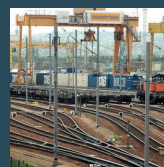


LE MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2022

> *L'ESSENTIEL*



Crédits photos couverture : Fabien Couly, Anthony Martin, Jean-Baptiste Tailleux, MAXPPP, Ville de Bonneuil, Sylvain Bouard

Crédits icônes des chapitres : tezar tantular, Wichai Wi, Nikita Kozin, WEBTECHOPS LLP, HeadsOfBirds, Guillaume Duchayne, icon 54, Yo! Baba
- depuis www.thenounproject.com.

INTRODUCTION

7^{ÈME} BILAN FERROVIAIRE DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES TRANSPORTS

Le septième bilan annuel de l'Autorité de régulation des transports sur le marché du transport ferroviaire est publié sous la forme de deux livrables :

- Le présent rapport « L'essentiel » qui intègre les principaux indicateurs structurels de l'activité ferroviaire en France en 2022 et leur évolution annuelle et pluriannuelle ;
- un second rapport, publié dans les premières semaines de l'année 2024, qui intégrera, en complément, des axes thématiques complémentaires.

Ces deux rapports portent sur l'ensemble des marchés de transport ferroviaire fret et voyageurs en France (dont l'activité exhaustive du réseau express régional (RER) sur le périmètre du réseau ferré national (RFN) et celui de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)). Ils fournissent ainsi une analyse détaillée et indépendante des principaux indicateurs descriptifs de ces marchés et de leur évolution jusqu'en 2022. Ils ont été enrichis de nouveaux indicateurs et analyses thématiques portant sur :

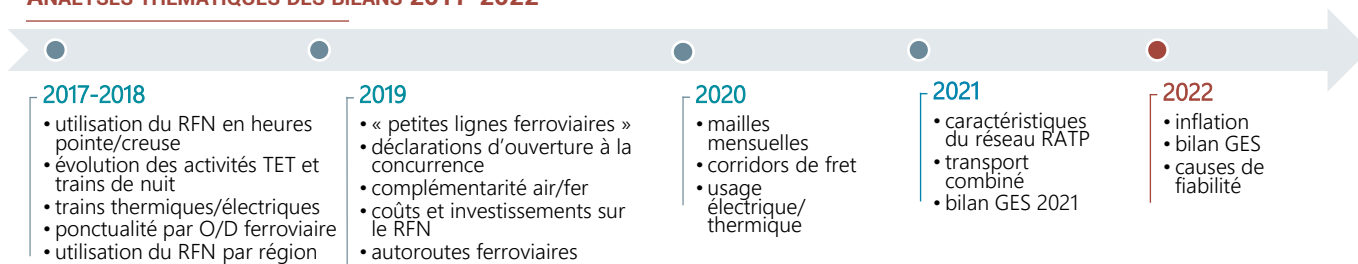
- l'analyse temporelle du degré d'utilisation du réseau ferré national ;
- l'analyse de l'impact de l'inflation sur les résultats économiques des marchés amont et aval du transport ferroviaire ;
- l'approfondissement du bilan des émissions de gaz à effet de serre en France pour les activités ferroviaires voyageurs ;
- l'analyse des causes de la fiabilité et ponctualité des circulations ferroviaires.

Les années 2020 et 2021 et, dans une moindre mesure, 2022 sont marquées par les impacts de la crise sanitaire sur le secteur des transports ; certaines analyses ne permettent pas, à ce stade, de caractériser des évolutions de long terme et sont présentées essentiellement sur une évolution annuelle. Il convient donc de ne pas tirer de conclusion définitive de ces évolutions.

CONTEXTE DU BILAN ANNUEL FERROVIAIRE

La directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire européen unique impose aux autorités de régulation sectorielles d'assurer le suivi de la concurrence sur le marché des services ferroviaires. 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, l'Autorité s'est vu confier un pouvoir de collecte régulière d'informations auprès des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'installations de service, des opérateurs ferroviaires et autres candidats autorisés sur le réseau ferré national et sur le réseau de la RATP, lui permettant de procéder à des expertises et à des études, et de conduire l'action d'information nécessaire sur le secteur ferroviaire que constitue ce rapport. Enfin, « *L'Autorité de régulation des transports établit chaque année un état des lieux de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire* » (article L. 2133-1-1 du code des transports), qui figure dans le présent rapport.

ANALYSES THÉMATIQUES DES BILANS 2017-2022



SOMMAIRE

01	Caractéristiques et utilisation du réseau ferré national	6
02	Résultats économiques des gestionnaires d'infrastructure	9
03	Parts modales du transport ferroviaire (fret et voyageurs)	12
04	État des lieux du transport ferroviaire de marchandises	13
05	État des lieux du transport ferroviaire de voyageurs	15
06	Résultats économiques du transport ferroviaire de voyageurs	19
07	Qualité de service du transport ferroviaire de voyageurs	21
08	Bilan des services régionaux conventionnés (TER)	24
09	Bilan des services conventionnés d'Île-de-France (Transilien et RER)	28
Annexes	Annexes et Glossaire	30

SYNTHÈSE (1/2)

01. Caractéristiques et degré d'utilisation du réseau ferré national



- **Le réseau ferré national (RFN*) a poursuivi sa restructuration à la baisse en 2022, sur la tendance des dernières années** : 600 kilomètres de voies ont été sortis d'exploitation depuis fin 2019, résultat de la neutralisation des lignes les moins circulées du réseau.
- **L'âge du réseau s'est stabilisé à 28,4 ans, et à près de 22 ans pour le réseau le plus utilisé (catégories 2 à 4).** Ces âges constatés restent supérieurs (de près de 3 années pour le RFN et de 2,5 ans pour les catégories 2 à 4) à l'objectif que s'est fixé SNCF Réseau de maintenir l'âge moyen des infrastructures à la moitié de leur durée de vie théorique.
- **Le RFN n'a pas encore retrouvé, en 2022, le niveau de trafic observé en 2019.** Il montre toujours une forte disparité d'utilisation entre heures pleines (qui concentrent 58 % du trafic) et trafic de nuit, lequel est inférieur de 60 à 80 % au niveau de trafic observé en moyenne, y compris sur les lignes déjà peu fréquentées de jour.

02. Résultats économiques des gestionnaires d'infrastructure



- **Les revenus de péages des gestionnaires d'infrastructure et de SNCF Gares & Connexions sont en recul en 2022 de 1 % (en euros constants) par rapport à 2019,** malgré une hausse en valeur nominale de +8 %. Le montant des péages perçus par SNCF Réseau (6,2 milliards d'euros) se situe ainsi au niveau établi dans le contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État pour la période 2021-2030.
- **Les coûts d'exploitation pour l'entretien et la surveillance du réseau ferré ont baissé, en euros constants, de 6,9 % en 5 ans,** mais sont en hausse pour les voies du réseau structurant hors LGV. **Les investissements réalisés en 2022 par SNCF Réseau s'inscrivent dans la baisse tendancielle observée depuis 2015,** notamment dans la mise en conformité* (-56 %) et le renouvellement et performance du réseau (-10 %). Les investissements de modernisation du réseau restent par ailleurs faibles, expliquant le retard de la France dans le déploiement de la commande centralisée du réseau (CCR) et du système européen de gestion du trafic (ERTMS) sur le RFN.
- **En 2022, les coûts d'entretien du réseau RER RATP ont représenté 157 millions d'euros,** pour 228 millions d'euros d'investissements affectés en grande majorité à la modernisation du RER B.

03. Parts modales



- **Le transport ferroviaire a dépassé, en 2022, le « plafond historique » de part modale à 10 %,** avec une dynamique supérieure à celle des autres modes de transport en commun (autocars et transport aérien).
- **La part modale du transport ferroviaire de voyageurs a crû plus fortement en France, en 2021, que dans les pays voisins.** La part modale du transport ferroviaire de marchandises reste en revanche près de deux fois plus faible qu'en Allemagne.

04. État des lieux du transport ferroviaire de fret



- Avec 35,7 milliards de tonnes.km, **le fret ferroviaire avait retrouvé, en 2021, un niveau de trafic légèrement supérieur à celui constaté en 2017.** En 2022, ces niveaux de trafic ont été confirmés sur le premier semestre mais **décrochent à partir du second semestre.** Les premières estimations pour l'année 2023 montrent une baisse de 23 % par rapport au premier semestre 2022, en lien avec la hausse des coûts de l'énergie ainsi que les mouvements sociaux contre la réforme des retraites.
- **Les recettes des entreprises ferroviaires sont en recul de 4 % par rapport à 2017,** mais les entreprises ferroviaires ont poursuivi une hausse de l'import moyen des trains, permettant une croissance de la recette kilométrique induite.
- **L'opérateur historique Fret SNCF reste l'opérateur de fret ferroviaire majoritaire en France,** avec une part de marché s'élevant, en 2022, à près de 50 %. Alors que Fret SNCF est l'objet d'une enquête de la Commission européenne, la mise en œuvre d'un « scénario de discontinuité », qui conduirait l'opérateur à céder 30 % de son activité, est envisagée.

05. État des lieux du transport ferroviaire de voyageurs



- **L'offre ferroviaire voyageurs a poursuivi, en 2022, le rebond entamé en 2021, avec une progression de près de 9 % (en trains.km) en un an et un niveau supérieur de plus de 2 % à celui de 2019.** Cette hausse a été tirée par les services TER-Intercités, tandis que les services Transilien-RER sont encore en recul de 3 %, de même que les services commerciaux, particulièrement en retrait sur l'offre internationale (-12 %).
- **Avec plus de 100 milliards de passagers.km transportés, la fréquentation ferroviaire atteint un niveau record en France, supérieur de 3 % au niveau de 2019, et annonce une dynamique similaire en 2023.** Ces chiffres moyens masquent cependant un fort contraste entre services : la dynamique des services TER (+13 %) et TAGV (+5 %) a induit, pour ces activités, une hausse marquée des taux d'occupation des trains, tandis que l'on observe un retour beaucoup moins dynamique pour les services Transilien-RER, en recul sur 2022 (-11 %) comme sur le début d'année 2023.

* Voir « définitions/glossaire » annexées au rapport pour les termes marqués d'une étoile (*)

SYNTHÈSE (2/2)

05. État des lieux du transport ferroviaire de voyageurs



- **L'ouverture à la concurrence a montré, dès 2022, de premiers effets d'induction de trafic et de baisse des prix.** L'opérateur Renfe, désormais 3^{ème} opérateur de services librement organisés domestiques en France en 2023, subit une concurrence accrue sur son marché historique en raison d'une capture de près de 50 % de part de marché des opérateurs français et italien sur les faisceaux de trafic les plus importants.
- **Les régions confirment leur engagement progressif dans le processus d'ouverture à la concurrence** de leurs services ferroviaires conventionnés, à l'exception des régions Bretagne, Occitanie et Centre-Val de Loire, dont l'attribution concurrentielle de délégations de service public ferroviaires est repoussée au-delà de 2030.
- **Les émissions de gaz à effet de serre du transport ferroviaire de voyageurs ont augmenté de 2,5 % depuis 2019, soit moins fortement que la hausse de la fréquentation (+3 %),** du fait d'un usage de matériels thermiques en baisse, qui devrait se poursuivre pour les services conventionnés au profit de matériels bi-modes notamment.

06. Résultats économiques du transport ferroviaire de voyageurs



- **Les revenus des entreprises ferroviaires, en 2022, ont dépassé leur niveau de 2019 en valeur nominale (+5 %) mais reculent en valeur réelle (-3 %).** Ils ont suivi une évolution proche de l'inflation pour les activités conventionnées. Ces chiffres masquent cependant une hausse de 12 % (en euros courants) des revenus TER-Intercités et une baisse de 3 % des concours publics affectés à l'ensemble des services conventionnés.
- **Les prix des services librement organisés domestiques sont restés relativement stables en 2022,** en ne retrouvant, en moyenne, leur niveau d'avant-crise qu'à compter du second semestre. Ils ont ainsi progressé moins vite que l'indice des prix à la consommation en 2022 comme en début 2023. Le niveau de revenu global généré par les services TAGV a en conséquence baissé en valeur réelle (-8 %), mais a connu une baisse modérée ramené par train.km (-6 %) grâce à la hausse de l'emport effectif des trains.

07. Qualité de service voyageurs



- **Le taux de réalisation de l'offre ferroviaire s'est dégradé de 5 points en 2022 par rapport à 2017,** affectant plus fortement les services TER et Transilien. Le taux de ponctualité des trains a également diminué, en lien avec la hausse du trafic ferroviaire, et a retrouvé en moyenne son niveau de 2019. **Les causes de retard des trains pointent une responsabilité partagée** entre entreprises ferroviaires (14 % des retards de trains découlent d'une défaillance liée au matériel roulant, soit un tiers des causes imputables aux entreprises ferroviaires) et gestionnaires d'infrastructure (retards associés en grande partie à des défaillances de l'infrastructure ainsi qu'à la complexité de gestion de l'interopérabilité).

08. Bilan des services régionaux conventionnés (TER)



- **La fréquentation TER a progressé pour la majorité des régions,** avec jusqu'à un tiers de passagers.km supplémentaires en Bretagne. Cette croissance est portée par la fréquentation non-abonnée (en hausse en volume de +3 à +43 %). La fréquentation abonnée a chuté en revanche, notamment dans les régions proches de l'Île-de-France, potentiellement affectées par une baisse durable de la mobilité pendulaire. La croissance plus modérée de l'offre ferroviaire a induit une augmentation des taux d'occupation pour 7 régions sur 11.
- **La plupart des régions ont vu un meilleur taux de réalisation de l'offre, en dépit d'une hausse des suppressions,** avec des taux élevés en particulier en région Hauts-de-France, Grand-Est et Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Le taux de ponctualité TER a par ailleurs diminué, pour la plupart des régions, pour revenir à son niveau de 2019.
- **Les revenus de l'activité TER ont reculé, du fait de la baisse des concours publics,** dans la quasi-totalité des régions (à l'exception de la Bretagne, de la région Grand-Est et de l'Occitanie), et ce en dépit d'une hausse des recettes directes issues du trafic, observée pour l'ensemble des régions hors Centre-Val de Loire et Grand-Est. Parallèlement, les charges des services TER ont diminué dans toutes les régions plus fortement que la baisse de revenus, du fait notamment de baisses de charges d'exploitation par train.km de près de 25 % (hors inflation).

09. Bilan des services conventionnés d'Île-de-France (Transilien et RER)



- **L'offre comme la fréquentation des activités Transilien-RER restent en 2022 en dessous de leur niveau de 2019** pour la quasi-totalité des lignes Transilien et RER, à l'exception notable, côté offre, des RER A et B (qui voient une hausse de leur offre en sièges.km), et, côté fréquentation, du RER B (en progression de 4 %).
- **En 2022, le taux de réalisation (taux de circulations opérées par rapport aux circulations programmées*) de l'offre ne progresse que de 0,5 point par rapport à l'année 2019,** année pourtant fortement affectée par des mouvements sociaux au quatrième trimestre. Le taux de ponctualité des services Transilien et RER apparaît supérieur à celui de 2019 pour l'ensemble des lignes, excepté pour le RER B.

CARACTÉRISTIQUES ET DEGRÉ D'UTILISATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL (1/3)



Caractéristiques et utilisation du réseau ferré national

(intégrant les lignes gérées par SNCF Réseau, ainsi que les LGV SEA et BPL et le contournement de Nîmes et de Montpellier (voir glossaire))

	Niveau (au 31/12/2022)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2022)	Évolution sur 5 ans (2017-2022)
Longueur du réseau ferroviaire exploité (en lignes)	27 592 km	-484 km	-1 175 km
Longueur du réseau ferroviaire exploité (en voies)	48 866 km	-635 km	-1 275 km
Âge de l'infrastructure des voies du réseau ferré national	28,4 ans	-8 mois	-1 an et 4 mois
Le réseau ferroviaire électrifié (km de voies)	34 874 km	+ 166 km	- 331 km
Le réseau ferroviaire interopérable ERTMS* (% de lignes)	4,0 %	+0,1 point %	n/d
Trafic ferroviaire (trains.km)	468 M	+0,6 %	-4,3 %
80 % du trafic ferroviaire (trains.km) s'effectue sur...	41 % du RFN	+2 points %	+3 points %

La baisse des trafics ferroviaires au cours de la crise sanitaire a conduit à de nombreux reclassements de catégories de voie.

Le réseau ferré national (RFN) s'est contracté de 240 km de voies en 2022 et de 635 km depuis fin 2019, soit 1,3 % du réseau, résultant de la neutralisation des voies les moins circulées (voies 7 à 9¹).

Le classement des voies oriente les actions de maintenance du gestionnaire d'infrastructure sur les voies du RFN en déterminant une durée de vie théorique due à l'usure provoquée par le trafic (voir Figure 2). Il est établi selon les trafics constatés sur trois années glissantes, si bien qu'une voie peut changer de catégorie si son trafic baisse ou augmente (par exemple une voie de catégorie 6 qui voit son trafic baisser peut passer en catégorie 7). **Ce classement a été affecté conjoncturellement par les baisses de trafic survenues au cours de la crise sanitaire et des mouvements sociaux de 2019 et 2021.** Le linéaire des voies 7 à 9 est en augmentation entre 2019 et 2022 du fait de reclassements depuis les catégories de voies plus circulées, alors que les voies 2 à 4, les plus circulées, ne représentent plus que 28 % du RFN en 2022 (contre 34 % en 2019).

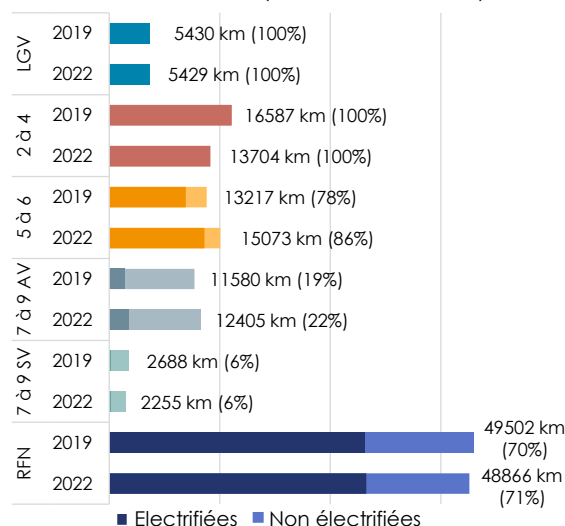
Cela a pour conséquence une baisse apparente des besoins de maintenance et de renouvellement des voies du RFN, lesquels pourraient donc « mécaniquement » ré-augmenter avec une reprise du trafic à des niveaux équivalents à ceux d'avant-crise.

L'âge du réseau s'est stabilisé, au-delà de l'objectif visé par SNCF Réseau.

L'âge des voies du RFN reste stable en 2022, en moyenne, en s'établissant à 28,4 ans (-8 mois par rapport à 2019). Ce niveau représente 56 % de la durée de vie théorique des voies¹ (51 ans), au-delà de la demi-vie (de 25 ans au global du RFN). Ce constat est également observé quelle que soit la catégorie de voie considérée : **sur le réseau le plus circulé (catégories 2 à 4), l'âge des voies s'établit à 22,2 ans, au-dessus de la demi-vie théorique de l'infrastructure (âge moyen de 20 ans).** À titre de comparaison, le réseau allemand présente un âge moyen de 20,9 ans en 2022, en adéquation avec l'objectif de 21 ans maximum affiché par DB Netz.

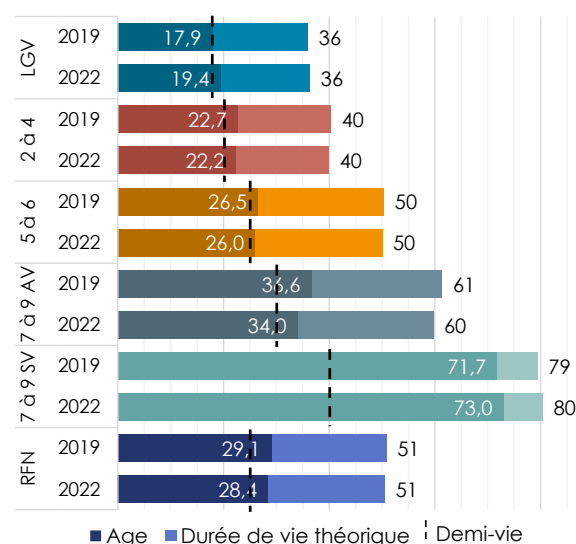
En début d'année 2022, 14,4 % des voies du RFN avaient déjà atteint ou dépassé leurs durées de vie théoriques, soit près de 3 900 km de voies 7 à 9, 2 500 km de voies 2 à 6 et 500 km de LGV. Par ailleurs, ce sont plus de 1 700 km de voies supplémentaires qui pourraient atteindre leur durée de vie théorique d'ici à fin 2024 (soit 3,5 % du RFN).

Figure 1 – Longueurs et électrification des voies du réseau ferré national exploité, par catégorie de voies, à fin 2019 et fin 2022
kilomètres de voies (% de voies électrifiées)



Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure

Figure 2 – Âge et durée de vie théoriques, par catégorie de voie du RFN



Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure

¹ La durée de vie théorique de la voie dépend de ses caractéristiques techniques et de son intensité d'utilisation (i.e. de la catégorie de la voie). En lien avec cette notion, SNCF Réseau évalue un indice de consistance des voies (ICV), qui varie de manière décroissante de 100 à 10, 100 étant le seuil attribué à une nouvelle infrastructure, 55 le seuil d'atteinte de la durée de demi-vie, et 10 le seuil affecté à une infrastructure en fin de vie. SNCF Réseau considère, pour les catégories de voie 2 à 6, que le maintien de l'âge des actifs à leur demi-vie (soit un âge égal à 50 % de leur durée de vie théorique, ou un ICV de 55) constitue le seuil optimal permettant d'assurer la pérennité du patrimoine.

CARACTÉRISTIQUES ET DEGRÉ D'UTILISATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL (2/3)

Malgré l'accroissement de l'utilisation globale du RFN sur un an, le trafic ferroviaire reste inférieur au niveau d'avant-crise sur près de la moitié des lignes ferroviaires.

En 2022, 468 millions de kilomètres ont été parcourus sur le RFN, dépassant légèrement le niveau de 2019 (+0,6 %) et augmentant de 7 % sur un an. Cette évolution est cependant majorée par le niveau très bas des circulations au mois de décembre 2019, fortement impacté par les grèves. Hors mois de décembre, l'utilisation du RFN en 2022 ne retrouve pas encore celle de 2019 (-4 %). À l'exception des mois de juin et d'octobre, où un rattrapage est observé, ainsi que du mois de décembre, les trains.km mensuels circulés sur le réseau en 2022 sont ainsi inférieurs aux niveaux correspondants de 2019, avec des baisses comprises entre -10 % (en janvier et juillet) et -1 % (en août).

Le niveau d'utilisation du RFN est en hausse de 3 % par rapport à 2019, mais en baisse sur les lignes les plus circulées (dont les lignes à grande vitesse).

En 2022, le niveau moyen d'utilisation du RFN est de 46 trains quotidiens par kilomètre de ligne (dont 39 trains de voyageurs). Au regard du retour progressif du trafic aux niveaux d'avant crise, 47 % du linéaire du RFN (qui concentre 59 % des circulations en 2022) a vu son trafic chuter depuis 2019 (de plus de 10 % sur 29 % des lignes), dont notamment les LGV et les lignes de catégories 2 à 4, qui subissent une baisse respectivement de 3 % et de 9 % de leurs trains.km

À l'opposé, plus de la moitié du RFN (51 %) a vu le nombre de circulations ferroviaires dépasser le niveau de 2019, atteignant pour 11 % du RFN un niveau supérieur de 20 % à celui de 2019.

Plus de la moitié des circulations sur le RFN sont réalisées en heures pleines.

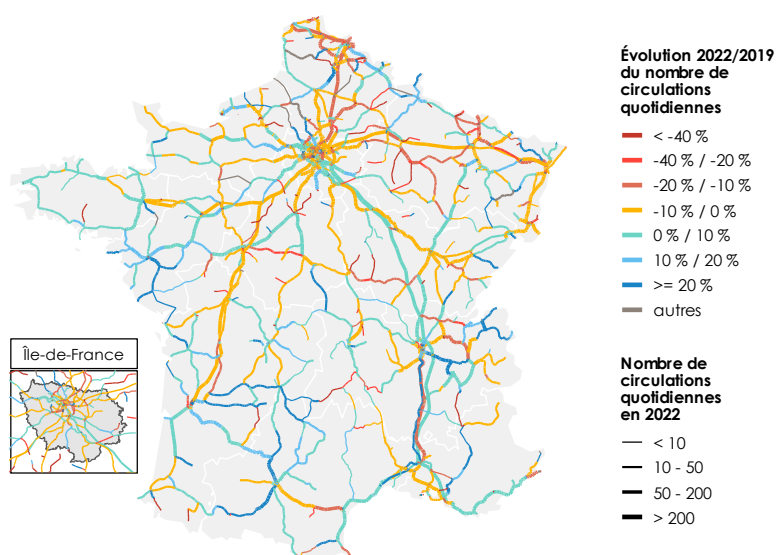
L'utilisation du réseau diffère fortement selon la catégorie de ligne. En moyenne en 2022, près de trois circulations par heure (services fret et voyageurs confondus) sont observées sur les lignes de catégories 2 à 6, contre quatre circulations sur les LGV et moins d'une circulation sur les lignes de déserte fine du territoire (catégories 7 à 9).

Par rapport à ces niveaux moyens, le trafic total sur RFN apparaît supérieur de plus de 50 % en heures pleines (entre 6h et 9h et entre 16h et 20h), cette période horaire concentrant ainsi 58 % des circulations opérées sur le RFN. Cette variabilité par tranche horaire est encore plus élevée sur les lignes non électrifiées et/ou les moins circulées. La variation du trafic entre les heures pleines et les heures creuses semble plus équilibrée sur les LGV (par rapport aux autres catégories de ligne).

Le trafic de nuit est, sans surprise, très faible sur le RFN, avec un peu plus d'un train par heure sur les lignes de catégories 2 à 6 et un trafic quasi-nul sur les lignes de catégories 7 à 9, et ce quel que soit le jour de la semaine.

En période de week-end (samedi et dimanche), les heures pleines concentrent toujours 53 % des circulations quotidiennes mais la répartition du trafic sur les différentes périodes horaires de la journée semble plus équilibrée (53 % en heures pleines et 35 % en heures normales en week-end, contre 60 % et 27 % en semaine). En particulier, les LGV montrent un niveau d'utilisation supérieur en heures normales de la journée (5,6 trains par heure le samedi) qu'en heures pleines (5,2 trains).

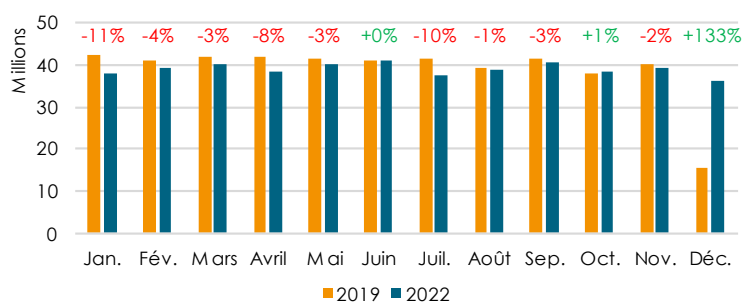
Figure 3 – Évolution du nombre de circulations sur le RFN en 2022 par rapport à 2019, et niveau moyen 2022



Note : « autres » correspond aux évolutions des circulations non connues en raison de variations du zonage de mesure du niveau de circulations entre 2019 et 2022 (2 % des km de lignes).

Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 4 – Trains.km mensuels sur le RFN en 2019 et 2022 (évolution entre 2022 et 2019 en étiquette)



Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 5 – Nombre moyen de circulations par heure par catégorie de ligne en 2019 et 2022

Catégorie de ligne	Moyenne 2019	Moyenne 2022	Moyenne Heures pleines*	Moyenne Autres heures jour*	Moyenne Heures nuit*
LGV	4,20	4,08	6,31	5,40	0,98
Catégories 2 à 6	2,63	2,73	4,20	2,91	1,13
dont électrifié	2,81	2,87	4,40	3,07	1,21
dont non-électrifié	1,18	1,21	2,11	1,27	0,28
Catégories 7 à 9	0,43	0,49	0,82	0,58	0,10
dont électrifié	0,78	0,76	1,25	0,94	0,15
dont non-électrifié	0,37	0,44	0,74	0,52	0,09

* Heures pleines : 6h-9h et 16h-20h ; autres heures jour : 9h-16h ; heures nuit : 20h-6h.
Note de lecture : en 2022, en moyenne, chaque heure, plus de 4 trains circulent sur LGV. Alors que ce chiffre atteint 6,31 en heures pleines, il chute à moins de 1 la nuit.

Source : ART d'après SNCF Réseau

CARACTÉRISTIQUES ET DEGRÉ D'UTILISATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL (3/3)

Hors réseau ferré national, focus sur le réseau RER RATP

	Niveau (au 31/12/2022)	Evolution par rapport à 2019 (2019-2022)
▪ Longueur du réseau RER RATP exploité (en lignes)	123,4 km	-
▪ Longueur du réseau RER RATP exploité (en voies, y.c. voies de service)	377 km	-
▪ Pourcentage de durée de vie atteint pour le réseau RER RATP ¹	64 %	-
▪ Utilisation du réseau RER RATP (millions de trains.km)	13,3 M	+5,6 %
dont RER A	9,0 M	+6,3 %
RER B	4,3 M	+4,1 %

Le trafic des RER A et B sur le réseau RATP dépasse le niveau d'avant-crise de 6 %.

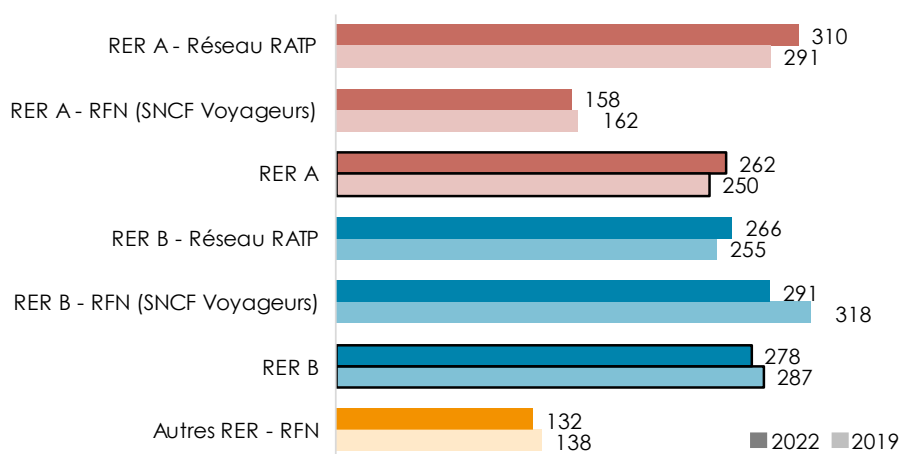
La RATP partage l'exploitation des lignes A et B du RER en Île-de-France avec SNCF Voyageurs. La zone sous gestion et exploitation RATP de ces lignes s'étend sur leur tronçon central ainsi que la moitié de leurs branches, soit plus de 120 km sur 200 km au global des lignes A et B. Plus de 13 millions de trains.km ont été parcourus en 2022 sur le réseau RER RATP, en hausse de près de 6 % par rapport à 2019 et de 7 % sur un an.

La densité de circulation est très élevée sur ces lignes, plus de 294 trains circulant, en moyenne, chaque jour, par ligne, contre 116 trains par jour en moyenne sur le réseau Transilien et 202 trains sur les lignes classiques les plus utilisées du RFN (voies de catégorie 2). Par rapport à 2019, l'utilisation du

réseau RER RATP a augmenté de près de 6 %, tandis que les sections exploitées par SNCF Voyageurs ont vu une baisse de 7 %, du fait d'un recul de près de 9 % du trafic opéré sur les sections du RER B sur RFN.

Les composantes des voies du réseau RER RATP ont atteint en moyenne, en 2022, 64 % de leur durée de vie (à titre de comparaison le RFN a atteint 56 %² de la durée de vie des composantes des voies, soit un niveau inférieur à l'âge relatif du réseau RER RATP).

Figure 6 – Nombre de circulations quotidiennes par ligne en 2022 et en 2019 sur les lignes A et B du RER en Île-de-France



Source : ART d'après RATP et SNCF Réseau

Note de lecture : la ligne de RER A a vu passer, en 2022, une fréquence (tous sens confondus) de 310 trains par jour en moyenne sur les sections du réseau RATP et de 158 trains par jour sur les sections de la ligne sur RFN, soit en moyenne sur l'ensemble de la ligne (au prorata des longueurs de lignes sur RFN et sur réseau RATP) une fréquence de 262 trains par jour.

¹ L'âge moyen du réseau RER RATP relatif à sa durée de vie est la moyenne des âges de chaque actif (portions de linéaire, appareil de voie) rapportés à leur durée de vie respective, moyenne pondérée ensuite par le produit de la dimension de chaque actif et de son coût de renouvellement.

² Le pourcentage d'atteinte de la durée de vie établi par la RATP (indicateur croissant entre 0 % et 100 %) peut ainsi être rapproché de l'indice ICV suivi par SNCF Réseau – voir note de bas de page 6.

02

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE (1/3)



	Niveau (2022)	Évolution par rapport à 2019 valeur réelle* (2019-2022)	Taux de croissance annuel moyen valeur réelle* (2017-2022)
■ Péages perçus par les gestionnaires d'infrastructure	6,5 Mds d'euros	-1,8 %	-0,7 %
dont concours publics : redevances d'accès ¹ , compensation fret et aide exceptionnelle à l'activité de fret	2,4 Mds d'euros	+3,6 %	+0,7 %
■ Redevances perçues par SNCF Gares & Connexions	0,8 Md d'euros	+5,5 %	+4,0 %
■ Coûts d'exploitation de SNCF Réseau	5,2 Mds d'euros	+1,0 %	-0,5 %
dont coûts d'entretien	2,8 Mds d'euros	-8,4 %	-1,9 %
■ Investissements de SNCF Réseau	5,3 Mds d'euros	-3,6 %	n/d (périmètres différents)

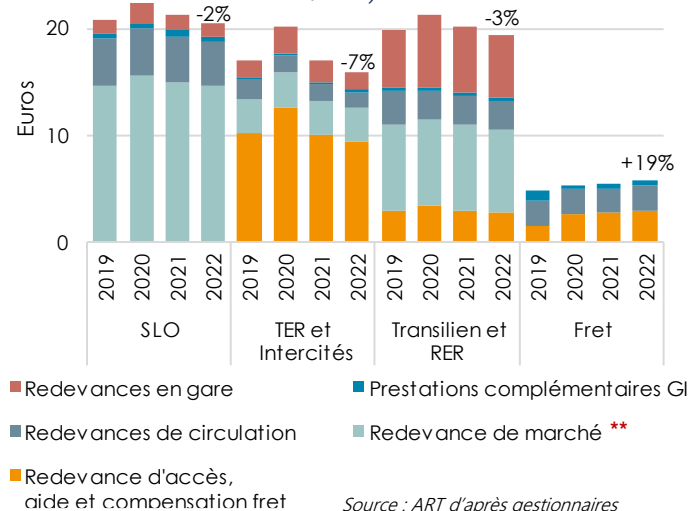
¹ payées par l'État et Île-de-France Mobilités (IdFM)

Les revenus de péages des gestionnaires d'infrastructure et de SNCF Gares & Connexions ont reculé de 1 % (en euros constants) depuis 2019.

Les gestionnaires d'infrastructure (SNCF Réseau et Lisea) et SNCF Gares & Connexions ont perçu 7,4 Mds d'euros de redevances en 2022, en baisse de 1 % en valeur réelle* par rapport à 2019 (malgré une hausse nominale de 8 %). Cette baisse est notamment la conséquence du recul des revenus issus des services librement organisés (-5 %) tandis que les revenus issus des services conventionnés sont restés relativement stables (+0 % pour TER et Intercités, -1 % pour les services Transilien et RER). Le montant des péages perçus par SNCF Réseau (6,2 Mds d'euros) se situe ainsi au niveau établi dans le contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État pour la période 2021-2030.

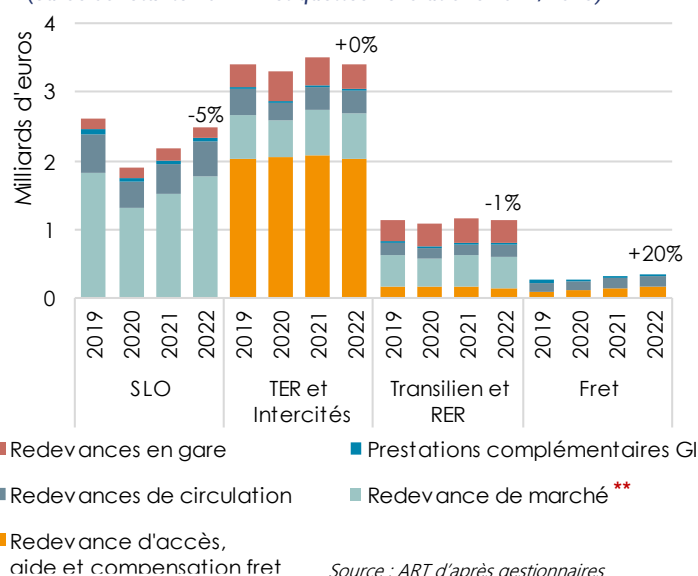
SNCF Gares & Connexions a perçu 829 M€ de redevances, en hausse de 5 % par rapport à 2019, en grande partie du fait du transfert de la redevance qui précédemment perçue par SNCF Réseau (évolution réelle de -10 % en neutralisant l'effet du transfert).

Figure 8 – Revenus des gestionnaires d'infrastructure et du gestionnaire des gares ferroviaires
(euros constants 2022* par train.km facturé – étiquettes : évolutions 2022/2019)



Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure et SNCF Gares&Connexions

Figure 7 – Revenus des gestionnaires d'infrastructure et du gestionnaire des gares ferroviaires
(euros constants 2022* – étiquettes : évolutions 2022/2019)



Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure et SNCF Gares&Connexions

La hausse relativement plus importante du trafic, notamment TER et Intercités, par rapport à l'évolution des revenus implique une baisse (en euros constants) des revenus rapportés aux trains.km :

- pour les services conventionnés, le niveau 2022 des redevances moyenne perçues par train.km pour les services TER et Intercités est en baisse par rapport à 2019 (-7 %) ; il baisse de 3 % pour l'activité Transilien et RER ;
- les services commerciaux de voyageurs ont vu une baisse du niveau de redevance par train.km depuis 2019 (-2 %) ;
- pour les services de transport de fret, la croissance forte du revenu par train.km depuis 2019 (+19 %) résulte de la croissance des compensations par concours publics, le niveau moyen réel de redevance de circulation par train.km payée par les entreprises ferroviaires ayant à l'inverse baissé de 1 %.

* Évolutions mesurées en euros constants, en valeur 2022. Voir en annexe les indices utilisés pour corriger des effets de l'inflation les séries temporelles (Annexe - Figure A1)

** Les montants de redevance facturés par SNCF Réseau sont établis sur la base des attributions de capacité sur le RFN et pas uniquement des trains.km effectifs. La redevance de marché perçue par SNCF Réseau n'est ainsi que partiellement affectée par l'adaptation d'offre durant la crise sanitaire de la Covid-19. Les renoncements à la réservation et les non-circulations donnent lieu à des régularisations ou à des pénalités, notamment au travers des dispositifs d'incitations réciproques.

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE (2/3)

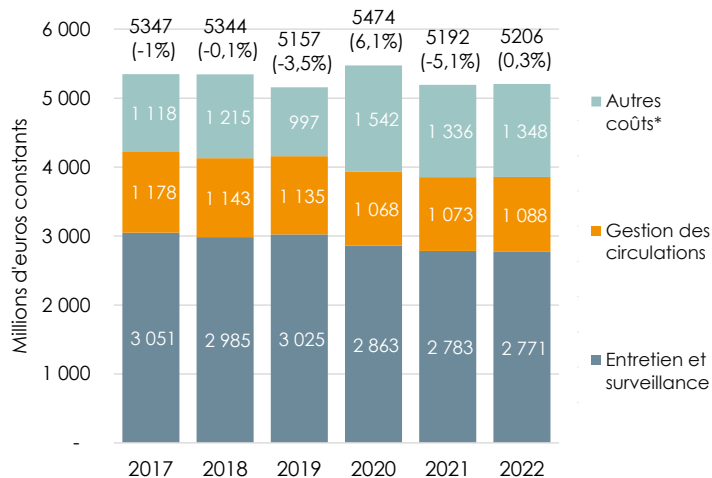
Les charges d'entretien et de surveillance du réseau sont en baisse (en euros constants) par rapport à leur niveau de 2017.

En 2022, les coûts d'exploitation de SNCF Réseau ont fortement augmenté du fait de l'inflation (+8,1 % par rapport 2021) ; en euros constants, ce coût reste relativement stable (+0,3 %). Concernant les coûts d'exploitation liés à la **gestion des circulations**, la hausse constatée sur 5 ans de 7,3 % des dépenses (en euros courants) se traduit par une baisse en euros constants de -7,6 %, notamment induite par une baisse des effectifs.

Le même constat peut être fait pour les coûts liés à l'entretien et à la surveillance du réseau, qui affichent une hausse en euros courants (+5,5 %) mais une baisse de -9,2 % en termes réels par rapport à l'année 2017.

Ramenés au kilomètre de voie (et hors coûts liés aux voies de service¹), les coûts pour l'entretien et la surveillance du réseau s'établissent, en 2022, à un peu moins de 54 400 euros contre 58 400 euros constants en 2017 (50 300 en euros courants). **Ainsi, les charges d'entretien et de surveillance kilométrique ont baissé en euros constants de 6,9 % en cinq ans.**

Figure 9 – Coûts d'exploitation de SNCF Réseau
(euros constants 2022)



Note : les « Autres coûts » recouvrent les ventes de prestations à des tiers extérieurs ou autres entités SNCF hors SNCF Réseau (677 M€), les coûts non incorporables* (151 M€), les Opex* sur Projets (317 M€), les sillons et la commercialisation (127 M€), des coûts divers (76 M€).

Source : ART d'après SNCF Réseau

En 2022, la baisse tendancielle des investissements ferroviaires en euros constants se poursuit.

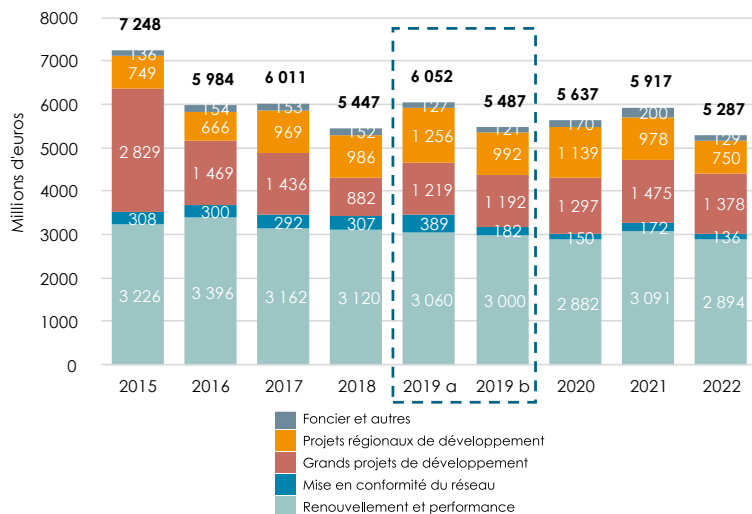
Les dépenses d'investissements de SNCF Réseau en 2022 ont fortement subi l'inflation : si elles ont bien diminué de près de 3 % en euros courants, **cela représente une baisse en termes réels de près de 11 % sur un an**. Cette baisse prolonge ainsi la tendance observée depuis 2015 (-27 %) qui concerne notamment la mise en conformité du réseau² (-56 %) et le renouvellement et la performance (-10 %).

Près de 60 % des investissements de « renouvellement et performance » sont dédiés aux voies en 2022. Cette proportion est cependant en recul continu depuis 2018 au profit des investissements dans la commande centralisée du réseau (CCR) et en installations fixes de traction électrique. Pourtant, les montants investis dans la CCR restent faibles, avoisinant 250 M€ par an depuis 2018, au regard des moyens prévus dans le contrat de

performance (450 M€ par an), qui sont eux-mêmes jugés insuffisants pour un déploiement rapide des CCR sur le RFN³. De même, les investissements dans le système européen de gestion du trafic (ERTMS), bien qu'en hausse continue depuis 2018, ne dépassent pas 175 M€ en 2022, expliquant le retard de la France en matière de déploiement de ce système.

Au total, 69 % des investissements en 2022 sont destinés aux catégories de voies 2 à 6, contre 10 % pour les lignes de desserte fine du territoire et 7 % pour les LGV. Les dépenses de « renouvellement et performance » sont cependant très nettement priorisées pour le réseau structurant, en représentant, par catégorie, 87 % des dépenses sur les voies, 92 % des dépenses en traction électrique, 95 % des dépenses en ouvrages d'art et 83 % des dépenses en signalisation.

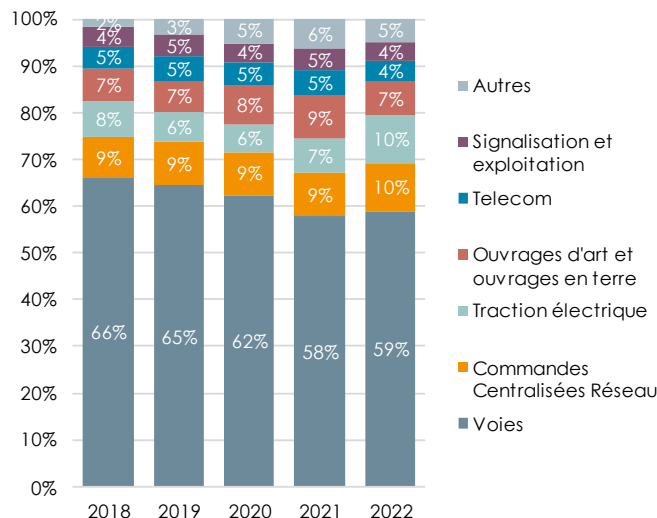
Figure 10 – Dépenses d'investissements ferroviaires de SNCF Réseau
(euros constants 2022)



Note : a/ Montants avant le transfert des actifs à SNCF Gares & Connexions
b/ Montants après le transfert des actifs à SNCF Gares & Connexions

Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 11 – Répartition des investissements de « renouvellement et performance »



Source : ART d'après SNCF Réseau

¹ Les voies de services représentant un peu plus de 5 % des coûts d'entretien et de surveillance du réseau ferré national.

² Les investissements de mise en conformité concernent des actions relevant de la sécurité (79 %) (sécurisation des sites, traversées de voies piétonnes, sûreté, cybersécurité, etc.), de l'interopérabilité (ERTMS, 16 %), de l'environnement et du développement durable (4 %) et de l'adaptation du système ferroviaire aux (nouveaux) matériels roulants.

³ Consulter le [Rapport](#) de l'Autorité sur les scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français (2022-2042)

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE (3/3)

Hors réseau ferré national, focus sur le réseau RER RATP

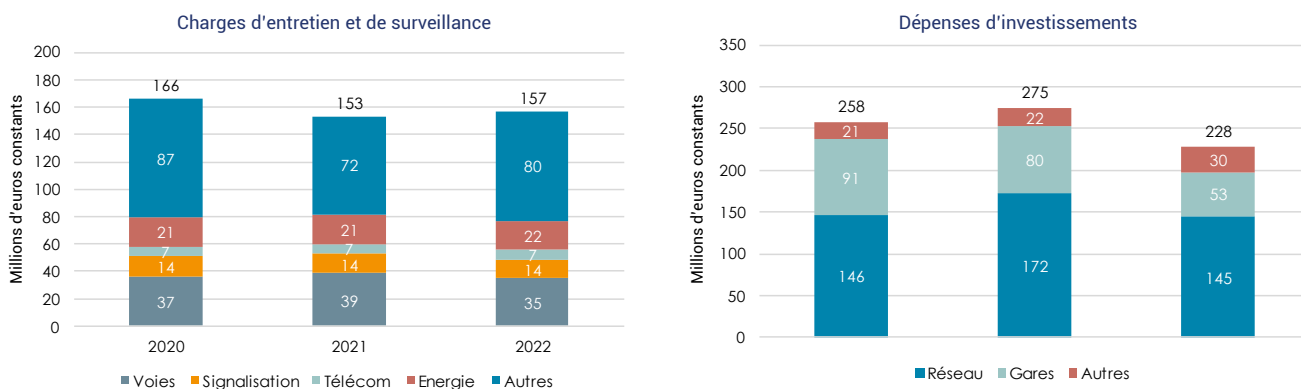
	Niveau (au 31/12/2022)	Évolution par rapport à 2021 valeur réelle (2021-2022)
■ Charges globales d'entretien et de surveillance sur réseau RER RATP	157,1 M d'euros	+ 2,5 %
dont charges affectables RER A	62,5 M d'euros	- 7,7 %
charges affectables RER B	32,5 M d'euros	+ 4,5 %
■ Investissements sur réseau RER RATP	227,7 M d'euros	- 17,2 %
dont investissements affectables RER A	97,1 M d'euros	- 39,6 %
investissements affectables RER B	113,8 M d'euros	+ 4,9 %

Une hausse des dépenses d'entretien de la RATP sur les lignes RER moins forte que la reprise du trafic.

Les charges d'entretien et de surveillance des lignes RER A et B de la RATP s'élèvent à plus de 157 M€ en 2022, soit un niveau en hausse de 2,5 % sur un an en euros constants* (+11 % en euros courants). Cette hausse est inférieure cependant à la croissance du trafic, qui croît de près de 5 % sur la même période. Les coûts d'entretien affectés au RER B ont augmenté (+4,5 %) tandis que ceux affectés au RER A ont baissé (-7,7 %). **Rapportés au kilomètre de voie, les coûts d'entretien de la RATP pour les RER s'élèvent à près de 417 000 euros**, dont 22 % sont consacrés à la voie et aux équipements de voie.

Près de 230 M€ de dépenses d'investissements ont été affectés par la RATP aux deux lignes du RER en 2022. Cela représente une baisse de plus de 17 % sur un an (en euros constants) et un poids de 10 % dans l'enveloppe globale des investissements réalisés en 2022 par le groupe RATP** (laquelle apparaît également en baisse de 19 % en termes réels). Les investissements sur les lignes du réseau constituent toujours la majorité du montant affecté aux deux lignes RER (64 % en 2022). **De gros efforts d'investissement ont été consentis sur la modernisation des infrastructures de la ligne B**, qui voit son enveloppe globale augmenter de près de 5 % sur un an, à la différence des investissements affectés au RER A qui sont en forte baisse. Depuis 2020, près de 127 M€ (constants) ont été consacrés à la modernisation des infrastructures du RER B, auxquels s'ajoutent 52 M€ (constants) pour l'adaptation des infrastructures afin d'accueillir les nouveaux matériels roulants.

Figure 12 – Charges d'entretien et de surveillance et dépenses d'investissements de la RATP pour les RER A et B (euros constants 2022)



Note : les autres charges comprennent les équipements électromécaniques et de génie civil, ainsi que les charges non affectables aux lignes RER A ou B.

Note : les autres investissements concernent les ateliers ou, à la fois, le réseau et les gares.

Source : ART d'après RATP

* Évolutions mesurées en euros constants, en valeur 2022. Voir en annexe les indices utilisés pour corriger des effets de l'inflation les séries temporelles (Annexe - Figure A1)

** Selon le Rapport annuel 2022 (page 26) du groupe RATP, les investissements du groupe s'élèvent à 2386 millions d'euros en 2022. Le montant en 2021 (selon le Rapport financier 2021, page 24) s'établit à 2708 millions d'euros (soit 2950 millions d'euros en valeur 2022).

03

PARTS MODALES DU TRANSPORT FERROVIAIRE (FRET ET VOYAGEURS)



	Niveau (2022)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2022)	Évolution sur 5 ans (2017-2022)
■ Part modale du transport ferroviaire de voyageurs	10,2 %	+0,7 point %	+0,4 point %
■ Part modale du transport ferroviaire de fret	10,1 %	+0,4 point %	-0,3 point %

Le transport ferroviaire, tous segments confondus, dépasse le « plafond historique » de part modale à 10 %, avec une dynamique supérieure à celle des autres modes de transport en commun (autocars et transport aérien).

Du fait de sa forte croissance sur les années 2021 et 2022, le transport ferroviaire de voyageurs a regagné, en part modale, au cours de la crise sanitaire, ce qu'il avait perdu au profit des modes routiers. Le transport ferroviaire et le transport routier individuel ont tous deux dépassé leur niveau de fréquentation de 2019, contre seulement 88 % pour les transports en commun urbains (autobus, tramways et métros), 83 % pour le transport aérien, et 75 % pour le transport en autocars interurbains (régulier et occasionnel).

Le « plafond » apparent de 10 % de part modale pour le transport

ferroviaire, non dépassé sur les cinq voire les dix dernières années, devrait être confirmé en 2023 au regard de la dynamique des transports de voyageurs au premier semestre de l'année.

Le trafic ferroviaire des activités fret s'est stabilisé en 2021 et 2022 au niveau de trafic de 2017, tandis que le transport routier de marchandises poursuit sur un rythme de croissance représentant une hausse de +4 % depuis 2017. La part modale du transport ferroviaire de fret reste ainsi à un niveau bas de 10 %, qui a peu évolué depuis près de vingt ans.

Figure 13 – Évolution 2017-2022 de la fréquentation voyageurs annuelle par mode de transport (indices 100 en 2017)

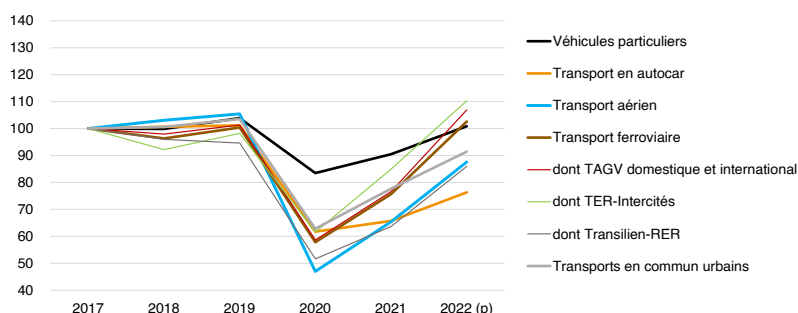
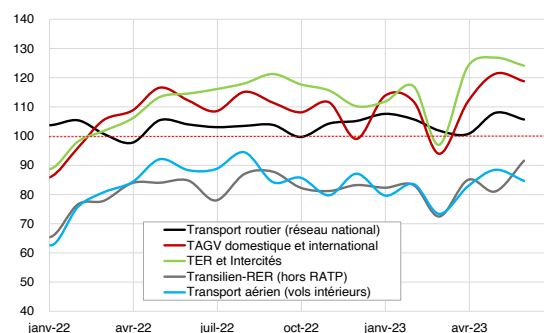


Figure 14 – Évolution 2022-2023 de la fréquentation voyageurs mensuelle par mode de transport (indices 100 en 2017)

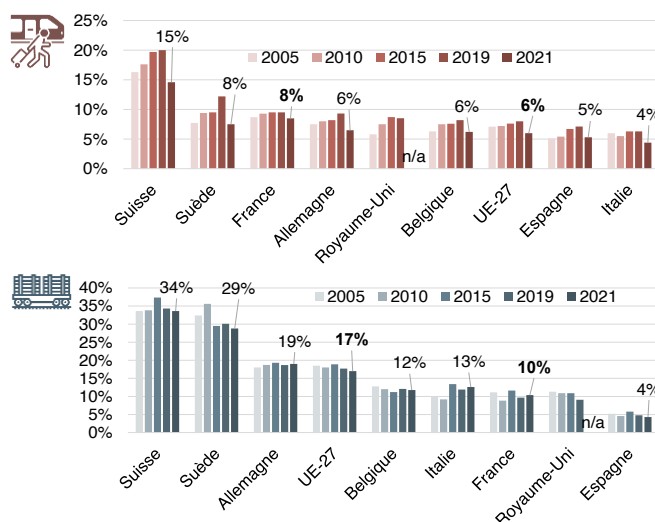


La part modale du transport ferroviaire de voyageurs a crû plus fortement en France en 2021 que dans les pays voisins – elle reste près de deux fois plus faible qu'en Allemagne pour le transport de marchandises

En 2021 la France a vu une reprise plus rapide du transport ferroviaire de voyageurs que dans les autres pays européens : les pays européens voisins affichent ainsi un recul beaucoup plus marqué qu'en France de la part modale du transport ferroviaire, de voyageurs, proche ou inférieure à 6 % en Allemagne, Belgique, Espagne et Italie.

La part modale du transport ferroviaire intérieur de marchandises en France apparaît notablement plus forte qu'en Espagne, mais inférieure, en revanche à la plupart des autres pays voisins. Cette part modale est globalement restée stable voire décroissante depuis 2005 pour les pays européens à l'exception de l'Italie.

Figure 15 – Évolution des parts modales du transport ferroviaire de voyageurs et fret



Source : ART, Eurostat, IRG-Rail

04

ÉTAT DES LIEUX

DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES (1/2)



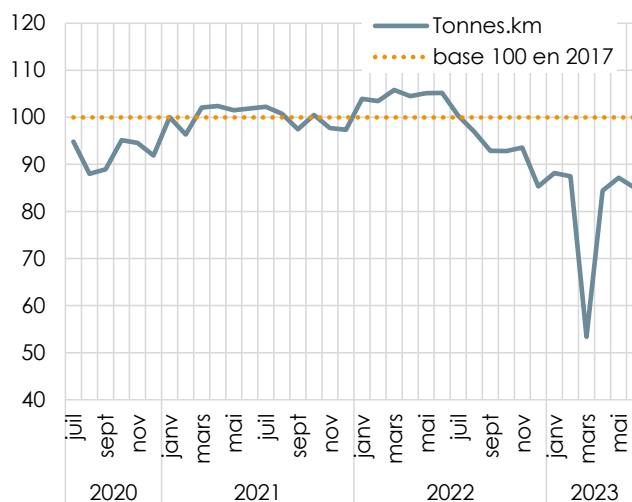
	Niveau (2022)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2022)	Évolution nette sur 5 ans (2017-2022)
■ Offre de transport ferroviaire de fret (trains.km)	59,2 millions	+0,6 %	-8,1 %
■ Trafic effectif (tonnes.km)	35,3 milliards	+4,2 %	-0,4 %
■ Emport moyen des trains (tonnes par train)	596	+3,6 %	+8,4 %
■ Recettes issues du trafic (évolution en euros courants)	1 126 M d'euros	+2,5 %	-4,1 %
■ Part du transport combiné (tonnes.km)	40,6 %	+6,8 pts %	+13,1 %
■ Taux de retard des trains de fret à 30 minutes	15,9 %	+0,4 pt %	+0,3 pt %

Le transport ferroviaire de marchandises décroche dès le second semestre 2022.

Avec 35,7 milliards de tonnes.km en 2021, le fret ferroviaire avait retrouvé un niveau de trafic légèrement supérieur à celui constaté en 2017 (35,4 milliards de tonnes.km). Cette bonne dynamique s'est poursuivie en 2022, les trafics du premier semestre dépassant de 3,9 % ceux effectués en 2021 (4,7 % par rapport au S1 2017).

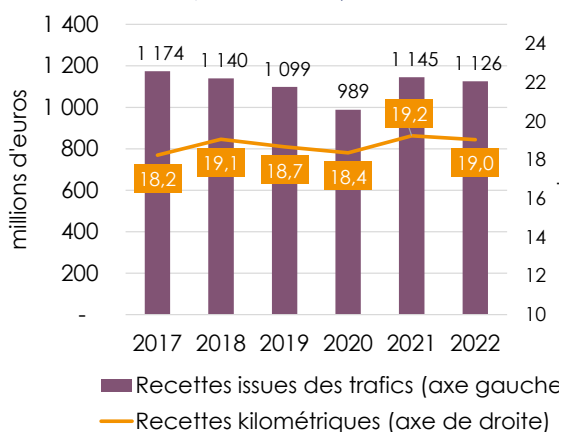
Dès le second semestre 2022, les tonnes.km du fret ferroviaire décrochent, et les premières estimations de l'année 2023 montrent que cette tendance se poursuit sur le premier semestre 2023 : -23 % par rapport au premier semestre 2022 (-17 % en excluant le mois de mars particulièrement impacté par des mouvements sociaux). Outre les mouvements sociaux, la hausse des coûts de l'énergie a impacté directement le secteur, renchérissant le coût de la traction ferroviaire, mais également la demande de transport, et plus particulièrement celle des clients industriels. Au premier semestre 2023, la production industrielle de plusieurs secteurs clients du fret ferroviaire est en baisse (en glissement annuel cvs-cjo), de -23 % pour les produits chimiques de base, -28 % pour la métallurgie ou encore de -8 % pour les produits issus d'extraction de carrières (Indices de production industrielle de l'Insee).

Figure 16 – Tonnes.km du transport ferroviaire de marchandises (base 100 en 2017, corrigées des variations saisonnières et jours ouvrés)



Source : ART d'après SDES

Figure 17 – Recettes issues des trafics et recettes kilométriques des entreprises de fret ferroviaire (euros courants)



Note : les recettes sont retraitées pour refléter les parcours effectués sur le RFN (hors parcours internationaux)

Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Les recettes des entreprises ferroviaires sont en recul de -4 % par rapport à 2017.

En 2022, les recettes générées sur le RFN par les entreprises ferroviaires s'établissaient à 1,13 milliard d'euros, contre 1,17 en 2017.

La baisse de recettes observée en 5 ans pour le secteur du fret ferroviaire est expliquée par une baisse de la recette rapportée à la tonne.km, qui est passée de 3,3 à 3,2 centimes d'euros entre 2017 et 2022.

Néanmoins, l'augmentation de l'emport des trains de fret (+8,4 % en 5 ans) a permis, dans le même temps, une augmentation de la recette kilométrique (i.e. recette par train.km), passée de 18,2 euros en 2017 à 19 euros en 2022.

⁶ « La compensation fret » est la prise en charge par l'État d'une partie des coûts directement imputables aux circulations fret. Cette aide permet de diminuer les péages payés par les entreprises ferroviaires et les autres candidats à SNCF Réseau.

⁷ Commission des finances du Sénat, d'après les annexes budgétaires aux projets de loi de finances et de règlement des comptes.

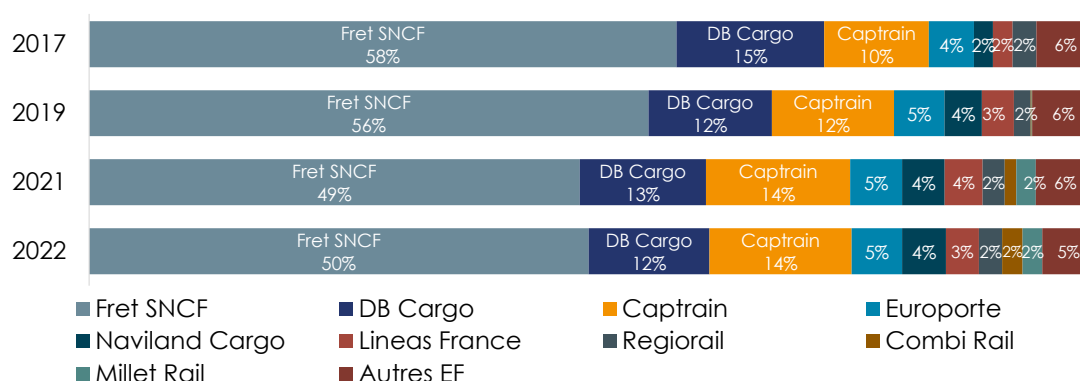
ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES (2/2)

Fret SNCF stabilise sa part de marché en 2022, les autres acteurs connaissent des évolutions contrastées.

Dans un contexte de légère baisse de l'activité de fret ferroviaire (-1,2 % de tonnes.km en 2022 par rapport à 2021), l'opérateur historique parvient à regagner un point de part de marché, à 50 % des tonnes.km transportées (avec une légère croissance de 0,8 % des volumes de tonnes.km).

Parmi les principales autres entreprises ferroviaires, quatre d'entre elles voient leurs trafics en tonnes.km reculer en 2022 (DB Cargo France : -5,2 %, Captrain France : -2,4 %, Europorte : -3,9 % et Lineas France : -14,2 %), tandis que trois autres voient leurs trafics progresser (Naviland Cargo : +2,3 %, Regiorail France : 4,4 % et Combi Rail : + 74,6 %). La forte croissance de la société Combi Rail, spécialisée dans le transport combiné, lui permet de représenter désormais 2 % du marché du fret ferroviaire. Bien qu'ayant débuté son activité en 2022, Combi Rail fait partie du groupe Open Modal, au même titre que l'opérateur de transport combiné T3M, déjà présent sur le marché en tant que demandeur de capacité.

Figure 18 – Part des tonnes.km réalisées par les entreprises ferroviaires



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Le « scénario de discontinuité » envisagé pour Fret SNCF.

Sur la base d'un examen préliminaire et avant ouverture, le 18 janvier 2023, d'une enquête approfondie, la Commission européenne a estimé que certaines mesures d'aides et de soutien octroyées à Fret SNCF pendant la période 2007-2019 étaient susceptibles de ne pas être conformes aux règles de l'Union en matière d'aides d'État. Ces aides sont liées, notamment, à des avances de trésorerie effectuées par la SNCF au profit de Fret SNCF depuis début 2007 (dont le montant est estimé entre 4 Mds€ et 4,3 Mds€), ainsi qu'à l'annulation de la dette financière de Fret SNCF par voie législative en 2019, au moment de sa transformation en S.A. (d'un montant total de 5,3 Mds€, incluant les avances de trésorerie précitées).

Dans ce contexte, le scénario de discontinuité envisagé par l'État pour Fret SNCF, conduirait cette entreprise à céder un certain nombre d'actifs représentant environ 30 % de son volume actuel d'activité en tonnes.km.



	Niveau (2022)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2022)	Évolution nette sur 5 ans (2017-2022)
■ Offre de transport ferroviaire de voyageurs (trains.km)	393 millions	+2 %	-4 %
■ Offre de transport ferroviaire de voyageurs (sièges.km)	210 milliards	+1 %	-4 %
■ Capacité d'emport des trains (sièges par circulation)	533	-2 %	+0 %
■ Fréquentation (voyageurs.km)	101 milliards	+3 %	+4 %
■ Taux d'occupation du transport ferroviaire	48 %	+1 point %	+4 points %
■ Part des activités non conventionnées	31 % (trains.km)	-2 points %	-2 points %
	60 % (pass-.km)	+1 point %	+0 point %
	73 % (taux d'occ-.)	+3 points %	+7 points %

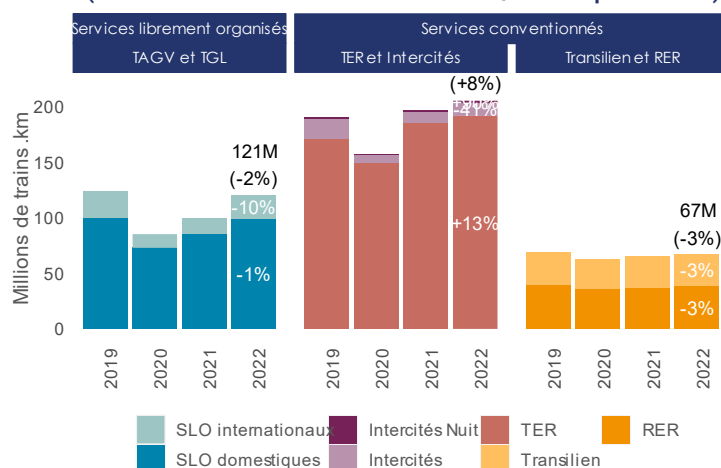
Le transport ferroviaire de voyageurs retrouve sa dynamique d'avant crise.

L'offre ferroviaire a poursuivi, en 2022, le rebond entamé en 2021, avec une progression de près de 9 % en un an, et un niveau supérieur de plus de 2 % à celui de 2019. Cette hausse a été portée par les services conventionnés TER et Intercités (en hausse de 8 % par rapport à 2019), tandis que le niveau d'offre des services conventionnés d'Île-de-France reste inférieur en 2022 de 3 % aux niveaux de 2019 (au global des activités Transilien et RER).

L'évolution de l'offre des services commerciaux (-2 % en trains.km) est pénalisée par une reprise plus lente des services internationaux, en baisse de 10 % par rapport à 2019. Du fait d'une capacité d'emport¹ en hausse de 3 % (en raison d'une offre accrue des trains Ouigo), l'offre globale des services commerciaux exprimée reste stable en sièges.km.

Si la capacité d'emport des trains des services TER, Intercités et RER est relativement stable, elle a fortement diminué par rapport à 2019 pour les services Transilien et RER (-11 %), en raison de variations de configuration des matériels, ce qui conduit à une baisse de -8 % de l'offre conventionnée en sièges.km en région Île-de-France.

Figure 19 – Offre ferroviaire de voyageurs
(en millions de trains.km – évolutions 2022/2019 en parenthèses)



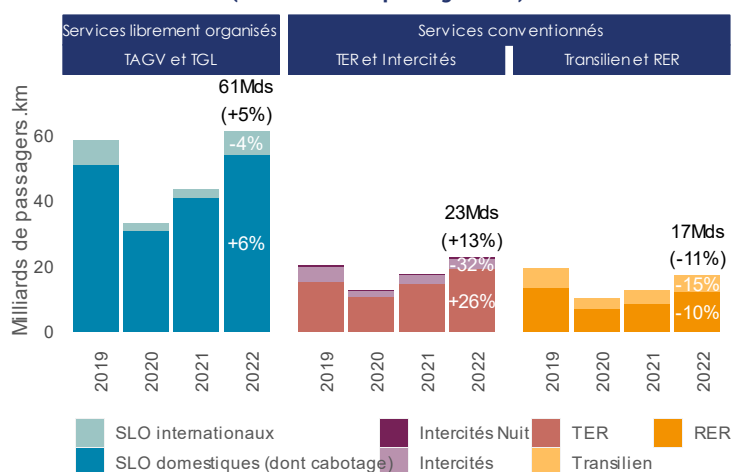
Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

La fréquentation ferroviaire de voyageurs retrouve ses niveaux d'avant-crise.

Avec plus de 100 milliards de passagers.km transportés, la fréquentation ferroviaire atteint un niveau record en France, supérieur de 3 % au niveau de 2019. Cela masque cependant des évolutions contrastées par service. Les services conventionnés TER et Intercités ont connu la plus forte progression depuis 2019, avec une hausse de +13 %. Les services commerciaux ont également connu un fort regain avec une hausse de +5 % depuis 2019, malgré une reprise plus lente des services internationaux. La fréquentation est en net recul, en revanche, pour les services conventionnés d'Île-de-France (-11 %), au sein desquels les services Transilien apparaissent plus affectés que les RER (en baisse, respectivement, de -15 % et -10 %).

Après avoir été fortement affectés pendant deux ans par la crise sanitaire, les taux d'occupation des services ferroviaires voyageurs retrouvent leur niveau de 2019, traduisant une reprise robuste de la demande. Ils affichent même une nette progression pour les services commerciaux domestiques (TAGV et trains grandes lignes (TGL)) avec un niveau record de plus de 74 %, en hausse de +2,5 pp par rapport à 2019. À noter que la relative stabilité des taux d'occupation des services conventionnés d'Île-de-France entre les années 2019 et 2022 révèle une baisse concomitante des niveaux d'offre et de fréquentation pour les services Transilien (de l'ordre de -15 %) et RER (-10 %).

Figure 20 – Fréquentation ferroviaire de voyageurs
(en milliards de passagers.km)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

¹ correspondant au ratio de sièges.km par train.km

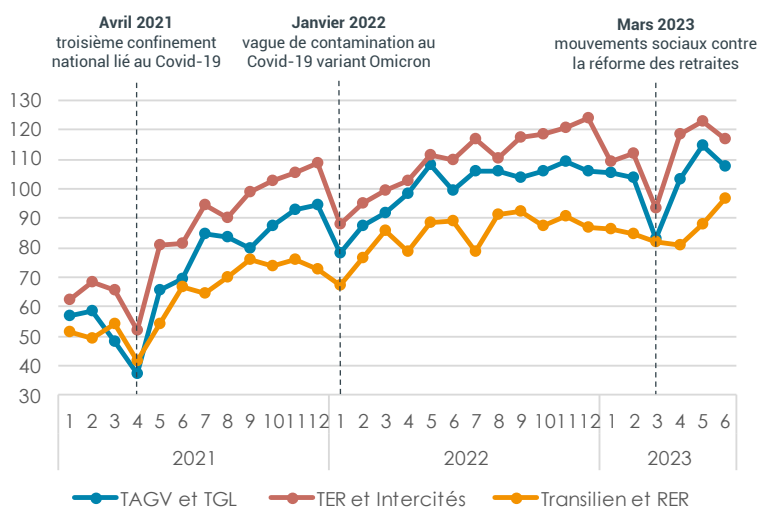
ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (2/4)

La fréquentation ferroviaire reste en retrait en 2023 pour les services franciliens, tandis qu'elle se stabilise au-dessus des niveaux de 2019 pour les autres services.

L'année 2022 aura été marquée par le retour aux niveaux de fréquentation qui étaient observés pour la plupart des services avant la crise sanitaire : la hausse de la fréquentation ferroviaire se poursuit au premier semestre 2023 avec des niveaux de fréquentation des services librement organisés et conventionnés hors Île-de-France supérieurs de 8 % au premier semestre à ceux de la même période de 2022 (hors mois de mars). Seul le mois de mars a été affecté par les mouvements sociaux contre la réforme des retraites, conduisant à une baisse de fréquentation pour l'ensemble des services TAGV, TER et Intercités.

Les services Transilien et RER restent en revanche en net retrait en 2023, confirmant une rupture durable pour ces services, malgré, d'une part, un maintien sur le mois de mars (en dépit d'une forte baisse de l'offre) et, d'autre part, une hausse notable au mois de juin 2023.

Figure 21 – Fréquentation mensuelle des services ferroviaires (en base 100 en 2019)



Note : comparaison à novembre 2019 pour les mois de décembre pour corriger de l'effet grève de fin d'année 2019.

Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Caractéristiques des services TER et Intercités

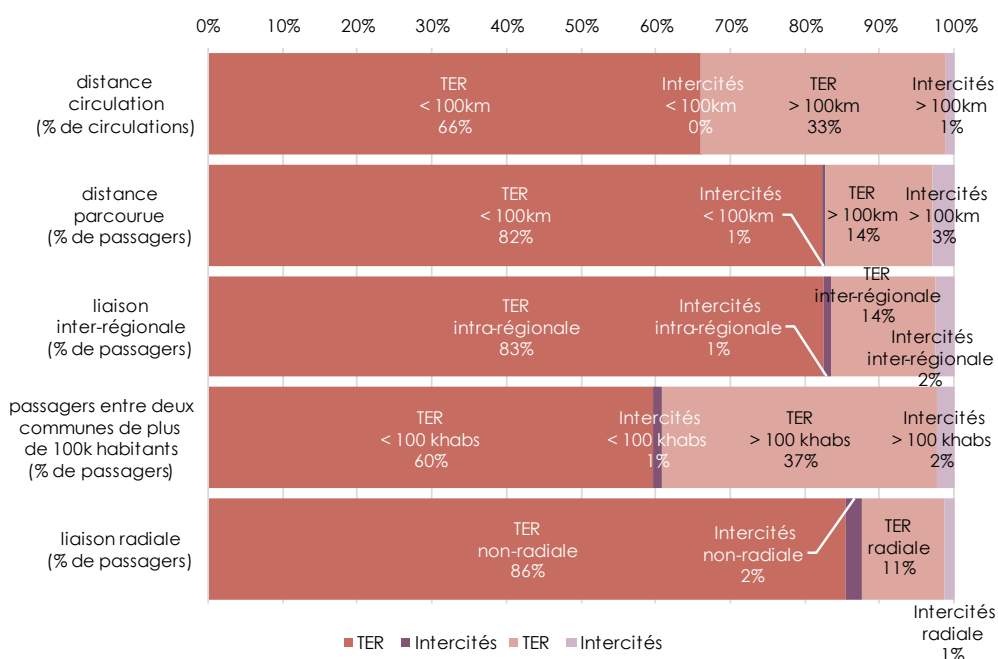
Les liaisons de plus de 100 km représentent 17 % de la fréquentation globale de l'activité TER-Intercités.

Les services ferroviaires conventionnés hors Transilien et RER se répartissent entre les services Intercités conventionnés par l'État et les services TER conventionnés par les régions. Si les premiers ont vocation à assurer des liaisons longue distance entre métropoles (73 % des trajets de passagers Intercités relient des villes de plus de 100 000 habitants), les seconds se distinguent par des finalités mixtes.

La grande majorité des trajets opérés par les services TER est de courte distance : 85 % des trajets font moins de 100 km pour une distance moyenne de 54 km contre, respectivement, 16 % et 322 km pour les Intercités.

L'offre TER comprend néanmoins une part notable de lignes dont le motif principal s'éloigne des caractéristiques de desserte fine régionale. Il s'agit essentiellement des anciennes lignes Intercités transférées aux régions entre 2017 et 2020. Ainsi, les services TER assurent la grande majorité des liaisons ferroviaires conventionnées de plus de 100 km (83 %), des liaisons radiales (90 %) et des liaisons entre villes de plus de 100 000 habitants (94 %).

Figure 22 – Caractéristiques d'offre (en % des circulations) et fréquentation (en % du nombre de voyageurs) des services conventionnés hors Transilien et RER



Source : ART d'après SNCF Voyageurs
Lecture : les circulations de plus de 100 km représentent 34 % (33 % TER + 1 % Intercités) de l'ensemble des circulations des services conventionnés TER et Intercités, et sont assurés très majoritairement en 2022 par des services TER.

ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE VOYAGEURS (3/4)

L'ouverture à la concurrence montre de premiers effets d'induction de trafic et de baisse des prix, ainsi qu'une concurrence accrue en Europe entre les opérateurs français, espagnol et italien.

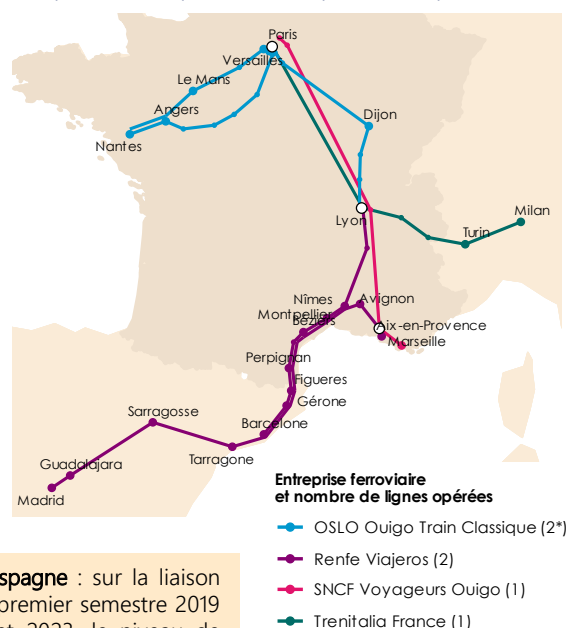
À fin d'année 2023, plusieurs nouveaux services librement organisés se sont développés en France. Depuis l'arrêt, fin 2022, du service « renfe-sncf en coopération », celui-ci a été remplacé par une offre en concurrence de liaisons France-Espagne opérées à la fois par l'opérateur historique français (ligne Paris-Barcelone) et par la Renfe (lignes Lyon-Barcelone et Marseille-Madrid). Par ailleurs, SNCF Voyageurs a lancé, en décembre, une nouvelle desserte **Ouigo** à grande vitesse reliant les aéroports de Paris-CDG et Lyon-Saint-Exupéry et terminus Toulon. Ces services s'ajoutent ainsi, depuis l'ouverture effective à la concurrence des services librement organisés, aux services TAGV de **Trenitalia France** opérés depuis fin 2021 (lignes Paris-Lyon-Milan, interrompue en août 2023 en raison de l'éboulement rocheux sur le tunnel ferroviaire de la vallée de la Maurienne, et Paris-Lyon) et au service « **Ouigo Train Classique** » opéré depuis 2022 (lignes Paris-Nantes et Paris-Lyon). Enfin, la marque Thalys a été supprimée à compter d'octobre 2023, dans le cadre de la fusion du réseau de l'opérateur avec celui opéré par **Eurostar**.

3 notifications de nouveaux services ferroviaires ont également été reçues par l'Autorité en 2023, concernant la desserte via lignes classiques, par l'opérateur historique, des lignes Paris-Bordeaux, Paris-Rennes et Paris-Bruxelles.

Si l'activité commerciale de voyageurs reste largement dominée en France par les différentes marques et filiales de services à grande vitesse de SNCF Voyageurs, l'ouverture à la concurrence a eu des effets déjà visibles sur le niveau d'offre ferroviaire de services commerciaux (+10 % du nombre de circulations sur 2022 sur la desserte Paris-Lyon), la fréquentation qui y est opérée, et les niveaux de prix (une réduction moyenne de plus de 10 % des revenus par passager.km est observée en 2022 entre Paris et Lyon).

Des effets similaires et concomitants de l'ouverture à la concurrence sont observés en Espagne : sur la liaison Madrid-Barcelone, la fréquentation ferroviaire a ainsi augmenté de plus de 50 % entre le premier semestre 2019 et le premier semestre 2023. Si l'opérateur historique, Renfe, a stabilisé, entre 2019 et 2023, le niveau de fréquentation des services qu'il opère sur la ligne, l'arrivée en 2021 et 2022 des opérateurs concurrents Ouigo et Iryo (filiale de Trenitalia) a généré un trafic induit important et capturé une part de marché de 21 % et 24 %, respectivement, sur la liaison. Cette induction de trafic a également été observée sur les lignes Madrid-Séville, Madrid-Valence et Madrid-Málaga, notamment, sur lesquelles se sont également positionnées les filiales des opérateurs historiques étrangers français et italiens.

Figure 23 - Nouveaux services ferroviaires librement organisés en France opérés à fin 2023 ayant fait l'objet d'une notification à l'Autorité (ainsi que liaisons de l'opérateur Renfe précédemment opérées en coopération*)



À fin d'année 2023, l'ensemble des régions ont précisé leur calendrier prévisionnel d'ouverture à la concurrence, et 9 d'entre elles ont débuté des procédures d'appel d'offres.

Comme le prévoit le quatrième paquet ferroviaire européen, la mise en concurrence de services ferroviaires conventionnés est obligatoire en France à compter du 25 décembre 2023. À fin d'année, l'ensemble des régions ont ainsi précisé leur calendrier d'ouverture à la concurrence de leurs services ferroviaires :

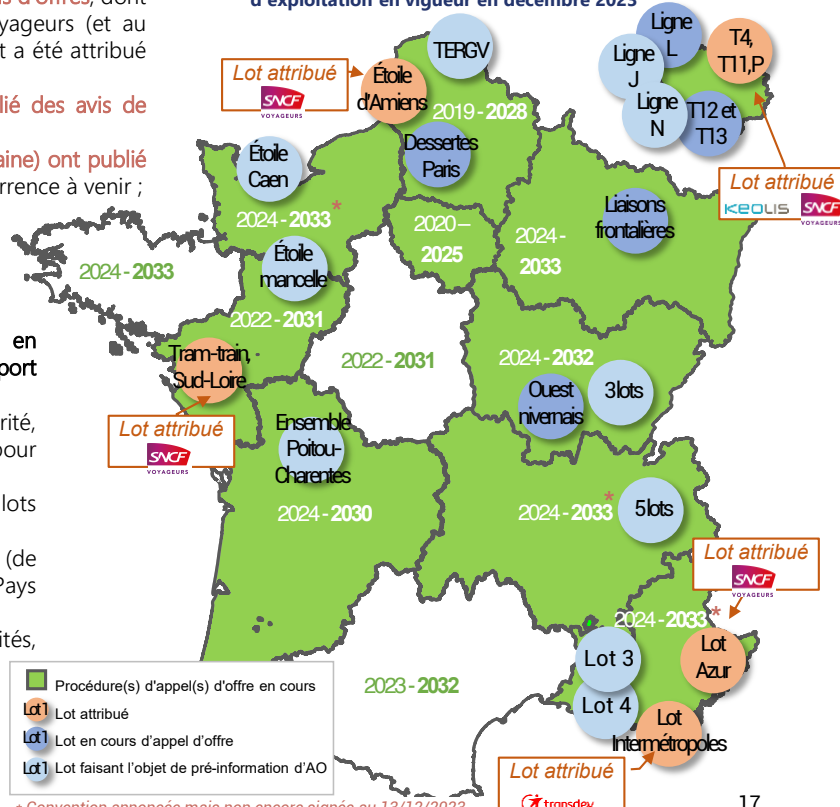
- 4 régions (Sud-PACA, Île-de-France, Hauts-de-France et Pays de la Loire) ont déjà attribué des lots de services conventionnés à l'issue d'appels d'offres, dont 4 sur 5 ont été attribués à l'opérateur historique SNCF Voyageurs (et au groupement Keolis-SNCF Voyageurs en Île-de-France¹), et 1 lot a été attribué par la région Sud-PACA à Transdev ;
- 2 régions (Grand-Est et Bourgogne-Franche-Comté) ont publié des avis de concession de lots de lignes régionales ;
- 3 régions (Normandie, Auvergne-Rhône-Alpes, Nouvelle-Aquitaine) ont publié des avis d'information/pré-information pour une mise en concurrence à venir ;
- 3 régions (Bretagne, Occitanie, Centre-Val de Loire) ont renouvelé de manière anticipée leur convention avec SNCF Voyageurs et n'ouvriront leurs services à la concurrence que d'ici 5 à 10 ans.

Il est déjà possible d'observer les effets des premières mises en concurrence par appels d'offres des services publics de transport ferroviaire de voyageurs :

Comme présenté dans le bilan ferroviaire à mi-année de l'Autorité, les 4 lots de lignes attribués par les régions à SNCF Voyageurs (pour 3 d'entre eux) et à Transdev prévoient :

- une forte hausse de l'offre ferroviaire pour l'ensemble des lots (dont un quasi-doublement pour les 2 lots de Sud-PACA) ;
- pour un coût pour l'AOT identique ou en baisse significative (de plus de 20 % pour les lots des régions Hauts-de-France et Pays de la Loire) ;
- ainsi que des conditions contractuelles plus incitatives (pénalités, conditions de résiliation, etc.).

Figure 24 - Lots annoncés pour l'ouverture à la concurrence des services régionaux conventionnés et dates des conventions d'exploitation en vigueur en décembre 2023



¹lot des lignes de tram-train T4, T11 et branche Esbly-Crécy de la ligne P

ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE VOYAGEURS (4/4)

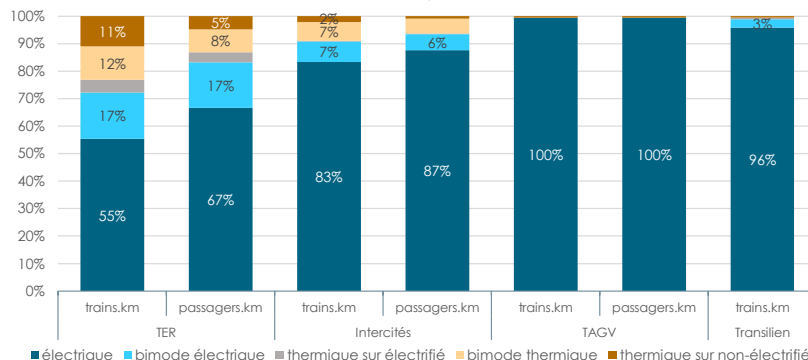
L'usage de matériels en traction diesel représente, en 2022, 16 % de l'offre ferroviaire (en trains.km) et 28 % de l'offre régionale conventionnée, pour 17 % de la fréquentation.

Bien que le réseau ferroviaire non-électrifié représente une part significative du RFN (près de 30 % des voies), **le trafic ferroviaire sur voies non-électrifiées ne représente, en 2022, que 11 % des trains.km totaux sur RFN.** Le trafic fret est ainsi opéré pour 4 % des trains.km sur voies non électrifiées, tandis que le trafic voyageurs est opéré pour 12 % des trains.km sur de telles voies. Ce dernier trafic est essentiellement opéré par les services TER et Intercités pour la desserte de petites lignes.

L'usage de matériels thermiques sur voies électrifiées représente un poids additionnel de près de 5 %, dont 19 % des trains.km des services fret.

Les dessertes de liaisons ferroviaires, via des matériels en traction thermique, représentent une part plus faible de la fréquentation que du volume de trafic ferroviaire. Dit autrement, la fréquentation en voyageurs sur les lignes non électrifiées (et les liaisons connectées à ces lignes), qui sont le plus souvent des lignes de dessertes fines du territoire, est très inférieure à celle des lignes électrifiées. Seule 17 % de la fréquentation TER emprunte ainsi les 28 % de trains.km TER réalisés avec des matériels thermiques ou bi-modes sur voies non électrifiées.

Figure 25 – Trafic ferroviaire et fréquentation voyageurs par activité et fret suivant le type de réseau (électrifié ou non) et le type de matériel roulant (en trains.km)



Source : ART d'après SNCF Réseau et SNCF Voyageurs

La baisse de l'usage de matériels thermiques devrait se poursuivre pour les services conventionnés au profit de matériels bi-modes et hybrides (à batterie électrique).

Plus de la moitié du trafic opéré sur voies non électrifiées a été effectuée avec des matériels bi-modes, lesquels représentent un poids global de 28 % du trafic ferroviaire des services TER et Intercités. Si la quasi-totalité du trafic opéré sur voies non électrifiées est, en 2022, effectuée en traction diesel, le début d'exploitation envisagé¹ à compter de fin 2024 de TER à batterie électrique en remplacement de matériels thermiques (et bi-modes actuels) devrait permettre de réduire l'utilisation de traction diesel sur des voies dont l'électrification n'est pas envisagée au regard d'un coût plus élevé.

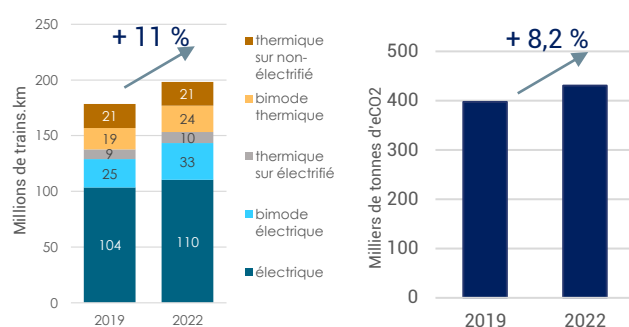
Les émissions de CO₂ de l'activité ferroviaire de transport de voyageurs ont augmenté de 2,5 % depuis 2019, soit moins fortement que la hausse de la fréquentation (+3 %).

L'activité de transport ferroviaire de voyageurs a généré, en 2022, près de 664 000 tonnes d'équivalent CO₂ (eqCO₂) (soit 10 % de plus qu'en 2021 et 2,5 % de plus qu'en 2019).

L'activité TER est le principal contributeur à ces émissions (environ 65 %), du fait du poids global de l'activité en trains.km et de son mix énergétique, caractérisé par un recours toujours important à du matériel roulant à traction thermique.

L'évolution continue de ce mix au gré des renouvellements de matériel roulant (et de l'acquisition, notamment, de matériels bi-modes par les régions) a cependant permis d'amoindrir (de 3 points de pourcentage) la croissance des émissions d'eqCO₂ par rapport à celle du trafic en trains.km entre 2019 et 2022.

Figure 26 – Évolution des trains.km, du mix énergétique (à gauche) et des émissions d'eqCO₂ (à droite) de l'activité TER



Notes : « L'émission en équivalent CO₂ est la quantité émise de dioxyde de carbone (CO₂) qui provoquerait le même forçage radiatif intégré, pour un horizon temporel donné, qu'une quantité émise d'un seul ou de plusieurs gaz à effet de serre (GES) ». GIEC, 2014.

Source : ART d'après SNCF Réseau et SNCF Voyageurs

¹ Une mise en exploitation de TER à batterie est prévue à compter de fin 2024 sur les lignes Lyon-Bourg-en-Bresse, Alincourt-Beauvais-Creil, Bordeaux-Mont de Marsan, Bordeaux-Le Verdon, Bordeaux-Saint Mariens, Nîmes-Le Grau du Roi, Marseille-Aix. <https://www.la Tribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/pour-sortir-du-diesel-la-sncf-mise-sur-les-ter-a-batterie-980660.html>

² Les écarts observés par rapport au bilan 2022 sont le fait d'une actualisation des facteurs d'émission de l'électricité et du gazole utilisés dans le calcul des émissions CO₂ (fixés par arrêté et considérés constants entre 2019 et 2022). L'impact environnemental imputable à chaque activité voyageurs (soit la quantité d'eqCO₂ émise) s'obtient en multipliant la consommation d'énergie totale par activité par son facteur d'émission (quantité de gazole * facteur d'émission du gazole + quantité d'électricité * facteur d'émission de l'électricité).

06

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (1/2)



Résultats d'activité sur RFN uniquement

(périmètres RATP des lignes RER A et B exclus ainsi que parties hors RFN des circulations (et liaisons) internationales)

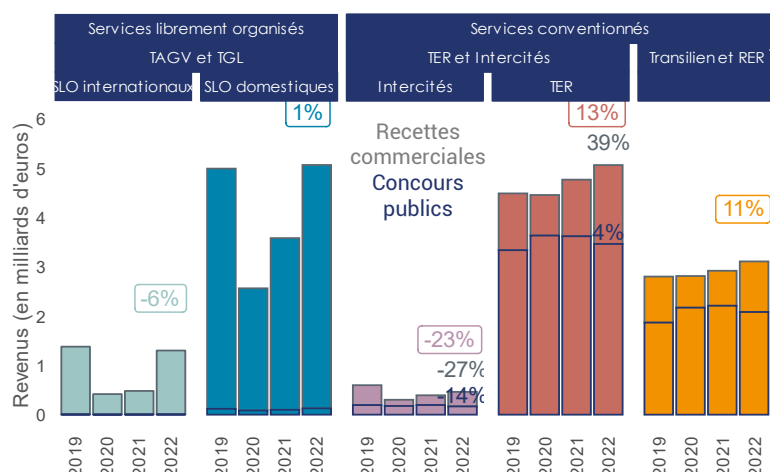
	Niveau (2022)	Évolution par rapport à 2019 valeur nominale (2019-2022)	Évolution nette sur 5 ans valeur nominale (2017-2022)
Revenus totaux de l'activité ferroviaire voyageurs	15 Mds d'euros	+5 %	+8 %
dont recettes directes des entreprises ferroviaires	9,2 Mds d'euros	+5 %	+7 %
dont concours publics perçus	5,9 Mds d'euros	+6 %	+9 %
Revenu moyen par passager.km	15,7 centimes d'euro	+2 %	+3 %
Recette commerciale par passager.km	9,6 centimes d'euro	+2 %	+3 %
Recette commerciale par train.km	24,1 euros	+2 %	+12 %

Les revenus des entreprises ferroviaires en 2022 dépassent leur niveau de 2019 en valeur nominale (+5 %) mais reculent en valeur réelle (-3 %).

Les revenus des services TER-Intercités ont progressé de 9 % en euros courants et ceux des services Transilien-RER (périmètre SNCF) ont augmenté de 11 %, autorisant une relative stabilité des revenus en valeur réelle (respectivement +0 % et +2 %). Les concours publics, qui représentent les deux tiers du financement des services conventionnés, ont relativement peu progressé pour les deux services (de près de 6 % en euros courants, soit une baisse de 3 % en euros constants). Les revenus de ces services ont donc été portés par une hausse notable des recettes directes issues du trafic, qui ont augmenté de +22 % pour les services TER-Intercités (+12 % en valeur réelle).

Les entreprises ferroviaires ont en revanche été pénalisées par la quasi-stabilité du niveau nominal des revenus des services librement organisés, traduisant une baisse en valeur réelle de 8 %.

Figure 27 – Revenus de l'activité ferroviaire voyageurs par service, sur la partie RFN des trajets (en euros courants)
[% d'évolution 2022/2019]

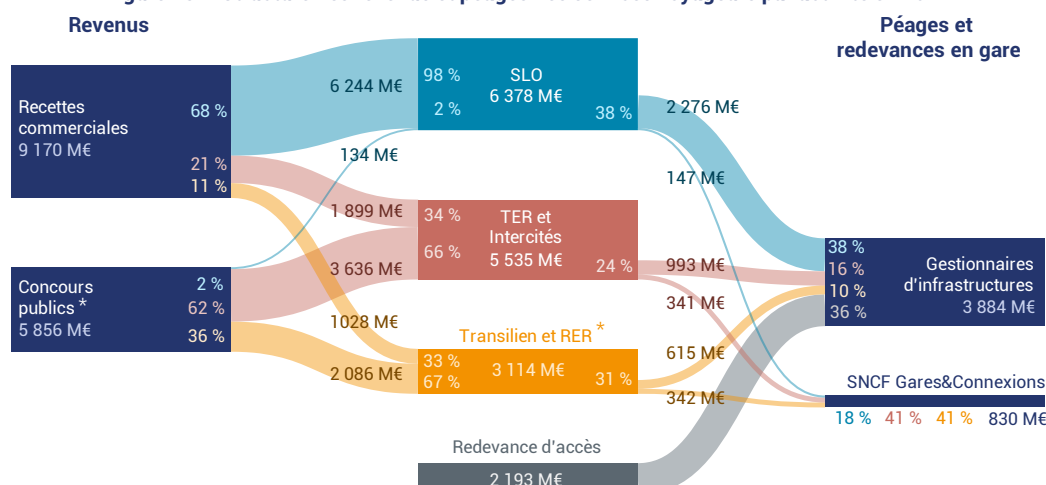


Note : * pour l'activité Transilien et RER, les recettes commerciales sont directement perçues depuis 2020 par Île-de-France Mobilités et non plus par SNCF Voyageurs : le niveau de recette commerciale présenté ici illustre une part indicative du montant payé par les usagers
Source : ART, d'après entreprises ferroviaires

Les charges pour redevances (péages d'infrastructure et redevance gares) représentent, en 2022, de 24 % (pour les services TER et Intercités) à 38 % (pour les services librement organisés) des revenus des entreprises ferroviaires.

Pour l'activité Transilien-RER, les charges pour redevances représentent 31 % des revenus des entreprises ferroviaires. Le poids des redevances dans les revenus est relativement stable depuis 2017 pour l'ensemble des services, en dehors de la période de crise sanitaire, qui a vu une baisse beaucoup plus forte de la fréquentation (et donc des recettes) que de l'offre des trains à grande vitesse, conduisant à une hausse de près de 10 points du ratio de péages sur revenus pour les services librement organisés.

Figure 28 – Structure des revenus et péages des services voyageurs par activité en 2022



Note : * pour l'activité Transilien et RER, les recettes commerciales sont directement perçues depuis 2020 par Île-de-France Mobilités et non plus par SNCF Voyageurs : le niveau de recette commerciale présenté ici illustre une part indicative du montant payé par les usagers.

Source : ART d'après entreprises ferroviaires

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (2/2)

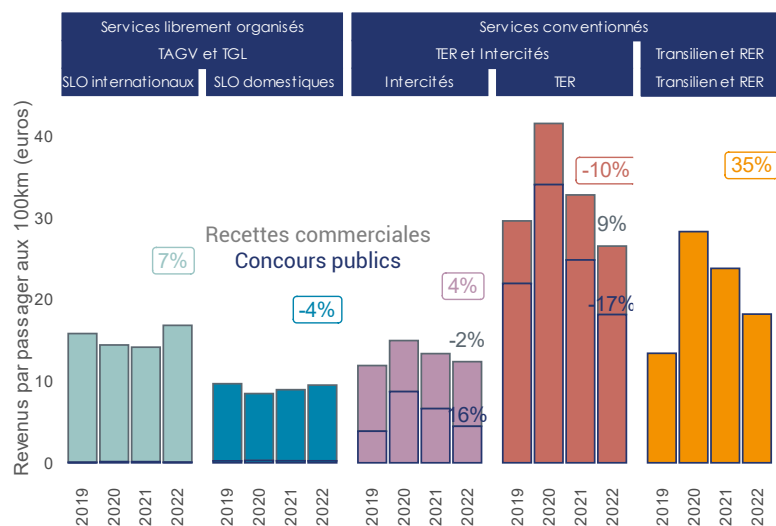
Les prix des services librement organisés domestiques sont restés relativement stables en 2022 (en euros courants) -la hausse de l'import a cependant induit une augmentation du revenu par train pour l'ensemble des services.

Le niveau des recettes commerciales par passager aux 100 km apparaît en hausse en 2022 pour les services conventionnés TER et Transilien-RER, ainsi que pour les trains internationaux. Cet indicateur illustre le prix moyen (hors taxes) payé par les voyageurs au prorata des kilomètres parcourus.

Les prix moyens des services librement organisés sont restés par ailleurs stables pour les services inOui entre 2019 et 2022, et ont augmenté de 13 % pour les services Ouigo. Si l'on note une baisse de prix en moyenne des services librement organisés domestiques (de -4 % entre 2019 et 2022, voir figure ci-contre), celle-ci résulte ainsi essentiellement de la forte progression des services à bas coûts Ouigo (ils représentaient 19 % de la fréquentation en 2019 contre 24 % en 2022), dont le prix au kilomètre reste inférieur de moitié à celui des services domestiques inOui.

Rapporté par train.km, le niveau de revenu est en hausse pour l'ensemble des services (+2 %). C'est notamment le cas des services commerciaux, qui bénéficient d'une hausse de l'import moyen portée par les services Ouigo, venant ainsi compenser la baisse de la recette moyenne par passager aux 100 km. En tenant compte de l'inflation sur la période, le niveau de revenus réel par train.km moyen est cependant en recul, tous services confondus, de -5 % (et de -6 % pour les services librement organisés domestiques).

Figure 29 – Revenus par passager.km de l'activité ferroviaire voyageurs par service, sur la partie RFN des trajets (en euros courants) [% d'évolution 2022/2019]



Note : cf. note Figure 27

Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Le niveau des prix des services ferroviaires depuis la crise sanitaire progresse moins vite que l'indice des prix à la consommation.

L'évolution des prix des services ferroviaires (approchée en moyenne par l'évolution de la recette par passager.km), doit être mise en perspective avec l'inflation en hausse depuis la fin de l'année 2021.

Le niveau des prix des services ferroviaires de voyageurs a connu une tendance à la baisse entre 2015 et 2019. La crise sanitaire a affecté l'ensemble des services avec des niveaux de prix en forte baisse en 2020, et si les prix connaissent un rebond depuis 2021, cette évolution reste nettement inférieure à l'évolution de l'indice des prix à la consommation (IPCH*) sur la période 2019-2022.

L'indice des prix des services librement organisés a retrouvé son niveau d'avant-crise à partir du second semestre de l'année 2022. L'indice des prix des services conventionnés hors Île-de-France a, pour sa part, dépassé son niveau de 2019 dès le début de l'année 2022. La hausse du niveau de ces deux indices en fin d'année 2022 et début d'année 2023 reste inférieure à 10 %, et se situe nettement au-dessous de la hausse de l'indice des prix à la consommation des services de transports en France métropolitaine mesuré par l'Insee (+15 à +20 %) ainsi que de celle de l'indice des prix à la consommation de l'ensemble des produits.

Figure 30 – Niveau annuel moyen de recettes commerciales par passager.km [indice en base 100 en 2015]

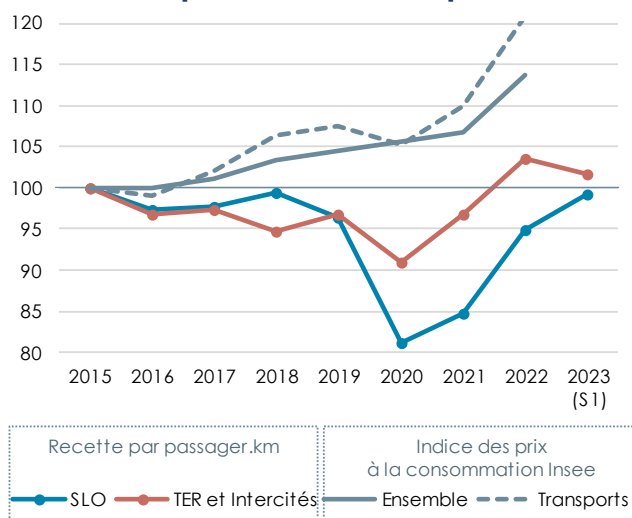
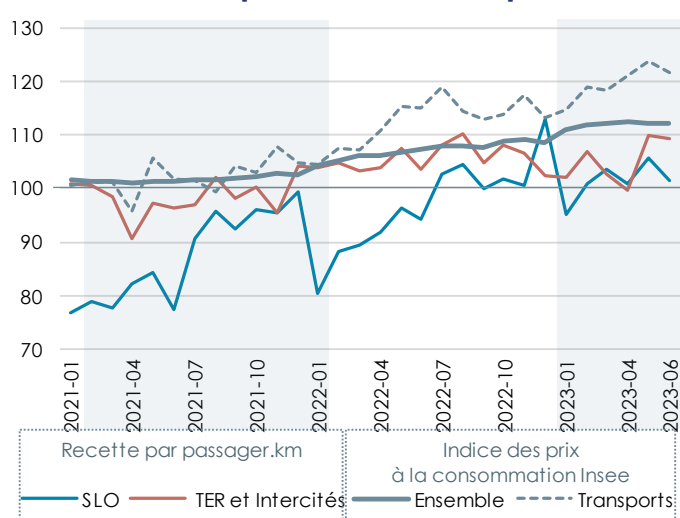


Figure 31 – Niveau mensuel moyen de recettes commerciales par passager.km [indice en base 100 en 2019]





	Niveau (2022)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2022)	Évolution nette sur 4 ans (2017-2022)
▪ Taux de déprogrammations de trains avant J-1 16h	7 %	-1 point %	+4 points %
▪ Taux d'annulations « de dernière minute » après J-1 16h	1,9 %	+0,3 point %	+0,4 point %
▪ Taux de réalisation effectif de l'offre programmée	91 %	+1 point %	-5 points %
▪ Taux de retard des trains au seuil de 5 minutes 0 seconde	11 %	-0,3 point %	-2 points %
▪ Régularité et ponctualité des circulations non conventionnées	95 % circ. effect. 24 % circ. <5mn	+1 point % +0,4 point %	-4 points % -1 point %

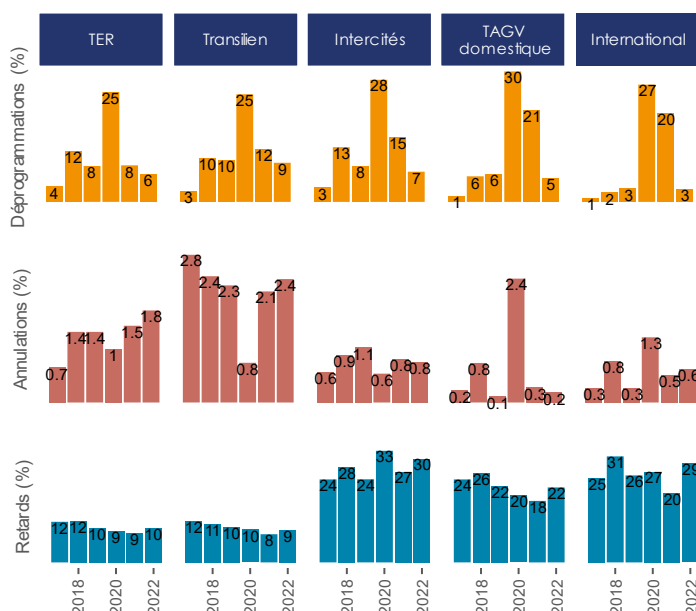
Le taux de réalisation de l'offre ferroviaire programmée est inférieur de 5 points en 2022 à ce qu'il était en 2017, dernière année sans perturbations majeures.

91 % des trains de voyageurs programmés par les entreprises ferroviaires en 2022 ont été effectivement opérés. Cet indicateur de taux de réalisation rend ainsi compte à la fois des déprogrammations de trains (suppressions effectuées avant J-1 16h), dont le taux a augmenté de +4 points par rapport à 2017, et des annulations de trains « de dernière minute » (i.e. après J-1 16h), dont le taux est supérieur de +0,4 point à celui de 2017.

La dégradation du taux de réalisation concerne l'ensemble des services : s'il n'a chuté « que » de 2 points de pourcentage pour les services internationaux, il a baissé de près de 6 points par rapport à 2017 pour le service Transilien, qui enregistre, avec l'activité TER, les taux de déprogrammations et d'annulations les plus élevés en 2022. Sur 20 circulations Transilien programmées en 2022, un peu plus de 2 (2,3) ont été déprogrammées ou annulées, contre 1,1 en 2017.

Le taux de ponctualité des trains se dégrade et retrouve en moyenne le niveau de 2019. Ce taux s'était fortement amélioré au cours de la période de crise sanitaire en raison d'une diminution significative du trafic sur le RFN, mais s'est dégradé sur 2022, notamment pour les services librement organisés.

Figure 32 – Taux de déprogrammations, d'annulations de dernière minute et de retard au terminus des trains au seuil de 5min00s

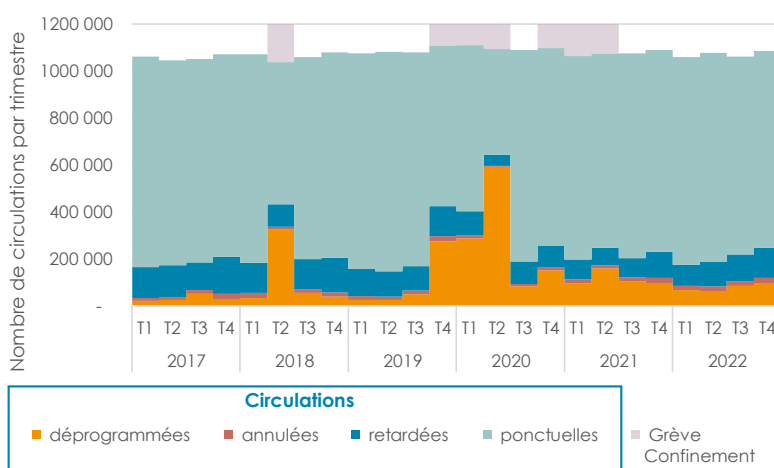


Note méthodologique : le seuil de retard considéré est celui de 5 minutes et 0 seconde. Les annulations sont comptées après 16h la veille du départ.

Périmètre TER et Transilien hors services de tram-train.

Source : ART d'après SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires

Figure 33 – Évolution trimestrielle du taux de réalisation de l'offre programmée (2019-2022)



Alors que les quatre années de 2018 à 2021 ont toutes été marquées par une forte dégradation, visible à l'échelle trimestrielle, du taux de circulations effectives et du taux de ponctualité, l'année 2022 n'a pas subi d'impact aussi marqué lié à des mouvements sociaux ou des périodes de confinement. Néanmoins, on observe, sur toute cette année, des taux de déprogrammations et d'annulations supérieurs à ceux de trimestres passés non perturbés. Ainsi, le taux moyen de déprogrammations s'élève à 7 % en 2022, soit 3 points de plus qu'en 2017 et qu'en 2019, hors mois de décembre. Le taux d'annulation moyen s'élève, lui, à 1,9 %, soit le niveau le plus élevé depuis 2017.

QUALITÉ DE SERVICE

DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (2/3)

Les causes de retard des trains pointent une responsabilité partagée entre entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure, ainsi que des difficultés de gestion des circulations entre gestionnaires d'infrastructure.

En 2022 les proportions de retards imputables aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure sont relativement proches, représentant respectivement 45 % et 42 % de l'ensemble des causes de retards.

Près de 14 % des retards de trains découlent d'une défaillance liée au matériel roulant, soit un tiers des « causes de retard EF ». Au global, le poids de causes imputables à l'entreprise ferroviaire est peu différencié entre les activités TER, Intercités et TAGV domestique, et représente près de 50 % des causes globales de retard de trains de ces trois activités.

Un tiers des « causes de retard GI » sont le fait d'une défaillance de l'infrastructure, représentant ainsi 14 % des causes globales de retard.

Les services internationaux se distinguent par une part majoritaire des causes « Autres GI » en raison des circulations transfrontalières. Il en est de même pour les services Transilien, du fait du partage de la gestion des infrastructures entre SNCF Réseau et la RATP.

Figure 34 – Répartition des causes de retard des trains par service pour l'année 2022

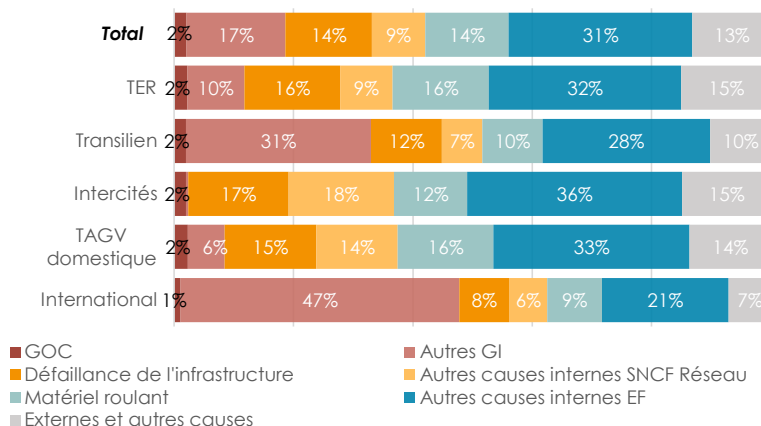
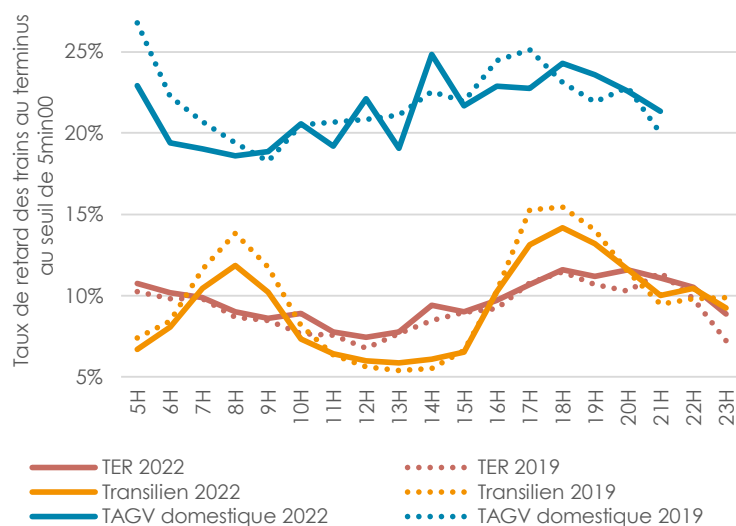


Figure 35 – Taux de retard des trains au terminus au seuil de 5min00s suivant l'heure de départ du train



Source : ART d'après SNCF Réseau

L'écart entre les taux de retard minimum et maximum observés au terminus au cours de la journée atteint jusqu'à 8 points suivant les services.

Le taux de retard des trains au terminus au seuil 5min00s varie fortement suivant l'heure de départ.

Pour les services Transilien, on observe deux pics d'augmentation du taux de retard en période dite d'heure de pointe c'est à dire de 6h à 10h et entre 16h et 20h. La dégradation de la ponctualité est maximale pour les trains partant à 18h, avec 14 % de retard au terminus en moyenne contre 6 % au plus bas de la journée. On note néanmoins une amélioration de la ponctualité des trains aux heures de pointe entre 2019 et 2022.

Les écarts sont légèrement moins marqués pour les services TER, où le taux de retard tombe à 7 % entre 11h et 13h, alors qu'il atteint 12 % entre 18h et 20h.

Il en est de même pour les services TAGV domestiques avec un taux de retard qui oscille entre 19 et 25 % au cours de la journée.

QUALITÉ DE SERVICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (3/3)

	Niveau (2022)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2022)	Évolution nette sur 5 ans (2017-2022)
■ Taux de passagers impactés par des retards à leur descente du train au seuil de 5 minutes 0 seconde	11 %	-0,5 point %	-5 points %
■ Taux de passagers indemnisés pour les TAGV domestiques (hors Ouigo) et les trains internationaux en retard de plus de 60 minutes	37%	+5 points %	+2 points %*

* Évolution sur 5 ans mesurée sur le périmètre restreint des retards de 1h et plus

Le taux de ponctualité des passagers à leur gare de descente s'est également dégradé de 5 points en 5 ans.

La dégradation du taux de ponctualité des trains au terminus, due au retour à un volume de circulations proche de celui de 2019, s'est répercutée sur la ponctualité des passagers. **Le taux de ponctualité des passagers s'est particulièrement dégradé sur les liaisons internationales en affectant près d'un tiers des passagers au seuil de 5 minutes.** Cela est à mettre en lien avec la reprise marquée, en 2022, de l'activité, ayant atteint 95 % du volume 2019 de passagers.km contre seulement 42 % en 2021.

On peut noter par ailleurs un taux de retard moyen des passagers supérieur à celui mesuré au terminus des circulations ferroviaires, notamment pour les services TER, Intercités et services internationaux : cette observation peut s'expliquer, notamment, par la fréquentation accrue en heures de pointe, qui sont les périodes de plus forts taux de retard également pour les trains (voir page précédente).

Pour les trains internationaux, la ponctualité plus dégradée des passagers peut également provenir de la différence de mesure des retards de trains (évaluée au point frontière) et de retard des passagers (évaluée à la gare de descente), conduisant à une possibilité de retard accru, lié aux difficultés de gestion des circulations entre différents gestionnaires d'infrastructure ou à un retard supplémentaire sur le réseau ferroviaire étranger.

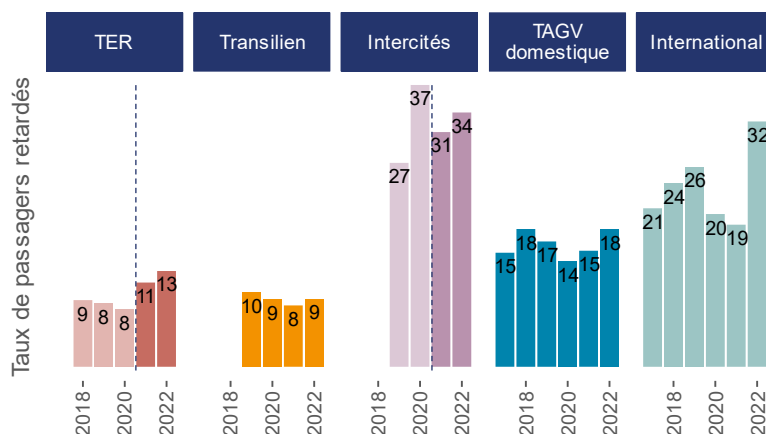
Le taux de passagers TAGV indemnisés pour des retards représente 37 % au global des retards de plus de 30 minutes.

En 2022, 26 % des passagers retardés des services librement organisés (TAGV domestiques et internationaux, hors Ouigo²), ont subi un retard supérieur à 30 minutes, ouvrant droit à une indemnisation, soit dès ce seuil de retard pour les activités inOui, Trenitalia, Thalys et Renfe, soit dès le seuil de retard de 1 heure (comme l'exige la réglementation européenne³) pour l'ensemble des activités, ce qui inclut en complément, sur l'année 2022, les activités Ouigo et Eurostar.

Le taux de passagers indemnisés apparaît cependant faible en-dessous du seuil de 60 minutes : les dispositifs proposés par les opérateurs (sous la forme d'un bon d'achat dans le cas des activités TAGV inOui et Renfe) ne sont utilisés que par moins d'un tiers des passagers affectés.

Sur les trois dernières années, le taux d'indemnisation s'est stabilisé autour de 50 % pour les retards de une à deux heures. On observe en revanche une baisse tendancielle du taux de passagers indemnisés pour les retards de plus de deux heures, alors que le taux de passagers TAGV affectés par les gros retards a augmenté.

Figure 36 – Taux de passagers en retard à leur gare de descente, au seuil de 5 minutes, par activité et par année

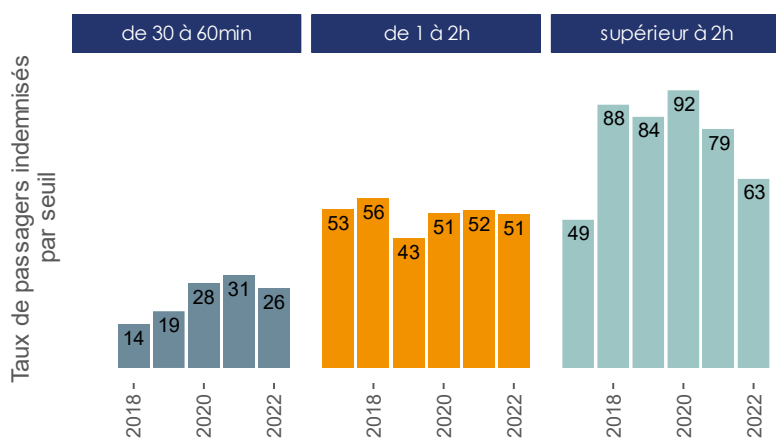


Périmètre : TER y.c. tram-trains, TAGV y.c. Ouigo.

Note : une rupture de série intervient en 2021 pour les services TER et Intercités en raison d'un changement de méthodologie de calcul du nombre de passagers par SNCF Voyageurs.

Source : ART d'après les entreprises ferroviaires et RATP

Figure 37 – Taux de passagers indemnisés* suivant la durée du retard et par année pour les TAGV domestiques (hors Ouigo et Oslo) et les trains internationaux



Périmètre : TAGV domestiques (hors Ouigo) et trains internationaux.

Source : ART d'après les entreprises ferroviaires

¹ La gare de descente est celle située sur le RFN ou la gare de descente à l'international pour l'ensemble des entreprises ferroviaires, à l'exception de Trenitalia qui ne fournit, pour les passagers à destination d'une gare italienne, que le retard mesuré sur la dernière gare desservie en France.

² Hors activité Ouigo qui ne propose pas de remboursement pour les retards de moins de 1h.

³ Règlement (UE) 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires



	Niveau (2022)	Évolution annuelle (2019-2022)	Évolution nette sur 5 ans (2017-2022)
■ Circulations quotidiennes	7 500	+10 %	+5 %
■ Capacité d'emport des trains	346 sièges	+5 %	+12 %
■ Taux d'occupation des trains	29 %	+2 points %	+3 points %
■ Taux de passagers.kilomètres abonnés	37 %	-9 points %	nd
■ Poids des concours publics dans les revenus	69 %	-5 points %	-6 points %
■ Taux de réalisation de l'offre programmée	92 %	+1 point %	-4 points %
■ Taux de retard au terminus des trains au seuil de 5min00s	10 %	0 point %	-2 points %

L'offre et la fréquentation des services TER dépassent les niveaux de 2019 pour une majorité des régions.

Au regard de la hausse moyenne de l'offre TER en 2022, à hauteur de +3 % en sièges.km (+2 % en trains.km), l'offre conventionnée des régions Normandie¹, Pays de la Loire et Occitanie s'est notablement renforcée, en augmentant de plus de 10 % en sièges.km en trois ans.

L'offre TER a en revanche diminué de 4 % et 7 % respectivement en régions Hauts-de-France et Bourgogne-Franche-Comté.

La fréquentation des services TER a progressé suivant des ampleurs très variables au sein des régions : pour les régions Pays de la Loire, Occitanie, mais aussi Nouvelle-Aquitaine et Bretagne la hausse de l'offre a été accompagnée d'une forte hausse de la fréquentation. Trois régions frontalières de l'Île-de-France (Normandie, Hauts-de-France et Centre-Val de Loire) ont en revanche conservé un niveau de fréquentation inférieur à celui de 2019, en dépit de la hausse de l'offre sur les lignes normandes, pouvant témoigner d'une baisse post crise sanitaire du trafic pendulaire sur les lignes reliant Paris et les régions limitrophes.

Conséquence d'une augmentation de la fréquentation supérieure à l'évolution de l'offre, le taux d'occupation des services TER s'est amélioré de 3 points de pourcentage ou plus pour 6 régions. La région Occitanie enregistre le taux d'occupation le plus élevé de son offre ferroviaire conventionnée avec 34 %, soit 5 points de plus que la moyenne.

Figure 39 – Taux d'occupation moyens par région en 2022, et évolution 2019/2022
(hors mouvements sociaux de décembre 2019)

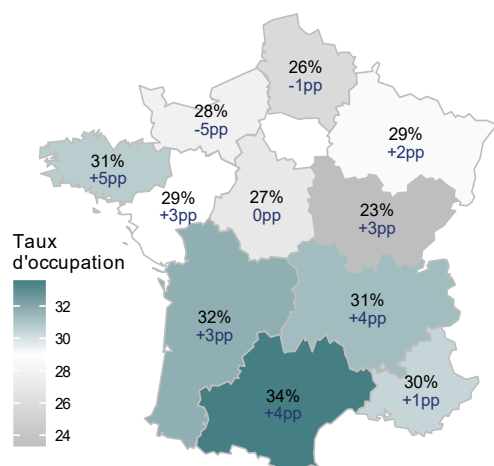
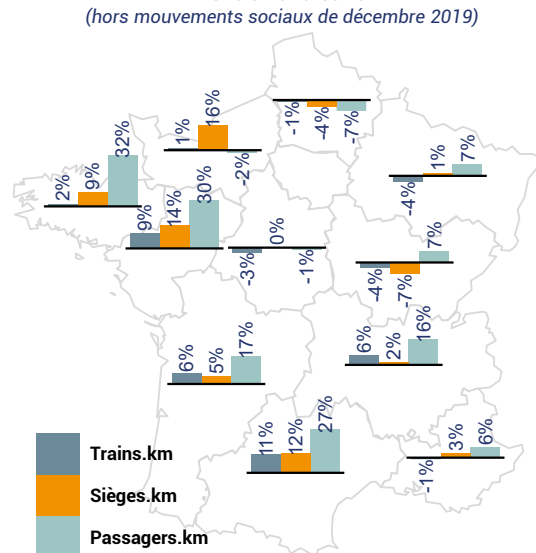
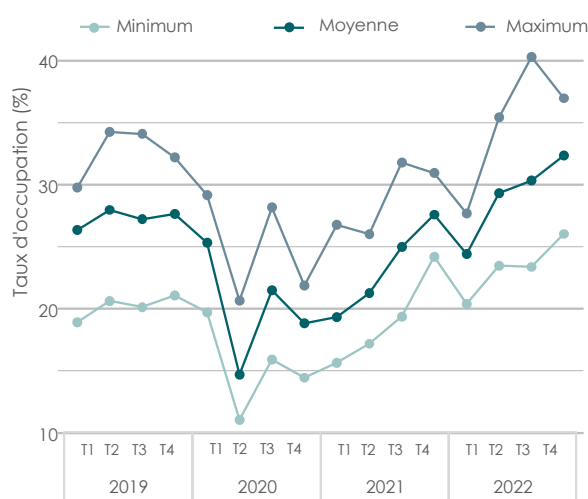


Figure 38 – Évolution de l'offre et de la fréquentation TER entre 2019 et 2022
(hors mouvements sociaux de décembre 2019)



Périmètre : cf. bas de page
Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Figure 40 – Évolution trimestrielle des taux d'occupation par région depuis 2019
(hors mouvements sociaux de décembre 2019)



¹Périmètre commun à l'ensemble des indicateurs/graphiques de la page : les lignes Intercités normandes ont été intégrées au service TER pour l'année 2019 afin d'avoir un périmètre constant. Le mois de décembre 2019 a été corrigé pour neutraliser l'effet des mouvements sociaux.

Source : ART d'après SNCF Voyageurs

BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (TER) (2/4)

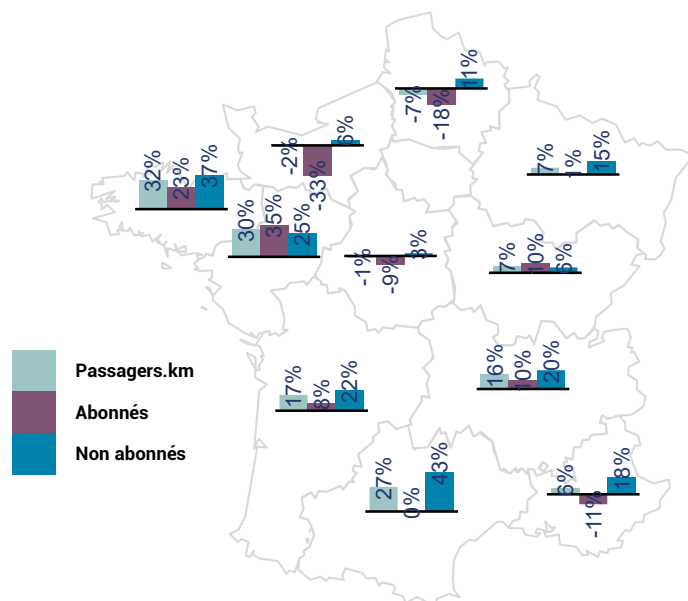
6 régions ont vu une baisse de leur fréquentation abonnée entre 2019 et 2022.

Bien que la fréquentation des usagers abonnés ait progressé par rapport à 2021 pour l'ensemble des régions, elle reste en dessous du niveau de 2019 pour quatre d'entre elles (de -9 % pour la région Centre-Val de Loire à -33 % pour la région Normandie), dont trois régions connexes à la région parisienne. Cette observation pourrait ainsi confirmer une modification durable de la mobilité pendulaire sur les liaisons TER radiales (qui constituent près de 12 % de la fréquentation TER globale – voir également en Figure 22 page 16).

Au contraire, la fréquentation des usagers non-abonnés a augmenté pour l'ensemble des régions par rapport à 2019, avec néanmoins une forte hétérogénéité entre les taux de croissance des différentes régions (de +3 % en région Centre-Val de Loire à +43 % en région Occitanie).

Seules les régions Pays de la Loire et Bourgogne-Franche-Comté enregistrent une hausse de la fréquentation des usagers abonnés supérieure à celle des non abonnés et par conséquent une augmentation de la part de la fréquentation abonnée pour les services TER régionaux.

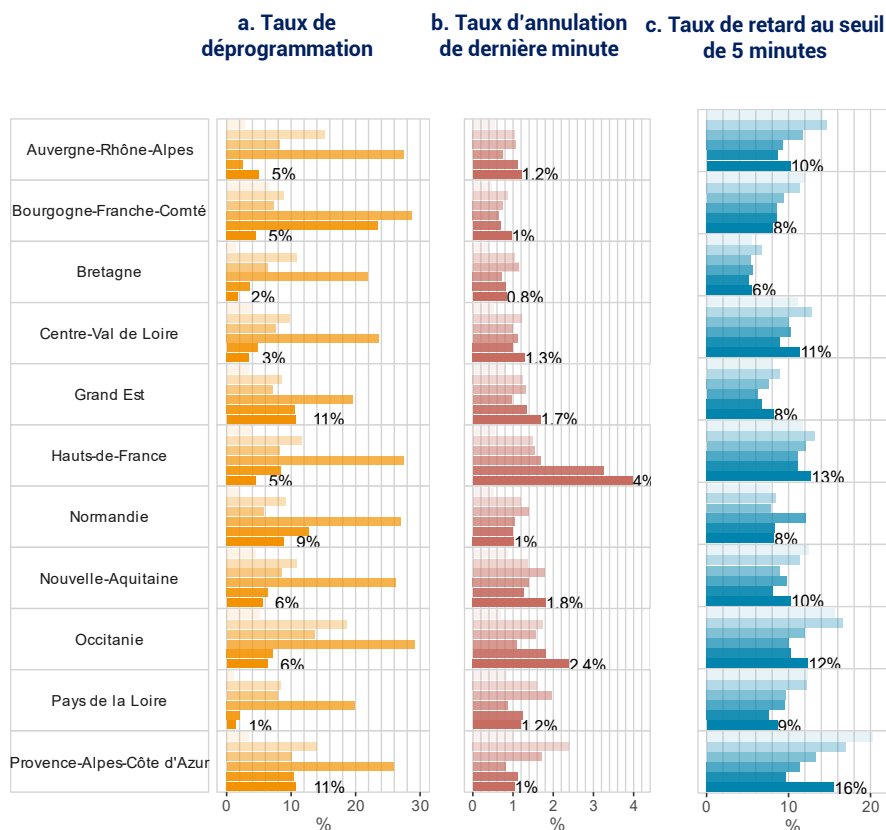
Figure 41 – Évolution 2019/2022 de la fréquentation TER abonnée et non-abonnée
(hors mouvements sociaux de décembre 2019)



Périmètre : cf. note de bas de page 38.

Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Figure 42 – Fiabilité des services ferroviaires régionaux (2017-2022)



Les régions ont vu un meilleur taux de réalisation de l'offre en dépit d'une hausse des suppressions « de dernière minute ».

En 2022, 6 % des circulations TER ont été déprogrammées avant J-1 16h, soit deux points de moins qu'en 2019. Le taux de déprogrammation varie néanmoins fortement d'une région à l'autre : la région Pays de la Loire, qui a connu l'une des plus fortes croissances d'offre TER depuis 2019, enregistre le meilleur taux de réalisation de l'offre programmée (soit 1 % de déprogrammations). À l'inverse, le taux de déprogrammation atteint ou dépasse 11 % en régions Grand Est et Provence-Alpes-Côte d'Azur (ce taux y est supérieur à 10 % depuis le T3 2019).

Le taux de circulations annulées atteint son niveau le plus élevé pour six des onze régions. Les Hauts-de-France enregistrent toujours le niveau le plus élevé, du fait notamment des conditions climatiques du premier trimestre qui ont fortement affecté la qualité de service de la région (5 % de taux d'annulations au T1 2022).

Le taux de ponctualité des TER retombe au niveau de 2019.

Le taux de retard de plus de 5 min et 0 seconde au terminus retrouve ou dépasse le niveau de 2019 pour huit des onze régions. Seules les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté et Pays de la Loire ont vu en 2022 un meilleur taux de ponctualité qu'en 2019.

Les écarts de ponctualité entre les différentes régions se creusent de nouveau, allant de 6 % de taux de retard pour la région Bretagne à 16 % pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui enregistre la plus forte hausse par rapport à 2019 (+2,5 points).

Note méthodologique : le périmètre considéré est celui des services TER hors tram-trains. Sont considérées les annulations totales et non partielles. Le taux d'annulation est calculé sur l'ensemble des circulations initialement programmées. Le seuil de retard considéré est celui de 5 minutes et 0 seconde au terminus.

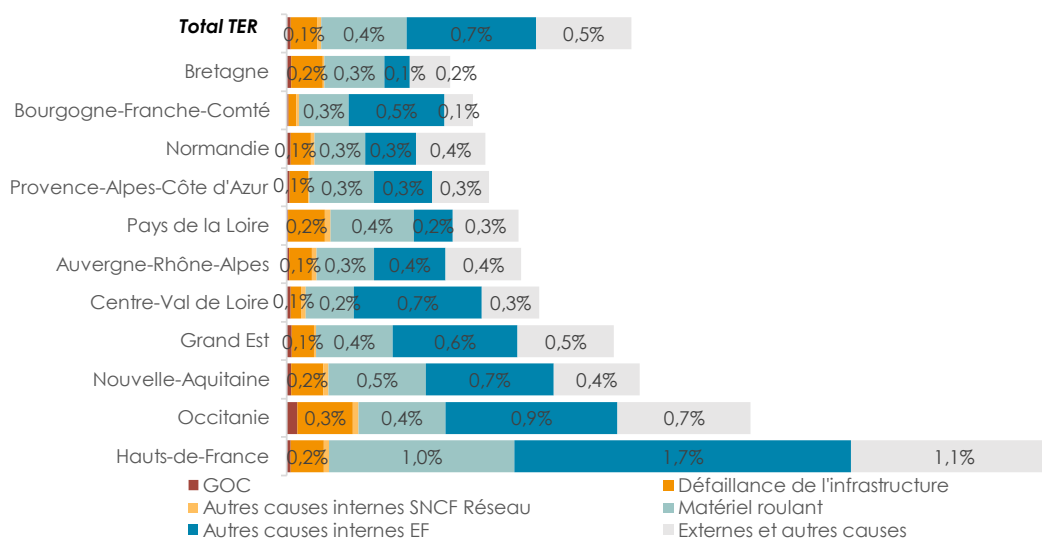
Source : ART d'après SNCF Réseau

BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (TER) (3/4)

Un quart des annulations « de dernière minute » de TER sont dues à des défaillances affectant le matériel roulant.

Les annulations ayant lieu après J-1 16h relèvent très majoritairement d'une défaillance sous la responsabilité de l'entreprise ferroviaire. Elles représentent une part de 51 à 78 % des causes d'annulations suivant les régions. Parmi les causes d'annulation imputables aux entreprises ferroviaires, on note que les défaillances liées au matériel roulant représentent une part hétérogène (de 27 à 71 %), mais sont à l'origine d'un taux assez homogène entre régions de suppressions de trains de dernière minute, représentant de 0,3 % à 0,4 % des circulations programmées pour la plupart des régions. La région Hauts-de-France se distingue fortement cependant, avec un taux de défaillances liées au matériel roulant concernant près de 1 train programmé sur 100 et un taux global d'annulations pour cause « entreprise ferroviaire » très supérieur aux autres régions. Il convient de signaler que les causes « matériel roulant » peuvent englober des défaillances induites par des conditions météorologiques (fortes chaleurs, neige, fortes pluies), qui ont particulièrement affecté certaines régions en 2022. Enfin, on peut également relever un taux de défaillances liées à l'infrastructure ferroviaire notablement supérieur en Occitanie, expliquant ainsi un poids contributif supérieur des causes imputables au gestionnaire d'infrastructure sur le taux d'annulation.

Figure 43 – Poids des causes d'annulations rapportées au nombre de circulations programmées par région pour les services TER en 2022

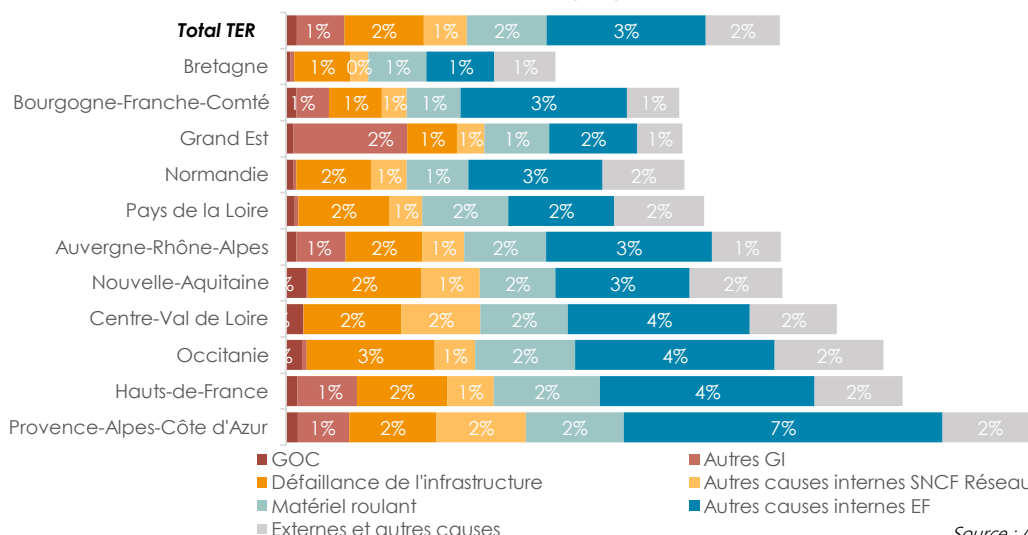


Source : ART d'après les entreprises ferroviaires

Les causes de retards sont distribuées de manière relativement homogène entre les différentes régions.

En moyenne, 48 % des retards de plus de 5 minutes relèvent de l'entreprise ferroviaire. La région Grand Est se distingue particulièrement par une part importante de la cause « Autres GI » du fait des liaisons transfrontalières, qui représentent 9 % de l'offre en trains.km en 2022. La cause « Autres GI » du fait des liaisons transfrontalières explique également une partie des retards observés en régions Hauts-de-France et Provence-Alpes Côte d'Azur. Pour ces deux régions, les causes imputables à l'entreprises ferroviaire restent pour autant, les plus contributrices dans l'explication de leur taux de retard observé en 2022, globalement plus dégradé que dans la moyenne des régions.

Figure 44 – Poids des causes de retards de 5 minutes et plus rapportés au nombre de circulations effectives par région pour les services TER en 2022



Source : ART d'après SNCF Réseau

BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (TER) (4/4)

Les revenus de l'activité TER reculent du fait de la baisse des concours publics.

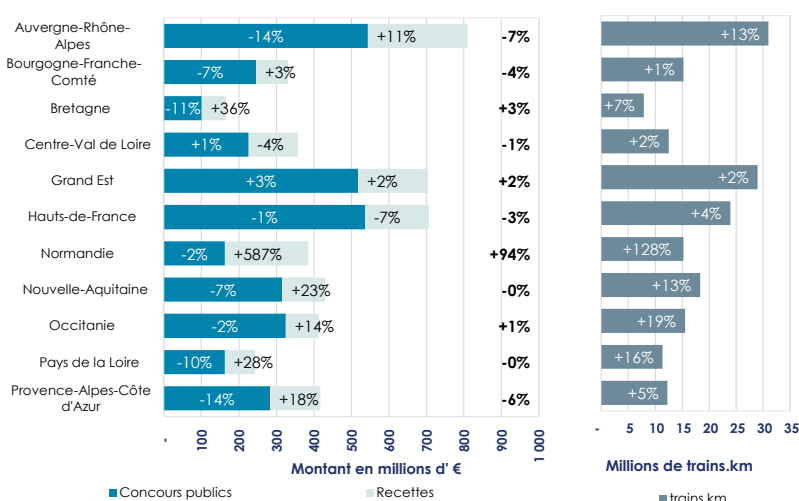
En 2022, portée par la hausse de la fréquentation des passagers non abonnés, la recette commerciale des services TER dépasse de 8 %* (en euros constants) celle de l'année 2019. Seules les régions Hauts-de-France et Centre-Val de Loire, où la fréquentation est toujours en recul par rapport à l'année 2019 (hors mois de décembre), ont un niveau de recettes commerciales en baisse.

La forte hausse observée pour la région Normandie s'explique par l'intégration des lignes Intercités normandes en 2020, représentant un volume d'activité (et de recettes) très supérieur à celui organisé par la région jusqu'en 2019.

À l'inverse, le montant des concours publics a diminué de 6 %* en euros constants en moyenne par rapport à celui de 2019 pour les services TER, avec des évolutions contrastées par région (de -14 % à +3 %).

Du fait du poids prépondérant des concours publics (71 % en 2022, soit 3 points de moins qu'en 2019), les revenus en euros constants de l'activité TER reculent donc de -2 %*. En dehors de la Normandie affectée par son changement de périmètre, seules les régions Bretagne, Grand Est et Occitanie voient leurs revenus augmenter.

Figure 45– Décomposition 2022 des revenus de l'activité TER (en euros constants 2022) et offre par région en trains.km
(% évolution 2022/2019 en étiquettes)



Périmètre : changement de périmètre pour la région Normandie en raison de l'intégration des lignes Intercités après 2019.

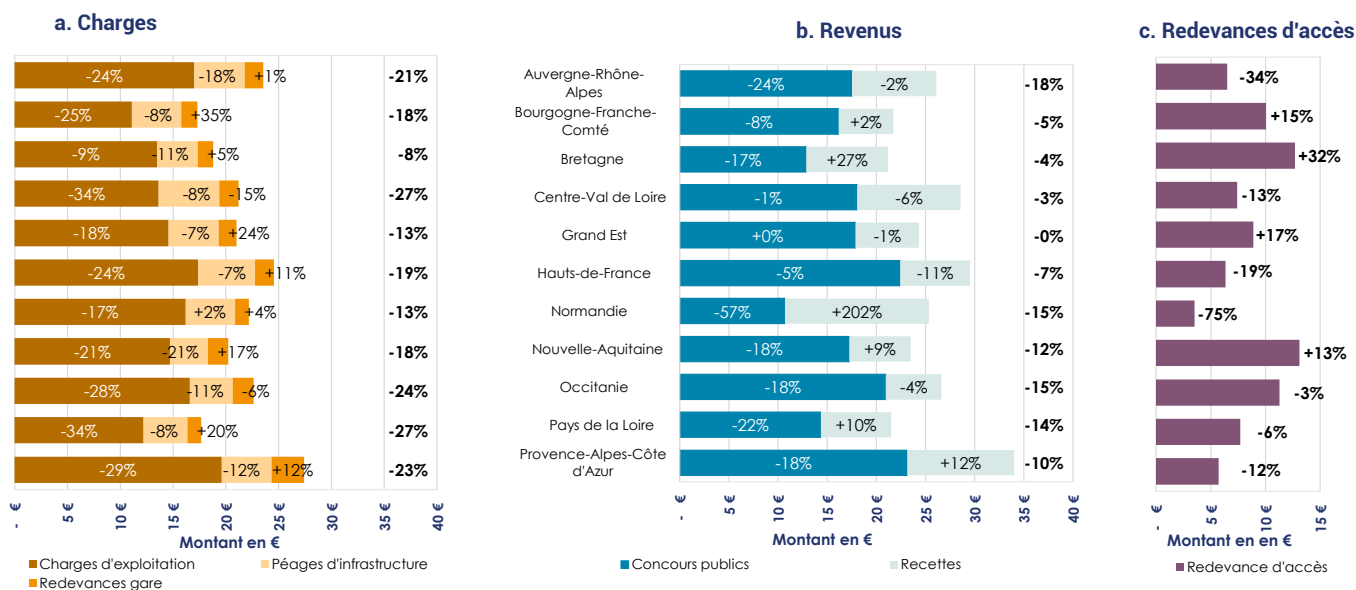
Note de lecture : la région Auvergne-Rhône-Alpes a connu en 2022 une hausse de 13 % de ses trains.km par rapport à 2019. En parallèle, les revenus de l'activité TER dans cette région, qui s'élèvent à 810 millions d'euros (en euros constant), ont baissé de 7 % au global (en hausse de 11 % pour la composante « recettes commerciales » alors que la composante « concours publics » baisse de 14 %).

Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Les charges des services TER ont diminué, pour l'ensemble des régions concernées, plus fortement que la baisse de revenus.

En 2022, les effets combinés de l'augmentation de l'offre en trains.km et de la diminution du montant des charges induisent une baisse des charges kilométriques pour l'ensemble des régions, de -8 % pour la région Bretagne à -27 % pour les régions Pays de la Loire et Centre-Val de Loire. Les montants des charges d'exploitation et des péages d'infrastructure reculent, respectivement, de 24 %* et 11 %* en moyenne par train.km. Concernant les charges d'exploitation, cette évolution a pu être permise pour plusieurs régions dans le cadre de renouvellements de leurs conventions d'exploitation au cours de cette période. À l'inverse, les redevances en gares par train.km augmentent de 9 %* par rapport à 2019, notamment du fait du transfert de la redevance quai dans les redevances en gares depuis 2020 (précédemment intégrée dans les péages d'infrastructure). Le montant des redevances d'accès payées par l'État (basé sur un coût estimé en 2011 et revu en 2017 pour acter le transfert des trains Intercités aux régions), rapporté aux trains.km, baisse de 10 % en moyenne (4 %*) avec des évolutions très contrastées par régions.

Figure 46 – Décomposition 2022 des volumes des revenus et charges de l'activité TER, par train.km (en euros constants 2022)
(% évolution 2022/2019 en étiquettes)



Périmètre : changement de périmètre pour la région Normandie en raison de l'intégration des lignes Intercités après 2019.

Source : ART d'après SNCF Voyageurs

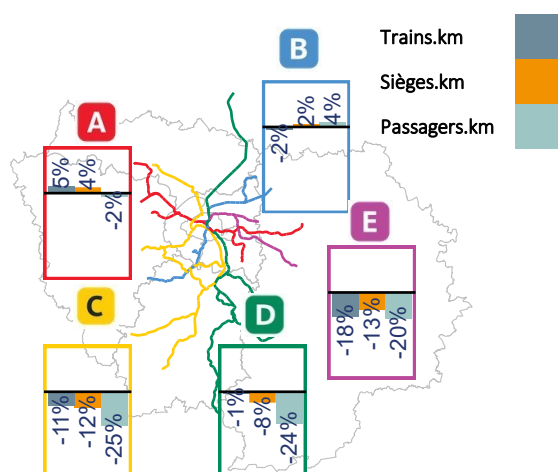
*Statistiques mesurées sur l'ensemble de l'activité TER hors région Normandie pour laquelle le périmètre a évolué



BILAN DES SERVICES CONVENTIONNÉS D'ÎLE-DE-FRANCE (TRANSILIEN ET RER) (1/2)

	Niveau (2022)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2022)	Évolution nette sur 5 ans (2017-2022)
■ Circulations quotidiennes (périmètre Transilien)	5400	+2 %	n/d
■ Capacité d'emport des trains	803 sièges	- 5 %	- 8 %
■ Taux d'occupation des trains	32 %	-1 point %	-
■ Taux de réalisation de l'offre programmée	89 %	+0,5 point %	-6 points %
■ Taux de retard au terminus des trains au seuil de 5min00s	9 %	-1 point %	-3 points %

Figure 47 – Évolution de l'offre (trains.km et sièges.km) et de la fréquentation (passagers.km) par ligne RER entre 2019 et 2022



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

L'offre de transport reste en dessous du niveau de 2019 pour la quasi-totalité des lignes Transilien et RER.

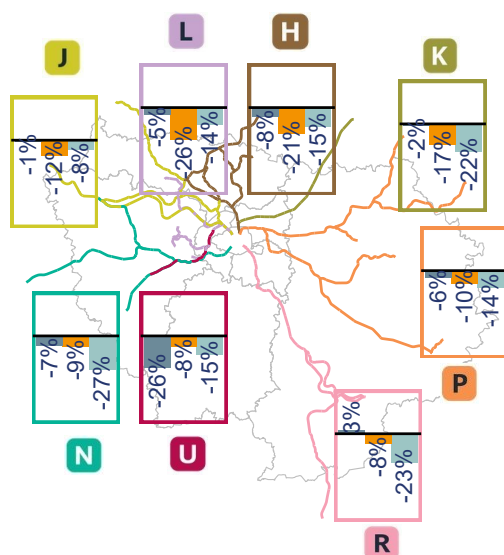
L'offre de transport des services Transilien et RER reste inférieure à celle de 2019 sur l'ensemble des lignes, aux exceptions notables du RER A (offre en hausse de +5 % en trains.km), du RER B (offre en hausse en sièges.km, ainsi qu'en trains.km sur les sections RATP – voir chapitre 2) et, dans une moindre mesure, du Transilien R (+3 %). Pour l'ensemble des autres lignes l'offre effective en trains.km a chuté (jusqu'à -26 % pour la ligne U), et seules les lignes de RER A et B ont ainsi vu une hausse de leur offre d'emport en volume de sièges.km. En moyenne, l'offre en sièges.km a reculé de 14 % pour les lignes Transilien par rapport à 2019, soit une baisse comparable à celle observée en 2020.

La fréquentation des lignes Transilien et RER est toujours en forte baisse par rapport à 2019.

La fréquentation reste, elle aussi, en dessous du niveau de 2019 pour l'ensemble des lignes, RER B excepté où elle progresse de 4 %. En moyenne, on compte 10 % de passagers.km en moins sur les lignes RER et 15 % sur les lignes Transilien.

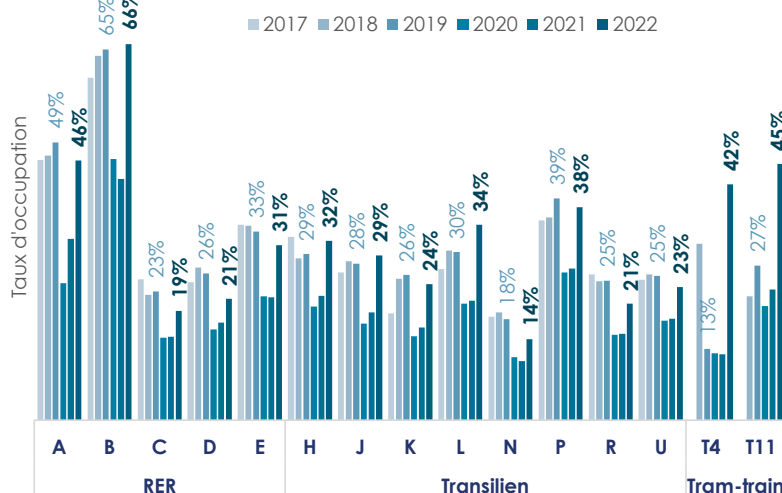
Le taux d'occupation des services Transilien et RER a retrouvé un niveau proche de celui de 2019 (-1 point de pourcentage) à 32 % en moyenne. Quatre lignes ont dépassé leur niveau de 2019 : la ligne H, et les lignes B, J et L, qui enregistrent toutes les trois leur taux d'occupation le plus élevé sur la période 2017 – 2022.

Figure 48 – Évolution de l'offre (trains.km et sièges.km) et de la fréquentation (passagers.km) par ligne Transilien entre 2019 et 2022



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Figure 49 – Taux d'occupation des trains par ligne depuis 2017 (étiquettes 2019 et 2022)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

BILAN DES SERVICES CONVENTIONNÉS D'ÎLE-DE-FRANCE (TRANSILIENT ET RER) (2/2)

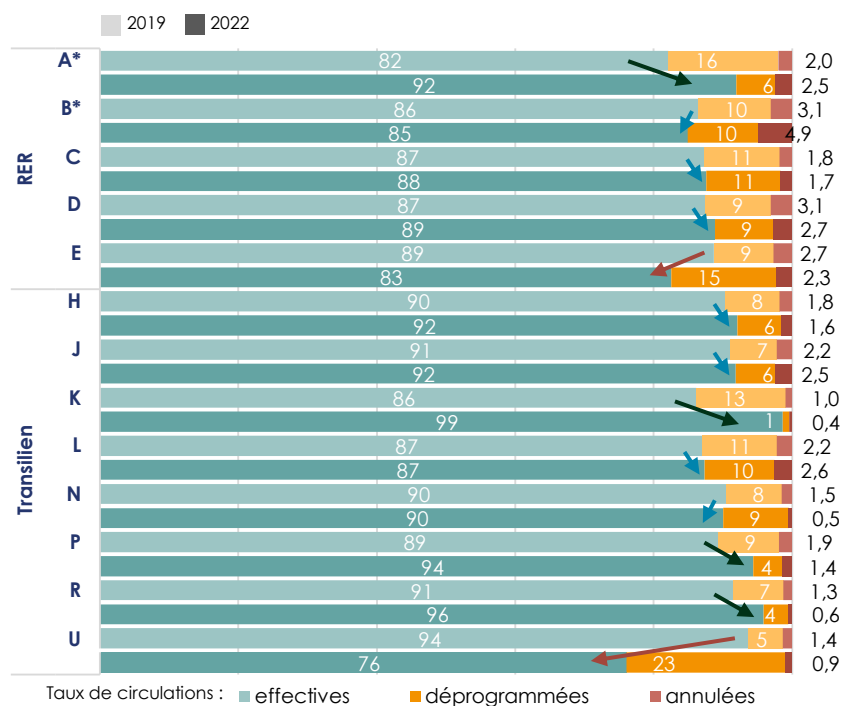
En 2022, le taux de réalisation de l'offre ne progresse que de 0,5 point par rapport à l'année 2019, pourtant fortement impactée par des mouvements sociaux en fin d'année.

Malgré l'absence de perturbations majeures en 2022, les taux de déprogrammation et d'annulation des services Transilien et RER restent proches de ceux de l'année 2019. On note néanmoins des évolutions contrastées suivant les lignes.

La ligne U du Transilien et la ligne E du RER enregistrent une forte dégradation du taux de réalisation de l'offre programmée, avec une hausse de près de +18 et +7 points de pourcentage du taux de déprogrammations. À l'inverse, le RER A a enregistré la plus forte amélioration (+10 points de pourcentage de circulations effectives).

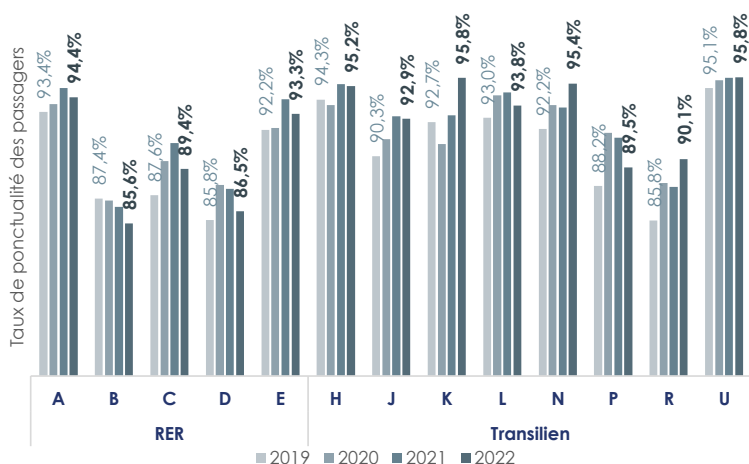
La ligne B du RER se distingue par un taux d'annulation record de 5 % (contre 2 % en moyenne sur les autres lignes), en hausse de 2 points de pourcentage par rapport à 2019, alors que les autres lignes enregistrent des évolutions annuelles comprises entre -1 et +0,5 point.

Figure 50 – Taux des circulations effectives, déprogrammations et annulations de dernière minute des services ferroviaires Transilien et RER (+hors RATP) (évolution 2022/2019 en points de pourcentage entre parenthèses)



Périmètre : les indicateurs pour les RER A et B sont calculés sur le seul RFN (hors RATP).
Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Figure 51 – Taux de ponctualité des passagers par ligne des services ferroviaires Transilien et RER au seuil de 4 minutes 59 secondes



En 2022, le taux de ponctualité des passagers des services Transilien et RER est supérieur à celui de 2019 pour l'ensemble des lignes, excepté le RER B.

Le taux de retard des passagers sur le RER B, seule ligne où la fréquentation a augmenté par rapport à 2019, n'a cessé de se dégrader depuis trois ans. Il s'agit de la seule ligne n'ayant pas connu d'amélioration durant la période de crise sanitaire.

En 2022, le taux de ponctualité des usagers du RER B recule ainsi de 1,7 point par rapport à 2019. À l'inverse, on observe une amélioration de la ponctualité sur les autres lignes, allant de +0,6 point pour le RER D à +4,3 points pour la ligne R du Transilien.

Le RER B reste ainsi la ligne ayant le taux de retard de passagers au seuil de 5min00s le plus élevé (14,4 %), devant les lignes D (13,5 %) et C (10,6 %) du RER.

Périmètre : Les résultats de l'année 2019 sont calculés hors mois de décembre. Les résultats de l'année 2020 excluent les données les RATP pour les mois de janvier, avril et mai.
Source : ART d'après SNCF Voyageurs, RATP

Figure A1 – Indices utilisés pour déflater les séries temporelles

Partie	Indicateur	Déflateurs
Partie 02	Redevances d'infrastructure (perçues par SNCF Réseau et Lisea)	100 % IPCH
Partie 02	Charges d'entretien et de surveillance (SNCF Réseau et réseau RER RATP)	50 % TP01 ; 50 % IPCH
Partie 02	Charges de gestion des circulations (SNCF Réseau)	80 % CMA* ; 20 % IPCH
Partie 02	Autres charges (SNCF Réseau)	50 % CMA* ; 50 % IPCH
Partie 02	Investissements de régénération (SNCF Réseau)	80 % TP01 + 20 % IPCH
Partie 02	Autres investissements (SNCF Réseau)	80 % TP01 + 20 % IPCH
Partie 02	Investissements sur réseau RER RATP	80 % TP01 + 20 % IPCH
Partie 08	Revenus et charges de l'activité TER	100 % IPCH

*CMA : Coût moyen agent de SNCF Réseau. Il est repris des rapports financiers du gestionnaire d'infrastructure.

IPCH : Indice des prix à la consommation harmonisé de INSEE. Voir glossaire

TP01 : Index général travaux publics - tous travaux, publié par l'INSEE

DÉFINITIONS/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).
Annulations	-	Circulations non effectuées le jour J alors qu'elles étaient prévues dans le plan de transport arrêté à J-1 17h.
Candidat	-	Organisation ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités d'infrastructure. Un candidat peut notamment être une entreprise ferroviaire (EF), un groupement d'EF, une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), un opérateur de transport combiné, un port, un chargeur, un transitaire.
Capacité d'emport moyenne	Nb. sièges	Nombre de places assises commercialisées par circulation de train.
Classification SNCF Réseau des lignes et des voies (le classement SNCF Réseau suit une méthode UIC)	-	Classification des lignes ferroviaires adoptée par SNCF Réseau 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. Le réseau structurant est défini comme l'ensemble des lignes à grande vitesse, du réseau ferré en Île-de-France et de l'ensemble des lignes classées dans les catégories UIC 1 à 6. Les lignes de catégorie 7 à 9 sont souvent dénommées « petites lignes » ou lignes de desserte fine du territoire.
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).
Déprogrammations	-	Solde entre les circulations programmées (ouvertes à la commercialisation) et les circulations prévues à J-1 17h.
Document de référence du réseau	DRR	Document précisant, 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	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.
European Rail Traffic Management System	ERTMS	Système européen de gestion du trafic ferroviaire permettant une interopérabilité entre les différents réseaux européens tout en garantissant la sécurité des trains. Il intègre deux composantes : le système radio spécifique au ferroviaire (GSM-R), et le système de contrôle des trains (ETCS, sigle de European Train Control System). Ce dernier comporte trois niveaux de fonctionnement; le réseau défini comme « interopérable » dans ce bilan est celui ayant atteint au moins le niveau d'interopérabilité ETCS niveau 1.
Gestionnaire d'infrastructure	GI	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	Période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit de l'année A-1. HDS 2019 : du 9 décembre 2018 au 14 décembre 2019 HDS 2020 : du 15 décembre 2019 au 11 décembre 2020 HDS 2021 : du 12 décembre 2020 au 10 décembre 2021 HDS 2022 : du 11 décembre 2021 au 9 décembre 2022
Indice de Consistance des Voies	ICV	Indicateur spécifique à SNCF Réseau, qui permet de coter les infrastructures entre 0 et 100. Un indice de 100 indique une infrastructure en état neuf. Un indice de 10 indique une infrastructure en fin de vie théorique (la durée de vie résiduelle est nulle). La note 0 n'est atteinte qu'après 5 ans supplémentaires. SNCF Réseau considère qu'un ICV de 55 constitue un objectif à atteindre pour la pérennité du patrimoine.

DÉFINITIONS/GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Indice des prix à la consommation (harmonisé)	IPC(H)	Instrument de référence de mesure de l'inflation, permettant d'estimer, entre deux périodes données, la variation du niveau général des prix des biens et des services consommés par les ménages sur le territoire français. C'est une mesure synthétique des évolutions de prix à qualité constante. L'IPC et l'IPCH (conçu à des fins de comparaison internationale) ont des évolutions assez proches dans le cas de la France, reflet de leur proximité méthodologique. https://www.insee.fr/fr/metadonnees/source/indicateur/p1654/description L'IPCH est par ailleurs l'indice utilisé dans le DRR pour exprimer en euros courant les trajectoires prévisionnelles des coûts (OPEX personnel pour les coûts d'exploitation, coût d'entretien par kilomètre de voie et Gopeq) issues du contrat pluriannuel de performance entre l'Etat et SNCF Réseau.
Lignes de desserte fine du territoire ou « Petites lignes »	LDFT	Par différence avec le réseau structurant du RFN, lignes de catégories 7 à 9 les moins utilisées du RFN.
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 à grande vitesse Bretagne-Pays de Loire	LGV BPL	Ligne à grande vitesse sous périmètre de gestion d'infrastructure de Eiffage Rail Express (entretien et renouvellement de l'infrastructure).
Ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique	LGV SEA	Ligne à grande vitesse sous périmètre de gestion d'infrastructure de LISEA (commercialisation des sillons, entretien et renouvellement de l'infrastructure).
Ligne classique	LC	Portion du réseau ferré national sur laquelle les trains circulent à une vitesse inférieure à 220 km/h.
(Investissements de) mise en conformité du RFN		Dépenses d'investissements relevant de la sécurité (79 %) (sécurisation des sites, traversées de voies piétonnes, sûreté, cybersécurité, etc.), de l'interopérabilité (ERTMS, 16 %), de l'environnement et du développement durable (4 %) et de l'adaptation du système ferroviaire aux (nouveaux) matériels roulants.
Opérateur de transport combiné	OTC	Candidat autorisé ou entreprise ferroviaire dont la totalité de l'activité est dédiée au transport combiné et qui réalise les prestations de manutention sur les chantiers de transport combiné. Il assure des prestations d'interface entre le transport ferroviaire et un autre mode (route ou maritime). L'OTC assure le plus souvent la commande de sillon auprès de SNCF Réseau et parfois directement la traction.
Operational expenditure	Opex	dépenses d'exploitation
Passagers.kilomètres	pax.km ou vk	Unité de mesure de la demande de service ferroviaire 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 des prestations minimales régulées (coût directement imputable et majorations tarifaires). 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 non régulées facturées par SNCF Réseau.
Redevance d'accès	RA	Redevance versée, au titre des prestations minimales du réseau ferré applicable aux services conventionnés de voyageurs, par l'Etat pour les TER et TET et par IDFM pour le Transilien. Elle vise à couvrir les charges fixes d'exploitation et de maintenance du réseau ferré.
Redevance de circulation	RC	Redevance versée par l'entreprise ferroviaire au titre des prestations minimales qui vise couvrir le coût directement imputable (article 31§3 de la directive 2012/34/UE) des circulations des trains sur le réseau ferré.
Redevance de circulation électrique	RCE	Redevance versée par l'entreprise ferroviaire au titre des prestations minimales qui vise couvrir le coût directement imputable (article 31§3 de la directive 2012/34/UE) lié aux installations électriques, applicable aux convois à traction électrique.
Redevance de couverture des pertes des systèmes électriques	RCTE-A	Redevance versée par l'entreprise ferroviaire au titre des prestations minimales qui vise couvrir le coût directement imputable (article 31§3 de la directive 2012/34/UE) lié aux pertes électriques, applicable aux convois à traction électrique.

DÉFINITIONS/GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
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.
Redevance de marché	RM	Redevance versée par l'entreprise ferroviaire au titre des prestations minimales du réseau ferré et qui vise à couvrir tout ou partie des coûts du capital investi. Cette redevance constitue une majoration au sens de l'article 32§1 de la directive 2012/34/UE et, dès lors, elle doit reposer sur une définition préalable des segments de marché auxquels elle est appliquée.
Réseau ferré national	RFN	Ensemble des lignes ferroviaires appartenant à l'Etat, dont la consistance et les caractéristiques principales sont fixées par voie réglementaire (dans les conditions prévues aux articles L. 1511-1 à L. 1511-3, L. 1511-6, L. 1511-7 et L. 1512-1 du Code des transports). Le RFN intègre les lignes sous gestion de SNCF Réseau, ainsi que la LGV BPL, la LGV SEA et le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM). 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.
Sièges.kilomètres	sièges.km	Unité de mesure de l'offre de service ferroviaire correspondant au déplacement d'un siège de train sur un km.
Sillon	-	Capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée.
Services librement organisés	SLO	Services de transports proposés librement par un opérateur que le marché soit en monopole ou ouvert à la concurrence, ils se distinguent des transports conventionnés ou sous contrat de service public pour lesquels une autorité organisatrice est à l'origine de l'organisation du service
Trains aptes à la grande vitesse	TAGV	Trains ou services de trains aptes à utiliser le réseau de lignes à grande vitesse, les TAGV peuvent aussi au cours de leur parcours utiliser le réseau de lignes classiques
Trains grandes lignes	TGL	En distinction aux services TAGV, trains ou services de trains librement organisés opérant uniquement sur le réseau de lignes classiques – c'est le cas en particulier en 2022 des services Ouigo trains classiques
Taux d'annulations	%	Ratio annulations (totales) / circulations programmées
Taux de déprogrammations	%	Ratio déprogrammations / circulations programmées
Taux de passagers indemnisés (pour des retards de trains)	%	Ratio de passagers affectés par un retard de train ayant effectué une demande de compensation et s'étant vu attribués par l'entreprise ferroviaire un bon de compensation ou remboursement.
Taux de réalisation de l'offre	%	Ratio du nombre de circulations effectives / circulations programmées. Le nombre de circulations effectives étant égal au différentiel (circulations programmées – déprogrammations – annulations).
Taux de retard	%	Ratio nombre de circulations en retard / circulations prévues à J-1 16h
Taux d'occupation	%	Ratio voyageurs.km/sièges.km
Transports express régionaux	TER	Marque commerciale de SNCF Voyageurs qui s'applique aux trains et autocars qu'elle exploite dans le cadre de conventions passées avec les régions. Le terme TER est utilisé pour désigner l'ensemble de l'activité du transport régional ou un train faisant partie de cette activité (train express régional). Tous les trains de desserte régionale et locale exploités par SNCF Voyageurs sont des trains TER, sauf en Île-de-France, où la marque Transilien est utilisée,
Trains d'équilibre du territoire	TET	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 de l'offre de service ferroviaire correspondant au déplacement d'un train sur un km.
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.

GUIDE MÉTHODOLOGIQUE

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, des candidats autorisés, des gestionnaires d'infrastructure et de la Régie autonome des transports parisiens 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 font 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 graphiques n'ont de valeur que statistique et ne sauraient lui être opposés dans le cadre d'une procédure, quelle qu'elle soit.

La réalisation du présent rapport a permis la mise à jour de données statistiques portant sur les exercices 2015 à 2020. L'ensemble de ces données relatives au marché du transport ferroviaire de voyageurs pour les années 2015 à 2020 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 2021, sont à considérer comme provisoires.

Directeur de la publication : Philippe Richert

Pilotage et coordination : Fabien Couly / Anthony Martin

Auteurs et contributeurs : Antoine Beaughon, Olivier Chalmeau, Claudia Judith, Anh Lai, Brewenn Métayer, Julie Rouault, Toni Vialette

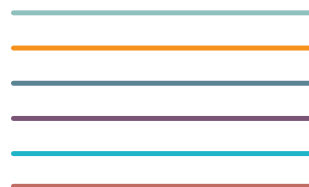
Impression : Imprimerie de la direction de l'information légale et administrative en 200 exemplaires

Dépôt légal : décembre 2023

ISSN : 2678-6575

L'édition du Marché du transport ferroviaire en 2022 est consultable en ligne sur le site internet de l'Autorité de régulation des transports :

<https://www.autorite-transport.fr>



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