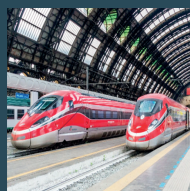
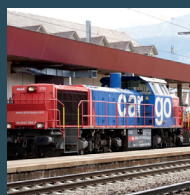


LE MARCHÉ EUROPÉEN DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2020



- Les impacts de la crise sanitaire pour les activités ferroviaires de fret et de voyageurs
- La comparaison actualisée de la France avec les pays voisins

> Juillet 2022

INTRODUCTION

UN BILAN COMPARÉ FRANCE-EUROPE DES MARCHÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2020

Cette publication vient enrichir le [bilan du marché du transport ferroviaire \(en France\) en 2020](#), publié en décembre 2021 par l'Autorité de régulation des transports, en y apportant une comparaison de la situation et de l'évolution, en 2020, des marchés ferroviaires français avec un panel de pays européens. L'année 2020 a été marquée par une crise sanitaire sans précédent. Celle-ci a impacté l'ensemble du secteur des transports en Europe. Ce bilan permet non seulement d'évaluer, pour le secteur ferroviaire, les **conséquences différenciées de la crise Covid** dans les pays européens, mais également les **tendances structurelles pouvant être observées sur une longue période historique**.

Plusieurs prismes d'analyse y sont abordés : les **caractéristiques des réseaux ferrés** européens, leur **degré d'utilisation** par les activités de transport de fret et voyageurs, l'activité des **gestionnaires d'infrastructures** (niveaux de péages établis, maintenance de l'infrastructure et investissements) et celle des **entreprises ferroviaires, fret et voyageurs** (offre, fréquentation, revenus, qualité de service).

IRG-rail

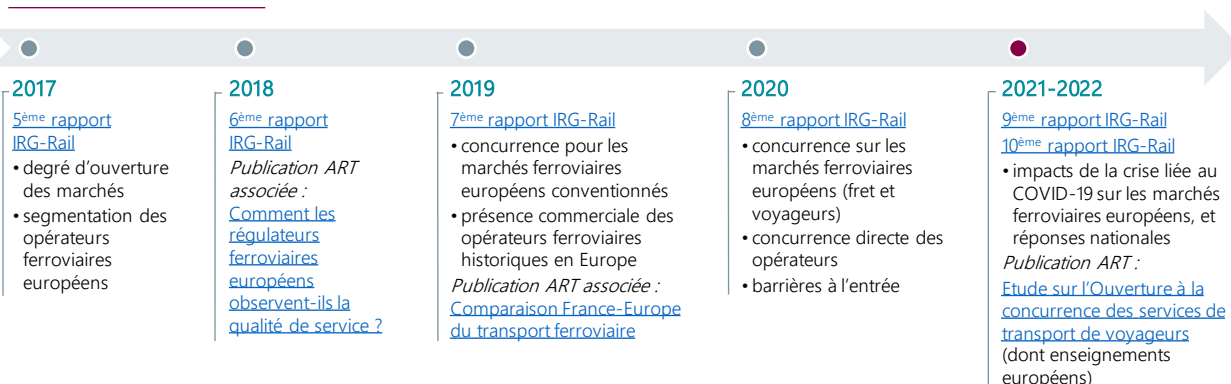
Independent
Regulators' Group - Rail

UN RAPPORT ALIMENTÉ PAR LES TRAVAUX DU GROUPEMENT DES RÉGULATEURS EUROPÉENS DU RAIL

Ce bilan est issu en grande partie des travaux réalisés par le groupement des régulateurs européens du transport ferroviaire (IRG-rail, dont fait partie l'ART), travaux qui donnent lieu à la publication d'un [rapport annuel d'observation des marchés ferroviaires européens](#). La directive 2012/34/UE, établissant un espace ferroviaire européen unique, impose en effet aux autorités de régulation sectorielle d'assurer le suivi de la concurrence et du bon fonctionnement des marchés des services ferroviaires nationaux. Le groupe de travail IRG-Rail d'observation des marchés ferroviaires concourt, par la publication de comparaisons des marchés nationaux, à ce suivi dans ses dimensions à la fois techniques, économiques et financières, ainsi qu'à l'amélioration de la transparence des marchés ferroviaires, au bénéfice des usagers et clients des services de transport. Pour mener à bien cette mission, les pays membres de l'IRG-Rail ont défini un socle d'indicateurs communs et harmonisés, afin d'assurer une comparaison alignée entre les pays et d'alimenter le rapport d'observation annuel.

L'IRG-Rail a publié, en avril 2022, la 10^{ème} édition du rapport d'observation des marchés, portant sur l'année 2020. Cette publication consiste en un document de synthèse des indicateurs clés établis sur le panel global des 30 pays participants (« main report »), en un rapport détaillant les analyses à la maille de chaque pays et permettant ainsi leur comparaison (« working document »), et en un [jeu de données en accès libre](#).

ANALYSES THÉMATIQUES EUROPÉENNES RÉALISÉES PAR L'ART ET L'IRG-RAIL



SOMMAIRE

01	Caractéristiques et utilisation des infrastructures ferroviaires	4
02	Conditions tarifaires d'accès aux réseaux	6
03	Maintenance et renouvellement des infrastructures	8
04	État des lieux du transport ferroviaire de voyageurs	9
05	État des lieux du transport ferroviaire de marchandises	13

SYNTHÈSE

La comparaison France-Europe des marchés ferroviaires par l'Autorité de Régulation des Transports met en évidence les spécificités structurelles de l'activité ferroviaire en France. Alors que le réseau ferré européen est resté globalement stable en 2020, le réseau ferré français est en cours de restructuration à la baisse. Ce réseau est en outre en moyenne moins utilisé que la moyenne des réseaux européens. Enfin, comme dans les autres pays européens, la mise en place des systèmes européens de contrôle des trains (ERTMS) se poursuit à un rythme faible. La France se démarque également par le niveau très élevé des péages acquittés par les entreprises ferroviaires voyageurs, mais également fret. Ce point est à mettre en regard d'un emport des trains plus élevé pour ces services que dans la moyenne européenne.

La conjoncture de l'année 2020 a été marquée par la crise sanitaire, affectant l'ensemble des activités des marchés ferroviaires européens (dans une moindre mesure pour le fret). Les services voyageurs commerciaux (et en particulier les services internationaux) ont subi les plus fortes baisses de fréquentation dans la plupart des pays, dans des ampleurs supérieures à celle observée en France. Au regard des baisses du trafic, les aides publiques ont cependant permis d'amortir, pour la majorité des gestionnaires d'infrastructure, les baisses de revenus relatifs aux services conventionnés et fret, et de compenser, pour les entreprises ferroviaires, les baisses de recettes des services conventionnés induites par les impacts de la crise sanitaire.

01. Caractéristiques et degré d'utilisation des réseaux ferrés européens



- Le réseau ferré européen a très peu évolué, en structure globale, sur les 5 dernières années. L'évolution globale de +0,1 % (115 km) du linéaire ferré masque cependant (1) une **croissance notable sur 5 ans du réseau à grande vitesse européen (+16 %)**, qui a concerné en 2020 l'Espagne et le Danemark, et (2) des réductions du réseau de lignes les moins utilisées et les plus vieillissantes, notamment en France.
- Le réseau ferré français affiche, en 2020, un **taux d'électrification de 60 % situé dans la moyenne des pays européens**. La plupart des réseaux européens, dont la France, disposent encore en revanche d'un **très petit nombre d'équipements de gestion du trafic interoperables au niveau européen** (4 % en France et Espagne, contre plus de 50 % en Belgique et en Suisse).
- En raison de la crise sanitaire, **l'utilisation des réseaux ferrés européens est en baisse annuelle de 10 % en 2020**, marquant une forte disparité entre la baisse observée en France, au Royaume-Uni et en Italie (de l'ordre de 15 à 20 %), et la quasi-stabilité de l'offre ferroviaire en Allemagne (-3 %, dont -1 % seulement pour l'offre ferroviaire voyageurs).

02. Conditions tarifaires d'accès aux réseaux

03. Maintenance et renouvellement des infrastructures

04. Transport ferroviaire de voyageurs



- Le niveau des péages par train.km est structurellement élevé en France par rapport à ses voisins européens**, pour l'activité commerciale mais aussi pour le fret. En lien avec l'évolution du trafic, les péages perçus sur les entreprises ferroviaires ont fortement diminué, en Europe comme en France, mais ont été partiellement amortis par des concours publics suivant des mécanismes différenciés.
- Les dépenses dans les réseaux ferroviaires** sont en hausse chez les gestionnaires d'infrastructure européens entre 2015 et 2018. Le niveau de dépense en France apparaît, sur cette période, supérieur à celui observé en Allemagne, Italie et Espagne.
- Le contrat de performance français (2021-2030)** signé en mai 2022 ne prévoit en revanche pas d'augmentation substantielle des efforts de maintenance et de renouvellement du réseau, contrairement à l'Allemagne (2020-2029) et au Royaume-Uni (2019-2024).
- En 2020, la fréquentation ferroviaire en Europe est réduite de moitié, plus fortement sur les services commerciaux, mais dans une ampleur moindre en France**. La chute du transport international a été similaire ou plus élevée qu'en France (-70 % au Royaume-Uni, Allemagne, Espagne, et Italie).
- Le marché européen de voyageurs est encore dominé (à 78 %) par les opérateurs historiques**, qui ont vu leur part de marché augmenter (+3 points) pendant la crise sanitaire. L'année 2020 a vu, en revanche, une chute de la part modale du transport ferroviaire dans les pays européens.
- Les recettes des services ferroviaires librement organisés ont chuté de manière relativement homogène avec la baisse du trafic**. Les aides publiques apportées au transport ferroviaire conventionné ont permis en revanche d'amortir la baisse des revenus de ces services, via une hausse de 23 % (par train.km) des concours publics apportés aux opérateurs (+31 % en France). Au global, **les revenus des services conventionnés ont chuté de « seulement » 7 % en moyenne IRG-Rail** et de 4 % en France.

05. Transport ferroviaire de marchandises



- Le transport ferroviaire de marchandises a fait preuve de résilience en 2020**, avec une baisse modérée de 5,9 % des tonnes.km au niveau européen (-7,8 % en France). L'emport moyen des trains, plus élevé en France que dans la moyenne européenne, confirme sa hausse en 2020. Les recettes commerciales ont, en revanche, baissé plus fortement que les volumes transportés pour la plupart des pays.
- Si on observe un degré d'ouverture à de nouveaux opérateurs fret élevé dans la plupart des pays européens**, le groupe SNCF reste parmi les opérateurs historiques conservant une part de marché les plus importantes en Europe. **Cette part de marché a cependant diminué en 2020, au profit des opérateurs alternatifs**. La part modale du fret ferroviaire reste faible en France (10 %) par rapport aux pays voisins, supérieure de 8 points en Allemagne, de 20 points en Suède et de 23 points en Suisse.

1

CARACTÉRISTIQUES ET UTILISATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Chiffres clés	IRG-rail 2020	Δ 19/20	Δ 16/20	FR 2020	Δ 19/20	Δ 16/20
Densité de réseau ferroviaire exploité (km de lignes pour 100 km ²)	4,8	-0,1 %	+0,0 %	5,1	-1,0 %	-1,7 %
Part de lignes électrifiées	55 %	+0,1 point	+1,3 points	55 %	+0,4 point	+3,0 points
Part de lignes équipées ETCS*	6 %	+0,5 point	+1,2 points	4 %	+0,1 point	n/d
Degré d'utilisation du réseau ferré (nb de trains par jour et km de lignes)	50	-10 %	-7 %	35	-18 %	-22 %

* ETCS (European Train Control System) : système européen de contrôle des trains, composante du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)

Un réseau ferré européen globalement stable en 2020, marqué par l'ouverture de lignes à grande vitesse (Espagne, Danemark).

La France poursuit en 2020 la restructuration, à la baisse, de son réseau des lignes les moins utilisées et les plus anciennes

En 2020, le réseau ferroviaire exploité en France se situe dans la moyenne européenne en ce qui concerne la longueur des lignes (ramenée à la superficie ou au volume d'habitants). La longueur du réseau français est ainsi supérieure au réseau espagnol mais inférieure, entre autres, à celui de ses voisins allemand, anglais et italien.

La taille du réseau ferré européen est restée globalement stable sur les 5 dernières années, avec des baisses notables du linéaire ferroviaire (>100 km par an) en France et en Pologne, contrebalancées par l'ouverture de lignes, notamment en Allemagne (+100 km par an depuis 2016), au Danemark et au Royaume-Uni.

La France dispose également du deuxième réseau LGV en Europe derrière l'Espagne, les deux pays représentant 65 % du linéaire ferroviaire à grande vitesse en Europe. Le réseau LGV espagnol a ainsi augmenté de 270 km depuis 2018, pour un volume total de linéaire stable cependant. L'année 2020 marque également l'ouverture d'une première ligne LGV au Danemark.

Figure 1 – Longueur des lignes ferroviaires en Europe (km)

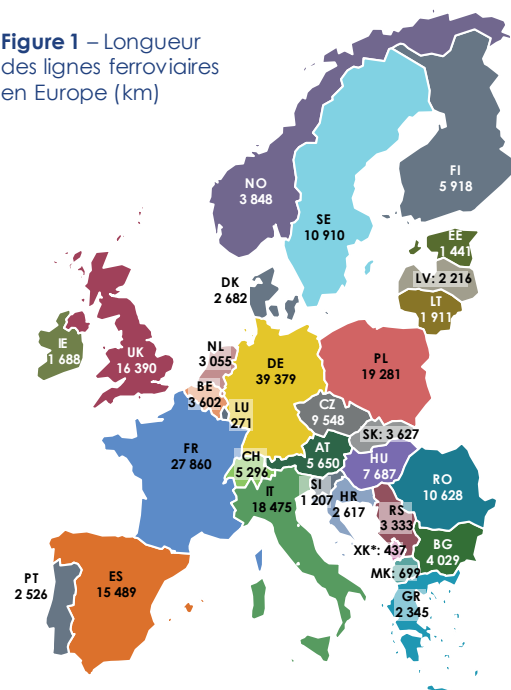


Figure 2 – Densité de réseau ferroviaire exploité (en km de lignes pour 100 km² et par 10 000 habitants) en 2020

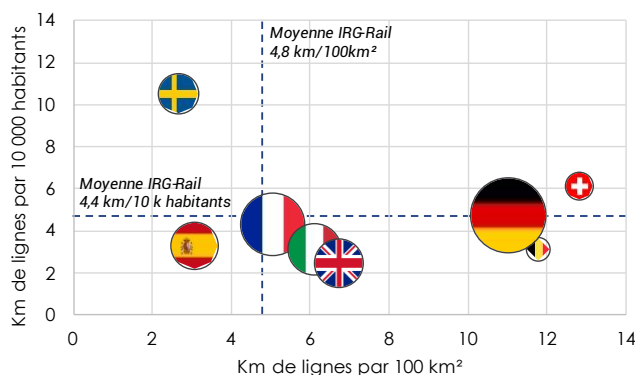
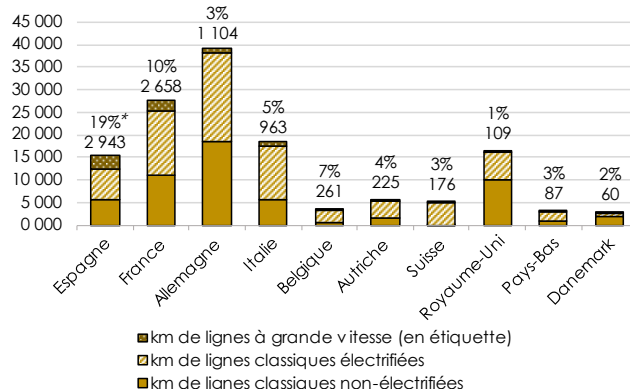


Figure 3 - Structure du réseau ferré de lignes classiques et à grande vitesse par pays disposant d'un réseau LGV



* Les taux précisent le % de km de lignes à grande vitesse par pays

CARACTÉRISTIQUES ET UTILISATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Un taux moyen d'électrification des réseaux ferrés européens de 55 %, mais une très lente mise en place des systèmes européens de contrôle des trains

La part du réseau de lignes électrifiées en France (60 %) est proche de la moyenne européenne (56 %), mais connaît une croissance supérieure depuis 2016, notamment du fait de la mise en exploitation de lignes à grande vitesse et de la suppression de petites lignes non électrifiées. Cette part est très supérieure à celle du réseau anglais (38 %), mais inférieure aux parts observées en Suisse, au Benelux et en Italie, supérieures à 70 %.

En 2020, seuls 5 pays disposent sur plus de 10 % de leur réseau ferré du système européen de contrôle des trains (ERTMS/ETCS). Avec 1 110 km de lignes (pour la plupart LGV) équipées de l'ERTMS, la France apparaît ainsi devant l'Allemagne et au même rang que l'Italie. Ce déploiement apparaît cependant très peu avancé sur le réseau de lignes classiques (moins de 100 km en France). Il représente plus de 5 % de l'équipement des lignes en Italie et en Espagne et plus de 50 % des réseaux en Belgique et en Suisse.

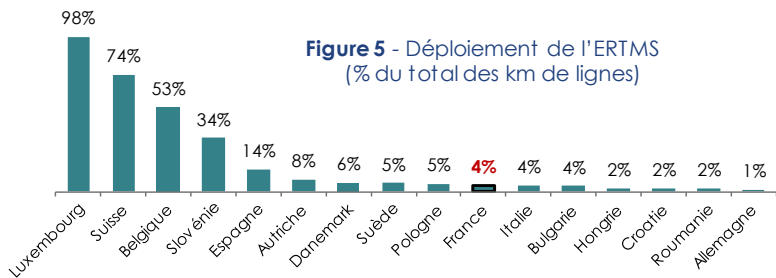
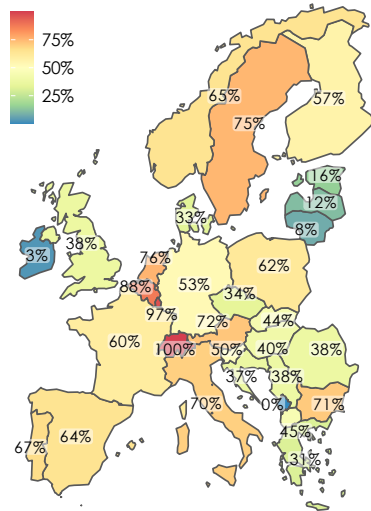


Figure 5 - Déploiement de l'ERTMS (% du total des km de lignes)

Figure 4 - Taux d'électrification des lignes ferroviaires (%)



2

CONDITIONS TARIFAIRES D'ACCÈS AUX RÉSEAUX



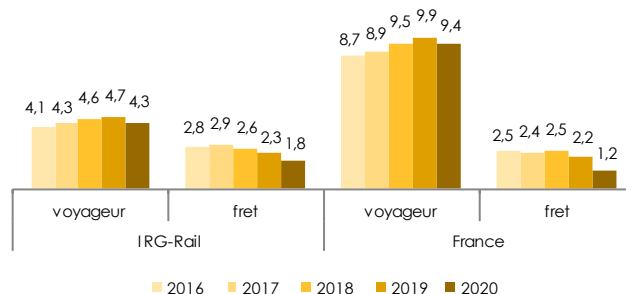
Chiffres clés	IRG-rail 2020	Δ 19/20	Δ 16/20	France 2020	Δ 19/20	Δ 16/20
Redevances d'accès au réseau acquittées par les entreprises ferroviaires	15,6 Mds €	-18 %	-1,7 %	2,9 Mds €	-25 %	-4,6 %
dont opérant dans le transport de voyageurs	14,1 Mds €	-17 %	-0,4 %	2,8 Mds €	-24 %	-4,2 %
dont opérant dans le transport de fret	1,5 Md €	-28 %	-11 %	0,1 Md €	-50 %	-17 %
Part des redevances issues du transport de voyageurs	91 %	+1 point	+4 points	98 %	+1 point	+2 points

La France se démarque par le niveau très élevé des péages acquittés par les entreprises ferroviaires de voyageurs, mais également de fret

À l'instar des années précédentes, la grande majorité (91 %) des péages, dans les pays européens comme en France (98 %), sont issus de l'activité voyageurs. Celle-ci a connu, en 2020, la première diminution des péages par train.km depuis au moins 2016. À l'opposé, le net recul des redevances fret rapportés au train.km en 2020 n'est qu'un prolongement de sa tendance baissière observée depuis 2010. Ces deux évolutions contrastées sont également valables pour la France.

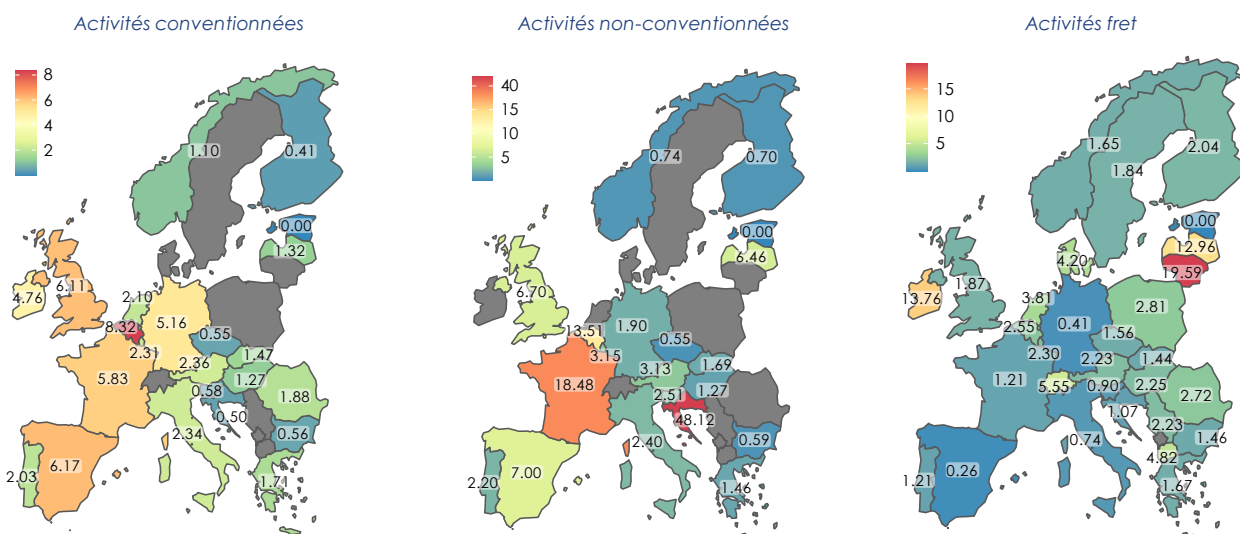
Le montant moyen des péages par train.km reste très hétérogène en Europe, quelle que soit l'activité ferroviaire. La France se démarque par des niveaux élevés de péages par rapport à ses principaux voisins. Tandis que les péages fret se situent en France en-dessous de la moyenne IRG-Rail, le niveau moyen observé est nettement plus élevé que celui de l'Allemagne, de l'Espagne et de l'Italie. Pour les péages issus des activités conventionnées voyageurs, la France se place derrière la Belgique, l'Espagne et le Royaume-Uni mais devant l'Allemagne et l'Italie.

Figure 8 – Redevances d'accès acquittées par les entreprises ferroviaires par train.km et par activité - France et moyenne IRG-Rail (en euros courants)



Les différences les plus fortes s'observent dans les péages par train.km des activités commerciales voyageurs, avec un niveau presque 10 fois supérieur à celui en Allemagne, 8 fois à celui de l'Italie, 2 fois à celui de l'Espagne et au Royaume-Uni. Il convient de noter que la soutenabilité d'un tel niveau de péages en France s'appuie sur un emport très élevé des trains commerciaux (voir Chapitre 4).

Figure 9 – Péages acquittés par les entreprises ferroviaires par train.km et par activité en 2020 (en euros)



CONDITIONS TARIFAIRES D'ACCÈS AUX RÉSEAUX

Les péages perçus des entreprises ferroviaires diminuent fortement en 2020 en Europe et en France, partiellement amortis par les concours publics

En 2020, le montant des péages perçus par les gestionnaires d'infrastructure (GI) auprès des entreprises ferroviaires atteint le niveau le plus bas jamais observé depuis les cinq dernières années, et ce autant en Europe qu'en France. En parallèle, des concours publics ont assuré le paiement d'une partie des péages, dans des proportions très supérieures en 2020, notamment en France et en Allemagne.* En France, 43 % des redevances proviennent des concours publics (contre 35 % les années précédentes), qui sont en hausse de 4,5 % en un an.

En Allemagne, les concours publics ont assuré une forte compensation (notamment de mars à décembre 2020) en permettant un quasi-maintien des revenus du GI. Toutes activités confondues, les aides publiques allouées directement** au GI allemand ont ainsi augmenté de 306 % en 2020, représentant près de 26 % des redevances (contre 6 % en 2019). Le montant total des aides publiques s'élève à 2,3 milliards d'euros pour la période 2020-2022.

** Il convient de noter que pour plusieurs pays des aides publiques additionnelles allouées pour le paiement des péages en 2020 n'ont pas été intégrées aux analyses effectuées par l'IRG-Rail, du fait notamment de leur périmètre plus élargi que la seule compensation de baisses de redevances des GI. **À noter que des aides publiques complémentaires peuvent être effectuées en versement direct aux entreprises ferroviaires pour la compensation de plusieurs postes de coûts (dont les péages) mais ne sont pas suivies par l'IRG-Rail.*

Au total, le montant des redevances perçues par les gestionnaires d'infrastructure, péages et concours publics inclus, diminue pour la plupart des pays membres de l'IRG-Rail, quelle que soit l'activité ferroviaire, en conséquence directe de la baisse du trafic due à la crise sanitaire, mais avec des ampleurs différenciées entre pays.

En France, le paiement par l'État des péages des activités de fret durant le second semestre 2020 (5 M€) a conduit à une baisse relative très faible des redevances par rapport à celle de l'activité en trains.km. Alors que les péages des activités voyageurs n'ont pas bénéficié d'aides publiques complémentaires en 2020, le poids de la redevance d'accès pour les activités conventionnées (non-indexée par rapport au trafic effectif) a conduit à une baisse beaucoup plus modérée que la baisse en volume des activités conventionnées.

Pour les autres pays voisins européens, on peut noter en particulier :

- un impact relativement limité de baisses du trafic sur les revenus des GI pour les activités voyageurs **en Allemagne** (en raison, notamment, des fortes aides publiques allouées), au **Royaume-Uni**, ainsi que pour l'activité fret en **Espagne**;
- une évolution des revenus des GI de même ampleur que les baisses de trafic, observée pour les activités commerciales en **Espagne** et en **France**;
- une baisse, à l'inverse, plus forte des revenus des GI que le niveau de baisse du trafic en **Belgique** et en **Italie** (cette baisse a cependant pu être en partie compensée grâce aux aides allouées aux GI, non considérées ici, pour une enveloppe globale de 115 M€ en Italie et 50 M€ en Belgique).

Chiffres clés

Évolution comparée des redevances d'accès au réseau et des trains.km 2020/2019

► Transport de voyageurs conventionné

IRG-rail

-5 % de redevances pour -9 % des trains.km

-6 % de redevances pour -15 % des trains.km

► Transport de voyageurs non-conventionné

IRG-rail

-29 % de redevances pour -26 % des trains.km

-28 % de redevances pour -29 % des trains.km

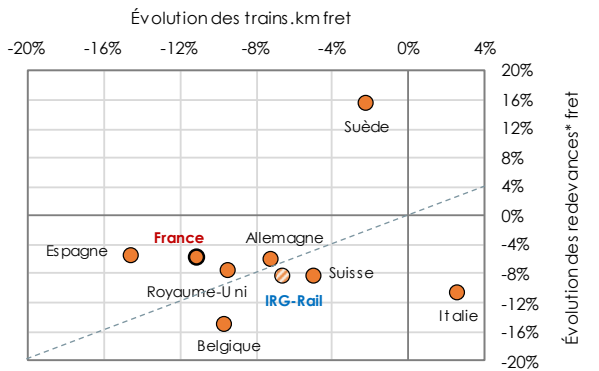
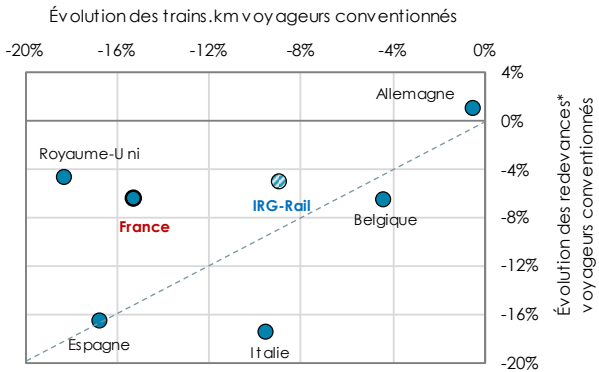
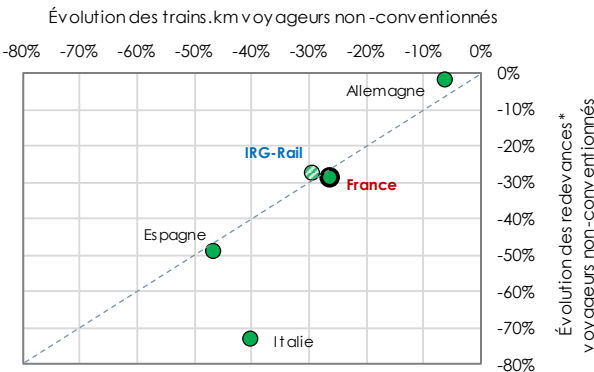
► Transport de fret

IRG-rail

-9 % de redevances pour -7 % des trains.km

-6 % de redevances pour -11 % des trains.km

Figure 10 – Évolution comparée du montant des redevances d'accès au réseau (incluant les concours publics) et des trains.km en 2020 par rapport à 2019



* Y compris les concours publics pour la France et l'Allemagne

3

MAINTENANCE ET RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES



Chiffres clés	Europe 26* 2018	Δ 18/16	 2018	Δ 18/16
Dépenses d'infrastructures (hors nouvelles infrastructures)	40,7 Mds €	+ 5,0 %	6,6 Mds €	+ 7,2 %
dont dépenses de maintenance	12,7 Mds €	+ 8,0 %	2,7 Mds €	+ 1,4 %
dont dépenses de renouvellement	14,1 Mds €	-0,4 %	2,7 Mds €	+ 2,2 %
Investissement dans de nouvelles infrastructures	8,9 Mds €	- 1,9 %	0,8 Md €	- 42,4 %

* Indicateurs non disponibles pour la Roumanie

Les dépenses d'infrastructure sont en hausse chez les gestionnaires d'infrastructure européens

Entre 2015 et 2018**, le total des dépenses d'infrastructure (pour la maintenance*** et les dépenses d'investissement) de SNCF Réseau s'élevait en moyenne à 222 milliers d'euros par kilomètre de ligne.

Rapportées à la taille du réseau, les dépenses d'infrastructure se situent, pour la France, sur un niveau intermédiaire. Elles sont supérieures à celles de l'Italie (+27 %) et de l'Allemagne (+20 %) et inférieures à celle de l'Autriche (-4 %) et de la Belgique (-21 %).

La trajectoire des dépenses sur le réseau français est en hausse depuis 2015 avec un taux de croissance annuel moyen de 4 %, contre 6 % pour l'Allemagne, 12 % en Italie, et tandis que les dépenses sont restées stables en Autriche.

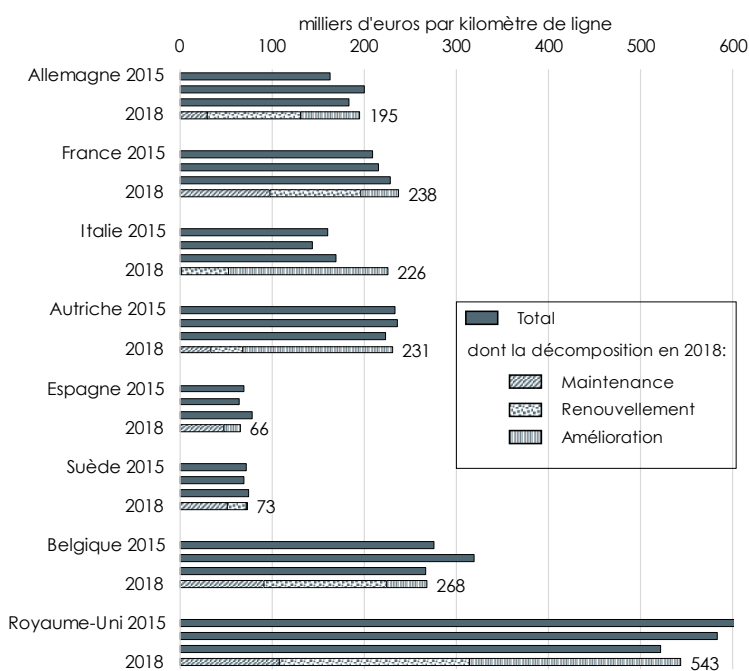
Au regard de la répartition des dépenses par destination, la France se distingue de ses voisins par un poids supérieur des dépenses de maintenance qui représentent 37 % du total contre seulement 13 % en Allemagne ou 23 % en Autriche.

Si l'Espagne et la Suède allouent également plus de 30 % des dépenses à la maintenance de leur réseau, ces deux pays présentent un niveau de dépenses par kilomètre de ligne plus de trois fois inférieur à celui de la France.

**Dernière année de disponibilité des données issues du rapport RMMS de la Commission Européenne

***Les dépenses de maintenance font référence aux dépenses d'entretien et de surveillance pour SNCF Réseau.

Figure 11 – Dépenses d'infrastructures sur les réseaux ferroviaires (par kilomètre de ligne en milliers d'euros)



Note : La ventilation des dépenses peut présenter des différences d'affectation par GI, notamment entre les catégories de maintenance et de renouvellement, et doit donc être analysée avec précaution.

Le contrat de performance français (2021-2030) signé en mai 2022 ne prévoit pas d'augmentation substantielle des efforts de maintenance et renouvellement du réseau contrairement à ceux signés en Allemagne et au Royaume-Uni

Pour la période courant de 2020 à 2029, l'Allemagne prévoit une hausse de 50 % de ses dépenses d'infrastructures (3 milliards d'euros par an d'augmentation, dont 2,3 milliards pour le renouvellement), portant l'effort total à plus de 255 000 euros par kilomètre de ligne et par an. Au Royaume-Uni**, le montant global de maintenance et renouvellement a augmenté de 60 % entre la « Période de Contrôle 5 » (2014-2019) et la « Période de Contrôle 6 » (2019-2024), soit un effort supplémentaire de 1,7 milliard d'euros par an sur 6 ans, ce qui porte l'effort total à 380 000 euros par kilomètre de ligne et par an.

**Pour le Royaume-Uni, le taux de change retenu est de 0,87 (moyenne 2016-2021, données Eurostat)

4

TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS



Chiffres clés	IRG-rail 2020	Δ 19/20	Δ 16/20	France 2020	Δ 19/20	Δ 16/20
Offre ferroviaire (trains.km)	3,38 Mds	-10 %	7.6 %	301.6 M	-20 %	-25 %
Fréquentation (passagers.km)	263 Mds	-49 %	-43 %	53.8 Mds	-42 %	-38 %
Fréquentation conventionnée (pass.km)	180 Mds	-47 %	-44 %	20.4 Mds	-40 %	-40 %
Fréquentation internationale* (pass.km)	9,70 Mds	-67 %	-58 %	3.0 Mds	-62 %	-63 %
Recettes par passager.100km du trafic librement organisé (euros)	10,98	-3,9 %	-0,2 %	8,66	-20 %	-4,2 %
Recettes par train.km du trafic librement organisé (euros)	21,90	-34 %	-6,3 %	33,87	-35 %	-4,8 %

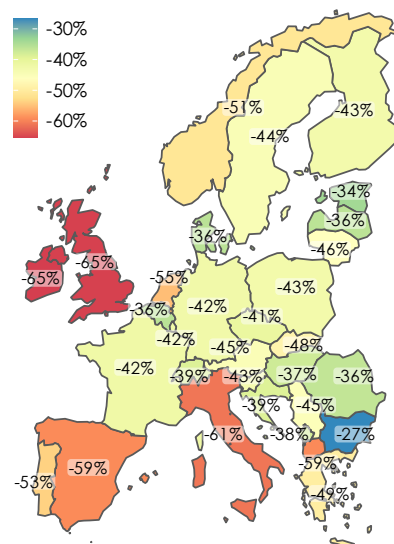
En 2020, la fréquentation ferroviaire en Europe est réduite de moitié et chute de près de 70 % sur le périmètre international

Les services de transport de voyageurs ont été fortement affectés en 2020 par la pandémie dans l'ensemble des pays européens. En termes de fréquentation, les transports ferroviaires enregistrent, en France, une baisse moins importante que la moyenne européenne. Le nombre de passagers.km s'élève à près de 54 milliards en 2020, soit une chute annuelle de 42 %. Ainsi, l'impact de la crise sanitaire en France est non seulement inférieur à la moyenne européenne (-49 % en moyenne IRG-Rail) mais aussi nettement plus modéré qu'en Italie, en Espagne et au Royaume-Uni notamment.

L'offre globale de transport en trains.km s'est mieux maintenue. Elle recule de 20 % en France, soit une baisse deux fois plus importante que la moyenne IRG-Rail. L'impact de la crise se traduit ainsi sur l'empont effectif moyen des trains (passagers.km par train.km) avec une baisse de 28 % pour la France contre 43 % en moyenne en Europe). Cette baisse est aussi plus marquée chez les pays voisins, résultant d'une offre plus préservée et d'une fréquentation plus réduite qu'en France.

Par ailleurs, le trafic international s'est effondré en Europe en 2020. On observe une baisse des passagers.km internationaux supérieure à 50 % pour la moitié des pays alors que le volume de passagers.km nationaux n'a été réduit que de moitié en moyenne.

Figure 12 – Évolution 2019/2020 de la fréquentation voyageurs (en passagers.km)



TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

Bien que les évolutions moyennes semblent comparables, la fréquentation des services commerciaux recule plus fortement que celle des services conventionnés dans tous les pays considérés

En 2020, la fréquentation des services commerciaux décroît plus fortement que celle des services conventionnés, quel que soit le pays considéré. La majorité des pays enregistrent un recul de la fréquentation des services conventionnés inférieur à 50 %, la baisse la plus forte étant observée au Royaume-Uni (-65 %). A l'inverse, on observe, pour la plupart des services commerciaux, une chute de fréquentation variant de 50 à 90 %. La France et l'Allemagne comptent parmi les trois pays où la fréquentation des services commerciaux a été la moins affectée, et contribuent, par leur volume de passagers.km, à l'atténuation de la baisse de fréquentation moyenne de ces services.

De manière générale, l'offre de transport diminue moins que la fréquentation, en particulier pour les services conventionnés, qui ont pu faire l'objet d'une politique de maintien durant les différentes périodes de confinement.

Figure 15 – Part de fréquentation (en passagers.km) des services conventionnés en 2020

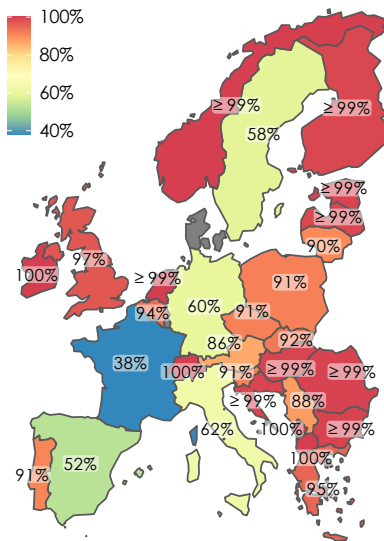
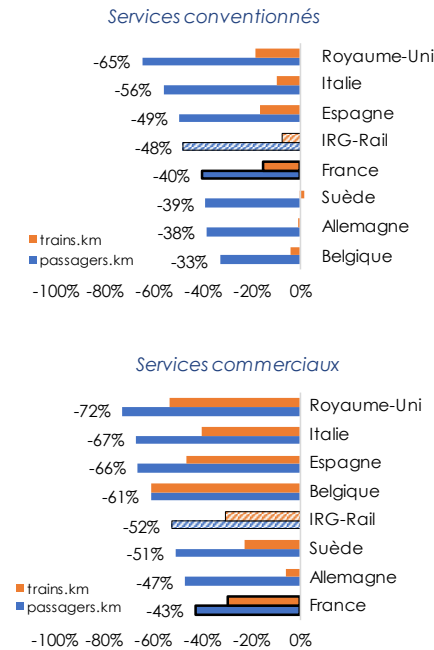


Figure 16 – Évolution 2019/2020 de l'offre et de la fréquentation des services conventionnés et commerciaux



Le marché européen de voyageur est encore dominé par les opérateurs historiques, qui ont vu leur part de marché augmenter pendant la crise sanitaire

Les opérateurs historiques représentent encore, en 2020, les plus fortes parts de marché du transport ferroviaire de voyageur européen (78 %). Même dans les marchés déjà ouverts à la concurrence, ces opérateurs comptent toujours plus de 50 % du total des passagers.km, comme en Suède (50 %), en Allemagne (79 %), ou encore en Italie (86 %). En France, une part minime des passagers.km était (jusqu'à la mi-année 2021) opérée par les services internationaux et de cabotage de Thello entre la France et l'Italie. L'activité de Thello a été refondue dans l'activité de la nouvelle marque Trenitalia France, devenue, depuis 2021, le premier opérateur alternatif sur le marché ferroviaire domestique français.

Dans le contexte d'une chute importante de la fréquentation, les opérateurs historiques ont vu leur part de marché augmenter en 2020 par rapport à 2019 (+3 points en moyenne IRG-Rail, +4 points en Italie). Néanmoins, ce n'est pas le cas en Allemagne ou en Suède où les nouveaux entrants ont gagné respectivement trois et cinq points de part de marché.

Figure 17 – Part de fréquentation (en passagers.km) des opérateurs historiques en 2020

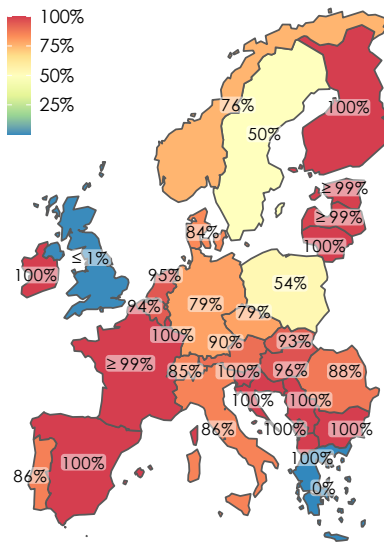
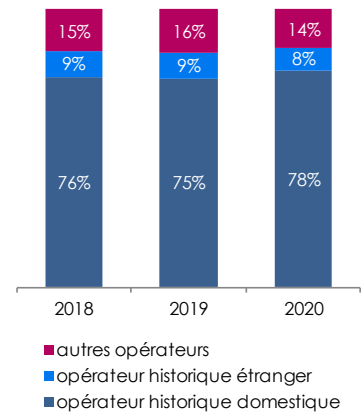


Figure 18 – Part de marché (en passagers.km) des opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs, moyenne IRG-Rail



TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

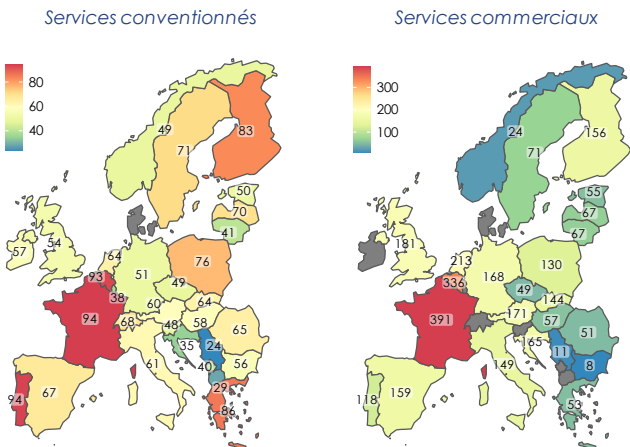
Des recettes tarifaires qui diminuent, en corrélation avec l'évolution du trafic, et des compensations publiques qui augmentent

En 2020, le revenu moyen (recettes et concours publics) des entreprises ferroviaires pour la réalisation des services conventionnés s'établit à près de 18 € par train.km au niveau de l'IRG-Rail, stable sur un an. Le revenu par train.km des services commerciaux a, quant à lui, baissé de moitié, et s'élève à près de 22 € en 2020. Rapporté au passager.100km, le revenu moyen des services conventionnés augmente fortement en 2020 (+63 %), pour atteindre 28 €. En effet, la diminution (au dénominateur de cet indicateur) des passagers.km est beaucoup plus importante (-43 %) que celle des revenus (-7 %). Cette baisse limitée des revenus des services conventionnés reflète l'effet amortisseur des concours publics, qui connaissent une hausse significative en 2020. N'ayant pas bénéficié d'une telle compensation, le revenu par passager.km reste stable pour les services commerciaux.

La France est le pays où le revenu par train.km est, de loin, le plus élevé, en raison d'un emport par train très supérieur voire le double de la moyenne IRG-Rail (Figure 19). Rapporté au passager.km, le revenu du transport de voyageurs en France, tous services confondus, se rapproche du niveau des autres pays. Sur un an, le revenu par train.km augmente de 13 %, et celui par passager.km de 61 % en France pour les services conventionnés. Les chiffres correspondants des services commerciaux sont de -35 % et -20 %.

Alors que les recettes tarifaires issues du trafic ont connu des baisses significatives en 2020 (en bonne corrélation avec la réduction du trafic), les compensations publiques pour les services conventionnés sont en forte hausse (+15 % en un an). Ces dernières atteignent 57 % des revenus des entreprises ferroviaires en 2020 en Europe, contre

Figure 19 – Emport moyen des trains (passager.km par train.km) en 2020



seulement 39 % un an plus tôt. Le niveau des compensations par passager.km passe du simple (9,2 centimes) au double (18,5 centimes) entre 2019 et 2020 en moyenne pour l'IRG-Rail et augmente de 87 % pour la France.

Figure 20 – Revenus des entreprises ferroviaires issus des activités voyageurs en 2020*, rapportés aux trains.km et aux passagers.km

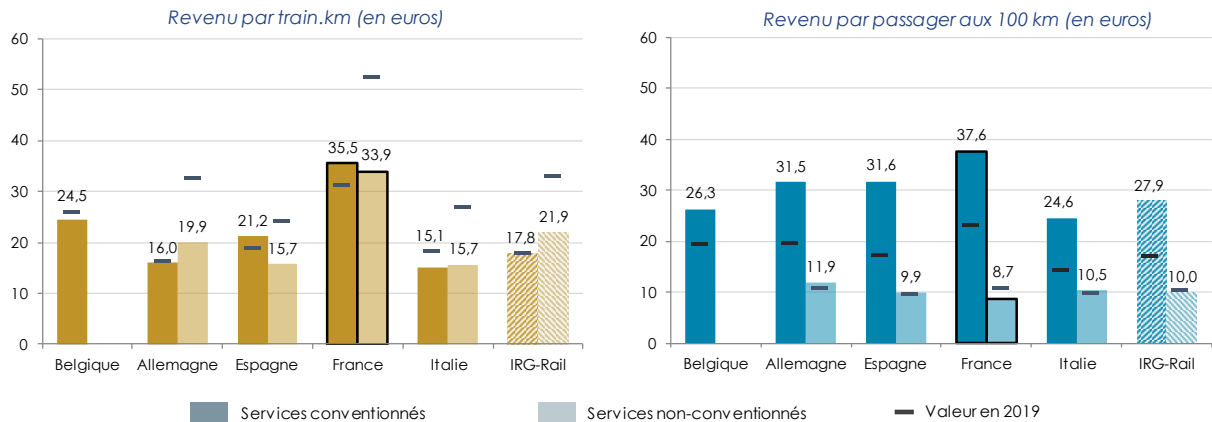
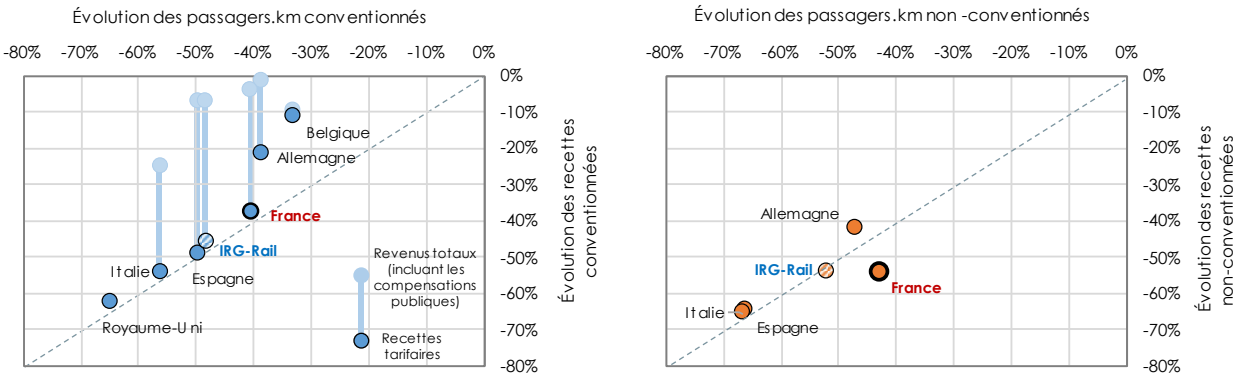


Figure 21 – Évolution comparée des recettes tarifaires et des passagers.km en 2020* par rapport à 2019 pour les activités conventionnées et non-conventionnées



* Montant des compensations publiques non connu pour le Royaume-Uni en 2020

TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

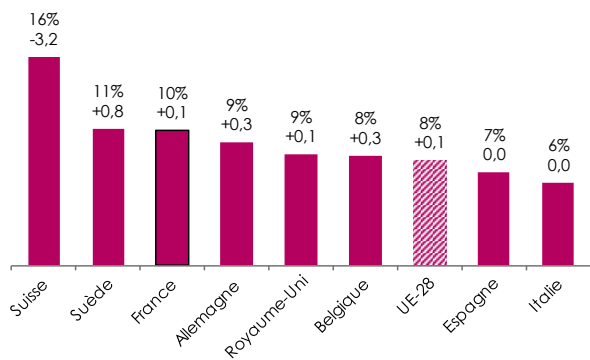
Avant la crise sanitaire*, la part modale du transport ferroviaire de voyageurs en France est supérieure à la moyenne européenne, et à celle de la plupart de ses pays voisins

Le transport ferroviaire représente 10 % du transport de voyageurs en France en 2019*, soit deux points de plus que la moyenne européenne. La France se place ainsi devant l’Allemagne, le Royaume-Uni, l’Espagne ou encore l’Italie, mais derrière la Suède et la Suisse. La Suisse se démarque des autres pays par la part modale du ferroviaire qui s’y élève à 16 %.

La France ainsi que tous les pays voisins avaient connu en 2019 une hausse, bien que légère, de la part modale du transport ferroviaire par rapport à l’année précédente. En 2020, le transport ferroviaire et plus généralement les transports en commun ont subi des reports importants vers les modes individuels. Ainsi, le ferroviaire a perdu 2,5 points de pourcentage de part modale en France. Ce chiffre aurait atteint 3,2 points en Suisse (source : BFS) et jusqu’à 6,5 points au Royaume-Uni (source : ORR).

*Dernière année de disponibilité des données de part modale, de source Eurostat

Figure 22 – Part modale du ferroviaire dans le transport intérieur de voyageurs en 2019



Source: ART (France), BFS (Suisse), Eurostat (autres pays)

Chiffres clés

Part modale du ferroviaire en 2019*

France : 10 % (7,6 % en 2020)
EU-28 : 8 %

Taux de ponctualité 2020 mesurables par pays, au seuil de ...

(évolution 2019/2020 en point de %)

► ... 5 min 00 sec

Royaume-Uni 91,3 % (+4 pp)
Allemagne 90,8 % (+2 pp)
France 89,9 % (+1 pp)
Italie 87,0 % (+3 pp)

► ... 5 min 59 sec

Suède 95,0 % (+2 pp)
Belgique 93,6 % (+3 pp)
France 90,9 % (+0,3 pp)

Une amélioration de la ponctualité des trains de voyageurs en Europe

En 2020, la ponctualité des trains de voyageurs s’est améliorée en Europe. Sur l’ensemble de l’année, le taux de ponctualité a gagné entre un point de pourcentage (en France) et quatre points (au Royaume-Uni). La principale raison de cette progression est le niveau faible du trafic qui aurait induit à la fois moins d’incidents sur le réseau mais également moins d’usure, ce qui a donc entraîné moins d’interventions des gestionnaires d’infrastructure sur les voies. Pour tous les pays considérés, l’amélioration de la ponctualité s’est produite à partir du mois d’avril jusqu’à la fin de l’année et a été nettement plus marquée pendant les confinements.

Figure 23 – Évolution 2019/2020 du taux de ponctualité des trains de voyageurs (en points de pourcentage)

	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Aoû	Sep	Oct	Nov	Dec	2020
Belgique	+2	-0	+1	+6	+6	+5	+3	0	+2	+4	+6	+4	+3
France	-3	-2	-1	+4	-0	+2	+2	-1	+1	+2	+7	+8	+1
Allemagne	+3	+0	+3	+5	+5	+2	+2	+1	+1	+0	+0	+3	+2
Italie	+3	+1	+3	+6	+5	+4	+2	-1	+1	+2	+9	+4	+3
Suède	+3	+4	+2	+3	+3	+3	+3	+3	+1	+2	+1	+1	+2
Royaume-Uni	-3	-4	-1	+6	+6	+7	+9	+5	+6	+7	+11	+10	+4

Le seuil de ponctualité varie selon les pays : 5min0sec pour la France, l’Allemagne, l’Italie et le Royaume-Uni ; 5min59sec pour la Belgique et la Suède.

Chiffres clés	<u>IRG-rail</u> 2020	Δ 19/20	Δ 16/20	 2020	Δ 19/20	Δ 16/20*
Offre ferroviaire (trains.km)	779,2 M	-6,4 %	-4,4 %	53,8 M	-8,5 %	-13,6 %
Trafic (tonnes.km)	433,0 Mds	- 5,9 %	- 1,7 %	31,2 Mds	-7,8 %	-9,3 %
Emport moyen (tonnes.km / trains.km)	556 tonnes	+0,5 %	+ 2,7 %	580 tonnes	+ 0,8 %	+ 5,0 %
Recettes commerciales*	14 120 M €*	-8,0 %	-6,1 %**	989 M €	-10,0 %	-15,7 %**

*Périmètre restreint de 23 pays pour les recettes (29 pays de l'IRG pour les autres indicateurs); **Évolution depuis 2017 pour les recettes commerciales

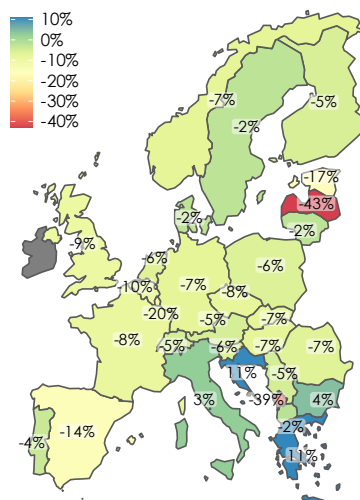
Le transport ferroviaire de marchandises a fait preuve de résilience en 2020 dans la majorité des pays européens

Dans le contexte de la crise sanitaire, la baisse du transport ferroviaire de marchandises peut être considérée comme modérée au regard des chutes observées pour le transport de voyageurs. Dans les 29 pays de l'IRG-Rail, l'offre ferroviaire s'est en effet contractée en 2020, de 6,4 % en trains.km, et de 5,9 % en tonnes.km.

En France, le trafic en tonnes.km a reculé de 7,8 %, soit une baisse supérieure à la moyenne IRG-Rail. La contraction plus forte des trains.km (-8,5 %) que celle des tonnes.km sur le RFN résulte d'une légère augmentation de l'export moyen de près de 0,8 % en 2020, confirmant une tendance à la hausse constatée depuis plusieurs années (+4,9 % par rapport à 2016). Cette tendance est également observée depuis 2016 dans les pays de l'IRG-Rail, et notamment en Allemagne et en Belgique.

Le tonnage moyen des trains de fret français (580 tonnes) apparaît, en revanche, nettement supérieur à celui de la plupart de ses voisins européens.

Figure 24 – Évolution des trains.km entre 2019 et 2020



Source : ART (France) et IRG-Rail (autres pays)

Figure 25 – Évolution du trafic fret (en tonnes.km) entre 2019 et 2020

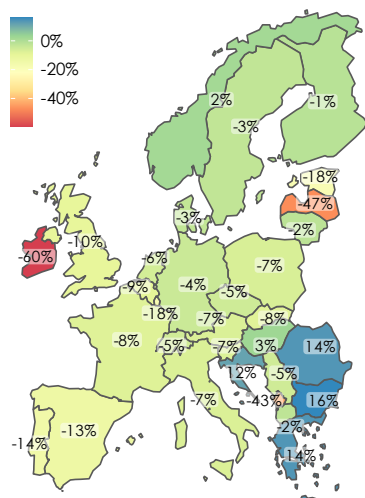
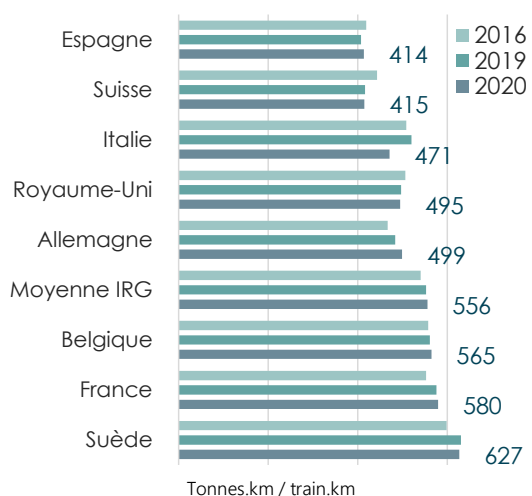


Figure 26 – Tonnage net moyen par train



Source : ART (France) et IRG-Rail (autres pays)

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

Les recettes commerciales se contractent plus fortement que les volumes transportés

Dans l'ensemble des pays de l'IRG-Rail, les recettes commerciales issues du trafic de fret se sont contractées en 2020 plus fortement (-8 %) que les volumes transportés en tonnes.km (-6 %) entraînant une diminution des recettes unitaires par tonne.km. C'est notamment le cas en France, Allemagne, Italie et Espagne, tandis qu'en Belgique et au Royaume-Uni l'évolution des recettes est proche de l'évolution du trafic fret. La Suède se démarque par une hausse des recettes commerciales alors que les trafics n'ont que très peu baissé (-2 %).

La baisse des recettes unitaires s'inscrit en France dans un contexte de baisse continue des tonnes.km depuis l'année 2017.

Le niveau de recette par tonne.km en France est inférieur à la moyenne de 23 pays de l'IRG (3,6 centimes) et notamment de l'Allemagne (4,3 centimes) et du Royaume-Uni (5,1 centimes).

Figure 27 – Évolution comparée des tonnes.km et des recettes commerciales fret entre 2019 et 2020

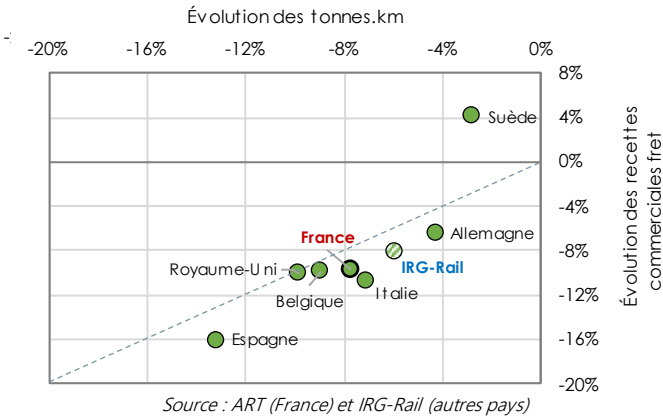
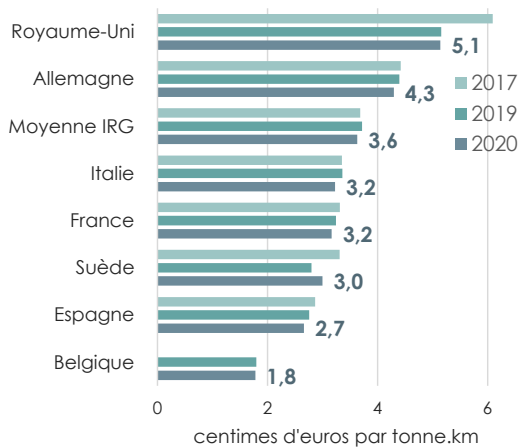


Figure 28 – Recettes commerciales fret par tonne.km

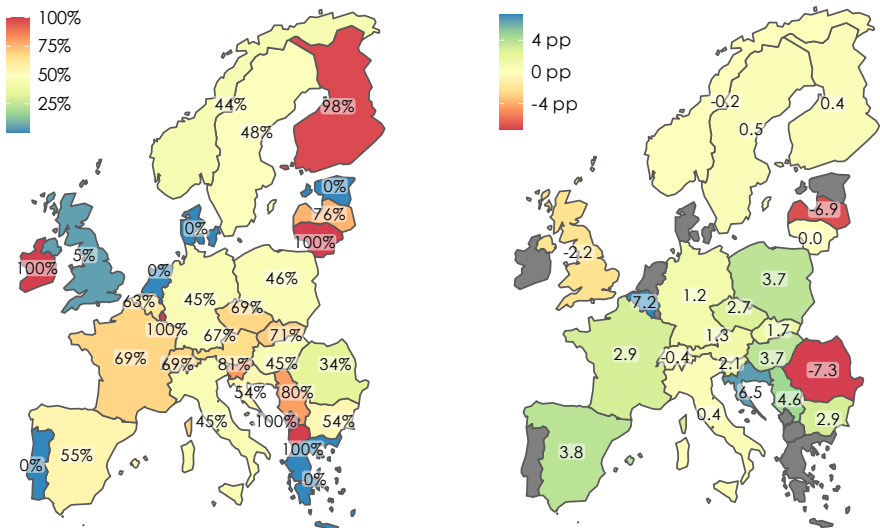


Le groupe SNCF reste l'un des opérateurs historiques conservant une part de marché les plus importantes en Europe

L'année 2020 enregistre une nouvelle diminution de la part des tonnes.km assurées par le groupe SNCF*, en recul de plus de 3 points de pourcentage pour s'établir à 69 % (dont 52 % pour Fret SNCF).

Malgré cette tendance, la France reste, avec l'Espagne, la Belgique, la Suisse et la Finlande notamment, l'un des pays européens où l'opérateur historique conserve une part de marché supérieure à 50 %. En revanche, cette part n'est plus que de 45 % en 2020, en Allemagne ou en Italie.

Figure 29 – Part de marché (en tonnes.km) des opérateurs historiques* par pays en 2020 (gauche), et évolution de la part des opérateurs alternatifs entre 2019 et 2020 (droite, en points de pourcentage)



*L'ensemble des entreprises ferroviaires appartenant au même groupe que l'opérateur historique. Groupe SNCF : Fret SNCF, Ecorail Transport, Naviland Cargo, Normandie Rail Service et Captrain France (VFLI jusqu'en 2020)

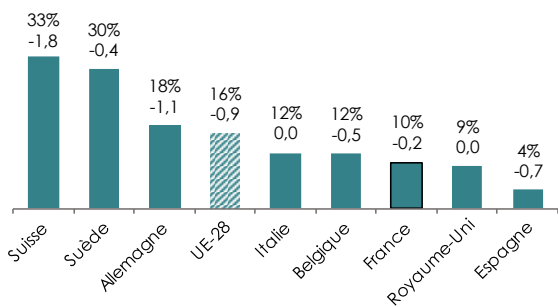
TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

La part modale du fret ferroviaire reste faible en France par rapport aux pays voisins

À l’instar du transport de voyageurs, le fret ferroviaire a vu sa part modale reculer en 2020 dans la plupart des pays européens, mis à part en Italie et au Royaume-Uni. La baisse varie de 0,2 point de pourcentage en France à 1,1 point en Suisse, soit des évolutions moins fortes que pour le transport de voyageurs.

Le mode ferroviaire représente près de 10 % du transport de marchandises en France en 2020, inférieur de 6 points à la moyenne européenne. La France, ainsi que le Royaume-Uni et l’Espagne, se situent donc parmi les pays européens où la part modale du ferroviaire dans le fret est la plus faible.

Figure 30 – Part modale du ferroviaire dans le transport intérieur de marchandises en 2020 et évolution par rapport à 2019 (en points de pourcentage)



Source: ART (France), ORR (Royaume-Uni), Eurostat (autres pays)
Moyenne UE-28 recalculée pour inclure le Royaume-Uni

Chiffres clés

Part modale du ferroviaire en 2020

France : 10 % (-0,3 pp)
UE-28 : 16 % (-1 pp)

Taux de ponctualité 2020 comparée par pays, au seuil de... :

(évolution 2019/2020 en point de %)

► ... 5 min 00 sec

France 67,6 % (+1,5 pp)
Italie 46,0 % (+9 pp)

► ... 5 min 59 sec

Suède 82,9 % (+5 pp)
France 69,1 % (+1,4 pp)

► ... 15 min 00 sec

France 77,3 % (+0,7 pp)
Belgique 71,0 % (+3 pp)

► ... 30 min 00 sec

France 84,6 % (+0,2 pp)
Allemagne 66,2 % (+3 pp)

La ponctualité des trains fret s'est nettement améliorée en 2020

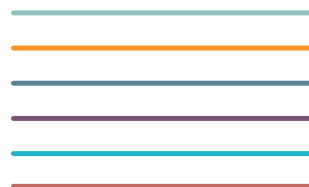
Comme pour les trains de voyageurs, mais de manière plus significative, la ponctualité des trains de fret s’est améliorée en 2020 par rapport à l’année précédente, en France comme dans les pays voisins. Le gain de ponctualité varie entre un point de pourcentage (en France) et neuf points (en Italie), des évolutions supérieures à celles observées pour le transport de voyageurs. L’amélioration peut s’observer tout au long de l’année, avec un pic entre avril et juin pour la plupart des pays.

Outre la conséquence du faible trafic global, déjà citée pour la progression de la ponctualité des trains de voyageurs (moins d’incidents et moins d’usure sur le réseau, donc moins de perturbations liées aux travaux), on peut également expliquer l’amélioration de la ponctualité du fret par une activité voyageurs moindre. Les trains de fret étant souvent moins prioritaires par rapport à ceux des voyageurs, ils subissent les impacts plus importants dus aux perturbations générales de l’activité ferroviaire sur le réseau. Un allègement des contraintes globales de gestion des circulations ferroviaires en 2020 a ainsi pu également favoriser la ponctualité des trains de fret.

Figure 31 – Évolution 2019/2020 du taux de ponctualité des trains fret (en points de pourcentage)

	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Aou	Sep	Oct	Nov	Dec	2020
Belgique	+0	-5	-2	+9	+1	+8	+6	+3	+6	+5	+6	+8	+3
France	-2	+2	+4	+5	+2	+6	+5	-4	-5	+2	+5	+8	+1
Allemagne	+5	+1	+2	+11	+10	+6	+6	+7	+2	-3	-3	+1	+3
Italie	+6	+5	+15	+29	+21	+13	+6	+4	+2	+2	+10	+2	+9
Suède	-2	+7	+4	+3	+10	+10	+5	+8	+3	+2	+1	+3	+5

Le seuil de ponctualité varie selon les pays: 5min0sec pour la France et l'Italie; 5min59sec pour la Suède; 15min0sec pour l'Allemagne; 30min0sec pour la Belgique



11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon
CS 30054 - 75675 Paris Cedex 14
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

 @ART_transports

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

autorite-transports.fr