

CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

Le transport ferroviaire de voyageurs baisse de 0,6 % en 2014 (tableau 1.2). Cette atonie confirme la stagnation de cette activité depuis le début des années 2000. La progression de la part des transports collectifs dans le transport intérieur de voyageurs s'opère ainsi au bénéfice d'un transport routier dont le dynamisme devrait être encore amplifié par l'adoption de la loi Macron. Cette tendance générale n'en masque pas moins de très fortes disparités entre deux éléments de l'offre qui résistent bien (les trains sous convention conseil régionaux et les trains à grande vitesse) et un troisième dont on peut se demander s'il ne fait pas l'objet d'un démantèlement délibéré de la part de l'opérateur historique (trains interurbains). Les « grandes lignes » qui maillaient le territoire national depuis le début du XXe siècle ont vu en effet leur activité réduite de moitié en moins de quinze ans (tableaux 1.2, 2.3 et 3.4).

1. L'évolution du trafic ferroviaire intérieur de voyageurs

1.1 Évolution du transport intérieur de voyageurs en voyageurs-kilomètres

	2010	2011	2012	2013	2014
VÉHICULES PARTICULIERS	810,8	812,7	815,0	819,4	829,6
Voitures particulières françaises (VP)	727,3	728,7	730,7	733,8	739,2
Véhicules légers étrangers (VP et VUL)	69,6	70,0	70,3	71,7	76,5
Deux-roues motorisées	13,9	13,9	13,9	13,9	13,9
TRANSPORTS COLLECTIFS	163,6	169,2	169,5	170,2	170,5
Autobus, autocars et tramways	50,6	52,0	52,2	53,2	54,2
Urbain (hors Île-de-France)	6,6	7,0	7,2	7,4	7,7
Interurbain (hors Île-de-France) (1)	10,8	10,9	11,0	11,1	11,2
Autobus et tramways RATP	3,0	3,1	3,1	3,4	3,7
Île-de-France (urb.+ interurb.hors RATP)	1,7	1,8	1,9	1,9	2,0
Personnel	1,2	1,5	1,2	1,2	1,2
Occasionnel	23,1	23,5	23,6	23,9	24,1
Scolaire	4,2	4,2	4,2	4,3	4,3
Transports ferrés (2)	100,3	103,7	103,2	102,5	102,2
SNCF	85,6	88,7	88,0	87,4	86,7
TAGV - Trains à grande vitesse (3)(4)(5)	52,8	54,0	54,0	53,8	53,7
Réseau principal hors TAGV	21,6	23,1	22,2	21,5	20,8
<i>dont Trains sous convention CR (6)</i>	12,9	13,5	14,2	14,0	13,6
Réseau Île-de-France (7)	11,2	11,6	11,8	12,1	12,1
RATP (métro+RER)	12,4	12,6	12,8	12,6	12,9
Métro de province	2,3	2,4	2,4	2,5	2,6
Transports aériens (8)	12,7	13,5	14,0	14,5	14,1
ENSEMBLE	974,4	981,8	984,5	989,6	1000,1
<i>Transports collectifs de longue distance (9)</i>	108,1	111,6	110,6	110,7	110,4
<i>Transports collectifs de proximité (10)</i>	55,5	57,5	58,8	59,4	60,1
<i>Ensemble des transports collectifs urbains (TCU)</i>	37,2	38,3	39,2	39,9	41,0
<i>TCU d'Île-de-France</i>	28,2	29,0	29,5	30,0	30,7
<i>TCU de province</i>	9,0	9,3	9,7	9,9	10,3

(1) Comprend les Noctiliens RATP depuis leur mise en service en 2007 (les données relatives aux Noctiliens SNCF ne sont pas disponibles). (2) trains, RER et métros. (3) prise en compte (pour moitié), à partir de 2000, des transports effectués dans le tunnel sous la Manche. (4) y compris iDTGV à partir de 2006. (5) y compris Eurostar, société autonome de la SNCF depuis le 1er septembre 2010 (voyageurs-kilomètres intérieurs, cf. (6)). (6) sous

convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse). Y compris les "Express d'Intérêt Régional" à partir de 1991. (7) y compris la ligne T4 depuis novembre 2006. (8) vols intérieurs à la métropole uniquement. (9) les transports collectifs de longue distance regroupent le transport aérien, le transport ferroviaire de longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques », hors ceux sous convention des conseils régionaux) et le transport (y compris occasionnel) en autocars interurbains (hors Île-de-France). (10) les transports collectifs de proximité regroupent les autobus et autocars de transport scolaire et de personnel, les trains sous convention des conseils régionaux de province (hors Corse) et l'ensemble des transports collectifs urbains d'Île-de-France et de province.

Champ : France métropolitaine.

Unités : millions de v-km

Sources : SOeS, d'après Bilan de la circulation, ensemble des opérateurs ferroviaires, STIF-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP), UTP, DGAC.

1.2 Évolution du transport ferroviaire intérieur de voyageurs

	Niveau 2014	2014/2013	2014/2010
Transport ferroviaire	91 916	-0,6	1,3
Trains à grande vitesse (1)	53 723	-0,1	1,7
Trains interurbains (1) (2)	7 215	-3,6	-17,2
Trains sous convention CR (3)	13 636	-2,9	5,4
Trains et RER d'Île-de- France (4)	17 342	1,1	8,0

Données SOeS (Millions de v-km et % de progression)

(1) Y compris trains internationaux.

(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse. La limitation de la baisse à 5,7 % s'explique par l'intégration des trains « Téoz » dans le champ des TET, sous convention avec l'État.

(3) Sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse).

(4) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.

L'ensemble du transport de voyageurs augmente en 2014 (+ 1,1 % contre + 0,5 % en 2013 en voyageur-kilomètre) mais la progression des transports collectifs ralentit (+ 0,2 % contre + 0,4 % en 2013). Le transport ferroviaire de voyageurs — hors Eurotunnel — continue pour sa part de se dégrader à un rythme voisin de celui de l'année précédente (- 0,6 % contre - 0,7 % en 2013). Cette tendance générale est le résultat de la dynamique insuffisante des trains à grande vitesse (- 0,1 % par rapport à 2013), du nouveau recul des trains sous convention avec les régions (- 2,9 % par rapport à 2013) et d'un effondrement persistant des trains interurbains (- 3,6 % par rapport à 2013) qui atteint -17,2% au cours des seules cinq dernières années. Le trafic des trains à grande vitesse a bénéficié d'une offre à bas prix (Ouigo) mais subit les conséquences de deux semaines de grève en juin. Les trains sous convention avec les régions ont été pénalisés de surcroît par la baisse des prix du carburant à la pompe, la multiplication des travaux d'infrastructure sur le réseau et l'impact de la réduction du trafic interurbain sur les parcours complémentaires en correspondance. Les trains interurbains ont vu en effet leur trafic s'effondrer pour la troisième année consécutive — ce malgré la performance médiocre de l'aérien — suite à la grève, à la baisse des déplacements de loisir et au développement du covoiturage.

2. L'orientation de la part modale du transport ferroviaire de voyageurs

2.1 Part des transports collectifs dans le transport intérieur de voyageurs

	2000	2005	2010	2014
Véhicules particuliers	84,52 %	84,54 %	83,21 %	82,95 %
Transports collectifs	15,48 %	15,46 %	16,79 %	17,05 %

Données SOeS retraitées AFRA (en v-km)

2.2 Parts des différents modes dans le transport collectif intérieur de voyageurs

	2000	2005	2010	2014
Autobus, autocars et tramways	30,49 %	30,11 %	30,94 %	31,77 %
Transports ferrés inclus RER et métros	58,57 %	61,09 %	61,29 %	59,94 %
Transports aériens	10,95 %	8,81 %	7,77 %	8,29 %

Données SOeS retraitées AFRA (en v-km)

2.3 Parts des types de trains dans le transport ferroviaire de voyageurs (hors IdF)

	2000	2005	2010	2014
Trains à grande vitesse	57,43 %	64,45 %	70,96 %	72,04 %
Trains interurbains	28,34 %	20,09 %	11,71 %	9,68 %
Trains express régionaux	14,23 %	15,47 %	17,33 %	18,29 %

Données SOeS retraitées AFRA (en v-km)

Le véhicule particulier garde sa place prépondérante dans le transport de voyageurs sur le territoire national. On observe toutefois une augmentation très progressive de la part des transports collectifs dans l'ensemble du trafic depuis une dizaine d'années (+ 1,59 pts entre 2005 et 2014). Celle-ci s'appuie sur une progression de la part modale des transports ferrés (inclus RER et métros) — et dans une moindre mesure du transport routier de voyageurs — qui fait mieux que compenser le recul de l'aérien dans le transport collectif intérieur. Cette progression globale en longue période ne doit toutefois pas masquer l'effondrement des grandes lignes classiques (ou trains interurbains) dont la part dans l'ensemble du trafic ferroviaire de voyageurs a été divisée par 3 depuis le début du siècle c'est-à-dire en à peine moins de quinze ans. Un effondrement qui pose la question du territoire de pertinence du rail dans un contexte marqué par l'ouverture de l'autocar à la concurrence mais aussi par ce que Maurice Levy a baptisé « l'ubérisation » de l'économie.

3. Le transport ferroviaire de voyageurs dans la production des services de transport

3.1 Offre de transport ferroviaire de voyageurs en 2014

	2014
Trains à grande vitesse	160
Trains interurbains	50
Trains sous convention CR	180
Trains et RER sous convention STIF	60

Données SNCF Réseau (millions de train-km)

3.2 Évolution de l'offre de transport ferroviaire de voyageurs au cours des dix dernières années

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
400	404	401	421	424	408	410	411	418	401

Données SOeS, SNCF, UIC (millions de train-km)

3.3 Indice de production des services de transport tous modes de voyageurs

	2000	2005	2010	2014
Ensemble des transports	100	109,4	113,6	113,3
Transports de voyageurs	100	116,4	124,9	128,7
Transport ferroviaire de voyageurs	100	111,6	128,6	130,9

Données SOeS retraitées AFRA (données en € transformées en indice avec 2000 base 100)

3.4 Indice de production des services de transport ferroviaire de voyageurs

	2000	2005	2010	2014
Ensemble hors réseau IdF	100	111,6	128,6	130,9
Trains à grande vitesse	100	123,3	153,2	155,9
Trains interurbains	100	78,2	51,2	45,5
Trains express régionaux	100	119,6	151,3	159,9

Données SOeS retraitées AFRA (données en € transformées en indice avec 2000 base 100)

Le Commissariat général au développement durable procède à l'analyse conjoncturelle des transports à partir d'un indicateur synthétique qui mesure la production de services de transports « en volume » — c'est-à-dire en monnaie constante. Cet indicateur montre la progression satisfaisante du transport ferroviaire de voyageurs au cours des quinze dernières années comparé au transport de voyageurs tous modes (inclus véhicule particulier). Il met aussi en évidence le contraste entre le dynamisme des trains express régionaux (+ 59,9 pts entre 2000 et

2014) comme des trains à grande vitesse (+ 55,9 pts) et la chute rapide des trains interurbains desquels dépendent de nombreuses liaisons nationales à grande distance (- 54,5 pts). Une divergence des indices de production des trois types de trains que devrait accentuer la baisse de l'offre de transport ferroviaire de voyageurs (- 4,1 % en 2014 après trois années de légère hausse — source : SOeS), l'ouverture de l'autocar à la concurrence et « l'ubérisation » de l'économie.

4. Régularité et sécurité dans le transport ferroviaire de voyageurs

4.1 Régularité comparée des trains

	2013	2014
Trains à grande vitesse	90,3 %	91,5 %
Trains interurbains	89,5 %	89,4 %
Trains sous convention CR	91,4 %	91,5 %
Trains et RER sous convention STIF	88,8 %	89,5 %

Données SNCF (Présentation à la presse)

Retards pris en compte à partir de : 5mn pour un trajet inférieur à 1h30, 10mn pour un trajet entre 1h30 et 3h30, 15mn pour les trajets supérieurs.

Un train était traditionnellement « en retard » dès qu'il arrivait à destination plus de 5 mn après l'horaire annoncé. Cette règle a été assouplie et les retards pris en compte sont désormais de 5mn pour un trajet inférieur à 1h30, de 10mn pour un trajet entre 1h30 et 3h30 et de 15mn pour les trajets supérieurs. L'application de ce nouveau mode de calcul s'est traduite par une légère amélioration de la régularité des trains en 2014. Rappelons ici que les trains annulés ne sont pas pris en compte.

4.2 Nombre d'accidents, de tués et de blessés graves

	2010	2011	2012	2013	2014
Nombre d'accidents ferroviaires	155	154	138	146	177
Nombre de personnes tuées	66	88	74	85	65
Nombre de personnes grièvement blessées	41	53	37	72	74

Données EPSF

4.3 Indicateur des « Morts Blessés Graves Pondérés »

	2010	2011	2012	2013	2014
Personnes tuées	0,136	0,176	0,145	0,171	0,133
Personnes grièvement blessées	0,085	0,106	0,072	0,145	0,151

Données EPSF (nombre relatif de personnes tuées et grièvement blessées par million de train-km)

Le nombre de personnes tuées ou blessées a baissé en 2014 (139) après l'année noire de 2013 (157). Cette baisse se vérifie pour toutes les catégories de personnes avec un résultat exceptionnel pour les voyageurs (0 mort comme en 2006). On note en revanche une augmentation des blessés graves en particulier dans les catégories « personnels », « usagers de passages à niveau » et « personnes non autorisées ». L'indicateur des « Morts Blessés Graves Pondérés » utilisé pour l'évaluation des objectifs de sécurité communs (OSC) définis par l'Union européenne atteint ainsi en 2014 la valeur de 0,145 inférieure à celle de l'objectif pour la France définie par la Commission (soit 0,18 morts et blessés graves par million de train-km).

5. L'économie du secteur du transport ferroviaire de voyageurs

5.1 Principales caractéristiques du secteur des transports ferroviaires de voyageurs

Nombre d'unités légales	19
dont unités de plus de 250 salariés	1
Emplois équivalents temps plein	161 609
Salariés au 31 décembre 2013	166 729
Chiffre d'affaires hors taxes en millions €	20 416,5
Valeur ajoutée en millions €	11 279,3
Frais de personnel en millions €	9 096,7
Excédent brut d'exploitation en millions €	1 405,7
Capacité d'autofinancement en millions €	1 407,5
Résultat courant avant impôts en millions €	493,2
Investissements corporels bruts hors apports en millions €	2 631,5

Données INSEE 2013- Données 2014 non disponibles.

5.2 Ratios comptables des Transports ferroviaires interurbains de voyageurs comparés à ceux de l'ensemble du secteur Transport et entreposage

		Transports ferroviaires interurbains de voyageurs	Transport et entreposage
Taux d'exportation	CA hors taxes à l'exportation / CA hors taxes	0	21
Taux de valeur ajoutée	(Valeur ajoutée / CA) x 100	55	40
Productivité apparente du travail par tête	Valeur ajoutée / emplois équivalents temps plein	69,8 K€	69,8 K€
Intensité capitalistique	Total des actifs / chiffre d'affaires	262,3 K€	263,5 K€
Part des frais de personnel	Charges de personnel / valeur ajoutée	87%	76%
Taux de marge	Résultat de l'exercice / chiffre d'affaires hors taxes	13	24
Rentabilité économique	<i>Excédent brut d'exploitation / (Immobilisations corpo et incorpo+Besoin en fonds de roulement)</i>	4	6
Levier financier	<i>Emprunts et dettes assimilées / fonds propres</i>	99	154
Taux de prélèvements financiers	<i>Intérêts et charges assimilés / excédent brut d'exploitation</i>	57	36
Délai de paiement des fournisseurs	Moyenne annuelle	107 j	65 j
Délai de paiement des clients	Moyenne annuelle	31 j	47 j
Taux d'investissement	<i>Investissements corporels bruts hors apports / valeur ajoutée brute</i>	23	28
Taux d'autofinancement	<i>Emprunts et dettes assimilées / total du passif de bilan</i>	53	60

Données INSEE 2013

Le secteur NAF « transports ferroviaires interurbains de voyageurs » donne accès à des statistiques fiables pour 2013. Il permet de comparer cette activité à celle de l'ensemble du grand secteur NAF « transport et entreposage ». Cette comparaison montre un transport ferroviaire de voyageurs qui se différencie par sa très forte concentration (1 seule unité légale de plus de 250 salariés), son bon taux de valeur ajoutée, un poids handicapant des frais de personnels, une faible rentabilité économique, un taux d'investissement sensiblement inférieur à la moyenne du grand secteur... et des délais de paiement des fournisseurs parmi les plus long de toute l'économie nationale. À l'endettement à long terme du système ferroviaire français s'ajoute donc sa propension à contraindre ses fournisseurs à lui assurer sa trésorerie très au-delà de ce qu'autorise la loi du 4 août 2008 de modernisation de l'économie. Les effets du monopole sur l'utilisateur se doublent ainsi de ceux du monopole sur les acteurs de la filière.

ANNEXE UNIQUE :

Le calendrier des conventions avec les conseils régionaux

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Alsace	Expérimentation					1 ^{ère} convention									2 ^e convention													
Aquitaine						1 ^{ère} convention						2 ^e convention																
Auvergne						1 ^{ère} convention						2 ^e convention																
Basse-Normandie						1 ^{ère} convention						2 ^e convention																
Bourgogne	Expérimentation					1 ^{ère} convention						2 ^e convention																
Bretagne						1 ^{ère} convention						2 ^e convention																
Centre	Expérimentation					1 ^{ère} convention						2 ^e convention						3 ^e convention										
Champagne-Ardenne						1 ^{ère} convention						2 ^e convention																
Franche Comté						1 ^{ère} convention						2 ^e convention						3 ^e convention										
Haute-Normandie	Expérimentation					1 ^{ère} convention						2 ^e convention						3 ^e convention										
Languedoc-Roussillon						1 ^{ère} convention						2 ^e convention																
Limousin		Expérimentation				1 ^{ère} convention						2 ^e convention																
Lorraine	Expérimentation					1 ^{ère} convention						2 ^e convention																
Midi-Pyrénées						1 ^{ère} convention						2 ^e convention																
Nord-Pas de Calais	Expérimentation					1 ^{ère} convention						2 ^e convention						3 ^e convention										
PACA	Expérimentation					1 ^{ère} convention						2 ^e convention																
Pays de la Loire	Expérimentation					1 ^{ère} convention						2 ^e convention																
Picardie						1 ^{ère} convention						2 ^e convention						3 ^e convention										
Poitou-Charentes						1 ^{ère} convention						2 ^e convention																
Rhône-Alpes	Expérimentation					1 ^{ère} convention						2 ^e convention																

Source : Modélisation et mise en perspective de la diversité du fonctionnement des transports ferroviaires de voyageurs. Université de Strasbourg, thèse présentée par David Herrgott - Strasbourg, 2015

Le Code des transports réserve le monopole de l'exploitation des trains express régionaux à la SNCF. Le quatrième paquet ferroviaire tel qu'amendé par le Parlement européen prévoit que la durée des conventions entre les régions et l'opérateur historique ne pourra pas dépasser le 31 décembre 2023. De nouvelles conventions devront donc être passées avant l'ouverture à la concurrence dans un contexte de passage (réforme territoriale) de 21 à 13 régions métropolitaines. Ces régions seront alors engagées par plusieurs conventions de durées le plus souvent différentes... Une difficulté dont le traitement sera à la charge des régions instituées par la récente Réforme territoriale.