7,4%	22,9%	-27,1	-25,4
Normandie	34	-13,3%	-12,5%	20,1%	-24,5	-26,4
Nouvelle-Aquitaine	85	-5,1%	-2,9%	22,5%	-47,3	-49,2
Occitanie	77	-9,3%	-13,4%	21,7%	-27,3	-31,1
Pays de la Loire	47	-6,4%	+2,4%	22,4%	-2,9	-1,3
Provence-Alpes-Côte d'Azur	86	-4,0%	-5,7%	25,8%	+0,8	-0,0
TER (hors Île-de-France)	1004	-4,5%	-3,4%	24,5%	-1,7	-1,7
Île-de-France**	852	+15,4%	+14,8%	31,6%	+5,5	+4,5

* Redevances payées à SNCF Réseau et à SNCF Gares & Connexions (hors RCTE et hors prestations complémentaires). Ce montant n'inclut pas non plus les redevances d'accès acquittées directement par les AOM auprès de SNCF Réseau. Dans le cas particulier de Transilien, le montant équivalent à cette redevance d'accès, versé par Île-de-France Mobilités, a été retraité des comptes de Transilien pour assurer la comparabilité des ratios.

**Le montant des péages en Île-de-France en 2018 comprend les péages acquittés à SNCF Gares & Connexions au titre de l'accès aux gares transiliennes. Auparavant ces gares n'étaient pas exploitées par SNCF Gares & Connexions et le montant correspondant n'apparaissaient donc pas dans les péages.

Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : en Auvergne Rhône-Alpes, le montant total des péages payés par SNCF Mobilités s'élève à 176 millions d'euros, en baisse de 10,1 % entre 2017 et 2018. Ce montant représente 24,7 % du total des revenus d'exploitation de SNCF Mobilités.

Plus de 6,4 milliards d'euros de contributions publiques ont été apportées au titre des activités conventionnées régionales (TER et Transilien)

Le **Tableau 9** détaille le montant des concours publics versés à SNCF Mobilités et SNCF Réseau pour la réalisation des activités conventionnées de transport ferroviaire régional. Ces concours publics sont constitués de la redevance d'accès payée à SNCF Réseau, des contributions à l'équilibre d'exploitation payées à SNCF Mobilités et des compensations tarifaires tandis que les subventions à l'investissement du matériel roulant ou des centres de maintenance ne sont pas comprises.

Les contributions publiques versées pour assurer les transports conventionnés régionaux s'élèvent à 4,5 milliards d'euros pour l'activité TER en 2018 et à 1,9 milliards d'euros pour l'activité Transilien. Ce montant est en augmentation de 3,4 % pour les TER et de 4 % pour l'activité Transilien par rapport à 2015. L'augmentation est particulièrement marquée en Pays de la Loire (+8,9 %) et en Centre-Val de Loire (+21,4 %) tandis que trois Régions connaissent une baisse des contributions publiques : Auvergne-Rhône-Alpes (-2 %), Bourgogne-Franche-Comté (-0,9 %) et Provence-Alpes-Côte d'Azur (-6,1 %).

Tableau 9 – Concours publics versés pour la réalisation des activités de transport ferroviaire régionales conventionnées (y compris redevances d'accès)

	en millions d'euros H.T. (évo 2018/2015)	en euros par train.km (évol 2018/2015)	en centimes d'euro par passagers.km (évol 2018/2015)	Montant revenant à l'entreprise ferroviaire	Montant revenant au gestionnaire d'infrastructure (redevance d'accès)
Auvergne-Rhône-Alpes	761 (-2 %)	27,9 (15,5 %)	31 (8 %)	516 (-3 %)	246 (0,3 %)
Bourgogne-Franche-Comté	343 (-0,9 %)	24,7 (6,2 %)	37 (0,1 %)	224 (-1,7 %)	119 (0,7 %)
Bretagne	164 (1,2 %)	22,6 (-0,8 %)	30 (-2,4 %)	100 (1,2 %)	64 (1,3 %)
Centre-Val de Loire	292 (21,4 %)	23,9 (1,5 %)	20 (-28,1 %)	201 (34,1 %)	90 (0,3 %)
Grand Est	650 (8 %)	24 (3,5 %)	31 (-4 %)	460 (11,4 %)	191 (0,8 %)
Hauts-de-France	607 (1,9 %)	30,7 (15,4 %)	28 (5,7 %)	448 (2,4 %)	159 (0,6 %)
Normandie	218 (4,6 %)	33 (15,1 %)	60 (18 %)	143 (7,3 %)	75 (-0,2 %)
Nouvelle-Aquitaine	470 (3,7 %)	29,5 (8,1 %)	50 (-3 %)	302 (5,5 %)	169 (0,5 %)
Occitanie	420 (6,5 %)	33,8 (28,4 %)	45 (19,3 %)	283 (9,7 %)	138 (0,5 %)
Pays de la Loire	233 (8,9 %)	25 (4,7 %)	33 (12,6 %)	160 (13,5 %)	72 (0 %)
Provence-Alpes-Côte d'Azur	312 (-6,1 %)	26,5 (2,5 %)	27 (-4 %)	244 (-7,8 %)	69 (0,6 %)
TER (hors Île-de-France)	4472 (3,4 %)	27,3 (9,6 %)	32 (0,7 %)	3080 (4,7 %)	1392 (0,5 %)
Île-de-France	1934 (4 %)	34,4 (10 %)	14 (1,5 %)	1780 (4,5 %)	154 (-1,8 %)
Total général	6406 (3,5 %)	29,2 (9,7 %)	23 (1 %)	4860 (4,6 %)	1546 (0,3 %)

Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : 761 millions d'euros de contributions publiques ont été versés au titre de l'activité TER en Région Auvergne-Rhône-Alpes, dont 246 millions d'euros au titre de la redevance d'accès.

Les charges d'exploitation de l'activité ferroviaire TER s'élèvent à 4,1 milliards d'euros en 2018, en progression de 3,3 % par rapport à 2015

La Figure 38 présente le montant des charges d'exploitation de l'activité TER par Région (montants issus des comptes conventionnés) et le montant de ces mêmes charges rapporté par train.km. Les charges d'exploitation toutes Régions confondues s'élèvent à 4,1 milliards d'euros en 2018, en progression de 3,3 % par rapport à 2015. Le montant total des charges d'exploitation s'est ainsi accru dans sept Régions entre 2015 et 2018 (hors Île-de-France), cette augmentation est particulièrement importante en Région Grand Est (+11,2 %) et Centre-Val-de Loire (+29,4 %) qui ont chacune récupéré la gestion de trois lignes Intercités sur la période.

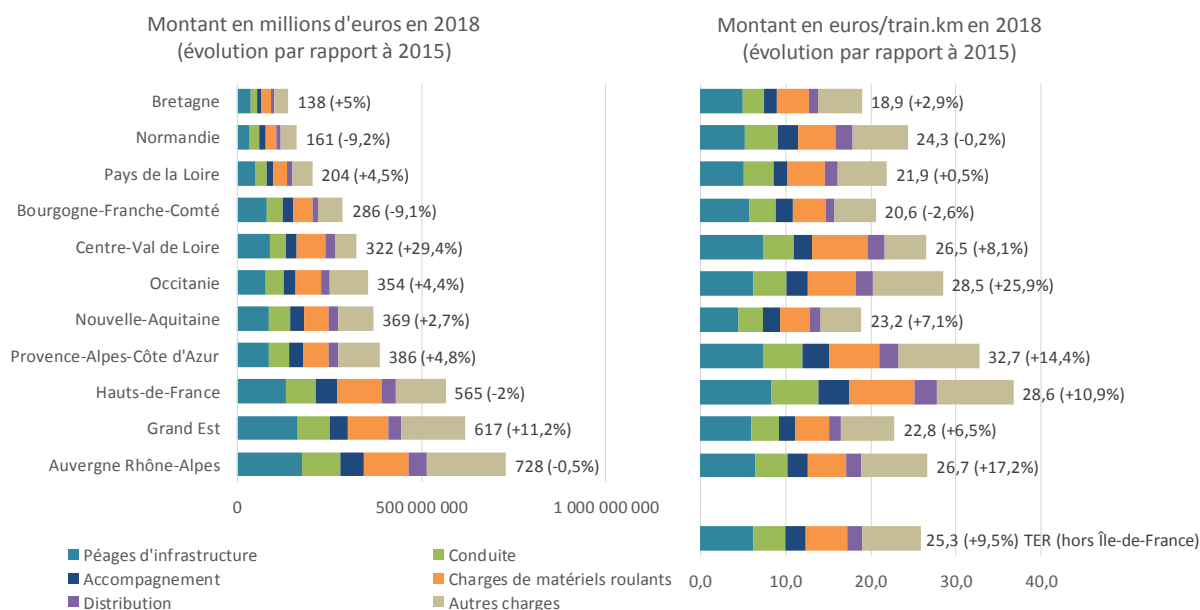
Rapporté à l'offre, le montant des charges s'élève à 25,3 euros par train.km⁴⁹ pour l'ensemble de l'activité TER, en croissance de 9,5 % sur la même période. Le montant des charges par train.km est en hausse dans l'ensemble des Régions en 2018 par rapport à 2015 à l'exception des Régions Normandie, où il stagne (-0,2 %), et Bourgogne-Franche-Comté, où il baisse légèrement (-2,6 %). Une augmentation significative du montant des charges par train.km est par ailleurs à noter pour quatre Régions : Hauts-de-France (+10,9 %), Provence-Alpes-Côte d'Azur (+14,4 %), Auvergne-Rhône-Alpes (+17,2 %) et Occitanie (+25,9 %).

Les montants présentés en Figure 38 étant issus des comptes conventionnés TER, l'interprétation de ces montants et évolutions est fortement sujette aux types de conventionnement pour l'exploitation des services TER choisis par chaque Région. Ainsi, le recours à la forfaitisation des charges impliquera mécaniquement une forte hausse du montant par train.km en période de grève comme celle observée en 2018. Ainsi, en Occitanie, la hausse du montant des charges par train.km (+25,9 %) est due à la hausse des charges totales (+4,4 %) malgré une forte baisse du nombre de train.km sur la période (-17,1 %). Cette baisse est largement imputable aux mouvements sociaux du printemps 2018 puisque l'on observe une baisse de 16,6 % des trains.km entre 2017 et 2018 dans la Région. A l'inverse, on observe qu'en Région Normandie les charges ont chuté sensiblement du même ordre (-9,2 %) que les trains.km (-9,1 %), pour un maintien relatif de la recette par train.km (-0,2 %). L'évolution des charges par train.km peut donc

⁴⁹ Trains.km commerciaux effectivement réalisés, hors déprogrammations et annulations.

refléter le niveau de sensibilité des charges par rapport aux circulations réelles comme le recours plus ou moins courant à la forfaitisation des charges au sein de chaque Région.

Figure 38 - Charges d'exploitation⁵⁰ des services TER en 2018 (évolution 2018/2015)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités – Comptes de résultats conventionnés TER

Note de lecture : en Bretagne, les charges d'exploitation s'élèvent à 138 millions d'euros, en progression de 5 % par rapport à 2015. Rapporté à l'offre, cela correspond à 18,9 euros de charges d'exploitation par train.km. Ainsi que cela a été rappelé en avertissement, les informations relatives aux résultats financiers par région, et en particulier le détail des comptes d'exploitation par destination, proviennent des données collectées et transmises par SNCF Mobilités et sont présentées à titre indicatif, car ils n'ont pas fait l'objet d'un audit préalable.

⁵⁰ Les postes de charges diffèrent entre l'activité Transilien et l'activité TER ce qui ne permet pas une comparabilité entre ces derniers.

GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Âge moyen d'une voie du réseau	années	Pour les voies de SNCF Réseau, l'âge moyen d'une voie correspond à l'âge moyen des composants pondéré par le poids économique de chacun (le rail représente 22,6 %, les traverses 41,9 % et le ballast le reste). Cet indicateur permet de suivre les effets de la régénération du réseau.
Annulations partielles	-	Circulations réalisées le jour J mais n'ayant pas effectué la totalité du parcours prévu dans le plan de transport publié à J-1 17h.
Annulations totales	-	Circulations non effectuées le jour J alors qu'elles étaient prévues dans le plan de transport arrêté à J-1 17h.
Autorité de régulation des transports	ART	Autorité publique indépendante en charge de la régulation économique du transport ferroviaire, du transport collectif routier de personnes, du contrôle des autoroutes concédées et des redevances aéroportuaires.
Autorité organisatrice de la mobilité	AOM	Personne publique (Etat, collectivité territoriale ou groupement de collectivités) chargée d'instituer et d'organiser un service de transport public, régulier ou à la demande. En matière de transport ferroviaire de voyageurs, les AOT sont (1) les Régions pour les services TER, (2) le syndicat de transport Ile-de-France Mobilités (anciennement STIF) pour les services Transilien, (3) l'Etat et plus précisément la mission "autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire" au sein du Ministère des transports (DGITM) pour les services TET (Intercités).
Candidat	-	Un candidat désigne une organisation ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquiescer des capacités d'infrastructure. Un candidat peut notamment être une entreprise ferroviaire, un groupement d'EF, une autorité organisatrice de transport ferroviaire, un opérateur de transport combiné, un port, un chargeur, un transitaire. Afin de pouvoir demander des capacités de circulation en vue de les mettre à disposition d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires pour assurer les services de transport qu'il organise, le candidat qui n'aurait pas le statut d'entreprise ferroviaire doit signer avec SNCF Réseau un contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national. Tout candidat peut également demander à accéder et à utiliser les installations de service décrites au DRR.
Capacité d'emport moyenne	nombre de sièges	Nombre de places assises commercialisées par circulation de train.
Capacité de circulation	-	Voir « sillon ».
Circulations effectives	-	Circulations effectivement réalisées en totalité ou partiellement.
Circulations commerciales	-	Circulations de train à vocation commerciale : les trains transportant des voyageurs ou effectuant un transport de marchandises.
Circulations non commerciales	-	Circulations de train à vocation technique (dont "haut-le-pied") : les trains n'effectuant pas de transport de voyageurs ni de marchandises
Circulations programmées	-	Circulations ouvertes à la commercialisation.
Classification SNCF Réseau des lignes et des voies (le classement SNCF Réseau suit une méthode UIC)	-	SNCF Réseau a établi une classification des lignes ferroviaires en fonction des charges de trafic supportées par l'infrastructure ainsi que du type de trafic en suivant une méthode UIC. Le groupe 1 correspond à des lignes très chargées et, à l'opposé, le groupe 9 correspond à des lignes très faiblement chargées. Les lignes à grande vitesse font l'objet d'une classe séparée, les grandes lignes du réseau ferré national appartiennent en principe aux groupes 1 à 4, à l'exception de certains axes, notamment transversaux, qui relèvent des groupes 5 à 6. Les voies faiblement chargées des groupes 7 à 9, avec voyageurs

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
		(AV) ou sans voyageurs (SV), correspondent en général au réseau capillaire, généralement régional.
Contributions publiques versées aux EF	€ HT	Concours publics composés des compensations tarifaires (toutes les activités sont concernées) et des compensations forfaitaires d'équilibre (pour les services conventionnés uniquement : TER, Transilien, Intercités).
Demande au service	DS	Demande de sillon(s) effectuée entre décembre A-2 et avril A-1, pour l'horaire de service A.
Demande de sillon de dernière minute	DSDM	Demande de sillon effectuée, en cours d'horaire de service, entre J-7 et J, J étant le jour de circulation du train.
Demande de sillon en adaptation	DSA	Demande de sillon(s) effectuée à partir de octobre A-1 et jusqu'à 8 jours avant la circulation.
Demande tardive au service	DTS	Demande de sillon(s) effectuée entre avril A-1 et octobre A-1, pour l'horaire de service A.
Déprogrammations	-	Solde entre les circulations programmées (ouvertes à la commercialisation) et les circulations prévues à J-1 16h
Distance moyenne par passager	km	Distance moyenne parcourue sur le RFN par un passager pour chaque liaison effectuée (i.e. pour chaque trajet dans un train hors correspondance). Si le passager emprunte 2 trains, la distance moyenne se calcule pour chaque train et non au total du déplacement.
Document de référence du réseau	DRR	Document précisant, de manière détaillée les règles générales d'accès à l'infrastructure, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités d'infrastructure, y compris toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités d'infrastructure (sillons).
Entreprise ferroviaire	EF	Une entreprise ferroviaire désigne toute entreprise à statut privé ou public, qui a notamment obtenu une licence et un certificat de sécurité conformément à la législation applicable, fournissant des prestations de transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.
Gestionnaire d'infrastructure	GI	Un GI désigne toute entité ou toute entreprise chargée notamment de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. SNCF Réseau est le GI principal en charge du réseau ferré national (RFN).
Horaire de service	HDS	L'horaire de service de l'année N correspond à une période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit de l'année N-1. HDS 2015 : du 14 décembre 2014 au 12 décembre 2015 HDS 2016 : du 13 décembre 2015 au 10 décembre 2016 HDS 2017 : du 11 décembre 2016 au 9 décembre 2017 HDS 2018 : du 10 décembre 2017 au 8 décembre 2018 HDS 2019 : du 9 décembre 2018 au 14 décembre 2019
Liaison	-	Une liaison est, selon la définition de l'Autorité, un trajet <u>sans correspondance</u> entre deux gares. Autrement dit, il s'agit d'un trajet effectué par un seul train. Ainsi, lorsqu'un voyage nécessite de faire des correspondances, il se décompose en plusieurs liaisons, chaque liaison étant le trajet effectué dans chaque train distinct. Le voyage complet se définit alors comme une O/D (voir définition).
Liaison radiale	-	Il s'agit d'une liaison reliant la ville de Paris à une autre commune française.
Liaison transversale	-	Il s'agit d'une liaison entre deux communes hors Paris.
Ligne	-	Ce terme est utilisé pour désigner 3 notions distinctes, ce qui peut induire des difficultés de compréhension les parties prenantes : a) Une ligne peut tout d'abord désigner une portion du réseau ferré entre un point A et un point B. C'est alors la somme de plusieurs sections de ligne. Une ligne peut être composée

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
		d'une seule voie ou de plusieurs voies, elle peut être électrifiée ou non électrifiée. b) Définition ART d'une ligne, s'agissant d'un service ferroviaire : une ligne est définie par (1) une origine et une destination finale, et (2) une politique commerciale d'arrêts unique et constante pour l'ensemble des arrêts desservis. Sont donc comptabilisés en lignes distinctes les services différents ayant une même origine et destination finale (exemple: service direct, service omnibus). une ligne comporte un nombre déterminé de liaisons (voir définition ART d'une liaison). Exemple : la ligne de TGV qui effectue le parcours Paris Gare-de-Lyon / Lyon Part-Dieu / Lyon Perrache, sans autres arrêts en gares que ceux qui viennent d'être cités, comporte 3 liaisons : (1) Paris Gare-de-Lyon / Lyon Part-Dieu ; (2) Paris Gare-de-Lyon / Lyon Perrache ; (3) Lyon Part-Dieu / Lyon Perrache. c) Définition des Autorités organisatrices des transports (AOT) : dans les conventions TER/TET, une ligne désigne généralement un groupement de parcours de trains reliant deux gares d'importance significative. Cette définition se rapproche de celle d'une sous-relation (voir définition). La principale différence avec la définition de l'ART réside dans le fait que l'ART distingue les services directs/semi-directs/omnibus.
Ligne à grande vitesse	LGV	Portion du réseau ferré national sur laquelle les trains peuvent circuler à une vitesse supérieure à 220 km/h.
Ligne classique	LC	Portion du réseau ferré national sur laquelle les trains circulent à une vitesse inférieure à 220 km/h.
Minutes.passagers		Unité de mesure correspondant au temps perdu par les passagers affectés par des retards. Sont comptabilisées uniquement les minutes perdues par les passagers ayant subi un retard supérieur à 5min00s.
Opérateur ferroviaire de proximité	OFP	Expression désignant une TPE ou PME réalisant ou organisant des trafics ferroviaires à une échelle locale par opposition aux opérateurs effectuant des trafics longue distance sur de grands axes. Certains OFP peuvent être également PGI (prestataire gestionnaire d'infrastructure), ou encore entreprise ferroviaire. A noter qu'il n'existe pas de critères univoques permettant de considérer une entreprise comme étant un OFP.
Opérateur de transport combiné	OTC	Opérateur assurant des prestations d'interface entre le transport ferroviaire et un autre mode (route ou maritime). L'OTC assure le plus souvent la commande de sillons auprès de SNCF Réseau et parfois directement la traction.
Origine-destination	OD / O-D / O/D	Une O/D est un trajet effectué par un passager (ou par une marchandise) entre un point A (origine) et un point B (destination). La réalisation d'une O/D peut parfois nécessiter des correspondances. Dans ce cas, une O/D équivaut à une succession de plusieurs liaisons. Autrement dit, une O/D = une liaison uniquement s'il n'y a pas de correspondance.
Parcours moyen de train	km	Distance moyenne parcourue par un train pour une circulation commerciale, depuis sa gare d'origine à sa gare de terminus.
Passagers.kilomètres	pax.km / vk	Unité de mesure correspondant au déplacement d'un passager sur un km.
Péage acquitté par les EF à SNCF Réseau	€ HT	Montant perçu par SNCF Réseau auprès des entreprises ferroviaires au titre de prestations régulées : inclut la redevance de réservation, de circulation, de circulation électrique et redevance quai. Ce montant n'inclut pas la redevance d'accès, acquittée par l'Etat (pour TER et TET) et par IDF Mobilités (pour Transilien), et n'inclut pas non plus les prestations complémentaires/optionnelles facturées par SNCF Réseau (prestations non régulées).

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Prestataire gestionnaire d'infrastructure	PGI	Entreprise qui réalise des prestations de rénovation, d'entretien et/ou de gestion de l'infrastructure ferroviaire
Programme général des fenêtres de travaux	PGF	Le PGF décrit les fenêtres et capacités allouées pour les travaux relatifs à l'HDS A. Il est publié en décembre A-2 afin que les EF et candidats puissent effectuer leurs demandes au service en connaissant les périodes d'indisponibilité dues aux travaux.
Redevance Gares de Voyageurs acquittée par les EF	€ HT	Montant perçu par SNCF Gares & Connexions au titre de la prestation de base, hors prestations complémentaires/optionnelles.
Région		Sauf mention contraire l'ensemble des statistiques d'offre ferroviaire, de fréquentation, de ponctualité et de résultats économiques sont mesurées sur le périmètre des Conventions régionales et non sur le périmètre administratif des régions.
Relation	-	Définition SNCF : il s'agit d'un découpage géographique de l'offre de service ferroviaire. Il regroupe des « sous-relations » qui sont des déclinaisons géographiques encore plus fines. Une relation englobe donc plusieurs politiques de dessertes et de très nombreuses liaisons différentes.
Réseau ferré national	RFN	Ensemble des lignes ferroviaires dont la propriété et la gestion ont été confiées à SNCF Réseau par la loi (ou de manière plus résiduelle à d'autres entités) et dont la consistance et les caractéristiques principales sont précisées par voie réglementaire. Le RFN <u>n'inclut pas</u> les Chemins de Fer de la Corse, le réseau RATP, les réseaux de transport guidé urbain (métro et tram), les lignes ferroviaires touristiques, les réseaux ferrés portuaires et les lignes ferroviaires « isolées ».
Retard	-	Sauf mention contraire, sont considérés en retard les trains de voyageurs dont l'écart horaire à l'arrivée au terminus du train est supérieur à 5 minutes et 0 seconde.
Section élémentaire de ligne	SEL	Portion du réseau ferré national définie par un Point Remarquable (PR) de début et un PR de fin, permettant d'en connaître la distance en kilomètre. Chaque section élémentaire est identifiée de façon unique par un numéro et se voit attribuée une classification. La liste des SEL du RFN est détaillée à l'annexe 6.6 du DRR.
Sièges.kilomètres	sièges.km	Unité de mesure correspondant au déplacement d'un siège de train sur un km. Cette unité diffère parfois sensiblement du nombre de trains.km en fonction d'une part de la capacité d'emport du train (nombre de sièges par train) mais aussi par le fait que, sur certains sillons, les capacités par sillon soient doublées par l'apposition d'une rame supplémentaire. On parle alors d'unités multiples (UM), au lieu d'unités simples (US). Une unité multiple circule sur un sillon, tout comme une unité simple. De ce fait, elle n'augmente pas le nombre de trains.km.
Sillon	-	Capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée.
Sillon-jour	SJ	Sillon pour un jour donné.
Sous-relation	-	Définition SNCF : une sous-relation englobe plusieurs politiques de dessertes (donc plusieurs "lignes" au sens de la définition ART) entre deux gares terminus importantes et/ou géographiquement proches.
Taux d'annulations	%	Ratio annulations (totales) / circulations programmées
Taux de déprogrammations	%	Ratio déprogrammations / circulations programmées
Taux de retard	%	Ratio nombre de circulations en retard / circulations prévues à J-1 16h
Taux d'occupation	%	Ratio vk/sk

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Trains circulés prévus à J-1 16h		Circulations programmées à J-1 16h
Trains d'équilibre du territoire	TET	Les TET sont les services ferroviaires publics d'intérêt national organisés par l'Etat conformément à l'article L. 2121-1 du code des transports. Du point de vue de l'utilisateur final, les TET sont regroupés sous l'appellation "Intercités".
Trains.kilomètres	trains.km	Unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un km. Attention, les unités multiples et les unités simples sont comptabilisées de manière identique, puisqu'elles utilisent un seul sillon.
Trains.km commerciaux	trains.km	Nombre de kilomètres parcourus par les trains sur le RFN pour des circulations commerciales
Trains.km non-commerciaux	trains.km	Nombre de kilomètres parcourus par les trains sur le RFN pour des circulations non-commerciales (HLP, circulations techniques, etc.)
UIC		Voir « Classification SNCF des lignes et des voies »
Voie	-	Une voie est composée de deux rails parallèles posés sur du ballast et reliés par une traverse. L'écartement standard des rails est de 1,435 mètre. Par exception, certaines voies disposent d'une largeur différente, c'est notamment le cas des voies métriques (écartement d'1 mètre). Une ligne de chemin de fer peut être composée d'une seule comme de plusieurs voies principales. Le nombre de kilomètres de voies est obtenu en multipliant le nombre de km de lignes par le nombre de voies constituant la ligne. Les voies principales sont dédiées à la circulation des trains, par opposition aux voies de service qui servent à des opérations techniques et au garage des trains pendant une durée déterminée.
Voies hors d'âge		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. Voir également la définition de l'âge du réseau.

01

Caractéristiques locales et degré d'utilisation du réseau ferré national (RFN)

Classification SNCF-Réseau du RFN

3

3

02

Évolution de la part modale du transport ferroviaire de voyageurs

4

03

Résultats économiques et financiers du transport de voyageurs

4

Revenus des entreprises ferroviaires et poids des concours publics

4

Redevances perçues par les gestionnaires d'infrastructure

5

Les tarifs sociaux nationaux appliqués aux services de transport de voyageurs opérés par SNCF Mobilités

7

Les réductions commerciales

8

Bases réglementaires sur la fixation des tarifs passagers appliqués dans le secteur ferroviaire

8

04

Bilan 2018 des services régionaux conventionnés (TER, Transilien)

9

1. CARACTERISTIQUES LOCALES ET DEGRE D'UTILISATION DU RESEAU FERRE NATIONAL (RFN)

Annexe 1.1 - Classification SNCF-Réseau du RFN

Afin de permettre l'évaluation du réseau français en termes d'indicateurs économiques, les voies ferrées ont été classées par SNCF Réseau en différents groupes selon la nature et l'importance du trafic (SNCF, 1989), cette classification s'applique aux seules voies classiques, les lignes à grande vitesse en raison d'une maintenance particulière bénéficient d'une classe particulière. La classification, établie suivant une méthodologie de l'Union Internationale des Chemins de Fer (fiche UIC 714R), est basée sur un trafic fictif calculée comme suit :

Trafic fictif = $S \times \text{Tonnage fictif}$

où S est le coefficient de la qualité de la ligne. Il est égal à 1 pour les lignes sans trafic passager, à 1,1 pour les lignes avec des trains de voyageurs circulant à une vitesse inférieure à 120 km/h, à 1,2 pour les lignes avec trafic voyageurs roulant à une vitesse comprise entre 120 km/h et 140 km/h, à 1,25 pour les lignes avec des trains de voyageurs à une vitesse supérieure à 140 km/h.

Le Tonnage fictif est calculé comme suit :

Tonnage fictif = $T_v + K_m \times T_m + K_t \times T_t$

où T_v est la masse des trains de voyageurs (tonnes/jour), T_m est la masse des trains de marchandises (tonnes/jour), T_t est la masse des locomotives (tonnes/jour), K_m est un coefficient pondérant la charge à l'essieu (1,15 en cas normal, 1,3 dans le cas de charge à l'essieu de 20 tonnes), K_t est une constante qui tient compte de l'agressivité des essieux des engins de traction et est égale à 1,4.

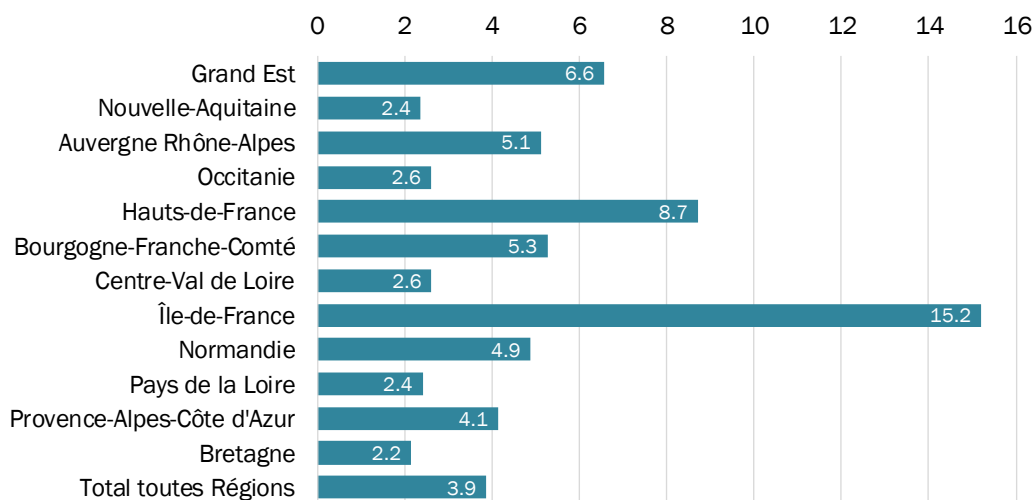
A partir de la valeur de trafic fictif, SNCF Réseau a établi la classification des groupes de lignes présentée dans le tableau 1, cette classification très proche de celle de la fiche UIC 714R, n'est pas parfaitement identique à celle-ci, elle introduit notamment de nouvelles classes (7 à 9) pour les voies les moins circulées du réseau.

Le groupe 1 concernent les lignes les plus empruntées, en termes de trafic et de tonnage, sur le RFN, il n'y a pas, actuellement, de lignes appartenant à cette classe. Le groupe 9 se compose des lignes très peu empruntées. Notons que pour les groupes 7 à 9, une dichotomie est faite pour dissocier ceux avec ou sans circulation de voyageurs. La politique de maintenance des lignes ferroviaires est basée sur ces caractéristiques de trafic.

Tableau 1 – classification SNCF Réseau établi suivant une méthodologie UIC

Classe SNCF- Réseau	Valeur de trafic fictif (Tf)
Groupe 1	$T_f > 120\,000$
Groupe 2	$120\,000 \geq T_f > 85\,000$
Groupe 3	$85\,000 \geq T_f > 50\,000$
Groupe 4	$50\,000 \geq T_f > 28\,000$
Groupe 5	$28\,000 \geq T_f > 14\,000$
Groupe 6	$14\,000 \geq T_f > 7\,000$
Groupe 7 avec et sans voyageurs	$7\,000 \geq T_f > 3\,500$
Groupe 8 avec et sans voyageurs	$3\,500 \geq T_f > 1\,500$
Groupe 9 avec et sans voyageurs	$1\,500 \geq T_f$

Figure 1 – Densité du réseau ferroviaire par Région (en km de lignes pour 100 km²)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Réseau

Note de lecture : En 2018 la densité du linéaire ferroviaire de la Région Hauts-de-France représente 8,7 km pour 100 km²

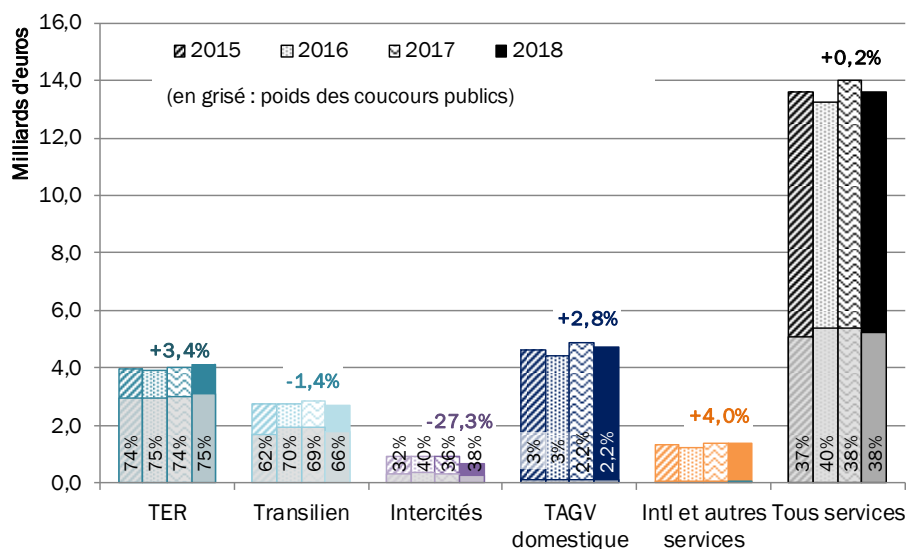
2. EVOLUTION DE LA PART MODALE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

(Sans objet)

3. RESULTATS FINANCIERS 2018 DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

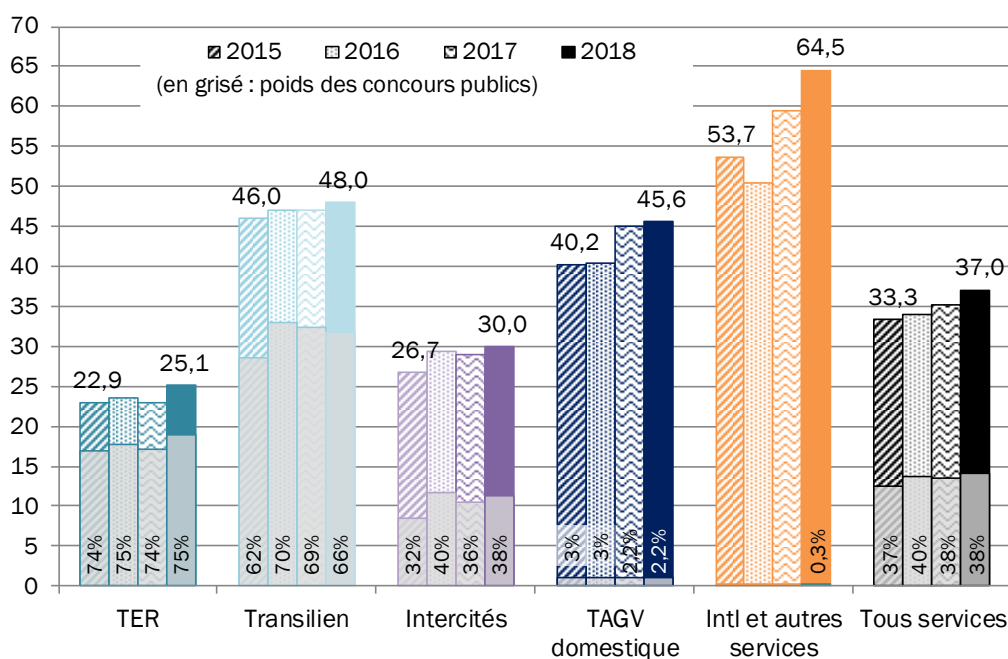
Annexe 3.1 - Revenus des entreprises ferroviaires et poids des concours publics

Figure 2 – Evolution du revenu total entre 2015 et 2018 et poids des concours publics



Source : Autorité de régulation des transports d'après entreprises ferroviaires

Figure 3 – Evolution de la recette totale (commerciale et concours publics) par train.km en euros



Source : Autorité de régulation des transports d'après entreprises ferroviaires

Annexe 3.2 - Redevances perçues par les gestionnaires d'infrastructure

Les redevances perçues par les gestionnaires d'infrastructures sont composées d'une part d'un forfait pour les activités conventionnées (redevance d'accès¹ 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 IDF Mobilités via SNCF Mobilités² pour l'activité Transilien), et d'autres part de cinq 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 Réseau³ (DRR), pour l'horaire de service 2017 :

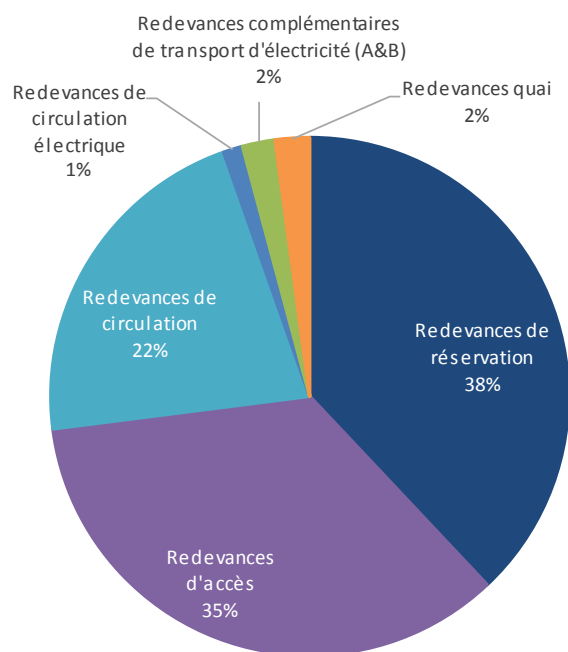
- la redevance de réservation ;
- la redevance de circulation ;
- la redevance de circulation électrique ;
- la composante A de la redevance complémentaire de transport d'électricité (la composante B ne fait pas partie des prestations minimales) ;
- la redevance quai.

¹ 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.

² Dans le cas de Transilien, et à la différence des autres services conventionnés, la contribution publique relative à l'accès à l'infrastructure est versée par l'AOT (IDF Mobilités) au transporteur (SNCF Mobilités) qui reverse ensuite le montant à SNCF Réseau.

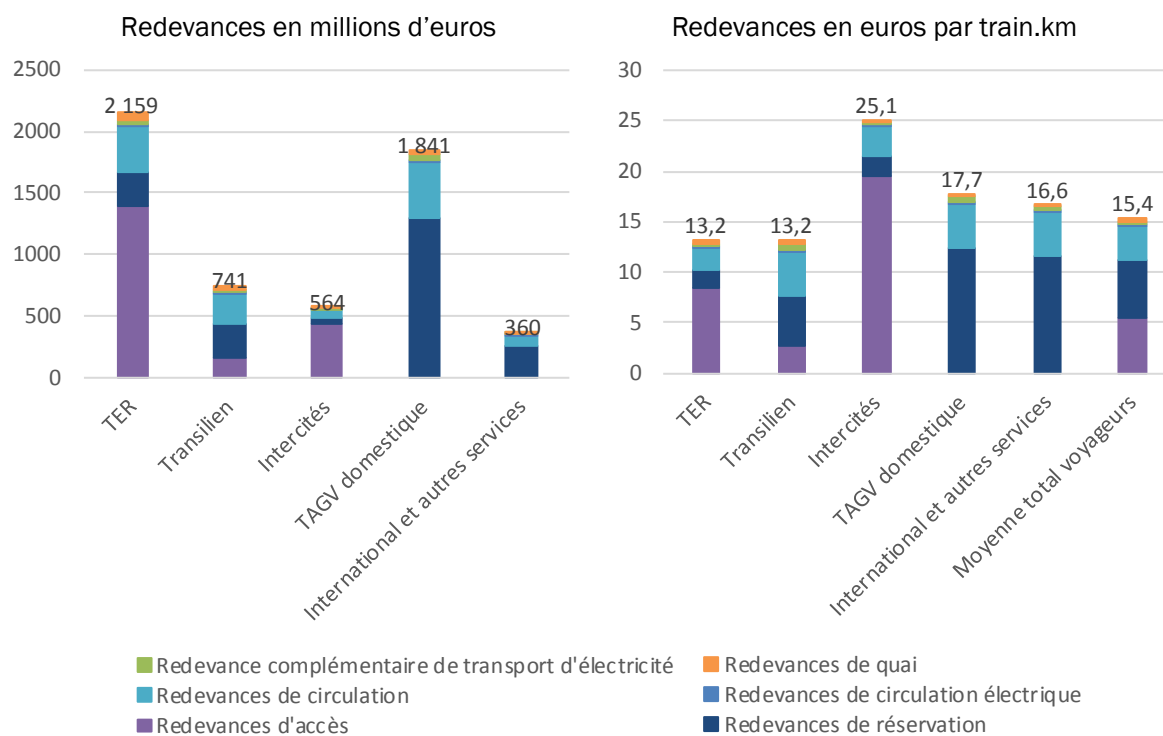
³ Pour SNCF Réseau, LISEA ayant son propre document de référence.

Figure 4 – Répartition des péages par type de redevance et montant et poids des redevances d'accès par type de service conventionné



Source : Autorité de régulation des transports d'après LISEA et SNCF Réseau

Figure 5 – redevances d'infrastructures perçues (y compris redevances d'accès) par type de services voyageurs (en millions d'euros et en euros par train.km) en 2018



Source : Autorité de régulation des transports d'après gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires

Annexe 3.3 - Les tarifs sociaux nationaux appliqués aux services de transport de voyageurs opérés par SNCF Mobilités

- Carte famille nombreuse

La carte famille nombreuse est destinée aux familles ayant au minimum 3 enfants. Elle permet d'obtenir des réductions sur les voyages en train (30 % pour 3 enfants, 40 % pour 4 enfants, 50 % pour 5 enfants, 75 % pour 6 enfants ou plus) ainsi que d'autres avantages.

La carte est utilisable en 1re et 2nde classe, mais la réduction est toujours calculée sur le tarif loisir standard ou tarif normal de 2nde classe. En région parisienne, la carte famille nombreuse permet de bénéficier d'une réduction de 50 % sur le réseau SNCF et sur celui de la Régie autonome des transports parisiens (RATP).

- Billets populaires de congé annuel de la SNCF à tarif réduit

La SNCF propose de bénéficier une fois par an d'un tarif réduit pour l'achat de billets de train aller-retour à l'occasion d'un congé annuel en France. Le bénéfice et l'utilisation de ces billets sont toutefois soumis à conditions.

- Tarifs militaires

Les militaires des forces armées françaises voyageant soit en groupes ou en détachements encadrés, soit isolément, pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission bénéficient dans tous les trains nationaux d'une réduction de 75 %.

Après la signature d'une nouvelle convention entre la SNCF et le ministère de la Défense, il est désormais possible au conjoint et aux enfants d'un militaire de voyager à tarif réduit sans que la présence de ce dernier soit nécessaire. En effet, la carte famille militaire permet de bénéficier d'une réduction de 30 % sur le tarif loisirs [Trains inter cités et TGV, hors OUIGO], voire de 50 % sur le tarif normal pour les autres trains. Cette mesure concerne uniquement les enfants à charge « fiscale » du militaire, qu'ils soient mineurs ou bien âgés de moins de 27 ans s'ils font des études.

Les réformés pensionnés de guerre (sont assimilés aux réformés de guerre français, les étrangers pensionnés au titre de la loi du 31 mars 1919) ayant au moins 25 % d'invalidité, titulaires d'une carte d'invalidité munie de leur photographie, bénéficient dans tous les trains nationaux de la réduction de 50 % pour les pensionnés de 25 % à 45 % et de 75 % pour les pensionnés de 50 % et plus. Les réductions sont appliquées sans limitation dans tous les trains y compris les trains à réservation obligatoire. La gratuité du voyage est, en outre, accordée au guide de l'invalidé à 100 % bénéficiaire des dispositions du point 10 de la loi du 31 mars 1919 (art. 18 du Code des pensions militaires d'invalidité).

- Les abonnements de travail et abonnements pour Elèves, Etudiants et Apprentis

Les abonnements de travail sont utilisables en 2ème classe dans tous les trains nationaux sans réservation obligatoire. Pendant leur validité, ils permettent d'effectuer un nombre de voyages illimité sur le trajet pour lequel ils ont été délivrés. Leur validité dans les trains régionaux n'est pas garantie, les Autorités organisatrices régionales disposant de la faculté de développer des abonnements non encadrés par l'Etat sur le plan tarifaire sur les lignes relevant de leur responsabilité et ainsi s'écarter des dispositions tarifaires applicables aux services d'intérêt national.

Les abonnements pour élèves, étudiants et apprentis ne sont valables, dans tous les trains nationaux, que pour le trajet que doit effectuer l'élève, l'étudiant ou l'apprenti pour se rendre du lieu où il réside pendant la durée de ses études ou de son apprentissage, à l'établissement dont il suit les cours ou dans lequel il fait son apprentissage.

Titres de transport d'aller et retour annuels des pensionnés, retraités, allocataires, veuves et orphelins de guerre

Les titres de transport d'aller et retour annuels des pensionnés, retraités, allocataires, veuves et orphelins de guerre, sont délivrés une fois par an à un même bénéficiaire en 2ème classe pour un voyage aller et retour, sans condition de trajet

Annexe 3.4 - Les réductions commerciales

- Réductions commerciales pour catégories d'âge ou statut (jeunes, étudiants, retraités...)

Chaque organisme ou collectivité qui organise les transports en commun définit sa politique tarifaire. De nombreuses offres existent sur l'ensemble du réseau français pour réduire le coût des transports en commun pour des catégories jeunes, étudiants ou retraités. Toutefois, il ne s'agit pas d'une obligation générale, et aucun texte réglementaire n'impose l'application de tarifs réduits sur la base du seul critère de l'âge.

- Les facilités de circulation

Qu'ils soient au cadre permanent, contractuels ou retraités, tous les agents bénéficient des "facilités de circulation", c'est-à-dire de billets gratuits ou à prix très réduits (ils ne paient que la réservation) pour eux-mêmes et leur famille proche. Les enfants d'agents SNCF circulent pour 10 % du prix du billet, tandis que les parents et beaux-parents disposent de quatre billets gratuits par an.

Annexe 3.5 - Bases réglementaires sur la fixation des tarifs passagers appliqués dans le secteur ferroviaire

- Code des transports

Article L1111-1

Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Article L1112-4-1

Le coût pour les personnes handicapées du transport à la demande mis en place par une autorité organisatrice de transport ne peut être supérieur à celui applicable aux autres usagers dans un même périmètre de transport urbain.

Article L1113-1

Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de la mobilité et, dans la région d'Ile-de-France, dans l'aire de compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application du 1° de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale, bénéficient d'une réduction tarifaire d'au moins 50 % sur leurs titres de transport ou d'une aide équivalente. La réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager.

Article L1221-5

L'autorité organisatrice définit la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant. Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'Etat en matière de prix, elle fixe ou homologue les tarifs.

Article R1231-5

Les tarifs des transports urbains sont fixés ou homologués par l'autorité compétente conformément à la procédure définie par la convention passée entre celle-ci et l'entreprise exécutant le service de transport.

Article L2121-3

La région est l'autorité organisatrice compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional. À ce titre, elle est chargée de l'organisation :

1° Des services publics de transport ferroviaire de voyageurs exécutés dans son ressort territorial ou desservant son territoire ;

2° Des services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires.

Dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements et dans celui de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'Etat est le garant, la région définit, dans son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de personnes, notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'usager, en tenant compte de la planification régionale des infrastructures de transport au sens de la section 1 du chapitre III du titre Ier du livre II de la première partie du présent code. La région définit la politique tarifaire des services d'intérêt régional en vue d'obtenir la meilleure utilisation sur le plan économique et social du système de transport. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de personnes.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L2151-4

Des tarifs sociaux peuvent être fixés par voie réglementaire. Ils s'appliquent à certaines catégories de voyageurs ferroviaires, pour tous les services ou certaines catégories de services assurés sur le territoire national. Les régions sont consultées dans le cadre de la fixation de ces tarifs. La mise en œuvre de ces tarifs fait l'objet d'une compensation visant à couvrir l'incidence financière pour les opérateurs. Pour les services d'intérêt national et les services librement organisés, la compensation est établie par l'État et versée aux opérateurs de manière effective, transparente et non discriminatoire. Pour les services d'intérêt régional, la compensation est versée par les autorités organisatrices de transport dans le cadre du contrat de service public conclu avec l'attributaire. Un décret précise les modalités d'application du présent article.

- Code de l'action sociale et des familles

Article L112-2

Afin d'aider les familles à élever leurs enfants, il leur est accordé notamment :

4° Des réductions sur les tarifs de transport par chemin de fer dans les conditions prévues par décret ; (Décret n°80-956 du 1 décembre 1980 relatif aux réductions accordées aux familles nombreuses sur les tarifs de la Société nationale des chemins de fer français).

4. BILAN 2018 DES SERVICES REGIONAUX CONVENTIONNES (TER, TRANSILIEN)

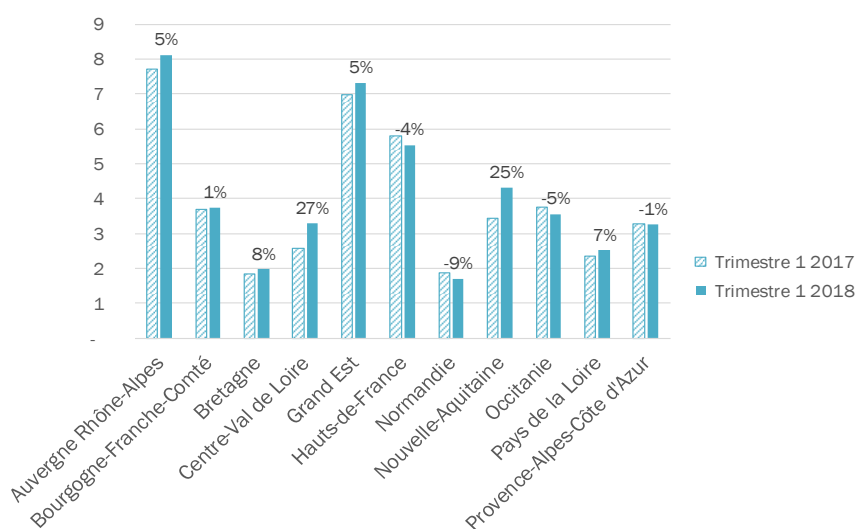
Annexe 4.1 - Lignes TET transférées aux régions dans le cadre des protocoles d'accords conclus en 2016

Région	Lignes TET transférées	Date de reprise
Grand Est	Hirson-Charleville-Metz	1er janvier 2017
	Reims-Dijon	1er janvier 2017
	Paris-Troyes-Belfort	1er janvier 2018
Centre-Val de Loire	Paris-Montargis-Cosne-Nevers	1er janvier 2018
	Paris-Orléans-Tours	1er janvier 2018
	Paris-Bourges-Montluçon	1er janvier 2018
Occitanie	Clermont-Béziers (en cogestion Etat/Région)	1er janvier 2018
	Clermont-Ferrand-Nîmes	1er janvier 2018
Nouvelle Aquitaine	Bordeaux-Ussel	1er janvier 2018
	Bordeaux-Limoges	1er janvier 2018
	Bordeaux-La Rochelle	1er janvier 2018
Hauts-de-France	Paris-Amiens-Boulogne	1er janvier 2019
	Paris-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai	1er janvier 2019
Normandie	Paris-Caen-Cherbourg	1er janvier 2020
	Paris-Rouen-Le Havre	1er janvier 2020
	Paris-Granville	1er janvier 2020
	Caen-Le Mans-Tours	1er janvier 2020
	Paris-Evreux-Serquigny	1er janvier 2020

Annexe 4.2 - Evolutions trimestrielles des trains.km entre 2017 et 2018

Les graphiques suivants expliquent l'évolution du nombre de trains.km par trimestre et par région entre les années 2017 et 2018.

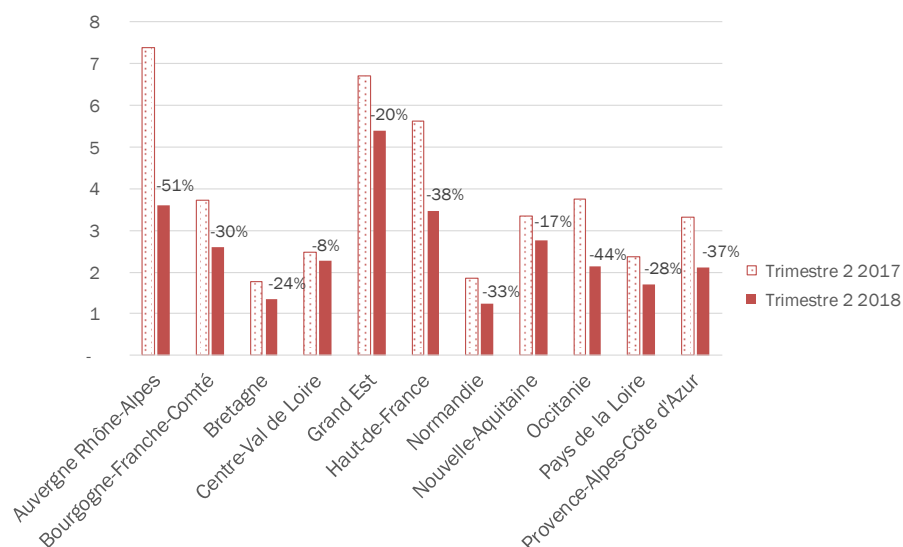
Figure 6 – Evolution des trains.km entre 2017 et 2018 au premier trimestre (en millions)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : En 2018, au premier trimestre, la région Nouvelle Aquitaine a offert 4,3 millions de trains.km, en augmentation de 25 % entre les années 2017 et 2018.

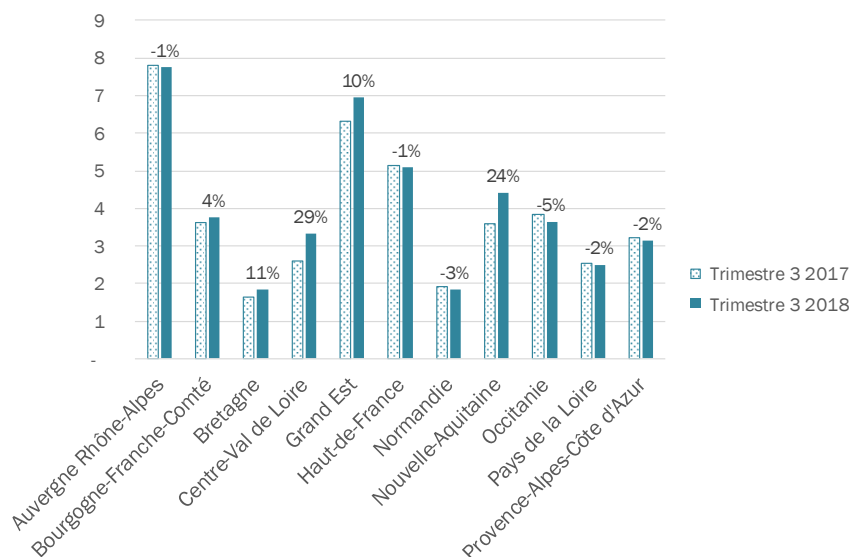
Figure 7 – Evolution des trains.km entre 2017 et 2018 au deuxième trimestre (en millions)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : En 2018, au deuxième trimestre, la région Nouvelle Aquitaine a offert 2,8 millions de trains.km, en diminution de 17 % entre les années 2017 et 2018. Pour rappel, le deuxième trimestre 2018 correspond à la période de grève survenue au cours de l'année 2018.

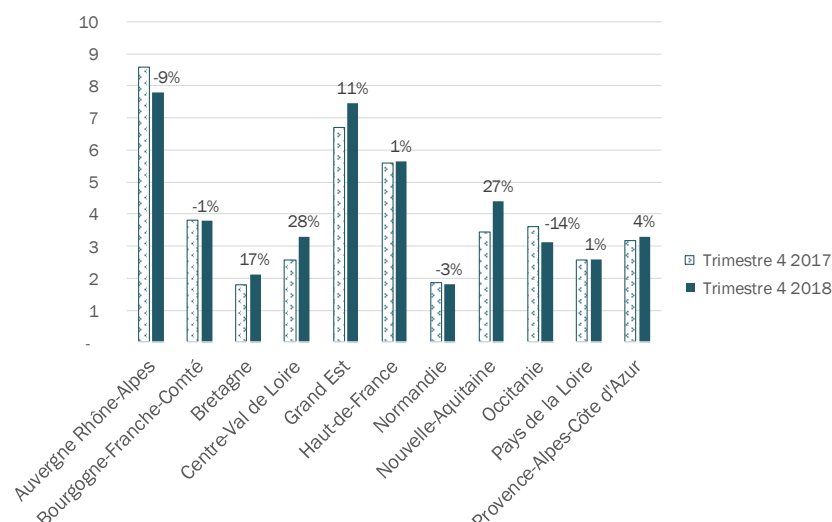
Figure 8 – Evolution des trains.km entre 2017 et 2018 au troisième trimestre (en millions)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : En 2018, au troisième trimestre, la région Nouvelle Aquitaine a offert 4,4 millions de trains.km, en hausse de 24 % entre les années 2017 et 2018.

Figure 9 – Evolution des trains.km entre 2017 et 2018 au quatrième trimestre (en millions)



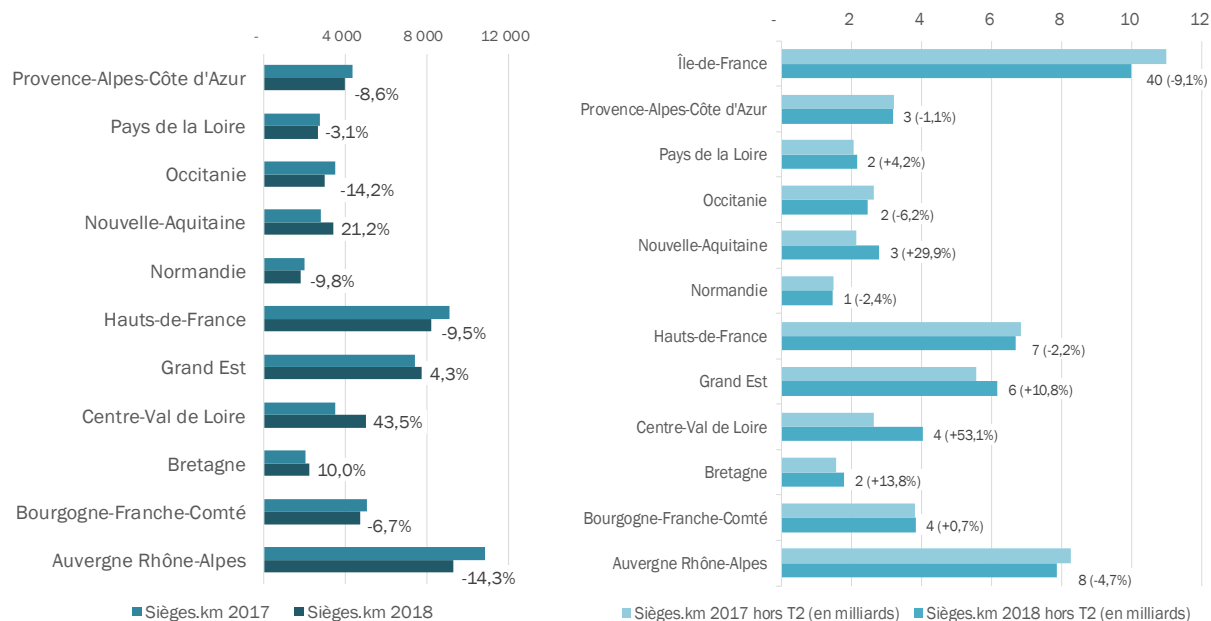
Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : En 2018, au troisième trimestre, la région Nouvelle Aquitaine a offert 4,4 millions de trains.km, en hausse de 27 % entre les années 2017 et 2018.

Annexe 4.3 - Evolution de l'offre de sièges.km entre 2017 et 2018

Le graphique ci-dessous décrit l'évolution du nombre de sièges.km pour l'ensemble des services conventionnés TER entre 2017 et 2018 en présence et en l'absence de l'effet grève.

Figure 10 – Comparaison de l'évolution des sièges.km (en millions) entre 2017 et 2018 avec et sans effet grève (à gauche et à droite respectivement)



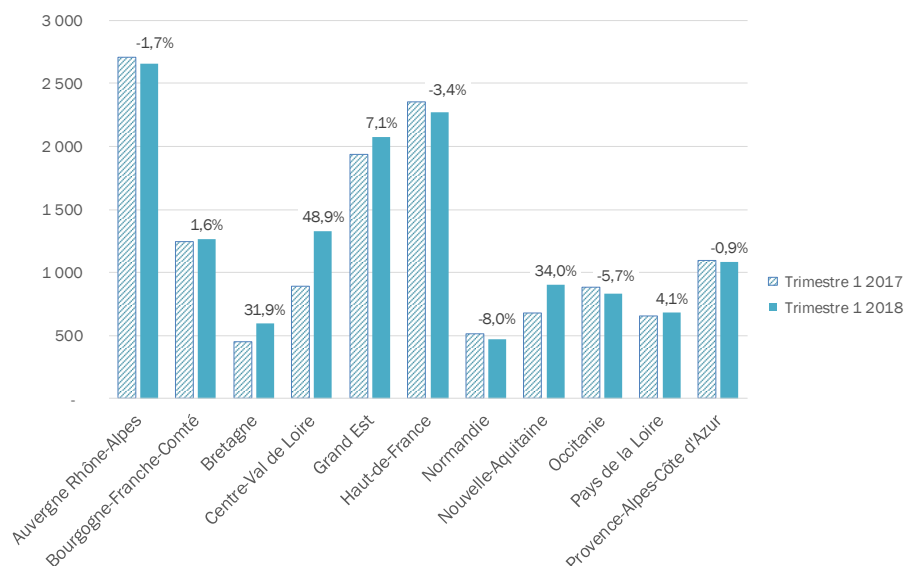
Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : en 2018, le nombre de sièges.km offerts en région Povenve-Alpes-Côte d'Azur est de 4 milliards, en baisse de 8,6 % par rapport à 2017 en prenant en compte l'impact de la grève au deuxième trimestre 2018. Sans prendre en compte le deuxième trimestre 2018 (c'est-à-dire sans prendre en compte l'effet grève), le nombre de sièges.km offert dans cette même région en 2018 est de 3,2 milliards, en diminution de 1,1 % seulement par rapport à 2017.

Annexe 4.4 - Evolution trimestrielle de l'offre de sièges.km entre 2017 et 2018

Les graphiques suivant décrivent l'évolution trimestrielle de l'offre en sièges.km entre 2017 et 2018 par région. Ainsi, pour chacune des régions, le nombre de sièges.km est indiqué par trimestre, avec le taux d'évolution des sièges.km entre les trimestres de ces deux années.

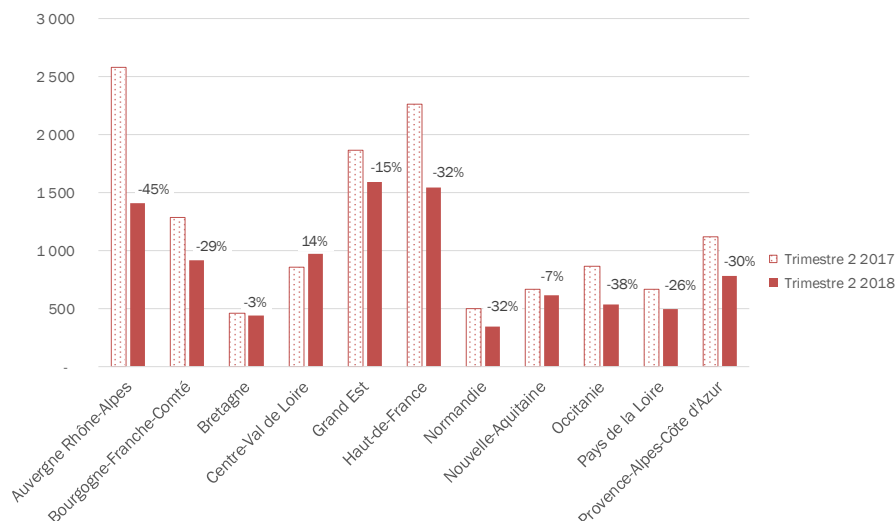
Figure 11 – Evolution des sièges.km entre 2017 et 2018 au premier trimestre (en millions)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : La région Grand Est a offert 2,7 milliards de sièges.km au premier trimestre 2018, en augmentation de 7,1 % par rapport à 2017 (1,9 milliard de sièges.km).

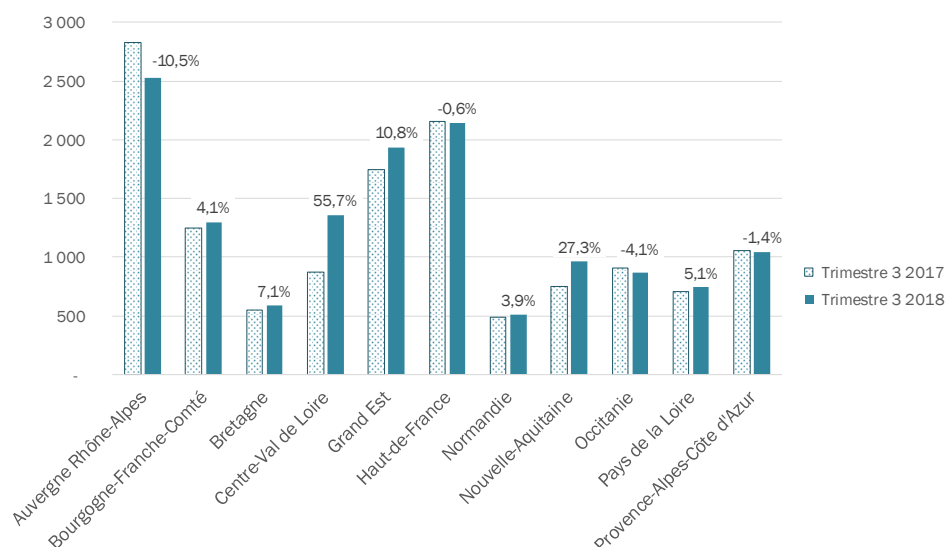
Figure 12 – Evolution des sièges.km entre 2017 et 2018 au deuxième trimestre (en millions)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : La région Grand Est a offert 1,6 milliards de sièges.km au deuxième trimestre 2018, en diminution de 15 % par rapport à 2017 (1,9 milliard de sièges.km). Cette baisse significative s'explique par les mouvements sociaux survenus au pendant le deuxième trimestre 2018.

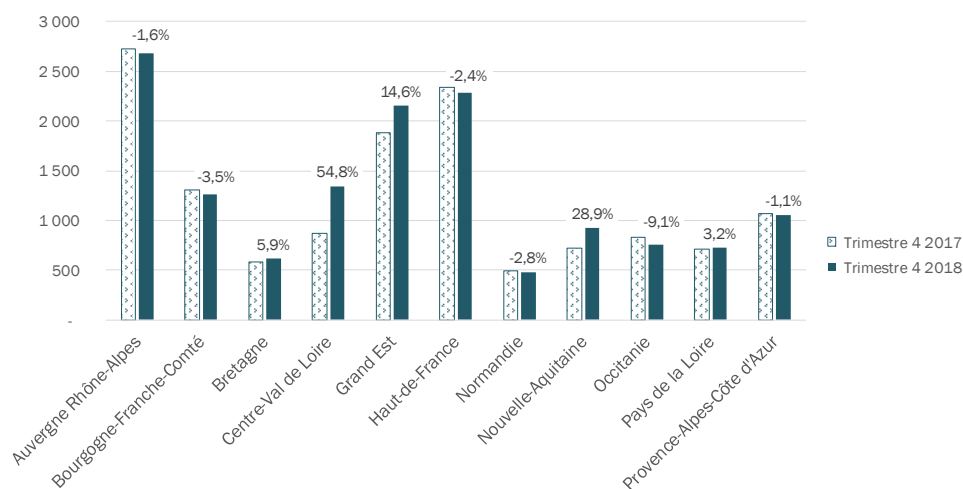
Figure 13 – Evolution des sièges.km entre 2017 et 2018 au troisième trimestre (en millions)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : La région Grand Est a offert 1,9 milliards de sièges.km au troisième trimestre 2018, en augmentation de 10,8 % par rapport à 2017 (1,7 milliard de sièges.km).

Figure 14 – Evolution des sièges.km entre 2017 et 2018 au quatrième trimestre (en millions)



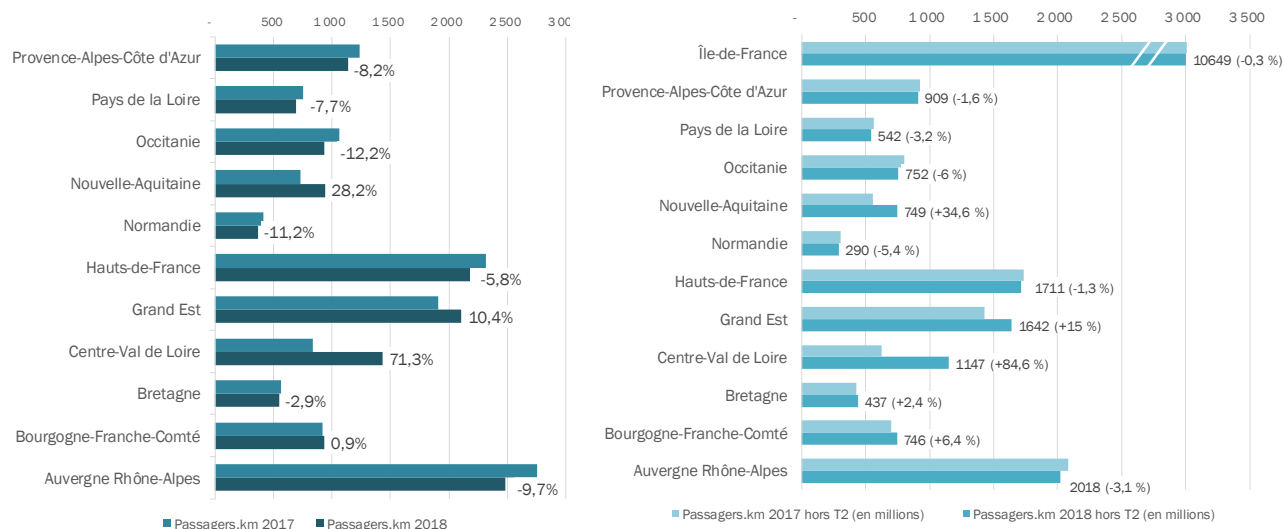
Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : La région Grand Est a offert 2,2 milliards de sièges.km au dernier trimestre 2018, en augmentation de 14,6 % par rapport à 2017 (1,9 milliard de sièges.km).

Annexe 4.5 - Evolution de la demande (passagers.km) entre 2017 et 2018

Le graphique ci-dessous décrit l'évolution du nombre de sièges.km pour l'ensemble des services conventionnés TER entre 2018 et 2017 en présence et en l'absence de l'effet grève.

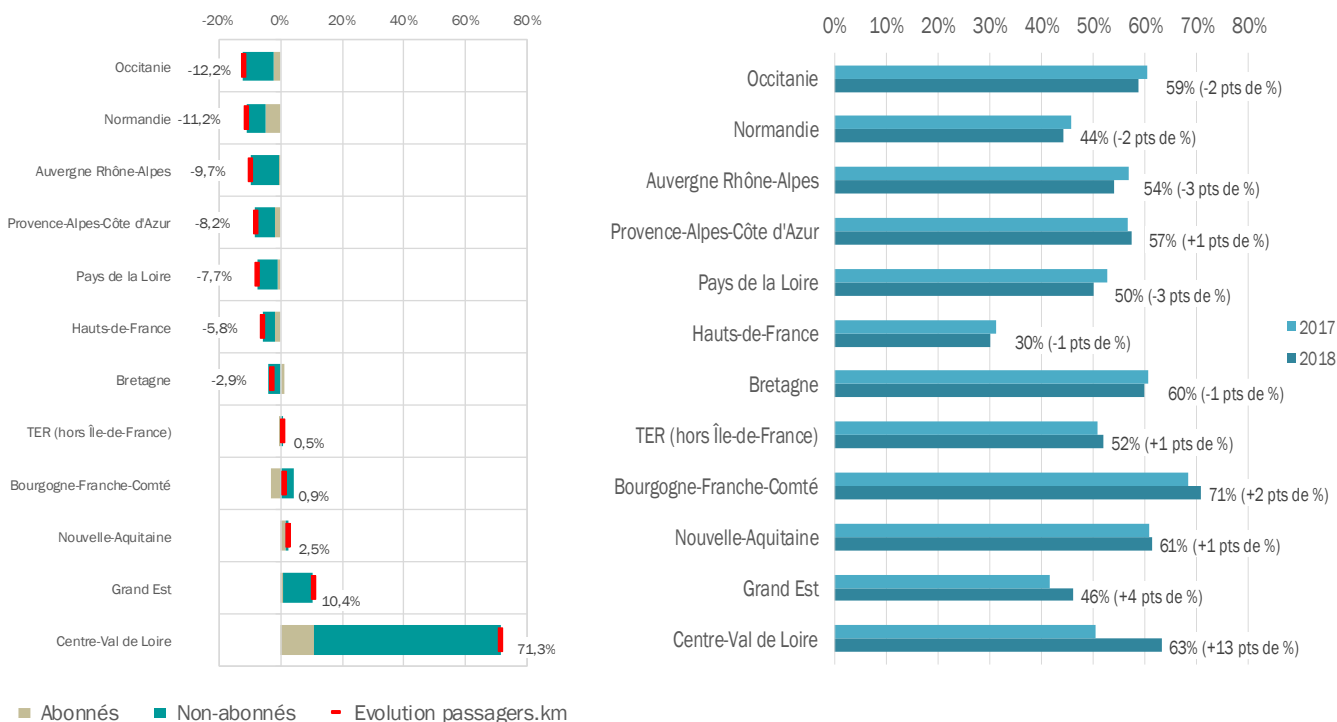
Figure 15 – comparaison de l'évolution des passagers.km (en millions) entre 2017 et 2018 avec et sans effet grève (à gauche et à droite respectivement).



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : en 2018, le nombre de passagers.km offerts en région Auvergne Rhône-Alpes est de 2,5 milliards, en baisse de 9,7 % par rapport à 2017 en prenant en compte l'impact de la grève au deuxième trimestre 2018. Sans prendre en compte le deuxième trimestre 2018 (c'est-à-dire sans prendre en compte l'effet grève), le nombre de sièges.km offert dans cette même région en 2018 est de 2,2 milliards, en diminution de 3,1 % seulement par rapport à 2017.

Figure 16 – Contribution des passagers.km abonnés et non-abonnés transportés à l'évolution des passagers.km entre 2017 et 2018 (à gauche), et Part des passagers.km non-abonnés et évolution en points de pourcentage entre 2017 et 2018 (à droite)

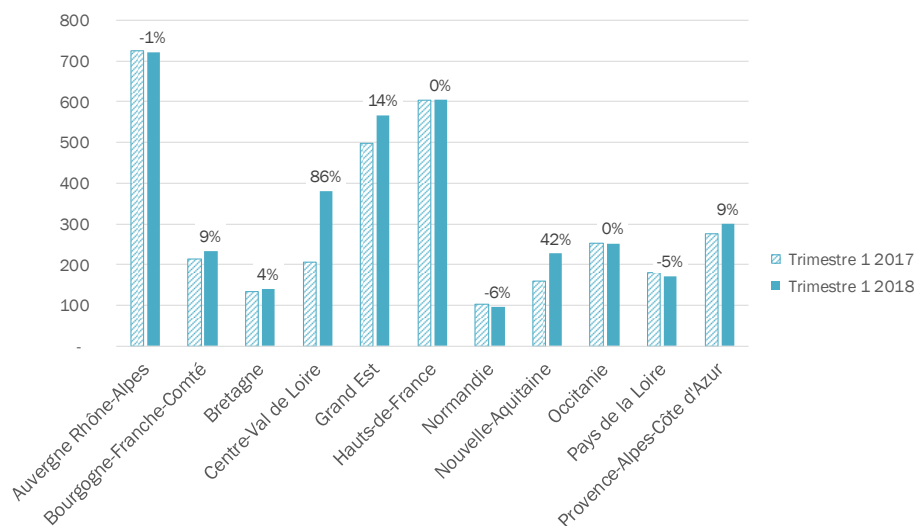


Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : En Centre-Val de Loire, le nombre de passagers.km a augmenté de 71,3 % entre 2017 et 2018 du fait de la reprise de certaines lignes intercity en 2018. Cette augmentation significative est due à une augmentation de la part des voyageurs abonnés (10,8 %) et des voyageurs non-abonnés (60,5 %). Dans cette même région, en 2018 la part des voyageurs non abonnés est passée de 50 % à 63 % entre 2017 et 2018.

Annexe 4.6 - Evolution trimestrielle de la demande (passagers.km) entre 2017 et 2018

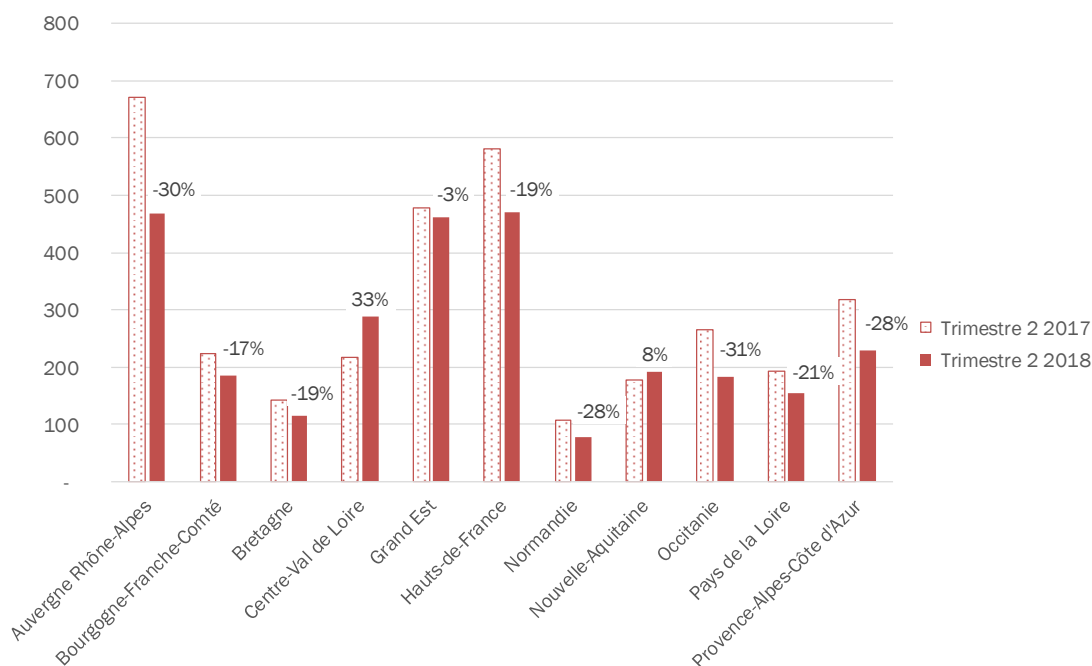
Figure 17 – Evolution des passagers.km entre 2017 et 2018 au premier trimestre (en millions)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : Au premier trimestre 2018, le nombre de passagers.km enregistré par la région Bourgogne-Franche-Comté est de 231 millions, en augmentation de 9 % par rapport à 2017.

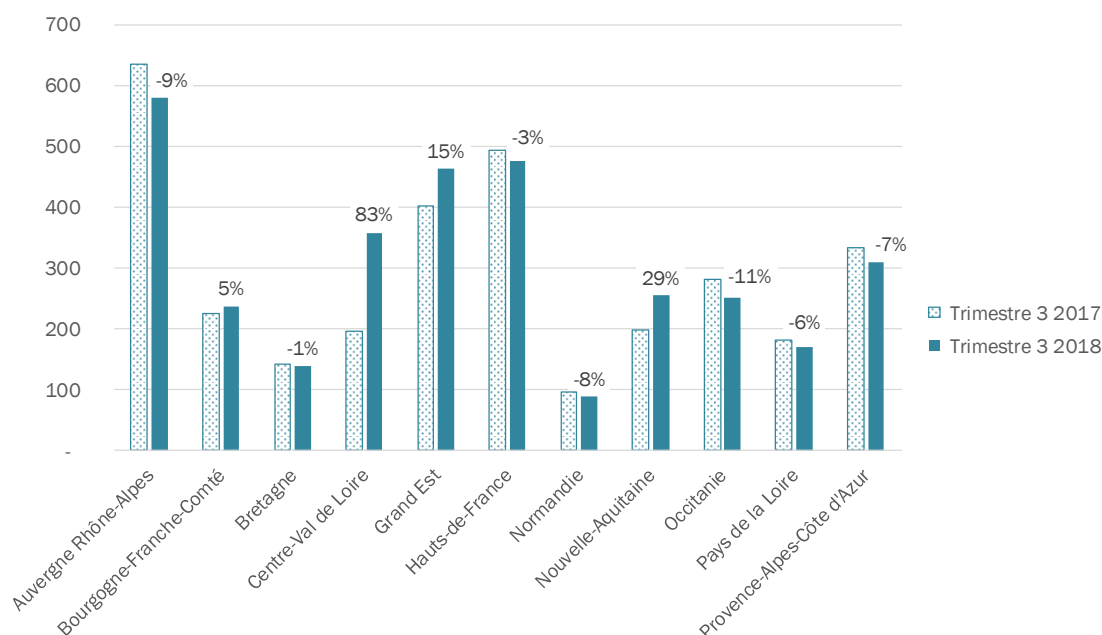
Figure 18 – Evolution des passagers.km entre 2017 et 2018 au deuxième trimestre (en millions)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : Au deuxième trimestre 2018, le nombre de passagers.km enregistré par la région Bourgogne-Franche-Comté est de 186 millions, en diminution de 17 % par rapport à 2017.

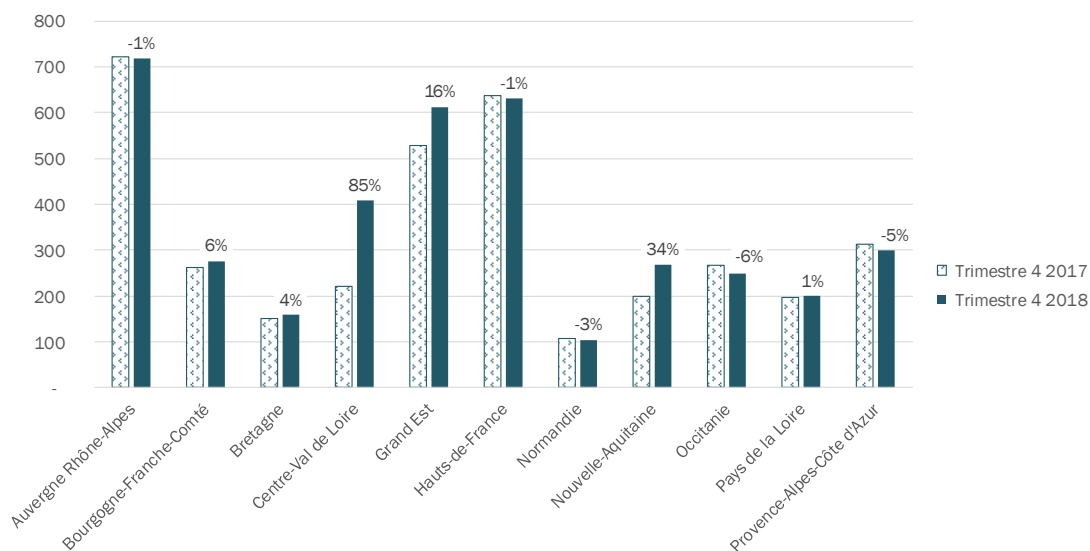
Figure 19 – Evolution des passagers.km entre 2017 et 2018 au troisième trimestre (en millions)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : Au troisième trimestre 2018, le nombre de passagers.km enregistré par la région Bourgogne-Franche-Comté est de 238 millions, en augmentation de 5 % par rapport à 2017.

Figure 20 – Evolution des passagers.km entre 2017 et 2018 au quatrième trimestre (en millions)



Source : Autorité de régulation des transports d'après SNCF Mobilités

Note de lecture : Au dernier trimestre 2018, le nombre de passagers.km enregistré par la région Bourgogne-Franche-Comté est de 276 millions, en augmentation de 6 % par rapport à 2017.

Directeur de la publication : Bernard Roman

Pilotage et coordination : Anthony Martin

Auteurs et contributeurs : Maxime Antoine, Olivier Chalmeau, Fabien Couly, Théo Decreux-Duchêne, Mathieu Gourbal, Anh Lai, Alexandre Le Potier, Anthony Martin, Toni Vialette

Impression : Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative en 300 exemplaires.

Crédits photos couvertures : Christophe Recoura - Agence REA - Thalys (Jean-Jacques d'Angelo) - DR Thello.

Dépôt légal : décembre 2019

ISSN : 2678-6575

Ce second volume de l'édition 2018 du rapport annuel sur le marché français du transport ferroviaire de voyageurs est consultable en ligne sur le site autorite-transports.fr

Tour Maine Montparnasse

33, avenue du Maine - BP 48 - 75755 Paris Cedex 15
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

Siège

48, boulevard Robert Jarry - CS 81915 - 72019 Le Mans Cedex 2
Tél. +33 (0)2 43 20 64 30

 @ART_transports

Retrouvez toute l'actualité, les avis
et décisions, les textes de référence, les notes
de conjoncture et les publications de l'Autorité
sur le site internet

autorite-transports.fr