

MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

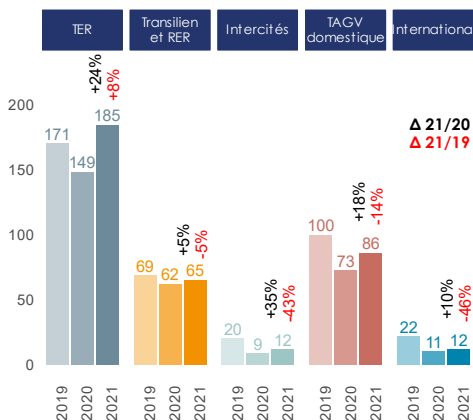
Premiers chiffres 2021

La fréquentation ferroviaire voyageurs retrouve 76 % de son niveau 2019

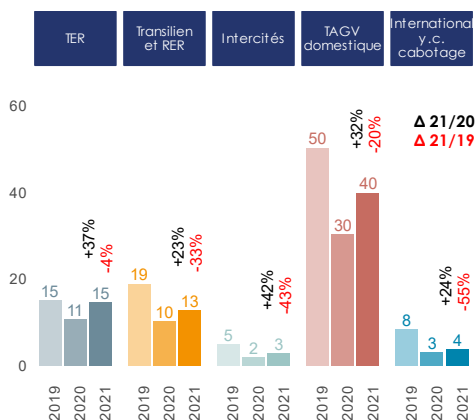
En 2021, la fréquentation ferroviaire voyageurs reste inférieure aux niveaux observés avant la crise sanitaire de 2020, et ce plus spécifiquement pour les services librement organisés domestiques (-20 %) et internationaux (-55 %), en lien avec une reprise plus lente de l'offre de trains pour ces services. C'est également le cas pour l'activité Transilien (-33 %), en dépit d'un niveau d'offre proche de celui de 2019 (-5 %).

Le niveau de fréquentation de l'activité TER se situe à un niveau proche de 2019 (-4 %), en grande partie grâce à la reprise de lignes Intercités normandes en janvier 2020. L'activité TER restante, à périmètre constant, est en baisse de 14 % par rapport à son niveau 2019.

Offre en millions de trains.km



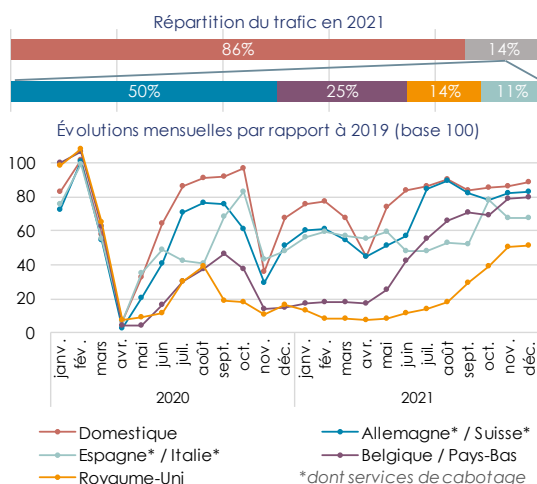
Fréquentation en milliards de passagers.km



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

L'activité ferroviaire vers le Royaume-Uni apparaît plus durablement impactée par rapport aux autres activités commerciales domestiques et internationales

Détail de l'offre librement organisée par faisceau
(en nombre de circulations)



En 2021, l'offre ferroviaire librement organisée se répartit entre 86 % de trains opérés sur des lignes domestiques et 14 % de circulations depuis et vers l'international.

L'offre domestique et l'offre internationale entre la France, l'Allemagne et la Suisse (50 % des circulations internationales) ont retrouvé des niveaux proches de ceux de 2019, dès l'été 2021. Le retour a été plus progressif, en revanche, pour les circulations vers la Belgique et les Pays-Bas (25 % des circulations), opérées en direct (i.e. sans liaisons de cabotage) par Thalys et Eurostar. Malgré une reprise progressive à partir du deuxième semestre 2021, les circulations vers et depuis le Royaume-Uni, également opérées sans cabotage, restent les plus affectées à la fin de l'année 2021, à un niveau près de deux fois inférieur à celui observé en fin d'année 2019.

Chiffres clés

Transport de voyageurs

► 361 M de trains.km

dont	
TAGV domestique	86 M
TER	185 M
Transilien-RER	65 M

► 75 Mds de passagers.km

dont	
TAGV domestique	40 Mds
TER	15 Mds
Transilien-RER	13 Mds

► S1 2021/2019

offre (trains.km) / demande (passagers.km)

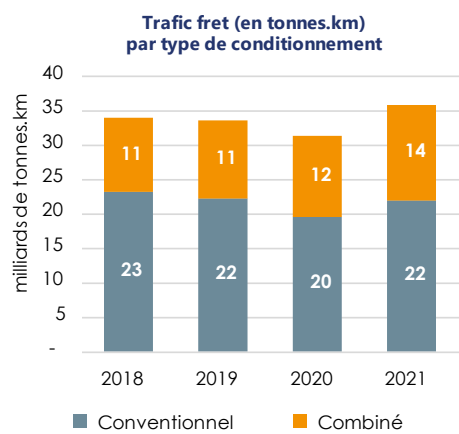
Transilien-RER	-1 % / -42 %
TER	-3 % / -23 %
Intercités	-54 % / -56 %
TAGV dom.	-27 % / -39 %
International	-54 % / -84 %

► S2 2021 / 2019

offre (trains.km) / demande (passagers.km)

Transilien-RER	+13 % / -26 %
TER	+21 % / +18 %
Intercités	-31 % / -27 %
TAGV dom.	+1 % / -2 %
International	-31 % / -37 %

Le transport ferroviaire de fret rebondit de 14 % en 2021, le transport combiné confirme sa dynamique



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Après trois années de repli, le transport ferroviaire de marchandises renoue avec la croissance en 2021. Avec près de 36 milliards de tonnes.km, l'activité revient à des niveaux de trafic jamais atteints depuis 2017. La dynamique continue d'être portée par l'essor du transport combiné, passant de 12 à 14 milliards de tonnes.km.

Le transport conventionnel retrouve, quant à lui, un niveau de trafic similaire à celui qui prévalait avant la crise sanitaire.

Cette croissance peut par ailleurs être mise en comparaison avec l'évolution du transport routier de marchandises, estimée entre 2019 et 2021 (pour le pavillon français uniquement) à -0,3 % et en chute de -1,5 % sur le transport de 150 km et plus (source : SDeS, Enquête TRM).

Chiffres clés

Transport de marchandises

- ▶ 36 Mds de tonnes.km (+ 5 % /2019)
- ▶ 60 M de trains.km* (+ 1 % /2019)
- ▶ Transport combiné : 39 % (+ 5 points / 2019)
- ▶ 23 entreprises ferroviaires ayant réalisé du transport de marchandises et 8 candidats autorisés

* Hors circulations haut-le-pied

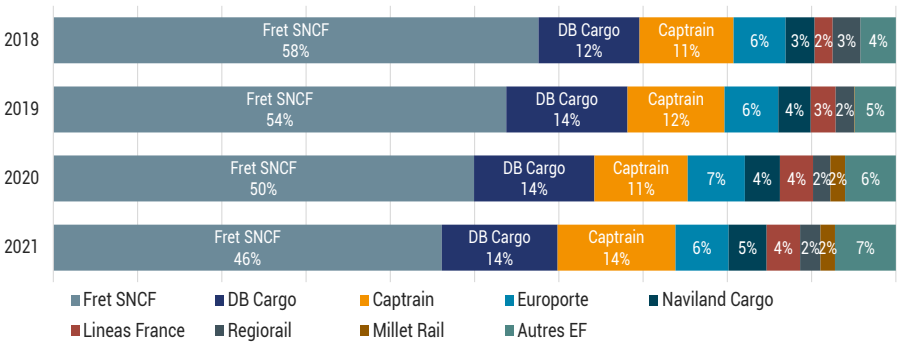
Le groupe SNCF reste majoritaire, en dépit d'une poursuite de la baisse de la part assurée par l'opérateur historique

Même si les principales entreprises ferroviaires participent au rebond de l'activité en 2021, les dynamiques restent contrastées.

La part de trains.km assurée par l'opérateur historique continue de baisser. Elle représente désormais moins de la moitié des trains.km (46 %).

Le groupe SNCF** reste néanmoins majoritaire avec 68 % des trafics, grâce notamment à sa filiale Captrain France. Celle-ci enregistre une croissance notable en 2021 de sa part de marché, de 11 % à 14 % des trains.km.

Répartition des trains.km* par entreprise ferroviaire de transport de marchandises



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

** Groupe SNCF : Fret SNCF, Ecorail Transport, Naviland Cargo, Normandie Rail Service et Captrain France (VFLI jusqu'en 2020)

La ponctualité s'améliore pour l'ensemble des activités voyageurs. Pour l'activité fret, l'amélioration de la ponctualité constatée en 2020 n'est pas confirmée en 2021

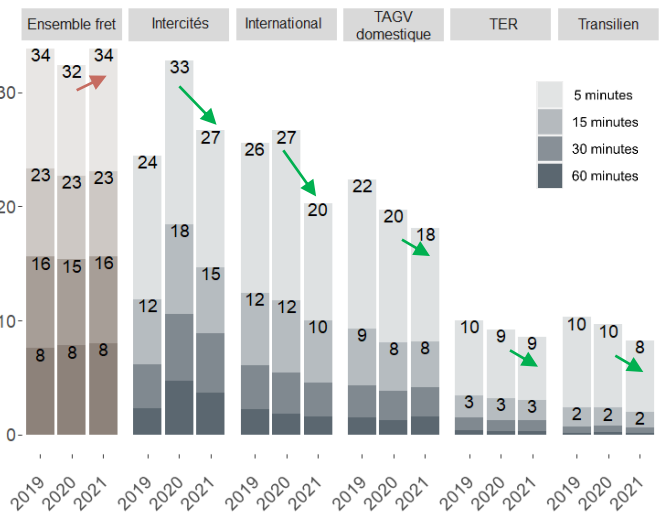
Pour les activités voyageurs, les taux de ponctualité observés au terminus s'améliorent en 2021 pour l'ensemble des activités. Cette amélioration est la plus visible pour les services Intercités et les services internationaux, qui gagnent respectivement 6 et 7 points de pourcentage (au seuil de 5 minutes) sur l'année.

Le taux de « déprogrammations » de trains (annulations de circulations avant J-1 16h) reste stable sur l'ensemble de l'année 2021 (autour de 9 % en moyenne). Il augmente toutefois en avril et atteint, sur ce mois, 20 % des circulations initialement programmées, du fait du troisième confinement instauré pour endiguer la crise sanitaire.

Pour l'activité fret, l'année 2020 avait été l'occasion d'une amélioration de la ponctualité. En 2021, quel que soit le seuil retenu, les taux de retard du fret augmentent pour atteindre des niveaux proches de ceux constatés en 2019.

Par rapport à l'année 2019, le taux de retard au seuil de 60 minutes est celui qui s'accroît le plus fortement, pour atteindre 8 %. Ce taux reste néanmoins inférieur au niveau haut constaté en 2018, de 8,5 %.

Taux de retard au terminus des trains par activité par seuil



Source : ART d'après SNCF Réseau

Un réseau ferré national qui a rajeuni de près d'un an depuis 2020 sur ses lignes classiques

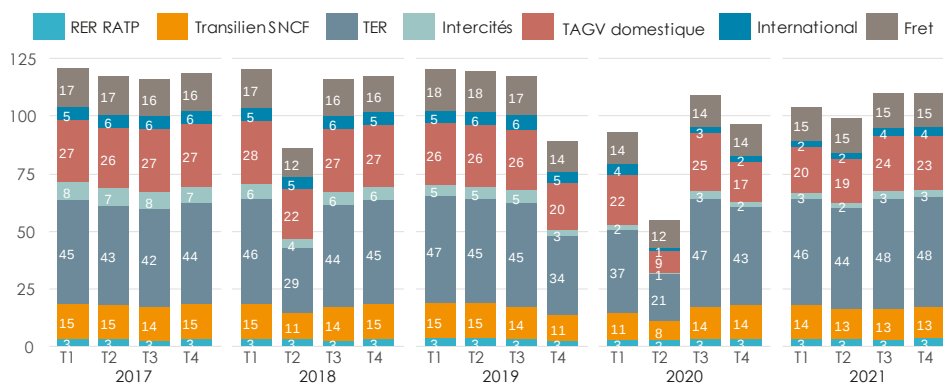
Le réseau ferré national (RFN) s'est contracté d'environ 150 km de voies en 2021, et de 500 km depuis 2018, au vu de la sortie du réseau exploité des lignes les plus anciennes et les moins utilisées du RFN.

L'âge moyen du RFN diminue progressivement depuis fin 2015, passant de près de 31 ans à 28 ans fin 2021 (-7 mois sur la seule année 2021). L'âge des lignes à grande vitesse est, pour sa part, de 19 ans en moyenne en fin d'année 2021. S'il s'est stabilisé depuis l'année 2020 de par les actions d'entretien et de renouvellement, il a augmenté d'une année et demi depuis 2018.

En 2021, l'utilisation du réseau est revenue à un niveau proche de celui de 2019 (94 %)

99 % des trains.km sont opérés en 2021 sur 80 % du RFN, soit un niveau toujours élevé de « concentration géographique », mais moindre par rapport à 2017. 438 millions de kilomètres ont été parcourus par des circulations ferroviaires sur le RFN en 2021, représentant une hausse de 19 % par rapport à 2020 et un quasi-retour aux niveaux de 2019. En revanche, les circulations longue distance (TAGV et internationales), les plus affectées par les mesures sanitaires au premier semestre 2022, n'avaient toujours pas retrouvé leur niveau d'avant-crise à la fin de l'année 2021.

Trains.km commerciaux effectués sur le RFN et le réseau RER RATP (en millions)



À la différence des gares Transilien*, la grande majorité des gares TER sont desservies moins de 25 fois par jour

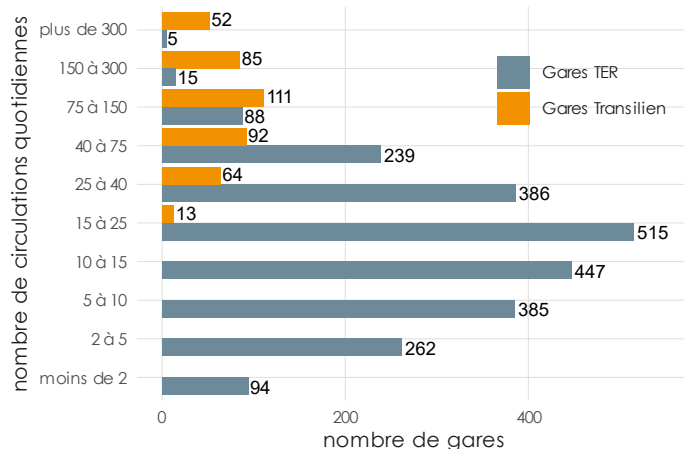
2 436 gares TER et 417 gares Transilien ont été desservies au moins une fois quotidiennement en 2021, chiffre qui reste stable par rapport à 2020 pour les services Transilien et en hausse pour le TER (+3 %). La fréquence quotidienne de desserte des gares TER est de 22 circulations en moyenne**, soit 6 fois moins que pour les gares Transilien.

Les services commerciaux ont, quant à eux, desservi 196 gares en 2021, avec 26 circulations quotidiennes en moyenne. 87 % de la population métropolitaine réside à moins d'une heure de trajet en voiture de ces gares.

* Sont ici dénommées « gares TER » et « gares Transilien » les gares ayant été desservies par (a minima) un service TER ou Transilien en 2021

**1 circulation correspondant ici à 1 passage train, soit 1 départ origine, 1 cycle arrivée-départ sur une gare intermédiaire ou 1 arrivée au terminus.

Intensité d'utilisation des gares TER* et Transilien en 2021



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Chiffres clés

Le RFN à fin 2021

► 27 700 km de lignes

60 % électrifiées (+1 pp)
4 % compatibles ERTMS
9 % de LGV

► 49 100 km de voies

► Âge moyen des voies 28 ans (-7 mois)

29 ans hors LGV (-1 an)

► 80 % du trafic sur 41 % du réseau

► 438 M de trains.km

83 % voyageurs
16 % fret et travaux

► 2 820 gares et haltes ferroviaires desservies régulièrement*

2 963 gares inscrites au Document de Référence des Gares (DRG) 2021, dont:

119 gares A
dont 24 très grandes gares A (TGA)
992 gares B
1 852 gares C

* au moins 50 dessertes dans l'année

Source : ART d'après SNCF Réseau et RATP

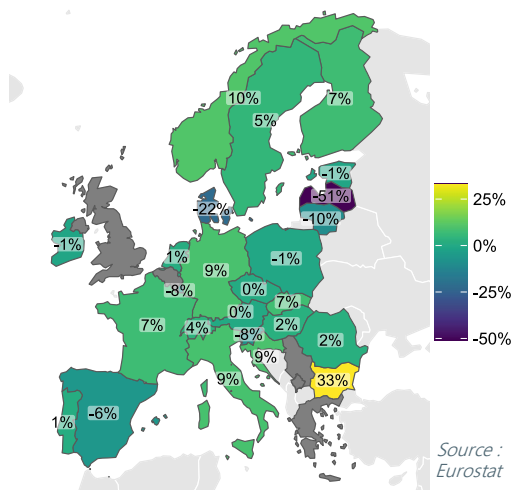
Une reprise modérée du trafic ferroviaire voyageurs en Europe

L'année 2021 montre des niveaux de fréquentation ferroviaire voyageurs qui restent en deçà des niveaux de 2019 pour la plupart des pays européens. Les niveaux de fréquentation ferroviaire observés en Allemagne, en Italie, en Espagne et en Suède sont ainsi compris entre 50 % et 60 % des niveaux de 2019, inférieurs à la reprise observée en Suisse (66 %) ou en France (76 %). Ce haut niveau pour la France, seulement dépassé par trois pays européens, est cependant à relativiser au regard de l'effet de base d'un trimestre 2019 impacté par des mouvements sociaux.

Les niveaux les plus faibles de reprise sont observés en Norvège et en Irlande (chiffres 2021 non disponibles à la date de publication de cette plaquette pour le Royaume-Uni).

La reprise apparaît plus forte à partir du troisième trimestre en Allemagne et en France.

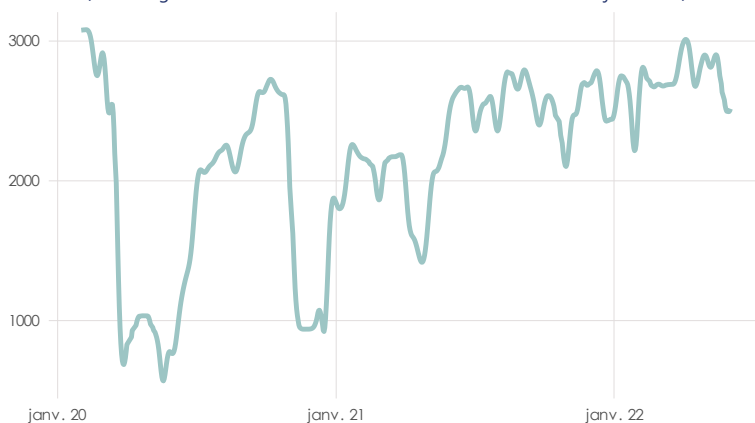
Évolution 2019/2021 de la fréquentation des services ferroviaires fret en Europe (en tonnes.km)



Un retour progressif de l'offre ferroviaire programmée aux niveaux de début 2020

L'observation continue du transport ferroviaire longue distance en 2022 montre un retour progressif de l'offre aux niveaux d'avant crise. À la sortie des périodes de confinement, l'offre n'a pas immédiatement retrouvé ses volumes initiaux. Elle a continué à augmenter légèrement mais régulièrement au 2nd semestre 2021 et au 1^{er} semestre 2022, pour retrouver, au milieu de l'année 2022, son niveau de la période avant crise sanitaire.

Nombre quotidien de trajets proposés 3 jours avant le départ (moyenne mobile sur 7 jours)



Source : ART, suivi des données d'offres accessibles sur Internet

Avertissement

Les résultats présentés ont été obtenus par traitements statistiques des services de l'Autorité, à partir des données collectées auprès des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, entreprises ferroviaires et candidats autorisés en application des décisions n° 2019-020 du 11 avril 2019, et n° 2021-018 et n° 2021-019 du 11 mars 2021. Dans ce processus déclaratif, il est de la responsabilité des gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires et candidats autorisés de s'assurer de la fiabilité et de la complétude des données avant de les transmettre à l'Autorité.

La réutilisation des chiffres présentés nécessite la mention de la source (Autorité de régulation des transports).

La réalisation du présent bilan a permis la mise à jour de données statistiques figurant dans les bilans annuels publiés précédemment et dans la base de statistiques accessible en Open Data sur le site de l'Autorité. Les données nouvelles contenues dans cette plaquette, relatives à l'année 2021, sont à considérer comme provisoires.

Directeur de la publication : Bernard Roman

Pilotage et coordination : Fabien Couly / Anthony Martin

Auteurs et contributeurs : Olivier Chalmeau, Claudia Judith, Anh Lai, Alexandre Le Potier, Brewenn Métayer, Julie Rouault, Toni Viallette

Ouverture à la concurrence des marchés voyageurs – État des lieux à mi-année 2022

L'ouverture effective à la concurrence du transport ferroviaire domestique librement organisé depuis le 18 décembre 2021

La fin d'année 2021 a vu l'arrivée effective en France de la concurrence ferroviaire sur trajets domestiques. L'opérateur italien **Trenitalia France** (ex-Thello) propose ainsi, depuis la mi-décembre 2021, une desserte (sur deux aller-retours par jour) de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon-Milan en parallèle de l'opérateur SNCF Voyageurs. L'opérateur Thello était par ailleurs également le premier (et unique) opérateur ferroviaire à avoir opéré depuis la libéralisation des services internationaux de transport de voyageurs en 2009 une activité internationale comportant des liaisons de cabotage entre Marseille et Nice. La ligne Marseille-Milan intégrant ces liaisons a été arrêtée à mi-année 2021 par l'opérateur, de même que la ligne de train de nuit Paris-Milan-Venise.

Une entrée en service de nouveaux services librement organisés sur lignes classiques en avril 2022

Depuis le 11 avril 2022, la filiale dédiée **OSLO** de SNCF Voyageurs (disposant d'une licence propre d'entreprise ferroviaire octroyée le 13 janvier 2022), a débuté de nouveaux services librement organisés sur ligne classique, sous l'appellation commerciale « Quigo Train Classique ».

Ces nouveaux services sont opérés depuis Paris vers Nantes et Lyon (trois aller-retours par jour respectivement).

L'O/D Paris-Lyon, déjà opérée par des services TAGV inOui et Ouigo et par une offre conventionnée TER, voit ainsi, avec l'arrivée des offres Trenitalia et OSLO, une diversification forte de son offre entre cinq services ferroviaires différents, dont un service conventionné.

En application du règlement d'exécution (UE) 2018/1795 de la Commission, sept tests d'équilibre économique ont été réalisés en 2021 par l'Autorité, sur saisines de deux AOT (Régions Normandie et Bourgogne-Franche-Comté) organisant une offre conventionnée potentiellement substituable à de nouveaux services librement organisés, notamment ceux proposés sur l'O/D Paris-Lyon. À l'issue de l'instruction, l'Autorité a conclu à une incidence financière non-considérable de la nouvelle offre sur les services conventionnés.

Chiffres clés

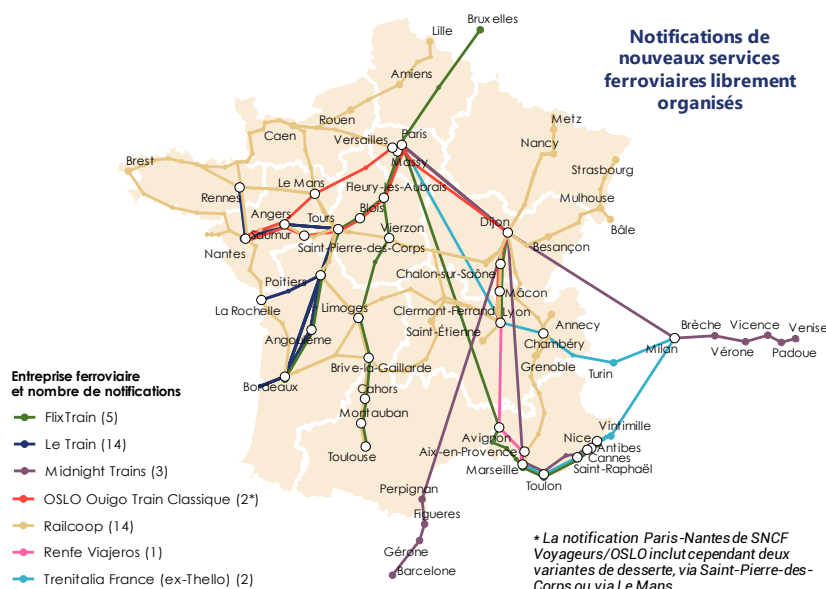
Concurrence sur le marché domestique librement organisé

- ▶ **18/12/21 : Paris-Lyon-Milan, Trenitalia France**
(notification du 4 juin 2019)
- ▶ **11/04/22 : Paris-Nantes (ligne classique), OSLO** (notification du 11 juin 2021)
- ▶ **11/04/22 : Paris-Lyon (ligne classique), OSLO**
(notification du 11 juin 2021)
- ▶ **3 notifications au premier trimestre 2022 : Paris vers Venise, Barcelone et Nice (Midnight Trains)**

Trois nouvelles notifications de services librement organisés au premier trimestre 2022

La société **Midnight Trains** a notifié, en mars 2022, trois projets de nouvelles dessertes en train de nuit pour desservir, depuis Paris, Barcelone, Nice, et Venise à compter de la fin 2024.

Cela porte à 41 le nombre de notifications de projets de services ferroviaires librement organisés reçues jusqu'en juin 2022 par l'Autorité de Régulation des Transports (<https://www.autorite-transport.fr/le-ferroviaire/les-notifications-et-les-saisines/>). Ces notifications ont été déposées par 7 entreprises : en complément de Trenitalia France, Oslo et Midnight Trains, les sociétés Renfe Viajeros, FlixBus, Le Train et Railcoop ont déposé respectivement 1, 5, 14 et 14 projets de dessertes sur lignes classiques ou à grande vitesse.



OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS VOYAGEURS CONVENTIONNÉS

Six Régions ont validé un process et calendrier d'ouverture à la concurrence de leurs services ferroviaires

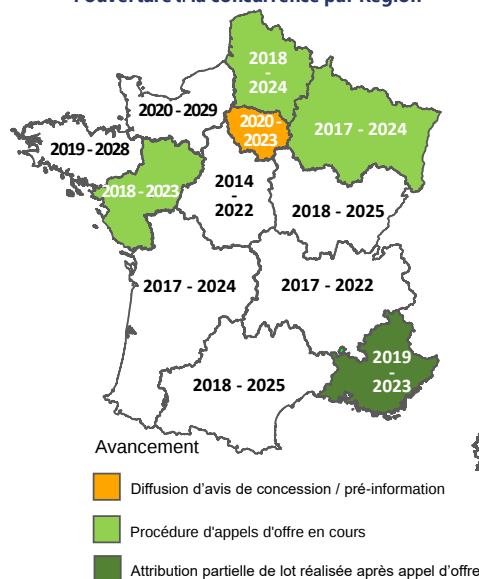
À compter du 25 décembre 2023, toute nouvelle attribution à un opérateur de l'exploitation d'un service conventionné de transport ferroviaire de voyageurs en France devra impérativement faire l'objet d'un processus de mise en concurrence pour le marché. Comme le prévoit le quatrième paquet ferroviaire européen, cette échéance suit une période transitoire, effective depuis le 3 décembre 2019, au cours de laquelle les autorités organisatrices ont la faculté, si elles le souhaitent, d'ouvrir des procédures de mise en concurrence pour les services conventionnés. À mi-année 2022, six régions ont d'ores et déjà fait part de leur souhait de se lancer progressivement dans cette ouverture à la concurrence :

- **La Région Sud-PACA** a lancé, en février 2022, un appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour plusieurs lignes TER intra- et inter-régionales. Cet AMI fait suite à l'attribution en 2021 de deux premiers lots d'offre conventionnée TER remportés par **Transdev** et **SNCF Voyageurs**.
- **La Région Hauts-de-France** a annoncé, au printemps 2022, l'ouverture de l'ensemble des lignes ferroviaires, réparties en quatre lots. L'ouverture effective du premier de ces lots (Étoile d'Amiens) ayant vu l'intérêt de quatre candidats (**SNCF Voyageurs**, **Transdev**, **Régionéo** et **Renfe**) est prévue pour **janvier 2025**, les autres lots devant être mis en service **d'ici à 2028**.
- **La Région Pays de la Loire** a lancé, en octobre 2021, son premier appel d'offres portant sur le lot « Tram train » et « Sud Loire », représentant un tiers du réseau TER de la Région (baptisé Aléop), avec une mise en service prévue en **décembre 2024**.
- **La Région Grand-Est** a publié, fin 2021, un appel d'offres, en collaboration avec trois Länder allemands, concernant sept lignes transfrontalières, pour une mise en service prévue **fin 2024**. Cet appel d'offres vient s'ajouter à l'ouverture prévue d'autres lignes par la Région **dès 2023**.
- **Île-de-France Mobilités** a précisé, fin 2020, le calendrier d'ouverture à la concurrence des lignes de Transilien-RER, qui conduira à une ouverture progressive, dès **décembre 2023**, du lot de lignes de tram-trains T4 et T11, et s'étalant **jusqu'en 2031/2032** pour les RER C et D.
- **La Région Bourgogne-Franche-Comté** a approuvé, le 27 janvier 2022, le principe de l'ouverture totale à la concurrence de ses TER à **l'horizon 2026**, en soulignant l'ambition de la Région à être la première à ouvrir à la concurrence la totalité de son réseau de lignes.

Six Régions n'ont pas activé à date la possibilité d'ouverture à la concurrence de leurs services au cours de la période transitoire 2019-2023

- **Trois Régions n'excluent pas une ouverture anticipée de leur offre ferroviaire :**
Les conventions TER des Régions **Auvergne-Rhône-Alpes**, **Nouvelle-Aquitaine** et **Normandie**, à échéances respectives de 2022, 2024 et 2029, intègrent la possibilité de « tickets détachables » de certaines lignes ou lots, sans annonce d'activation à date.
- **Trois Régions reportent l'ouverture à la concurrence de leurs services ferroviaires régionaux :**
 - La Région **Centre Val de Loire** a prolongé fin 2021, pour 6 mois, la convention en vigueur avec SNCF Voyageurs depuis 2014.
 - Les Régions **Occitanie** et **Bretagne** ont acté respectivement en 2018 et 2020 via de nouvelles conventions TER conclues avec SNCF Voyageurs, la prolongation d'une offre sans mise en concurrence jusqu'en 2025 et 2028.

Conventions actuelles et état d'avancement de l'ouverture à la concurrence par Région



Une nouvelle convention des trains d'équilibre du territoire (TET) conclue avec SNCF Voyageurs jusqu'en 2031

L'offre de lignes Intercités a été fortement réduite et restructurée sur les dernières années via un quasi-arrêt des lignes de trains de nuit et une reprise de lignes, au sein de leur offre régionale conventionnée, par certaines Régions. L'année 2021 a vu cependant une redynamisation de l'offre de trains de nuit au travers de la réouverture de trois lignes (Paris-Nice en mai 2021, et Paris-Tarbes-Lourdes et Paris-Vienne en décembre 2021).

Cette redynamisation a précédé la signature, en mars 2022, d'une nouvelle convention directe entre l'Etat et SNCF Voyageurs, qui prévoit l'ouverture progressive, en quatre lots conventionnés, des lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Marseille (**fin 2026**), des services de trains de nuit (**fin 2027**), des lignes Paris-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand (**fin 2028**) et enfin de la ligne Bordeaux-Marseille (**fin 2029**).

Directeur de la publication : Bernard Roman
Pilotage : Fabien Couly/Anthony Martin
Auteurs et contributeurs : Anh Lai, Toni Viallette

11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon – 75014 Paris. Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

autorite-transport.fr

@ART_transports