

Communiqué DE PRESSE

Paris, le 22 juillet 2020

L'Autorité de régulation des transports publie les premiers indicateurs du marché du transport ferroviaire en 2019

Ce bref panorama du secteur aborde le degré d'utilisation du réseau ferré national, les évolutions de l'offre et de la demande de transport de voyageurs, ainsi que la situation du transport de fret. Ce panorama est complété d'une première analyse de l'offre de transport durant la crise sanitaire liée à l'épidémie de COVID-19. L'Autorité publie en parallèle les résultats d'une enquête menée auprès des voyageurs en trains à grande vitesse en 2019, ainsi qu'une comparaison franco-européenne des marchés ferroviaires.

UNE POURSUITE DU RAJEUNISSEMENT DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

L'Autorité observe un rajeunissement du réseau ferré national depuis fin 2015. Si l'âge moyen des voies est passé de 31 à 29 ans sur cette période, une grande disparité d'âge existe cependant en fonction du type de voie et de sa localisation géographique.

Le réseau ferré national compte, à fin 2019, 28 100 km de lignes soit 49 500 km de voies. Les « petites lignes » (voies de catégories SNCF Réseau 7 à 9) constituent une part importante de ce réseau, en représentant 14 000 km de voies (soit 29 % du total des km de voies). Les gares d'intérêt local (suivant la segmentation du document de référence des gares de SNCF Réseau) constituent 62 % des gares mais ne voient passer que 2 % de la fréquentation voyageurs annuelle. C'est d'ailleurs parmi ces gares que l'on retrouve les 140 gares, peu fréquentées, qui ont été fermées entre 2015 et 2018.

UNE DEMANDE DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS EN HAUSSE

Alors que l'année 2019 a connu, comme l'année 2018, des mouvements sociaux importants, l'offre de transport ferroviaire a progressé de 1,2 % sur un an. Elle reste cependant inférieure à l'offre observée en 2017. La demande a, pour sa part, augmenté de 5 % sur un an et dépasse le niveau de 2017 (année sans mouvements sociaux d'ampleur trimestrielle). Cette croissance concerne aussi bien le nombre de voyageurs que la distance parcourue.

Les taux de ponctualité affichent une nette amélioration en 2019 aussi bien pour les services régionaux que longue distance. Près de 90 % des trains TER et Transilien étaient ainsi à l'heure en 2019 (ou avec un retard inférieur à 5 minutes à leur terminus), contre 77 % des trains à grande vitesse domestiques à ce même seuil.

UNE STABILITÉ DE LA QUANTITÉ DE MARCHANDISES TRANSPORTÉE PAR LE MODE FERROVIAIRE

Si le trafic de fret ferroviaire a décliné de 2 % en 2019 en trains.km, la quantité de marchandises transportées (33 milliards de tonnes.km) est, quant à elle, restée quasi-stable, les transporteurs ayant augmenté le tonnage moyen transporté par circulation. Cependant, les mouvements sociaux de la fin de l'année 2019, qui se sont poursuivis début 2020, ont fortement impacté le fret : selon les opérateurs interrogés par l'Autorité, seules 52 % des circulations prévues ont ainsi pu être réalisées sur cette période.

LE PROFIL DES VOYAGEURS DES TRAINS À GRANDE VITESSE

L'Autorité a mené une enquête auprès des passagers des trains à grande vitesse permettant d'améliorer la connaissance de leurs profils et de leurs comportements modaux. Cette enquête confirme que la population des trains à grande vitesse est plutôt jeune (les 25-34 ans représentent 33 % des voyageurs à grande vitesse) et relativement aisée. Si les voyageurs des services TGV/inOui/OUIGO ont recours à ce mode principalement pour des motifs de loisirs (65 %), les voyages à titre professionnel représentent, en 2019, 27 % des passagers, soit une part supérieure à celle relevée dans l'aérien (25 %) ou dans les lignes régulières d'autocar librement organisées (7 %).

Les services de transport ferroviaire à grande vitesse se distinguent aussi par leur capacité à permettre des déplacements qui n'auraient pas été effectués sans ces services (30 % d'induction de déplacement).

UNE PART MODALE DU FERROVIAIRE PARMIS LES PLUS ÉLEVÉES D'EUROPE

L'Autorité publie une note proposant une comparaison de l'utilisation du réseau ferroviaire en France avec d'autres pays européens sur l'année 2017. Il apparaît que, si le réseau ferré national est l'un des plus longs d'Europe, c'est également l'un des moins circulés. Pour autant, la France se démarque par une part modale importante du ferroviaire dans les déplacements de personnes. Le succès des services de train à grande vitesse sur les longues distances est une des principales explications de cette part modale.

- [Consulter les premiers indicateurs du marché du transport ferroviaire en 2019](#)
- [Consulter l'enquête 2019 auprès des voyageurs en trains à grande vitesse](#)
- [Consulter la comparaison France-Europe du transport ferroviaire](#)

À propos de l'Autorité de régulation des transports

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

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

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

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de cinq¹ membres indépendants choisis pour leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine des services numériques ou du transport, ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.

¹ La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a acté une transformation de la gouvernance du collège de l'Autorité qui passera progressivement à cinq membres permanents (les trois membres vacataires actuels termineront leur mandat et ne seront pas remplacés).