

COMPARAISON FRANCE - EUROPE DU TRANSPORT FERROVIAIRE



Sommaire

AVANT-PROPOS	3
SYNTHESE	5
1. CARACTERISTIQUES DU RESEAU PHYSIQUE	6
2. TARIFICATION DE L'ACCES AU RESEAU FERRE.....	8
3. UTILISATION DU RESEAU	10
4. TRANSPORT DE VOYAGEURS	11
5. TRANSPORT DE FRET	17
6. QUALITE DE SERVICE.....	20

AVANT-PROPOS

Cette note vise à comparer l'utilisation du réseau ferroviaire en France avec un panel d'autres pays européens : l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie, l'Espagne, la Belgique, la Suisse et la Suède. Outre les données collectées par l'Autorité, les indicateurs rassemblés pour cette analyse ont pour sources l'IRG-Rail, RMMS (Rail Market Monitoring – European Commission) et Eurostat¹. Elles concernent pour la plupart l'année 2017, à l'exception des données de source RMMS, Eurostat (2016) et les données relatives à la qualité de service (de 2012 à 2016).

Cette comparaison est réalisée à partir de données agrégées à la maille nationale. Les périmètres de plusieurs indicateurs apparaissent cependant assez variables ou imprécis d'un pays à l'autre, en particulier sur les données financières (revenus, coûts) et de qualité de service. Les causes explicatives des différences constatées sont difficiles à déterminer sans une étude plus approfondie des caractéristiques propres à chaque utilisation, gestion et financement des infrastructures ferrées. En conséquence, les comparaisons faites entre pays sur chacun de ces indicateurs doivent être effectuées avec précaution.

L'utilisation effective du réseau résulte d'un équilibre recherché par les entreprises ferroviaires entre les modalités (techniques, réglementaires, tarifaires) d'accès au réseau et la demande finale de transport de passagers et de fret. Le prisme choisi pour la présente note vise ainsi une comparaison de la manière dont les entreprises ferroviaires utilisent le réseau ferré de chacun des pays tant vis-à-vis des gestionnaires d'infrastructures (circulations effectuées, redevances d'accès au réseau) que de leurs clients (fréquences proposées, passagers et tonnes transportés, revenus totaux des services, coûts par passager et par tonne transportée). Cette analyse prend aussi en compte l'apport des concours publics qui constituent un élément important pour l'utilisation des réseaux ferroviaires par les services de transport. Elle inclut également des indicateurs sur les montants consacrés par les gestionnaires d'infrastructure à l'entretien et au renouvellement des réseaux ferrés, ainsi que des indicateurs induits de la ponctualité observée sur ces réseaux.

¹ Independent Regulators' Group - Rail <https://www.irg-rail.eu/>
Rail market monitoring https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en
<https://ec.europa.eu/eurostat/fr/home>

Transport ferroviaire en France et en Europe en 2017

CHIFFRES-CLÉS DU RÉSEAU FRANCE/IRG-RAIL



28 700 km

de lignes
dont 58 % électrifiées
Moyenne IRG-Rail : 55 %

2^e du panel
2^e IRG-Rail*



45 circulations**

par jour et par km de ligne
Moyenne IRG-Rail : 54

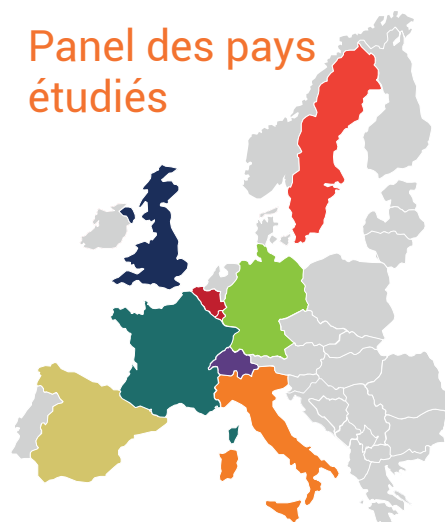
6^e du panel
12^e IRG-Rail*

2 600 km

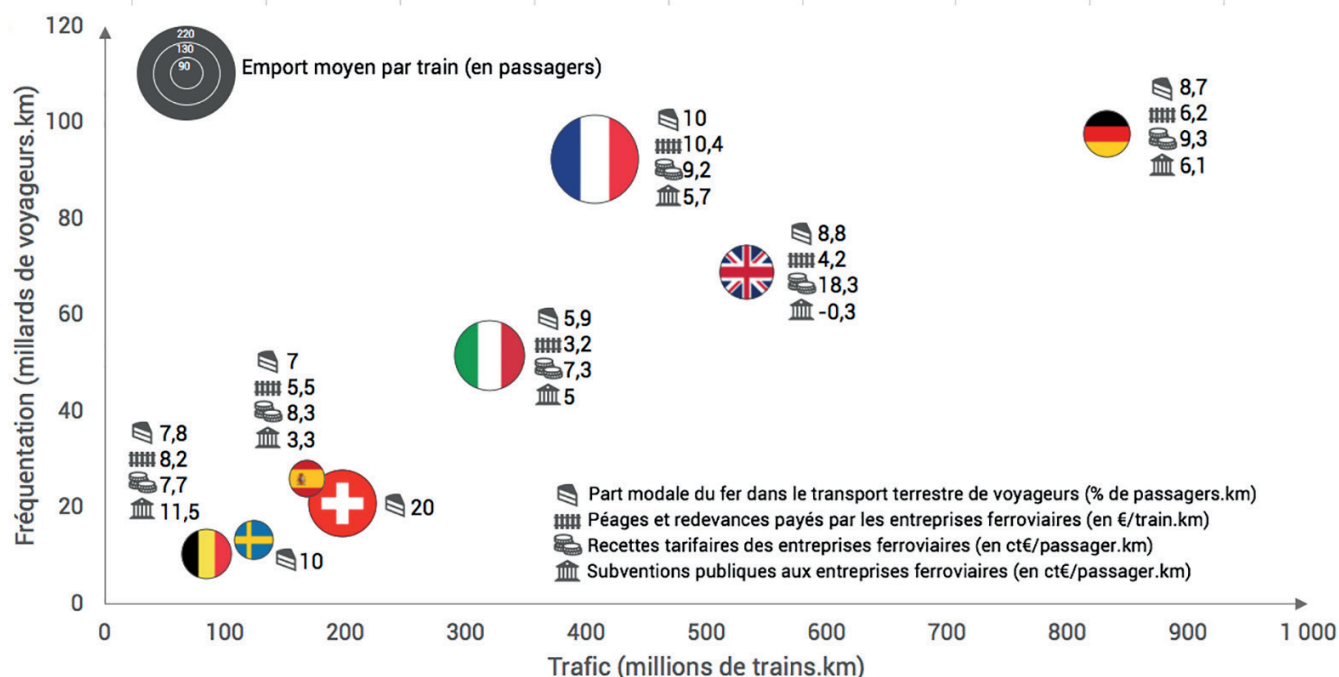
de LGV
soit 9 % du réseau

2^e du panel
2^e IRG-Rail*

Panel des pays étudiés



LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS



LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES



68 M**

de trains.km

33 Mds**

de tonnes.km

10 %

part modale du fret ferroviaire
Moyenne UE : 17,3 %

2^e du panel - 3^e IRG-Rail*

* IRG-Rail: regroupement des autorités de régulation ferroviaire de 31 pays en Europe

** Indicateurs IRG-rail établis sur des périmètres différents de ceux retenus par l'ART dans ses publications annuelles sur le marché ferroviaire français – voir au sein du rapport pour des précisions par indicateur.

SYNTHESE

Avec près de 29 000 km de lignes, le réseau ferré français est le deuxième plus long en Europe. La densité du réseau français (rapport entre la longueur totale des lignes ferrées et la superficie du territoire) est proche de celle de l'Italie et du Royaume-Uni, supérieure à l'Espagne mais nettement inférieure à l'Allemagne.

En France, les coûts d'accès au réseau ferré (péages dus par train.km au titre des prestations minimales aux gestionnaires d'infrastructure) pour les entreprises ferroviaires offrant des services voyageurs sont les plus élevés des pays membres de l'IRG-Rail. Cela est à mettre en regard d'un emport moyen des trains aptes à la grande vitesse en France (ci-après TAGV) bien au-dessus de la moyenne. Ainsi, les redevances ramenées par passager.km pour les services librement organisés sont plus homogènes entre les pays observés, avec pour autant un niveau toujours plus élevé en France qu'en Allemagne et en Espagne. La stratégie d'emport élevé a permis toutefois de lisser les différences avec les autres pays du panel. En France, le poids des péages dans le revenu (recettes commerciales et subventions publiques) des entreprises ferroviaires est proche de celui de l'Allemagne, mais est beaucoup plus élevé qu'en Italie ou au Royaume-Uni.

Les redevances perçues pour l'activité fret par train.km sont d'un montant comparable à celui observé en Allemagne et dans la moyenne des pays membres de l'IRG-Rail, et le poids des péages dans les revenus des entreprises ferroviaires de fret est faible. Le poids des redevances n'est donc pas la cause de la grande variabilité de la part modale du fret entre les pays observés.

L'utilisation du réseau ferré national pour le transport de passagers apparaît plus faible (en trains.km par km de ligne) en France qu'en Allemagne, au Royaume-Uni, en Belgique et Suisse. En revanche, la fréquentation kilométrique (en passagers.km par km de ligne) est plus élevée en France qu'outre-Rhin, qu'en Belgique et en Italie, du fait d'un emport moyen plus élevé. La France est le deuxième pays du panel pour la part modale du transport ferroviaire dans le transport terrestre interurbain de voyageurs. Cette part relativement élevée est en partie due au succès important des services TAGV parcourant de longues distances. En parallèle, les services conventionnés représentent une part du trafic et de la fréquentation ferroviaire inférieure en France à celle observée en Allemagne comme en Italie (et *a fortiori* au Royaume-Uni où le transport hors franchises ne représente que 4 % de la fréquentation ferroviaire).

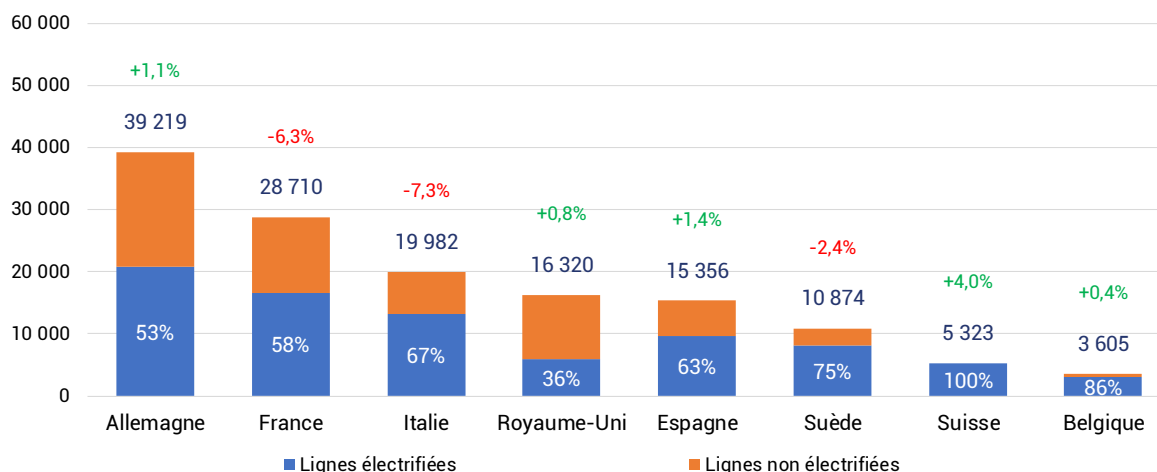
De 2013 à 2016, la France a connu un taux de retard annuel au terminus de ses trains compris, au seuil de 6 minutes, entre 10 % et 12 %. Ce taux se situe dans la moyenne des autres pays du panel. L'Allemagne et la Suisse se démarquent par leur taux de retard faible, tandis que le Royaume-Uni subit une dégradation continue de la ponctualité de son service depuis 2012.

S'agissant du transport de fret, la quantité de circulations sur le réseau ferré est comparable à celle du Royaume-Uni et de l'Italie, mais est très inférieure à celle observée en Allemagne et en Belgique. Si le volume de fret transporté sur les rails français est relativement important (loin derrière l'Allemagne mais au-dessus des autres pays du panel), la part modale du transport ferroviaire de fret reste faible. Les recettes des entreprises ferroviaires sont dans la moyenne des pays observés. Les recettes par tonne.km sont également dans la moyenne européenne, mais plus faibles qu'en Allemagne ou qu'au Royaume-Uni.

1. CARACTERISTIQUES DU RESEAU PHYSIQUE

En 2017, le réseau ferré français compte 28 700 km de lignes, à la deuxième place des pays européens derrière l'Allemagne. La France représente ainsi 12,5 % du réseau ferré de l'ensemble des pays membres de l'IRG-Rail, qui s'élève à plus de 230 500 km de lignes².

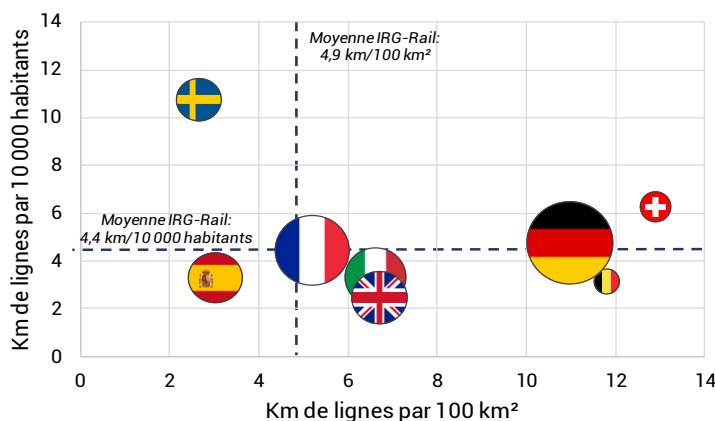
Figure 1 – Longueur de lignes (km), évolution entre 2012 et 2017 (%) et part des lignes électrifiées (%)



Source : IRG-Rail 2017

La densité du réseau ferré français se situe dans la moyenne IRG-Rail, tant par rapport à la superficie du pays qu'à sa population. Avec une longueur de réseau pour 10 000 habitants comparable, l'Allemagne affiche un nombre de km de lignes pour 100 km² deux fois plus élevé que la France (11 contre 5,2). La Suisse avec près de 13 km de lignes pour 100 km², est le pays le plus densément maillé parmi les pays membres de l'IRG-Rail.

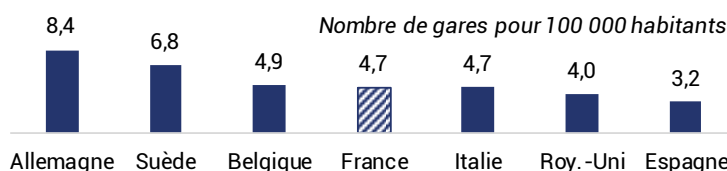
Figure 2 – Densité du réseau ferroviaire



Source : IRG-Rail 2017

Avec 8,4 gares ferroviaires pour 100 000 habitants, l'Allemagne montre la plus forte densité de gares. La France se situe au niveau de la médiane du panel avec 4,7 gares pour 100 000 habitants.

Figure 3 – Densité des gares

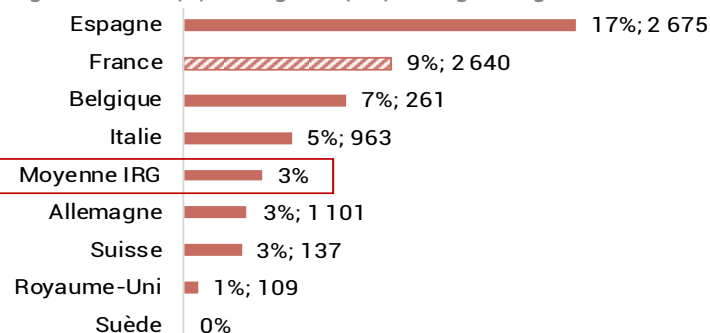


Source : RMMS 2016

² Pour la collecte de données de 2017, l'IRG-Rail comptait 29 membres dont 25 membres de l'Union Européenne (sans Chypre, l'Irlande et Malte) auxquels s'ajoutent le Kosovo, la Norvège, la Macédoine et la Suisse.

En France, les lignes à grande vitesse (LGV) représentent 9 % des lignes du réseau ferré, contre 17 % en Espagne. Pour autant, la longueur des LGV françaises et espagnoles sont similaires (respectivement 2 640 km et 2 675 km), loin devant l'Allemagne (1 101 km), l'Italie (963 km) ou encore la Belgique (261 km).

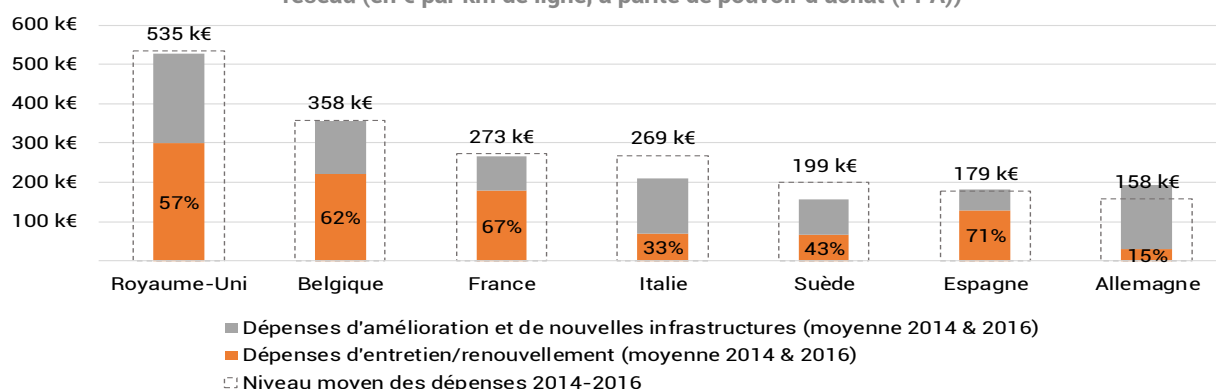
Figure 4 – Part (%) et longueur (km) des lignes à grande vitesse



Source : IRG-Rail 2017

Entre 250 000 euros et 300 000 euros par kilomètre de ligne sont consacrés annuellement à l'entretien, au renouvellement, à l'amélioration et aux investissements pour de nouvelles infrastructures (au sens des définitions RMMS) du réseau ferré en France, soit deux fois moins qu'au Royaume-Uni mais 1,7 fois plus qu'en Allemagne. Deux tiers des dépenses sont dédiés à l'entretien et au renouvellement du réseau contre seulement 15 % outre-Rhin. Le montant global des charges par kilomètre de ligne classique entre 2015 et 2016 est en revanche proche de celui observé en Allemagne, et très supérieur au montant observé en Espagne où le montant alloué aux lignes LGV représente 73 % des charges (Figure 6).

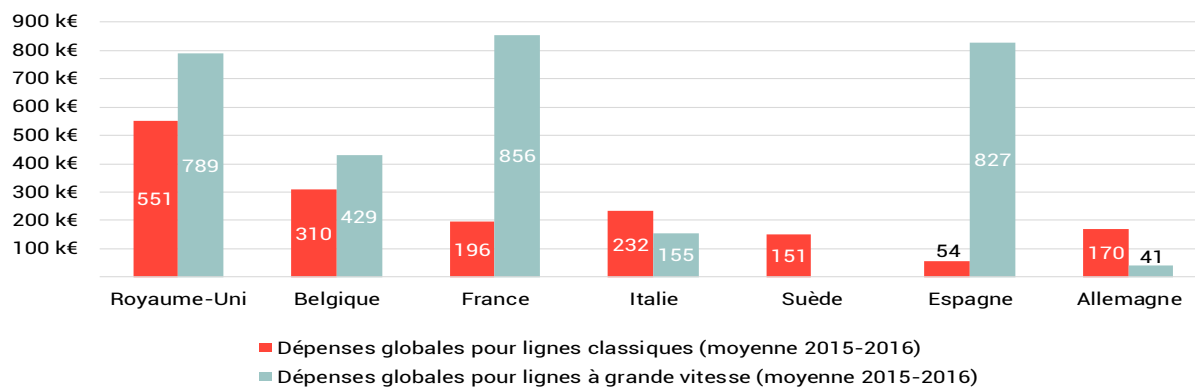
Figure 5 – Niveau moyen des dépenses d'entretien, de renouvellement, d'amélioration et d'investissement du réseau (en € par km de ligne, à parité de pouvoir d'achat (PPA))



Sources : RMMS, moyenne 2014-2016 (dépenses), Eurostat (indices de conversion PPA)

La décomposition des dépenses par catégorie n'est pas disponible pour l'année 2015

Figure 6 – Dépenses globales par type de ligne (en € par km de ligne, à parité de pouvoir d'achat (PPA))



Sources : RMMS, moyenne 2015-2016 (dépenses), Eurostat (indices de conversion PPA)

2. TARIFICATION DE L'ACCES AU RESEAU FERRE

En 2018, l'ensemble des pays étudiés recourent à une majoration des redevances pour l'accès au réseau ferroviaire des services de voyageurs et/ou de fret, à l'exception de la Suède. Cependant la mise en œuvre de ces majorations est assez hétérogène (montant, services concernés, etc.). SNCF Réseau facture principalement au train.km ainsi qu'au sillon.km et par montant forfaitaire (à partir de l'horaire de service 2019, une facturation à la tonne.km a aussi été introduite par SNCF Réseau). L'emport (en tonnes.km) est utilisé en unité de facturation en 2018 par le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse.

Figure 7 – Redevances au titre des prestations minimales pour les services fret et de voyageurs

Pays	Redevances au titre des prestations minimales			Caractéristiques du système de tarification		Unités de facturation
	Redevances reflétant les coûts directs (Art. 31-3)	Majorations (Art. 32-1)	Redevances pour couvrir les coûts de LT (Art. 32-3)	Segmentation des marchés soumis à majoration	Prix annuels*	
France	Oui	Oui	Oui (LGV-SEA)	Oui	Oui	train.km, sillon.km, montant forfaitaire
Allemagne	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	sillon.km
Belgique	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	train.km
Espagne	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	train.km
Italie	Oui	Oui	Non	Oui	Non**	train.km
Royaume-Uni	Oui	Oui	Oui (HS1)	Oui	Non**	vehicule.ml, tonne.ml, montant forfaitaire
Suède	Oui	Non	Oui	Non	Oui	train.km, tonne.km
Suisse	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	train.km, tonne.km, ratio, montant forfaitaire

Source : IRG-Rail 2018

* Période de validation des tarifs

** Le process de révision a lieu tous les 5 ans mais le niveau de chaque année est fixé sur une trajectoire pour les 5 années (Italie) ou indexé pour les 5 années à des critères économiques (inflation entre autres) (UK)

Note : l'ensemble des éléments repris dans ce tableau sont représentatifs d'une photo effectuée pour l'année 2018, et sont donc susceptibles d'évolutions annuelles ultérieures à l'année 2018 et antérieures à la date de publication de ce bilan, non prises en compte ici. On peut notamment noter que le système de tarification français intègre l'unité de facturation à l'emport depuis 2019.

La plupart des pays disposent d'outils d'incitation à la performance et à l'amélioration des processus de réservation dont l'efficacité et les moyens de contrôle peuvent néanmoins varier d'un pays à l'autre. L'application d'une redevance de saturation ou de rareté n'est par ailleurs observée qu'en Suède et en Suisse pour l'année 2018.

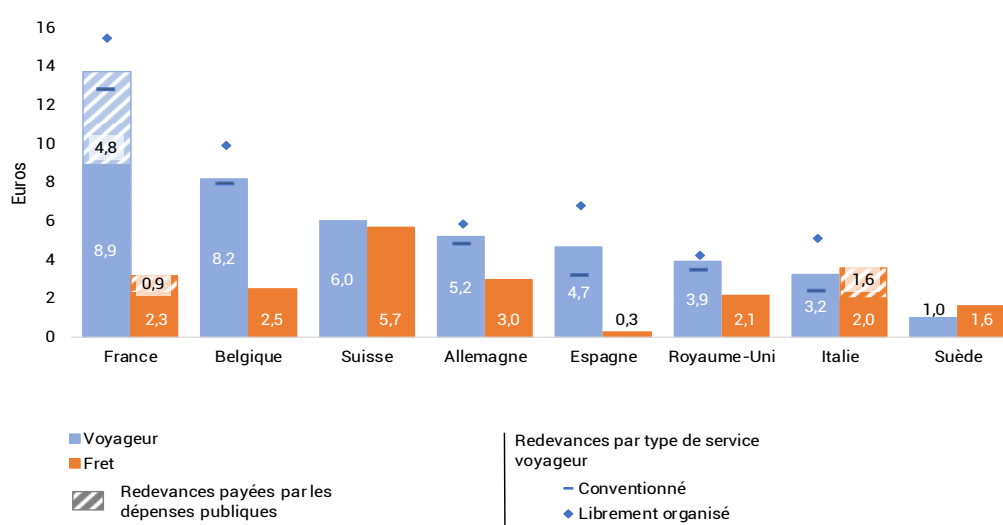
Figure 8 – Autres redevances et bonus/malus applicables

Pays	Saturation / Rareté (Art. 31-4)	Performance (Art. 31-5)	Environnement (Art. 31-5)	Réservation / annulation (Art. 36)
France	Non	Oui (SAP)	Non	Oui ^a
Allemagne	Non	Oui	Oui ^b	Oui
Belgique	Non	Non	Non	Oui
Espagne	Non	Oui	Non	Oui
Italie	Non	Oui	Non	Oui
Royaume-Uni	Non	Oui	Non	Non ^c
Suède	Oui	Oui	Oui ^d	Oui
Suisse	Oui	Non	Oui ^e	Oui

Source : IRG-Rail 2018

^a Cette redevance est incluse dans les majorations applicables aux redevances au titre des prestations minimales ; ^b Applicable aux trains bruyants (fret) ; ^c Applicable aux trains circulant sur le HS1 seulement ; ^d Applicable aux trains à traction thermique, va être supprimée à partir de 2020 ; ^e Bonus applicable aux trains les moins bruyants (fret)

Figure 9 – Montant de redevance brute payée pour les prestations minimales par train.km³



Source : IRG-Rail 2017

Note : la redevance brute comprend la redevance d'accès aux gares en Belgique et Italie

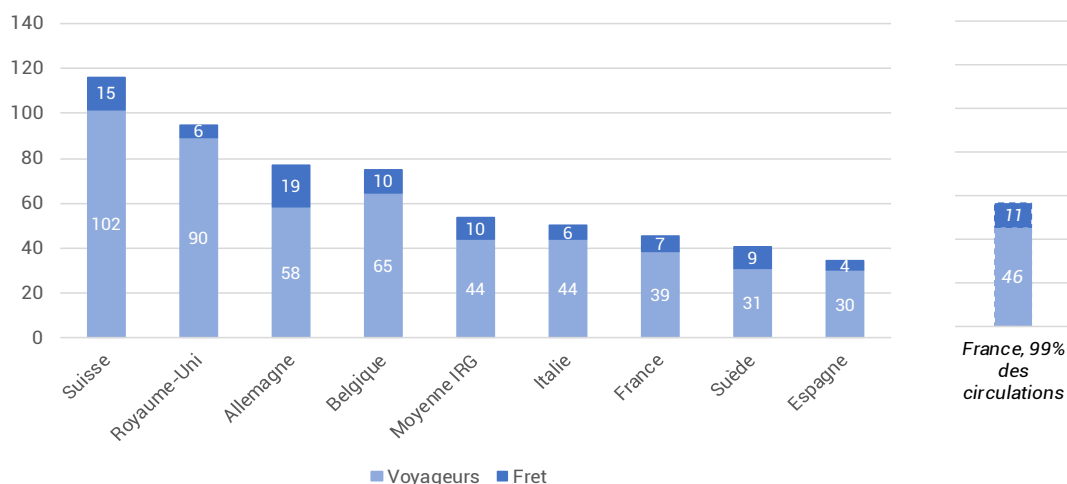
Les redevances par train.km des services voyageurs en France sont les plus élevées parmi les pays membres de l'IRG-Rail (trois fois plus que la moyenne). En comparaison, les redevances pour le transport de fret sont d'un montant comparable à celui observé en Allemagne et dans les autres pays membres de l'IRG-Rail. Même en excluant la redevance d'accès payée par l'Etat et Île-de-France Mobilités pour les trains conventionnés, le montant payé par les entreprises ferroviaires de voyageurs reste encore le plus élevé parmi les pays du panel. Pour les services librement organisés, le différentiel est très important entre la France et les autres pays du panel observé.

³ Pour la France y compris le montant des redevances d'accès payées par l'Etat et Île-de-France Mobilités, et le montant de la compensation fret versée par l'Etat.

3. UTILISATION DU RESEAU

Avec 45 circulations quotidiennes en moyenne par kilomètre de ligne⁴, l'intensité des circulations est plus faible en France que dans la moyenne de l'IRG-Rail (54). Cela se vérifie pour le transport de voyageurs comme pour le transport de fret. Si l'on exclut les parties du réseau les moins circulées (20 % du réseau français sur lesquels ne sont réalisées que 1 % des circulations de trains – analyse non réalisable à date en comparaison pour les autres pays européens), la France se situe seulement au niveau de la moyenne des pays membres de IRG-Rail.

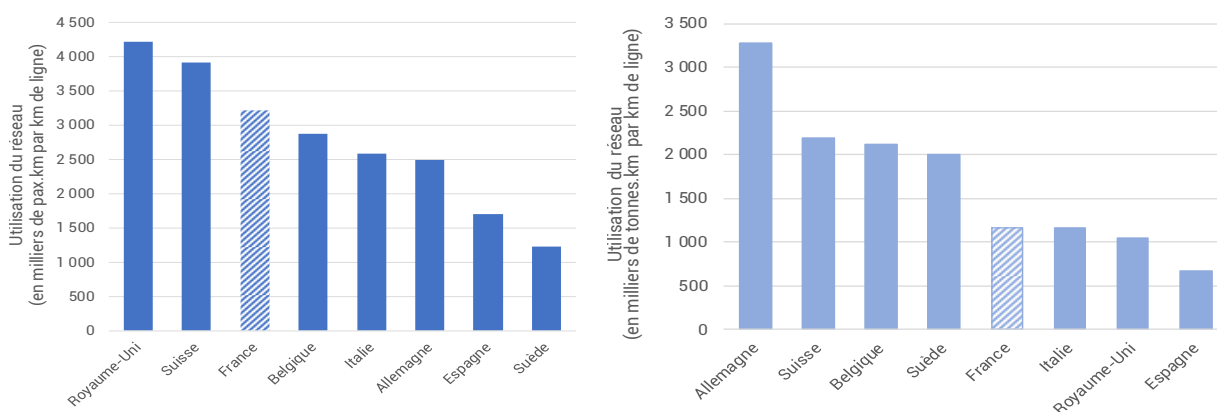
Figure 10 – Nombre de circulations quotidiennes par km de ligne (à gauche)
et zoom pour la France sur les 80 % du RFN circulé par 99 % des trains.km (à droite)



Sources : IRG-Rail 2017 - Voir note de bas de page pour des précisions sur le périmètre de l'indicateur pour la France

S'agissant de la répartition entre trains de voyageurs et trains de marchandises, on constate que relativement aux autres pays ciblés, le réseau ferré français est très utilisé pour le transport de voyageurs en volumes de passagers.km et peu pour le fret en volumes de tonnes.km (Figure 11).

Figure 11 – Utilisation du réseau par le transport de voyageurs (en passagers.km par km de ligne, à gauche)
et par le transport de fret (en tonnes.km par km de ligne, à droite)

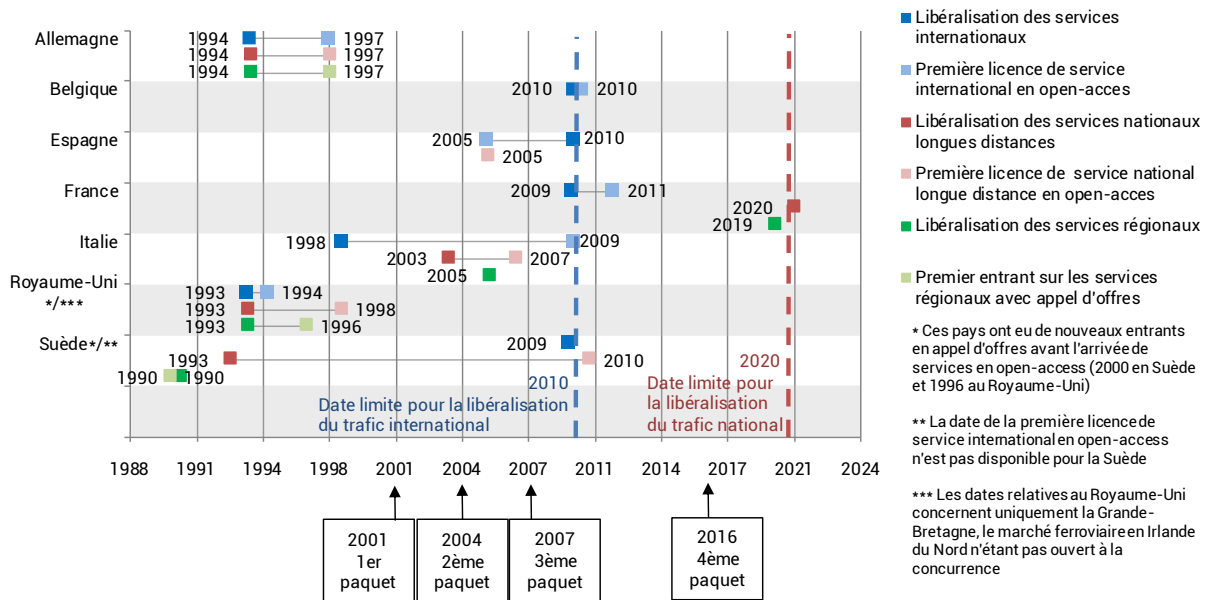


Source : IRG-Rail 2017

⁴ 38,9 pour le transport de voyageurs et 6,5 pour l'activité fret. Nb : le périmètre de cet indicateur diffère pour la France de celui utilisé par l'ART dans ses Bilans du transport ferroviaire, pour permettre la comparaison et le suivi de cette comparaison dans le temps avec les autres pays européens. La statistique IRG-rail exclut ainsi l'utilisation du RFN pour les circulations techniques des gestionnaires d'infrastructure, et ne différencie en revanche pas l'utilisation du réseau par les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de fret pour des circulations commerciales ou non-commerciales.

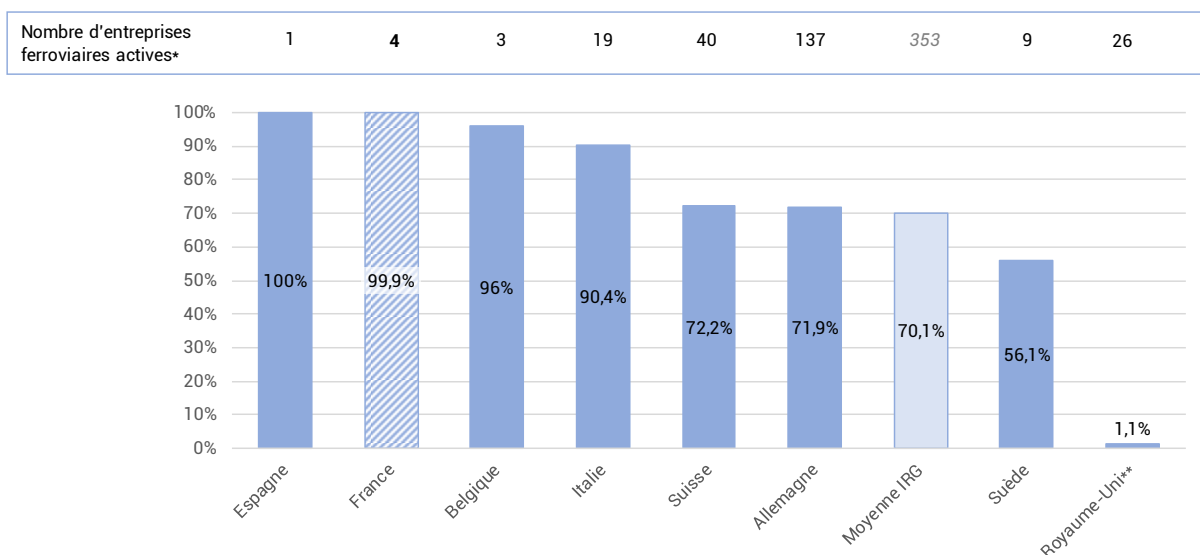
4. TRANSPORT DE VOYAGEURS

Figure 12 – Calendrier de l'ouverture à la concurrence du trafic de voyageurs



A l'aube de l'ouverture à la concurrence du marché domestique de transport ferroviaire de voyageurs en France, SNCF Mobilités⁵ et ses deux filiales Eurostar et Thalys représentent la quasi-totalité du trafic de voyageurs en France (Thello étant en 2017, le seul opérateur alternatif présent sur le marché français). En Allemagne, où la libéralisation du marché du transport ferroviaire a débuté en 1994, l'opérateur national historique fait circuler 72 % des trains.km (Figure 13).

Figure 13 – Nombre d'entreprises ferroviaires voyageurs actives et part de marché de l'opérateur national historique (en trains.km)



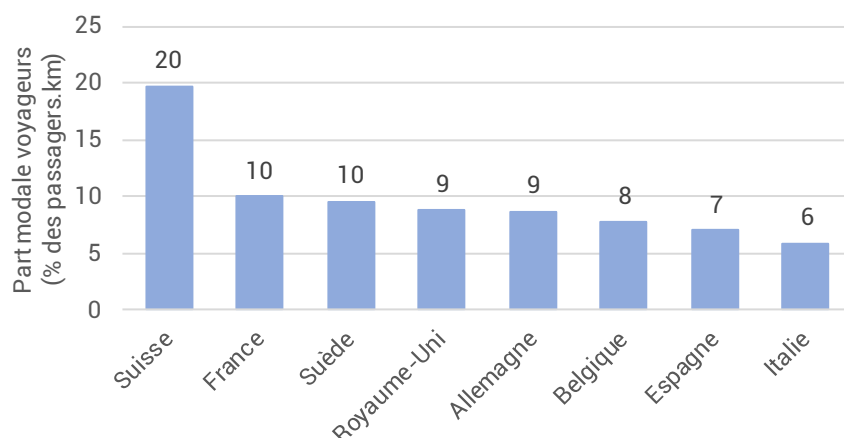
* Plusieurs entreprises ferroviaires peuvent appartenir au même opérateur

** Il reste un opérateur historique en Irlande du Nord uniquement

Source : IRG-Rail 2017

⁵ Devenue SNCF Voyageurs à compter du 1^{er} janvier 2020

Figure 14 – Part modale 2017 du trafic de voyageurs (% des passagers.km)

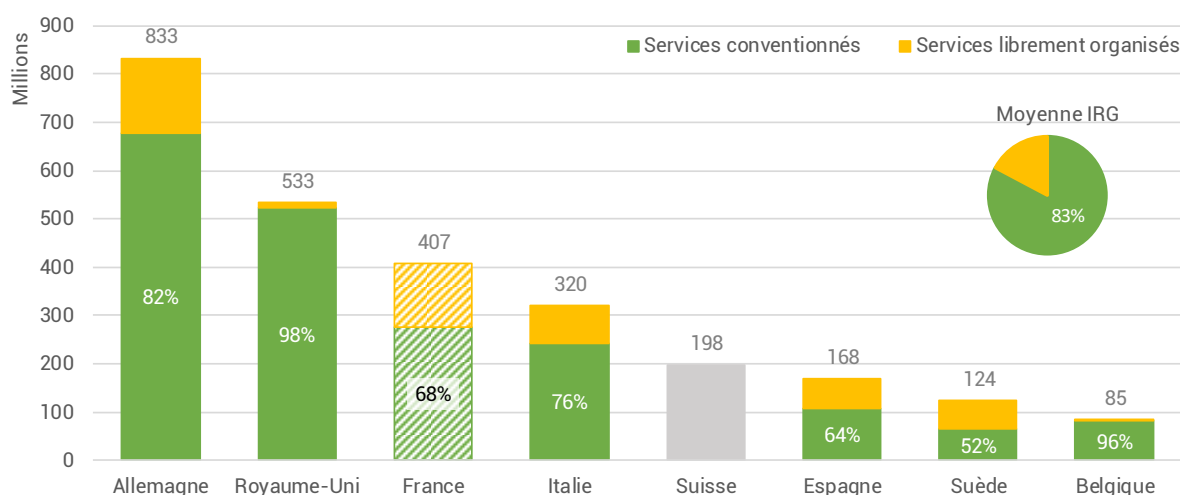


Source : Eurostat 2017

La part modale (au sein du transport terrestre, hors transport urbain) du transport ferroviaire de voyageurs en France s'établit autour de 10 %, au-dessus des pays frontaliers, Suisse exclue.

Avec 407 millions de trains.km⁶, le trafic de trains de voyageurs est deux fois moins important en France qu'en Allemagne (Figure 15). Les services librement organisés de voyageurs représentent 130 millions de trains.km, soit 32 % de l'ensemble du trafic contre 36 % en Espagne et 18 % pour l'Allemagne. L'organisation des services de transport ferroviaire britanniques ne permet pas de comparaison évidente. En effet, l'ouverture à la concurrence sur le marché (« open-access ») est limitée à quelques lignes, les autres lignes étant exploitées sous forme de conventions de franchises nationales et régionales (concurrence pour le marché) par divers opérateurs. Pour autant, au sein de ces franchises, les opérateurs peuvent proposer des services excédant le plan de transport imposé et qui, dès lors, peuvent être considérés comme des services librement organisés.

Figure 15 – Trafic de voyageurs (trains.km) et poids des services conventionnés (%)

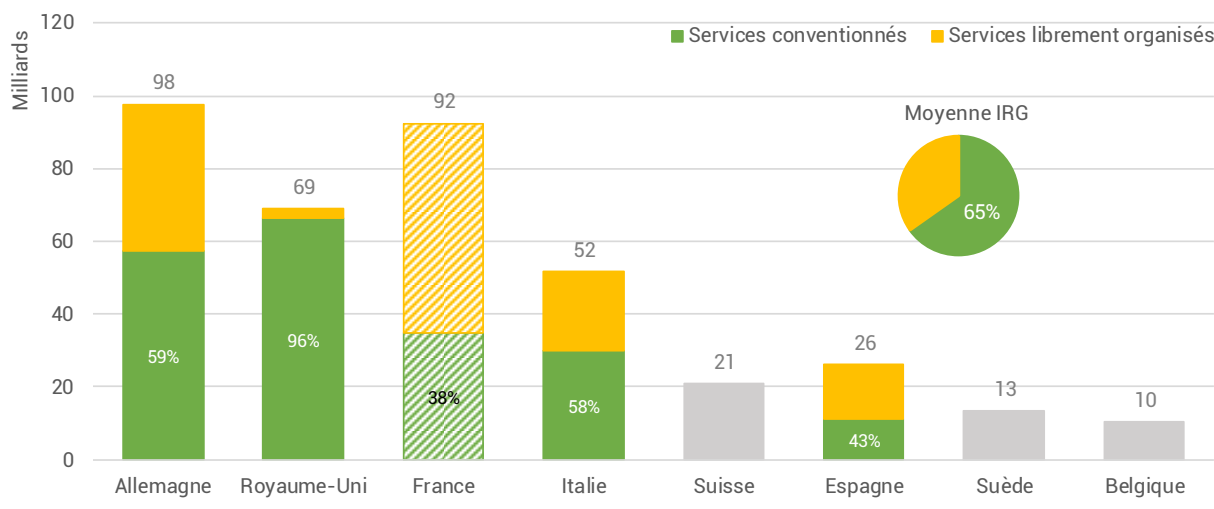


Source : IRG-Rail 2017

⁶ Nb : le périmètre de cet indicateur diffère pour la France de celui utilisé par l'ART dans ses Bilans du transport ferroviaire, pour permettre la comparaison et le suivi de cette comparaison dans le temps avec les autres pays européens. La statistique IRG-rail ne différencie pas l'utilisation du réseau par les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs pour des circulations commerciales ou non-commerciales.

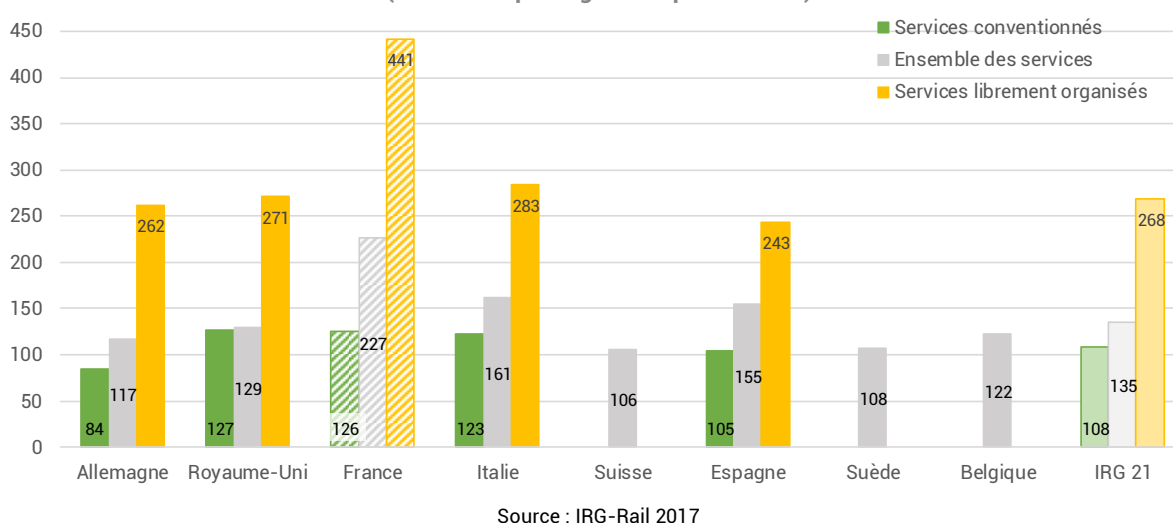
Le volume de 58 milliards de passagers.km transportés par les services librement organisés, soit plus de 60 % de la fréquentation totale, illustre l'importance de la fréquentation sur les services TAGV par rapport aux services conventionnés en France.

Figure 16 – Fréquentation du transport de voyageurs (passagers.km) et poids des services conventionnés (%)



L'emport moyen (passagers.km par train.km) des services de voyageurs est plus élevé en France (227 passagers) que dans les pays du reste de l'Europe (135), du fait de la grande capacité d'emport des services librement organisés en trains à grande vitesse (Figure 17). Cela explique qu'avec relativement peu de circulations, le transport ferroviaire français voit sa fréquentation en volume de passagers.km atteindre un niveau relativement proche de celui de l'Allemagne.

Figure 17 – Emport moyen par circulation des services de voyageurs conventionnés et non conventionnés (nombre de passagers.km par train.km)



L'indicateur du volume global de voyages ferroviaires ramené à la population des pays considérés montre que 22 voyages annuels par habitant sont réalisés en France (dont 20 voyages en services conventionnés et 2 voyages en services TAGV), contre 35 en Allemagne et 10 en Espagne (la

décomposition de cet indicateur entre services librement organisés et conventionnés n'est pas disponible pour ces pays). La distance moyenne par voyage est de 66 km en France (417 km pour les services TAGV et 28 km pour les services conventionnés) contre 34 en Allemagne, traduisant la part importante de l'offre TAGV et la place réduite du transport conventionné régional. Ces chiffres caractérisent, d'une part, des trajets majoritairement régionaux ou de périphérie urbaine pour l'Allemagne et le Royaume-Uni, et d'autre part, des trajets plus ponctuels et de distance plus longue pour la France et l'Italie.

Figure 18 – Nombre de voyages annuel par habitant

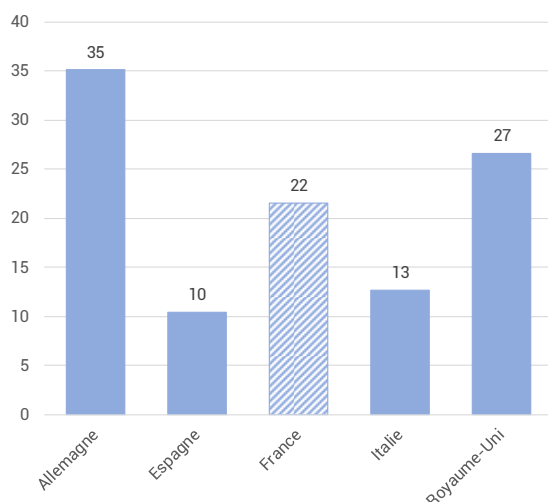
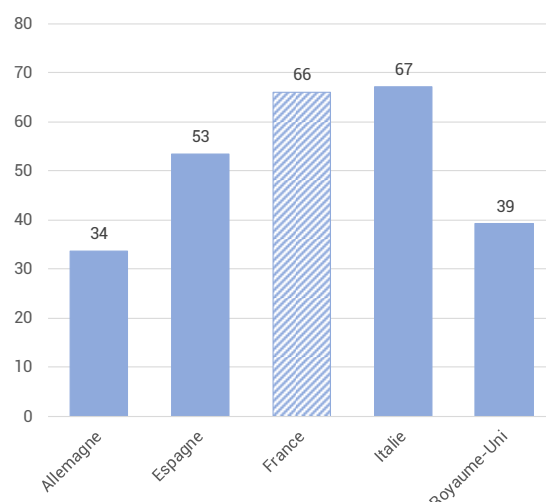


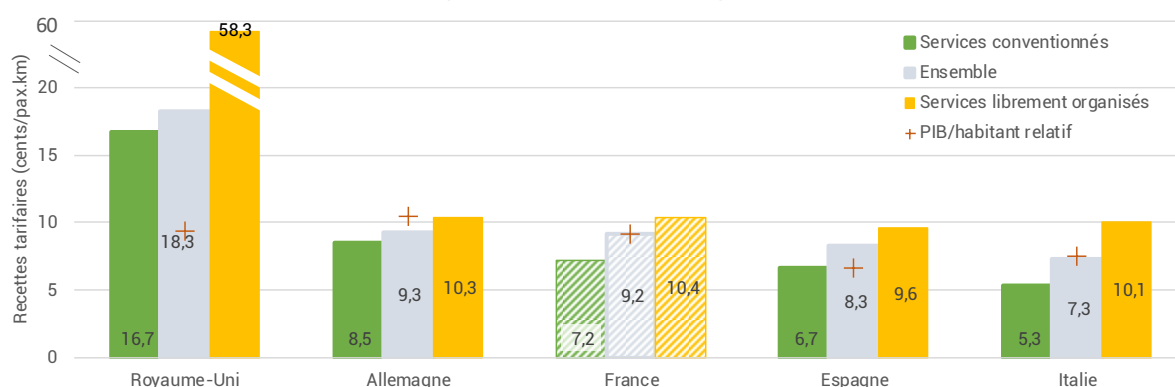
Figure 19 – Distance moyenne par voyage (km)



Source : IRG-Rail 2017

Avec une recette tarifaire commerciale de 9,2 centimes d'euro par passager.km pour le transport de voyageurs, la France est dans la moyenne des pays observés (Figure 20). La recette tarifaire s'établit à 10,4 centimes d'euro par passager.km pour les services librement organisés et à 7,2 centimes pour les services conventionnés. Le Royaume-Uni se démarque nettement des autres pays du panel, avec des recettes commerciales qui représentent au moins le double des autres pays. Cela est dû au fait que les franchises britanniques ne sont quasiment pas subventionnées, les voyageurs payent donc l'intégralité (bénéfice compris) du service assuré par les opérateurs.

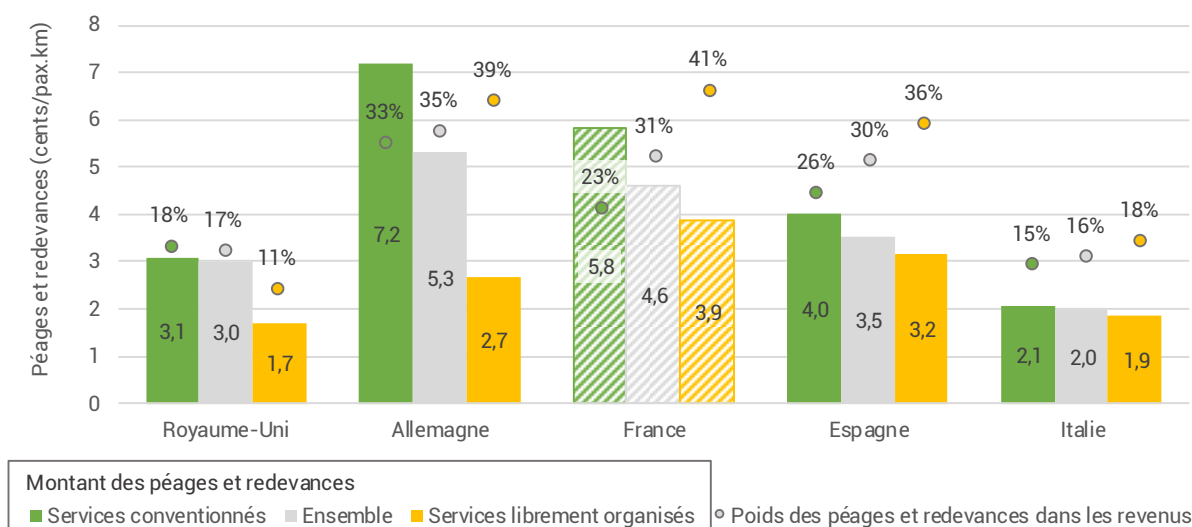
Figure 20 – Recettes tarifaires commerciales des transporteurs de voyageurs conventionnés et librement organisés (centimes/passager.km)



Source : IRG-Rail 2017

La somme des péages et des redevances en gare s'établit à 4,6 centimes par passager.km (soit 31 % du revenu des entreprises ferroviaires transportant des voyageurs), contre 5,3 centimes en Allemagne (35 %).

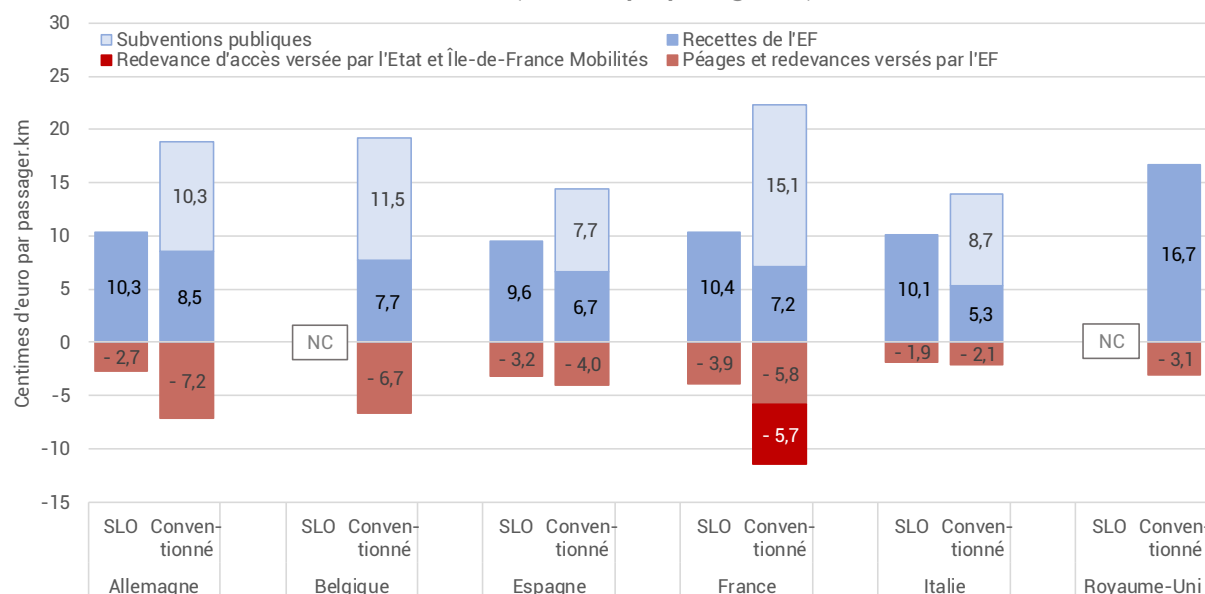
Figure 21 – Péages et redevances en gare, hors redevance d'accès pour la France (centimes/passager.km)



Source : IRG-Rail 2017

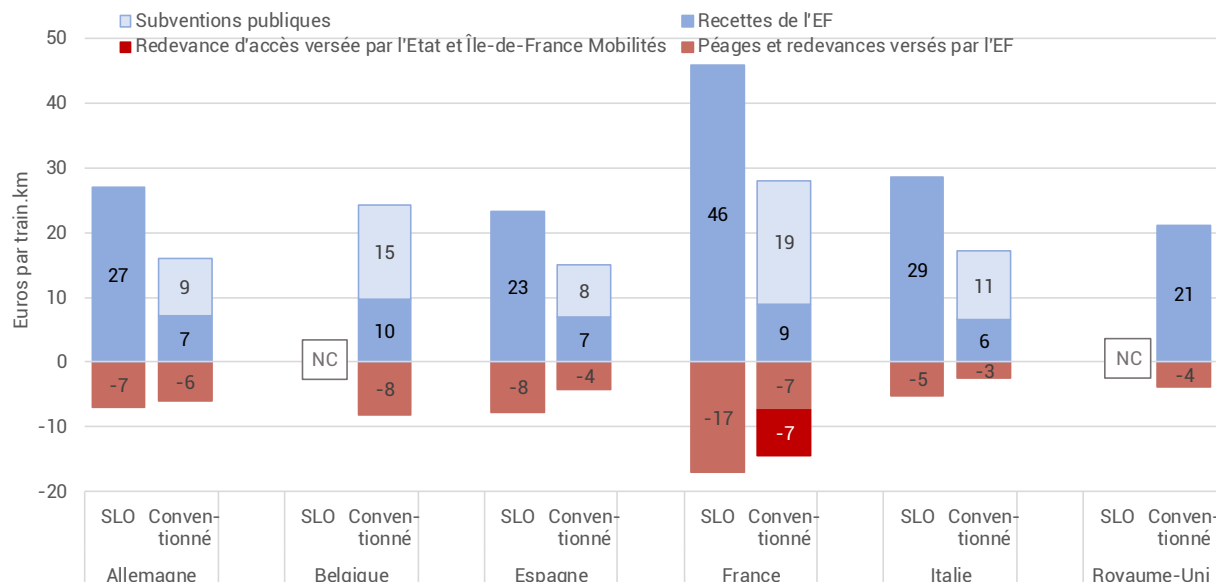
Le revenu des entreprises ferroviaires (EF) par passager.km s'élève à 10,4 centimes pour les SLO en France, au même niveau que les autres pays européens (Figure 22), un montant qui varie relativement peu entre pays une fois déduits les péages payés par les EF (de 6,4 centimes à 8,9 centimes). Concernant les services conventionnés, l'écart est plus substantiel, le revenu des EF par passager.km en France s'élevant à 22,3 centimes (le revenu des entreprises ferroviaires se compose des recettes commerciales et des concours publics), loin devant les autres pays observés dont les revenus des EF par passager.km sont inférieurs à 20 centimes (l'Allemagne, la Belgique et le Royaume-Uni), voire 15 centimes (l'Espagne et l'Italie). Même une fois déduits les péages payés par les EF, les services conventionnés en France génèrent des revenus par passager.km de 16,5 centimes, supérieurs d'au moins 3 centimes à ceux des autres pays observés (de 10,4 à 13,6 centimes par passager.km, péages déduits).

Figure 22 – Revenus de l'entreprise ferroviaire, y compris concours publics, et montant des péages et redevances d'accès (centimes par passager.km)



Source : IRG-Rail 2017

Figure 23 – Revenus de l'entreprise ferroviaire, y compris concours publics et montant des péages et redevances d'accès (euros par train.km)



Source : IRG-Rail 2017

Le revenu des entreprises ferroviaires par train.km s'élève à 46 euros pour les services librement organisés en France, bien au-dessus des autres pays européens (Figure 23). Même une fois déduit des péages payés par les entreprises ferroviaires (qui ont le niveau le plus élevé en France), ce montant reste plus élevé que dans les autres pays d'au moins cinq euros. Un tel niveau de péages impose des recettes élevées par train.km. Pour un nouvel entrant, cela pourrait être atteint en cas de prix modérés par un emport élevé.

Concernant les services conventionnés, l'écart bien que moindre, reste important. Le revenu des entreprises ferroviaires par train.km en France s'élève à 28 euros, loin devant les autres pays observés (inférieur à 25 euros pour la Belgique et le Royaume-Uni, et même inférieur à 20 euros pour l'Espagne, l'Allemagne et l'Italie). Même une fois déduits les péages payés par les entreprises ferroviaires, les services conventionnés en France génèrent des revenus par train.km de 21 euros, supérieurs d'au moins 4 euros aux autres pays observés (de 11 à 17 euros par trains.km, péages des EF déduits).

5. TRANSPORT DE FRET

Figure 24 – Calendrier de l'ouverture à la concurrence du trafic fret

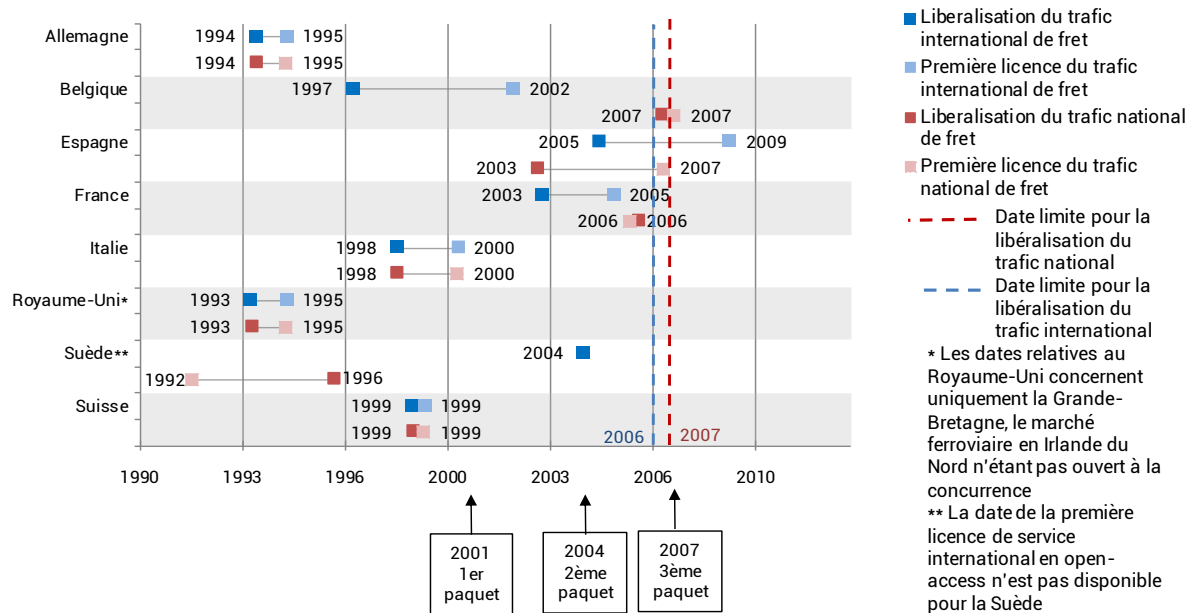
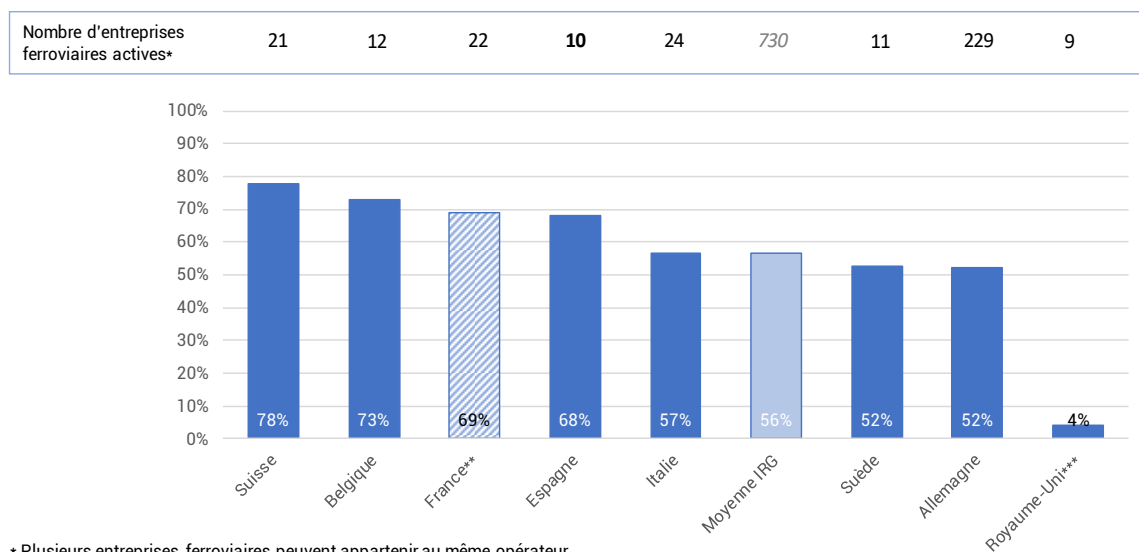


Figure 25 – Nombre d'entreprises ferroviaires fret actives et part de marché de l'opérateur national historique (en trains.km)



* Plusieurs entreprises ferroviaires peuvent appartenir au même opérateur
 ** Comprend les trains travaux des entreprises ferroviaires
 *** Il reste un opérateur historique en Irlande du Nord uniquement

Source : IRG-Rail 2017

En France, l'opérateur historique réalise 69 % du trafic de marchandises en trains.km (Figure 25), au même niveau que l'Espagne (68 %) et au-dessus de l'Allemagne (52 %). Le Royaume-Uni est dans une situation particulière du fait de la scission et de la vente de l'opérateur historique.

La part modale du transport ferroviaire dans le transport total de fret est faible (10 %) en comparaison des autres pays du panel. En particulier, la Suisse et la Suède ont une part modale ferroviaire trois fois plus élevée que la France pour le transport de fret.

Figure 26 – Part modale du fret ferroviaire
(% de tonnes.km)

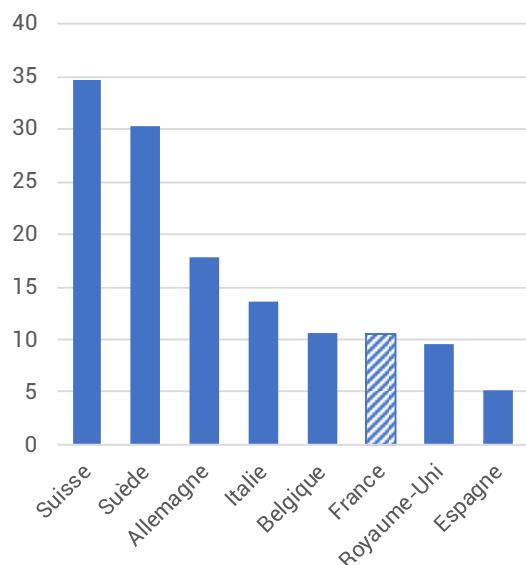
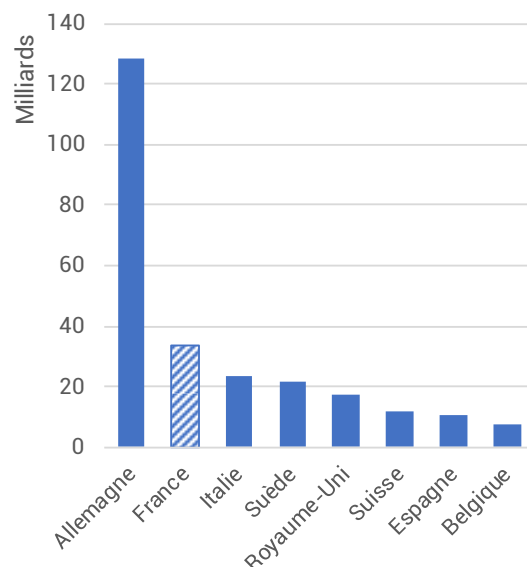


Figure 27 – Volume du transport ferroviaire de fret
(tonnes.km)

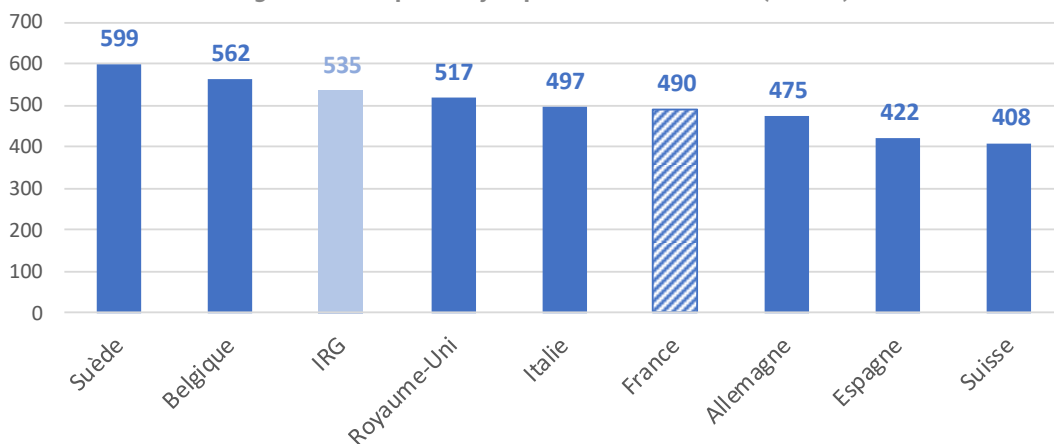


Source : IRG-Rail 2017

Avec 475 millions de trains.km annuels et 33 milliards de tonnes.km⁷, le trafic ferroviaire et le volume (en tonnes.km) de fret transporté sur le RFN sont quatre fois moins importants qu'en Allemagne. La France est le toutefois deuxième pays en termes de volume de fret ferroviaire.

L'emport moyen par circulation de fret est de 490 tonnes en France, contre 535 en moyenne dans les pays membres de l'IRG-Rail.

Figure 28 – Emport moyen par circulation de fret (tonnes)



Source : IRG-Rail 2017

⁷ Nb : le périmètre de ces deux indicateurs (trains.km et tonnes.km) diffèrent pour la France de ceux utilisés par l'ART dans ses Bilans du transport ferroviaire, pour permettre la comparaison et le suivi de cette comparaison dans le temps avec les autres pays européens. La statistique IRG-rail des trains.km fret ne différencie pas l'utilisation du réseau par les entreprises ferroviaires de transport de fret pour des circulations commerciales ou non-commerciales. La statistique des tonnes.km de l'activité fret était pour l'année 2017 la statistique mesurée par le SDeS disponible sur chronique longue au sein des Comptes des Transports de la Nation.

Le poids des péages dans le revenu des entreprises ferroviaires transportant du fret est de 13 % en France, contre 14 % en Allemagne, 12 % en Italie, 8 % en Suède et 2 % en Espagne. Ces deux derniers pays se démarquent par des péages faibles (respectivement 0,3 et 0,1 centime/tonne.km).

Avec une recette tarifaire de 3,6 centimes d'euro par tonne.km pour le transport de fret, la France est dans la moyenne des pays observés, entre l'Italie (3,41 centimes/tonne.km) et l'Allemagne (4,43 centimes/tonne.km).

Ces chiffres montrent que ni les péages, ni le montant des recettes à la tonne.km ne sont les déterminants majeurs du report modal du fret vers le mode ferroviaire. Il est cependant à noter que les redevances d'accès aux installations de service ne sont pas prises en compte dans ces comparaisons. D'autres facteurs tels que la facilité d'accès aux infrastructures ferroviaires et installations de services (réservation de sillons, barrières techniques et financières d'acquisition et d'interopérabilité du matériel roulant...) pourraient être des explications aux différences constatées entre les pays.

Figure 29 – Péages (centimes/tonne.km) et poids dans le revenu des entreprises ferroviaires (%)

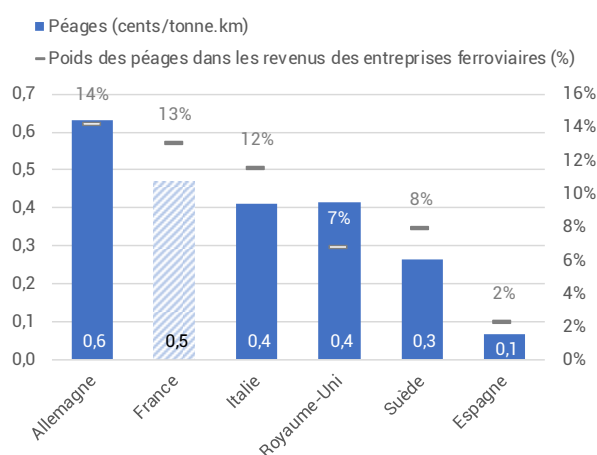
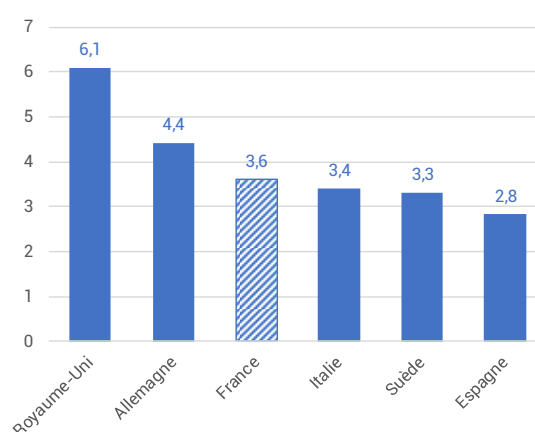


Figure 30 – Recettes tarifaires des entreprises ferroviaires de fret (centimes/tonne.km)

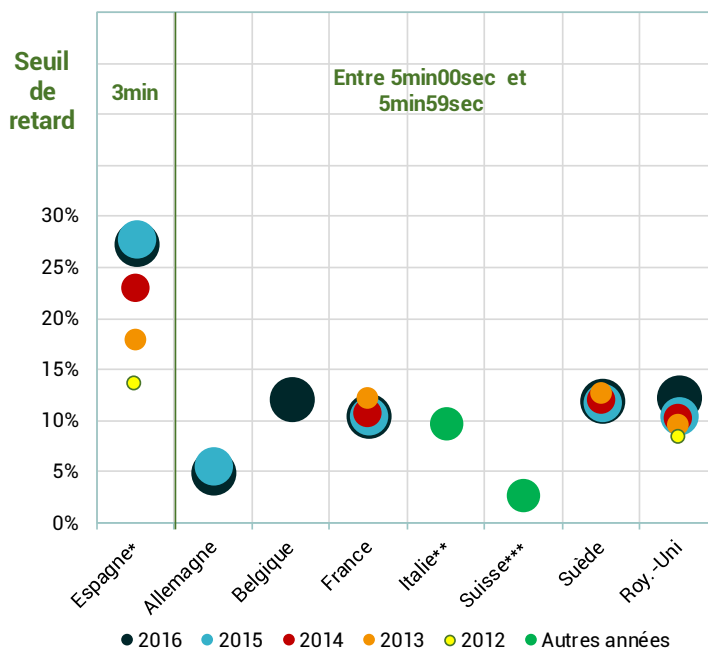


Source : IRG-Rail 2017

6. QUALITE DE SERVICE

De 2013 à 2016, la France a vu le taux de retard de ses trains régionaux, au seuil de 6 minutes et au terminus, évoluer entre 10 % et 12 %. Ce taux se situe dans la moyenne des autres pays du panel. L'Allemagne et la Suisse se démarquent par leurs taux de retard faibles, tandis que le Royaume-Uni a subi une dégradation continue de la ponctualité de son service sur la période considérée (dégradation qui s'est poursuivie depuis⁸).

Figure 31 – Taux de retard des trains régionaux



Source : IRG-Rail, Infrabel 2016 ; Trenitalia, 2017 ; SBB, 2019

Note : les taux de retard présentés ici sont mesurés au seuil de 3 minutes pour l'Espagne (une part mineure de lignes ferroviaires espagnoles prend en compte cependant un seuil de 5 minutes non harmonisé ici), au seuil de 5min00sec pour la Suisse et le Royaume-Uni, et au seuil de 5min59sec pour les autres pays
 ** Italie : données de 2017 ; *** Suisse : données de 2019.

⁸ <https://dataportal.orr.gov.uk/popular-statistics/how-many-trains-arrive-on-time/> onglet Delay minutes

Directeur de la publication : Bernard Roman

Pilotage : Anthony Martin

Auteurs : Fabien Couly, Anh Lai, Alexandre Le Potier, Anthony Martin, Toni Vialette

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](https://twitter.com/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