

## Des trains de grande capacité et peu fréquents

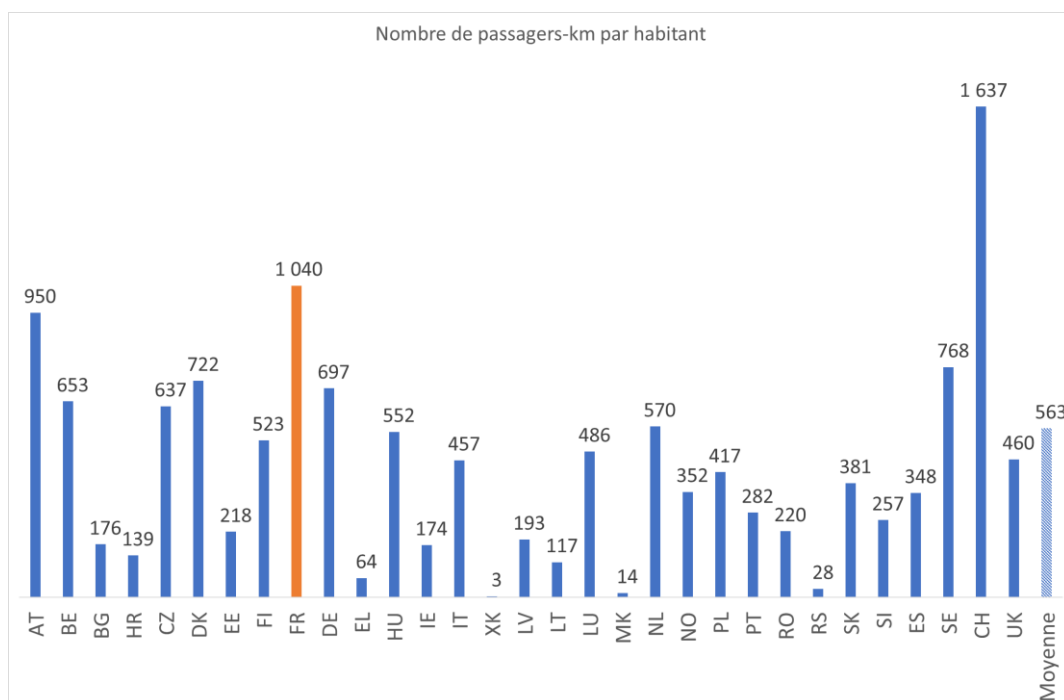
### 5 graphiques pour comprendre en quoi le transport ferroviaire de voyageurs en France est un cas particulier en Europe

En avril 2023, l'IRG-Rail<sup>1</sup>, réseau regroupant les régulateurs ferroviaires de 31 pays a publié son 11<sup>e</sup> rapport annuel de suivi du marché ferroviaire<sup>2</sup> pour l'année 2021.

Ce rapport contient des données et des graphiques intéressants sur le transport ferroviaire européen, permettant de mieux connaître son fonctionnement et les spécificités de chaque pays.

#### **La France, un grand pays du ferroviaire ?**

Le graphique 28 du « Document de travail » accompagnant ce rapport illustre l'importance du transport ferroviaire de voyageurs dans chaque pays au regard de leur population. Sous cet angle, **la France apparaît comme un « grand » pays du ferroviaire, avec un nombre de passagers-km<sup>3</sup> rapporté à sa population près de deux fois plus élevé que la moyenne européenne.** Seule la Suisse a des résultats plus flatteurs.



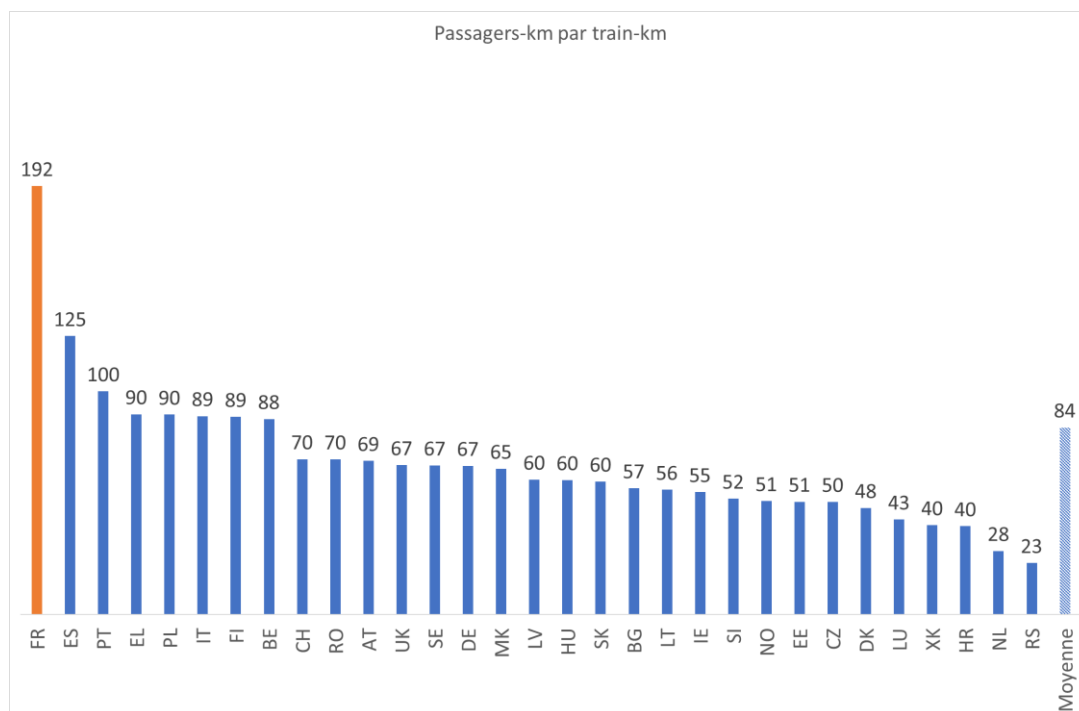
Le graphique suivant (n°29) du Document de travail fournit une information intéressante pour mieux contextualiser cet excellent résultat : la fréquentation moyenne dans les trains, calculée en passager-

<sup>1</sup> <https://www.irg-rail.eu/irg>

<sup>2</sup> Eleventh Annual Market Monitoring Report <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/383,2023.html>

<sup>3</sup> L'unité passager-km est une mesure habituellement utilisée dans les statistiques ferroviaires : elle consiste à multiplier le nombre de voyageur par le nombre de kilomètres effectués afin de prendre en compte la longueur du trajet dans la mesure (ce que ne ferait pas une mesure prenant uniquement en compte le nombre de passagers). Par exemple 2 voyageurs faisant un trajet de 150km revient à 300 passagers-km.

km par train-km<sup>4</sup>. En la matière, la France est championne d'Europe, bien loin devant les autres pays ! **Les trains français comportent deux fois plus de voyageurs que la moyenne européenne, et quasiment trois fois que les trains suisses !**



### ***L'importance des trains « librement organisés » en France***

Qu'est-ce qui explique que les trains français soient si capacitaires<sup>5</sup> (et si remplis !) <sup>6</sup> par rapport aux autres trains européens ? La suite du rapport (graphique 34) nous apporte des éléments d'explication, à partir d'une autre caractéristique des trains de passagers en France.

Pour mémoire, il existe du fait de l'application de la législation européenne, deux types de trains de passagers :

- Les trains relevant d'obligation de service public (OSP). Il s'agit des trains pour lesquels la puissance publique a signé un contrat avec un opérateur ferroviaire pour définir la consistance

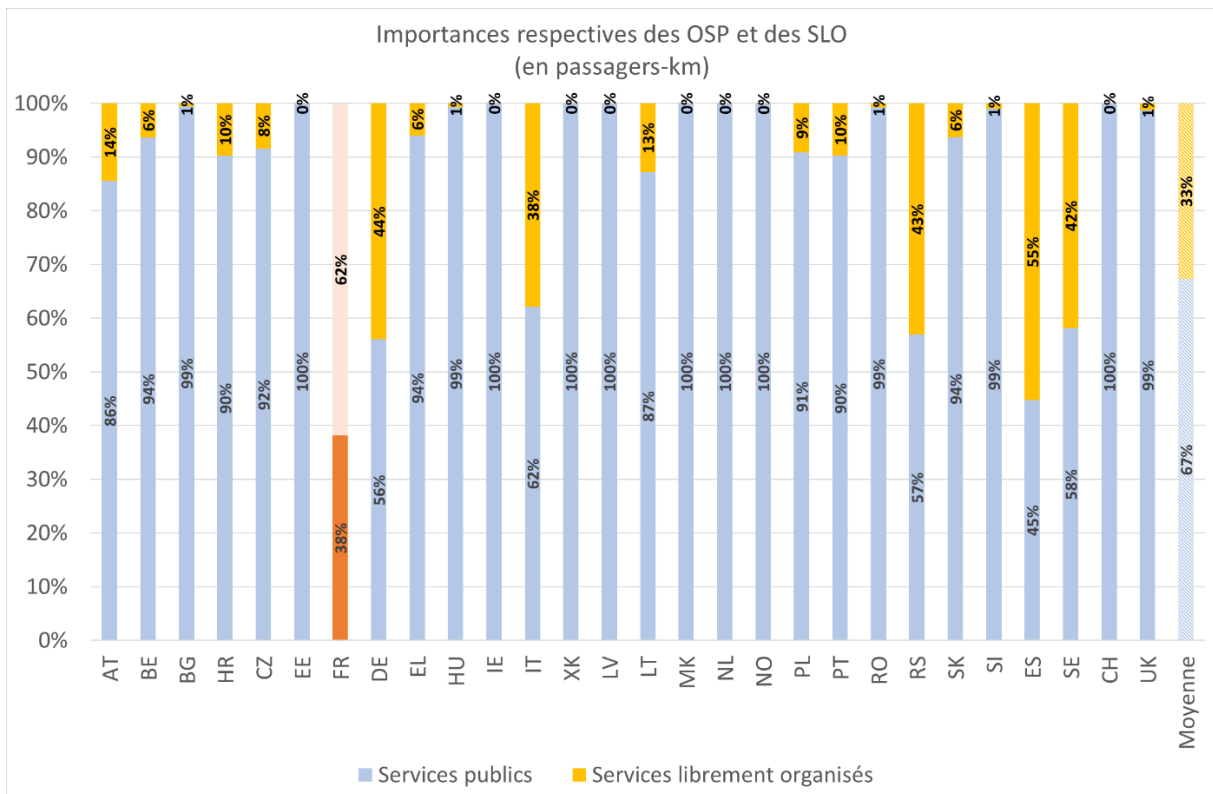
<sup>4</sup> L'unité train-km est également une mesure habituellement utilisée dans les statistiques ferroviaires : elle consiste à multiplier le nombre de train par le nombre de kilomètres effectués afin de prendre en compte la longueur du trajet dans la mesure (ce que ne ferait pas une mesure prenant uniquement en compte le nombre de trains). Par exemple 2 trains faisant un trajet de 150km revient à 300 trains-km.

<sup>5</sup> Le terme « capacitaire » signifiant « à grande capacité ». Il s'agit d'un terme fréquemment employé dans le secteur ferroviaire, notamment pour désigner les rames Régio2N ou les futurs TGV M.

<sup>6</sup> Les chiffres de l'IRG rail ne donnent pas stricto sensu d'information sur la capacité des trains, c'est-à-dire sur le nombre de sièges et d'espaces pour des personnes debout, mais uniquement sur le nombre de passagers à bord. Or ce chiffre peut s'expliquer par deux facteurs : du matériel capacitaire et/ou un fort taux de remplissage. Une comparaison des matériels roulants circulant en France avec celui d'autres pays permet néanmoins de constater que le matériel roulant français est effectivement plus capacitaire. Par exemple, les ICE, c'est-à-dire les trains à grande vitesse en Allemagne, n'existent pas en version « deux niveaux » alors que tous les nouveaux matériels roulants TGV ont aujourd'hui cette configuration. En effet, le taux de remplissage des TGV en France est particulièrement élevé, du fait de l'utilisation du yield management ([https://fr.wikipedia.org/wiki/Yield\\_management](https://fr.wikipedia.org/wiki/Yield_management)).

de la desserte : horaires et fréquence, tarifs des billets, matériel roulant utilisé, etc. En France, il s'agit des TER et des trains Intercités conventionnés par l'État (appelé « Train d'Équilibre du Territoire » ou TET)

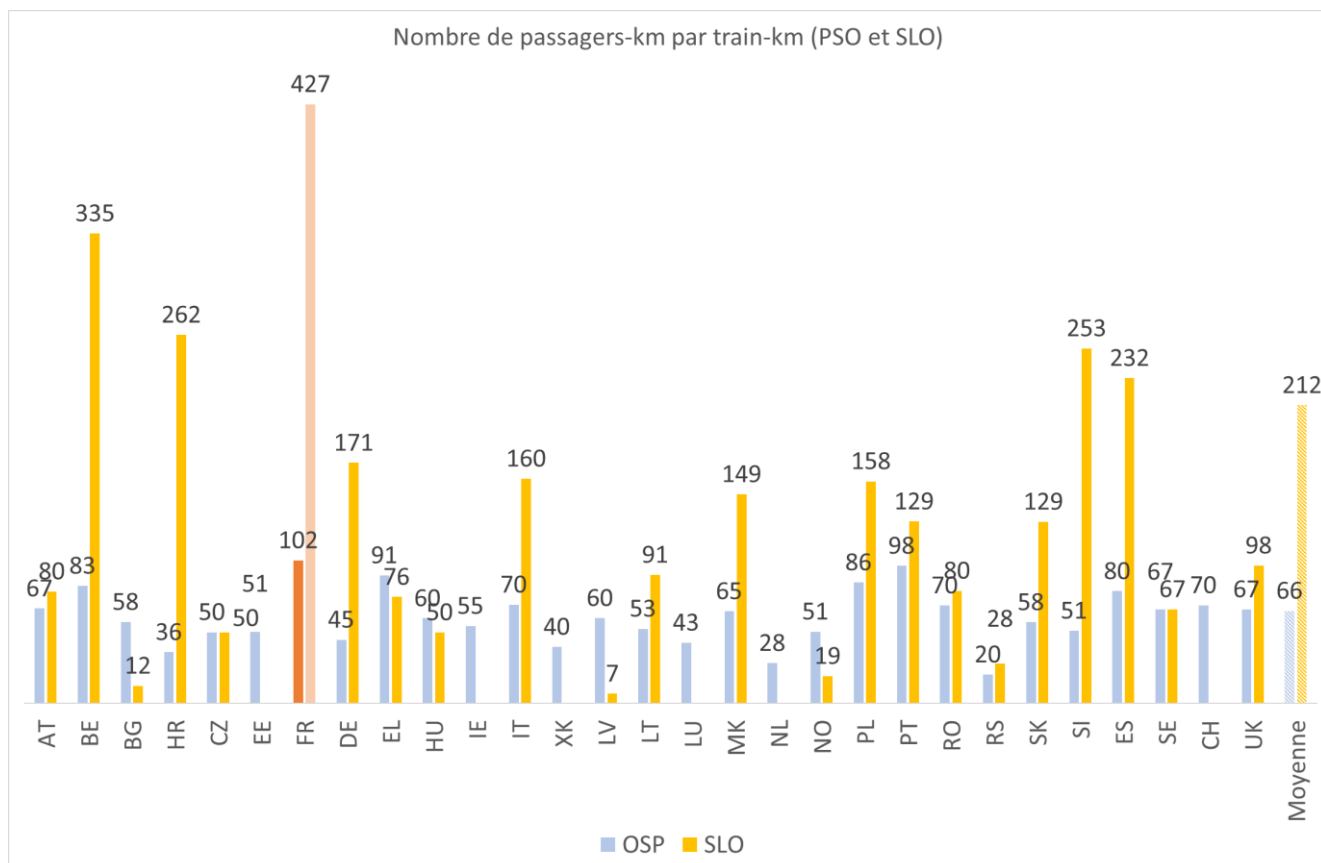
- Les trains dits de service « librement organisés » (SLO) pour lesquels l'opérateur est libre, tant qu'il respecte les obligations de sécurité, de déterminer ses horaires, le prix de ses billets, le matériel roulant utilisé, les canaux de vente, etc. En France, il s'agit des TGV de SNCF Voyageurs (qu'il soit Inoui ou Ouigo) ainsi que les Ouigo « vitesse classique » de SNCF Voyageurs mais également les Frecciarossa de Trenitalia entre Paris et Milan et demain les trains des concurrents (Railcoop, Le Train, etc.).



On constate à la lecture de ce graphique que **la France est championne d'Europe de la proportion de voyageurs utilisant des trains librement organisés**. Autrement dit, en France, la majorité des voyageurs sont dans des TGV et non dans des trains qui ne sont pas supervisés par une collectivité publique qu'il s'agisse des Régions (TER et Transilien) ou de l'État (TET).

Au contraire, en moyenne en Europe, les passagers sont pour les deux tiers dans un train de service public, l'équivalent de nos TET ou nos TER, et bien plus rarement dans un TGV. Dans certains pays, il n'existe même pas de trains « librement organisés » ! C'est en particulier le cas de la Suisse.

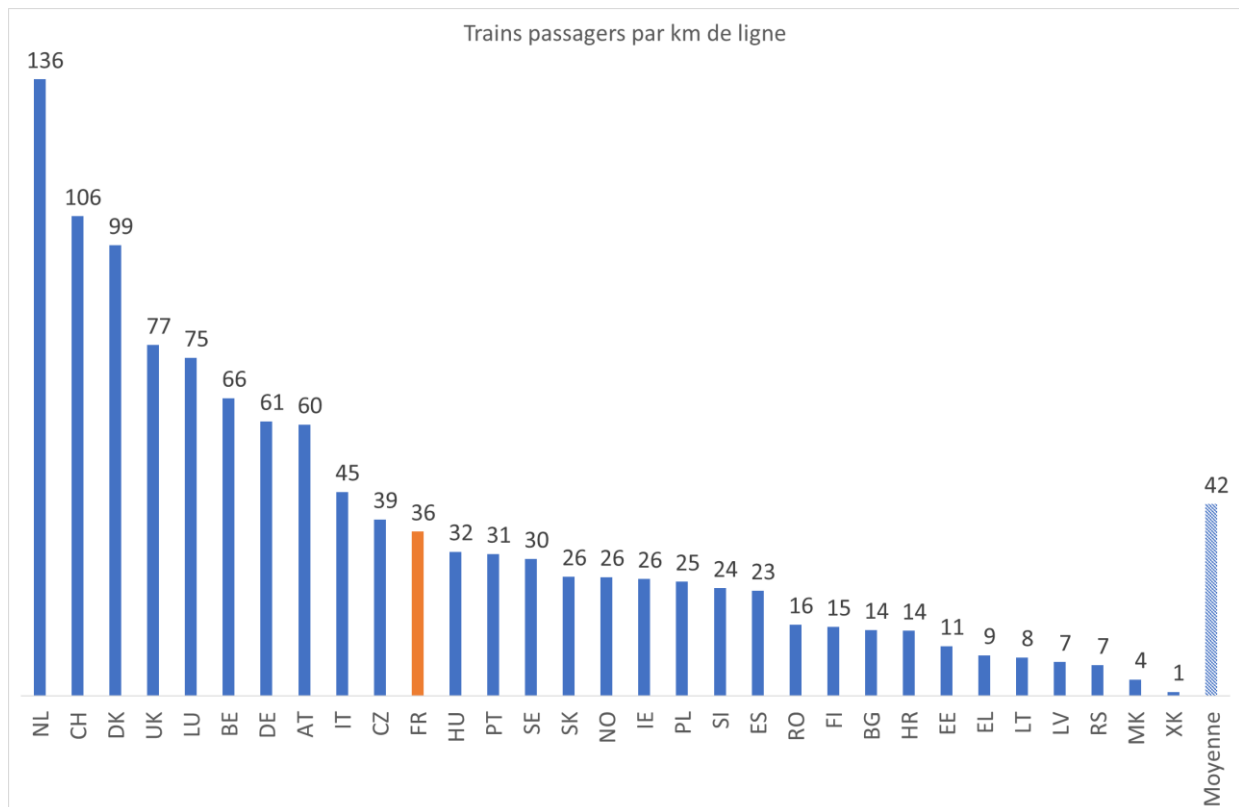
Or le nombre de sièges disponibles et le taux de remplissage d'un SLO (et particulièrement des TGV en France) sont supérieurs à ceux d'un train de service public, quel que soit le pays européen, comme le montrent deux autres graphiques du Document de travail (Graphiques 30 et 31), que nous avons fusionnés ci-dessous.



Ce graphique fournit une autre information intéressante : **la France a les trains d'Europe les plus remplis et/ou les plus capacitaires, à la fois pour les services librement organisés et pour les trains de service public !** En d'autres termes, même les TER et Transilien français sont relativement « gros » par rapport à leurs équivalents européens.

### ***Peu de trains sur le réseau***

Dernier chiffre intéressant que fournit ce rapport : l'intensité d'usage du réseau, autrement dit le nombre de trains qui circulent chaque jour sur le réseau, mesurée en train par kilomètre de ligne et par jour (graphique 7). Sous cet angle, la France est plutôt en retrait et en dessous de la moyenne européenne.



### **Conclusion : des trains rares, mais capacitaires !**

Que faut-il en conclure sur le transport ferroviaire de passagers ?

Le transport ferroviaire français présente un visage très spécifique dans le paysage européen. Il est caractérisé par des trains hypercapitaires et très bien remplis, mais peu fréquents. Le « train typique » en France est un TGV de 1 000 places qui ne propose que quelques dessertes par jour.

La situation est fort différente dans les autres pays européens. Le « train standard » est un train de service public (et donc pas un train grande vitesse) avec une centaine de voyageurs, mais avec des dessertes fréquentes tout au long de la journée.

À l'heure de l'ouverture à la concurrence de la plupart des réseaux européens, cette particularité du réseau français n'est pas sans conséquence. La concurrence prend en effet une forme différente pour les deux types de services (SLO vs OSP). Du côté des SLO, la concurrence se fait sur une même ligne entre opérateur (par exemple Trenitalia et SNCF Voyageurs sur Paris-Lyon) alors que du côté OSP, la concurrence est organisée par l'autorité organisatrice pour choisir l'exploitant à la suite d'un appel d'offres (comme pour la ligne Marseille-Nice en Provence-Alpes-Côte d'Azur). Le marché français est donc, pour les concurrents souhaitant se positionner sur les SLO, de loin le plus important d'Europe.