

LE MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2024

> BILAN COMPLET



Crédits photos de la 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

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

Le bilan annuel 2024 de l'Autorité de régulation des transports sur le marché du transport ferroviaire est publié en deux livrables :

- **Le présent bilan complet**, qui intègre l'ensemble des indicateurs présentés dans le cadre des Bilans ferroviaires de l'ART, portant sur l'année 2024 et sur leur évolution annuelle et pluriannuelle depuis 2015, ainsi que des analyses thématiques complémentaires ;
- **Le rapport « l'Essentiel »**, publié en décembre 2025, qui intègre plus synthétiquement les principaux indicateurs structurels de l'activité ferroviaire en 2024.

Les pages et points d'analyse complémentaires à ceux publiés dans l'Essentiel sont marqués du symbole suivant : 

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), à la fois sur le périmètre du réseau ferré national (RFN) et sur 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 2024. Ils ont été enrichis de nouveaux indicateurs et analyses thématiques portant sur :

- un chapitre 6 dédié à l'état des lieux de la concurrence des services voyageurs, intégrant une analyse des caractéristiques des lots conventionnés ouverts à la concurrence, et un suivi de l'avancement de la concurrence en Espagne et en Allemagne ;
- une analyse plus détaillée par axe TAGV de l'activité des services librement organisés (SLO) et de leur évolution ;
- un suivi de l'avancement des projets de Services Express Régionaux Métropolitains ;
- des analyses complémentaires sur la qualité de service ferroviaire fret et voyageurs, notamment via l'analyse de la fréquence des retards et la mise à disposition en ligne d'un [outil dynamique d'analyse de la ponctualité des trains](#).

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 (ART), 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 (GI), des exploitants d'installations de service, des opérateurs ferroviaires et autres candidats autorisés sur le RFN 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.

Les décisions de collecte de l'Autorité prévoient une transmission des données des gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires relatives à l'année $n-1$ au plus tard pour mi-septembre de l'année n en ce qui concerne les données économiques et financières. Ce calendrier conduit ainsi les publications relatives à l'année $n-1$ à intervenir en décembre de l'année n .

ANALYSES THÉMATIQUES DES BILANS 2017-2024



SOMMAIRE

01	État des lieux de l'infrastructure ferroviaire	6 (3 pages  ajoutées à l'Essentiel)
02	Résultats économiques des gestionnaires d'infrastructure	11 (1p 
03	Parts modales du transport ferroviaire (fret et voyageurs) - Bilan social et environnemental	16 (1p 
04	État des lieux du transport ferroviaire de marchandises	19 (2p 
05	État des lieux du transport ferroviaire de voyageurs	23 (4p 
06	État des lieux de l'ouverture à la concurrence des services voyageurs	31
07	État des lieux de l'activité des gares de voyageurs	35
08	Résultats économiques du transport ferroviaire de voyageurs	37 (1p 
09	Qualité de service du transport ferroviaire de voyageurs	41 (4p 
10	Bilan des services régionaux conventionnés (TER)	47 (2p 
11	Bilan des services conventionnés d'Île-de-France (Transilien et RER)	52
Annexes	Annexes et Glossaire	54

SYNTHÈSE (1/2)

01. État des lieux de l'infrastructure ferroviaire



- **Le trafic ferroviaire en France sur RFN* s'est rapproché en 2024 de celui de 2019 (-2 %)**, grâce à une hausse annuelle de 7 % (+4 % hors effet de grève), notamment portée par les services voyageurs conventionnés (+9 %), tandis que les activités fret n'avaient pas encore effacé leur chute importante de 2023.
- **Le RFN a rajeuni de 9 mois en un an**, sous l'effet d'efforts de régénération et de fermetures de voies en fin de vie (près de 1 200 km de voies depuis 2019). Les lignes à grande vitesse ont en revanche vieilli de 3 ans depuis 2019, nécessitant des efforts accrus dans les prochaines années pour leur renouvellement.
- **Le trafic ferroviaire du tunnel sous la Manche atteint en 2024 un niveau proche de celui du réseau francilien (plus de 200 trains/jour), contre 13 seulement entre la France et l'Espagne.**
- **Une part croissante du réseau est neutralisée par les travaux, malgré un potentiel de restitution significatif représentant près de 12 à 16 % de plages travaux non utilisées par le GI.**

02. Résultats économiques des GI



- **Les revenus de péages d'infrastructure, issus à 36 % des péages de services librement organisés (constitués eux-mêmes à 80 % de majorations tarifaires), ont dépassé pour la première fois leur niveau de 2019.** La forfaitisation des péages conventionnés a bénéficié au développement du trafic des services TER-TET, conduisant à une stabilité des péages par train.km effectif malgré la hausse de 8 % des péages unitaires.
- **Les investissements en actions de modernisation du réseau ferroviaire demeurent faibles voire en recul** (notamment dans le déploiement du système européen de gestion du trafic (ERTMS*)). Les charges d'exploitation de SNCF Réseau ont par ailleurs diminué en 2024 (-2,4 %), intégrant des coûts de gestion des circulations stables en dépit de la hausse de trafic et une baisse des achats d'énergie.

03. Poids modal – bilan GES et bilan social



- **La dynamique ferroviaire 2024 a permis une hausse nette de sa part modale de près d'un demi-point pour les services voyageurs (au niveau record de 10,5 %)**, ainsi que pour le fret (niveau retrouvé de 9 %), qui reste cependant faible au regard d'une moyenne de 17 % (en 2023) en Europe.
- **Le secteur ferroviaire compte plus de 150 000 salariés (ETP) en 2024**, en hausse annuelle marquée pour l'activité TER (+600 ETP) mais moindre que la hausse de l'activité générée par les services conventionnés.
- **Les émissions de GES liées aux circulations ferroviaires de fret et de voyageurs ont diminué de 8 % depuis 2019, et restent très inférieures à celles du transport routier.**

04. État des lieux du transport fret



- **L'activité du transport ferroviaire de marchandises s'est redressée depuis 2024**, portée par les flux de transport combiné – une tendance qui se confirme début 2025. Sous les effets du plan de discontinuité et de la cession de 23 flux de trafic à ses concurrents, **l'opérateur historique Fret SNCF (devenu Hexafret en 2025) a perdu 6 points de parts de marché en 2024**, au profit notamment du deuxième opérateur DB Cargo.
- **La rentabilité des opérateurs fret s'est améliorée en 2024**, mais reste conditionnée au maintien d'aides publiques, pour le financement des péages notamment.
- **La vitesse des trains de fret en France est proche des moyennes européennes et leur ponctualité s'est améliorée en 2024**, bien qu'elle reste à un niveau relativement faible pour le transport combiné.

05. État des lieux du transport de voyageurs



- **L'offre de trains de voyageurs a augmenté en 2024 pour l'ensemble des services, de près de 9 % pour les services conventionnés TER-TET et de 3 % pour les SLO*.** Les fréquences programmées de trains aptes à la grande vitesse (TAGV) ont cependant diminué depuis 5 ans, compensées par des capacités d'import en hausse. **Le parc de matériel roulant TAGV a de nouveau diminué de 4 rames en 2024, tandis que les parcs TER et Transilien, en cours de renouvellement, montrent une hausse de leur taux d'utilisation.**
- **La fréquentation a ainsi augmenté sur des taux proches de ceux de l'offre**, dépassant de 35 % (pour les services TER-TET) et 12 % (pour les services SLO) les niveaux d'avant crise. **La fréquentation TAGV est particulièrement dynamique sur l'axe Atlantique (+5 % en 2024 et +17 % depuis 2019)**, qui a vu, comme la plupart des axes TAGV, un recul depuis 2019 de son offre en fréquences (-4 %) mais une hausse en nombre de sièges.km commercialisés (de +8 % sur cet axe, comme sur l'axe Sud-Est).
- **Le développement de Ouigo a eu l'effet le plus marquant pour assurer la progression - en sièges - des dessertes ferroviaires SLO.** Aux côtés de celles de Trenitalia et Renfe, ces nouvelles offres ont ainsi permis d'accroître et de diversifier l'offre ferroviaire librement organisée.
- **La fréquentation des trains de nuit a également connu une nette progression en 2024 (+17 %)**, avec des taux d'occupation atteignant 77 %.

06. État des lieux de l'ouverture à la concurrence



- **La concurrence librement organisée s'accroît en France entre SNCF Voyageurs, Trenitalia et Renfe :** sur l'axe Paris-Lyon, Ouigo et Trenitalia ont augmenté leur poids en offre face aux dessertes historiques inOui. Depuis 2019, la fréquentation a augmenté sur cet axe de plus de 20 %. Sur l'axe France-Espagne, l'augmentation de la fréquence est de +30 %. **L'Espagne montre par ailleurs l'une des plus fortes dynamiques de trafic ferroviaire en 2024, sous l'effet de son ouverture accélérée à la concurrence.**
- **À fin 2025, 12 lots conventionnés (sur plus de 50 prévus) ont été attribués** à l'issue d'un processus de mise en concurrence, dont 4 aux opérateurs alternatifs Transdev et RATP. **78 % de l'offre ferroviaire conventionnée doit encore être soumise à un processus d'appel d'offres d'ici 2034.**

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

SYNTHÈSE (2/2)

07. Activité des gares



- **La fréquence de desserte ferroviaire a augmenté pour toutes les catégories de gares du RFN en 2024**, particulièrement pour les gares de catégories* C (+10 %) et B (+8 %), qui ont bénéficié de la hausse du trafic conventionné TER et Intercités. La fréquentation des gares hors Île-de-France a augmenté en moyenne de 27 % depuis 2019, contre 7 % en Île-de-France.
- Ces hausses ont apporté à SNCF Gares & Connexions un montant global de prestation de base unifiée en hausse annuelle de 6 % en 2024, dépassant 1 Md €.

08. Résultats économiques du transport ferroviaire de voyageurs



- **Les revenus des entreprises ferroviaires ont augmenté de 3 % en 2024 (en euros constants)**. Les recettes commerciales par train.km ont cependant peu évolué en 2024 (-1 %), comme depuis 2019, malgré les fortes hausses d'import, notamment en raison de prix qui ont peu répercuté l'inflation cumulée depuis 5 ans.
- **Les prix effectifs des services ferroviaires restent en recul, hors inflation, de 9 % depuis 2019**. La hausse annuelle de 2 % a été observée pour les SLO (classiques ou à bas-coûts) comme pour les prix unitaires des services de trains conventionnés.
- **L'axe Sud-Est, seul axe domestique sur lequel s'exerce en 2025 une concurrence entre les SLO à grande vitesse, a vu son niveau de recette par train.km reculer de 4 %**, et est également le seul axe à afficher un niveau de recette réel par train.km en retrait par rapport à 2019.

09. Qualité de service voyageurs



- **Les circulations programmées de trains à grande vitesse ont de nouveau reculé en 2024 (-1 %)**. En l'absence de mouvements sociaux d'ampleur, l'année 2024 a cependant vu une forte amélioration des taux de réalisation de cette offre, atteignant 93 % au global, soit 4 points de mieux qu'en 2019.
- **La ponctualité s'est également légèrement améliorée sans retrouver, cependant, les niveaux de 2019**. 🕒 Les retards de trains de voyageurs sont générés en grande majorité au cours du trajet (et peu en gare ou du fait de l'affluence des voyageurs). Pour autant, plus de 10 % des trajets ferroviaires internationaux et de trains Intercités et TER longue distance débutent avec plus de cinq minutes de retard, et ce taux augmente à plus de 20 % pour certaines gares Transilien. 🕒 Une gare Transilien - RER sur cinq a par ailleurs observé des retards de desserte de trains du quotidien sur plus d'un tiers des jours ouvrés de l'année 2024.
- Le taux de passagers indemnisés pour leur retard reste stable : au seuil de remboursement légal d'une heure de retard, seul un passager sur deux a profité des dispositifs de compensation proposés par les opérateurs ferroviaires.
- 🕒 La ponctualité des trains Trenitalia s'est améliorée sur la liaison Paris-Lyon. Elle dépassait en 2024 de 5 points celle de SNCF Voyageurs. 🕒 L'Autorité rend public un outil en ligne [Préviséo](#) de suivi de la ponctualité à la maille des liaisons.

10. Bilan des services régionaux conventionnés (TER)



- **La fréquentation TER a augmenté entre 6 % et 13 % selon les régions**, et de plus de 10 % dans quatre régions (Centre-Val de Loire, Bourgogne-Franche Comté, Nouvelle-Aquitaine et PACA). 🕒 Entre 2019 et 2024, la fréquentation a progressé bien plus vite que l'offre, entraînant des hausses très différenciées du taux d'occupation moyen des TER ; sur le périmètre ferroviaire des SERM, il atteint déjà près de 46 % en moyenne. 🕒 Le facteur prix n'explique pas, à lui seul, les variations très hétérogènes de fréquentation TER sur la période 2019-2024.
- **Les charges d'exploitation TER par train.km ont diminué de 4 % en moyenne en un an**, du fait d'une baisse de l'ensemble des postes de dépenses, ayant compensé la hausse des péages conventionnés. 🕒 **Les niveaux de recettes TER par train.km n'ont par ailleurs que légèrement progressé en 2024** : la hausse continue des taux d'occupation a en effet été contrebalancée par des évolutions tarifaires inférieures à l'inflation, voire en baisse. **La part des recettes dans le financement de l'activité TER a cependant augmenté à près d'un tiers, contre un quart en 2019**. Pour autant, cette part ne dépasse 50 % en 2024 que pour la seule région Normandie.
- **L'amélioration des taux de régularité et de ponctualité a effacé, pour la plupart des régions, les résultats en dégradation observés depuis 2018**. Le taux de circulations effectives et ponctuelles a ainsi dépassé 90 % en régions Bretagne et Bourgogne-Franche Comté, et s'est amélioré de plus de 7 points en régions Grand-Est, Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine et PACA.

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



- **Le trafic 2024 des lignes Transilien-RER a vu une hausse marquée sur la période des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de Paris 2024**. La plupart des lignes Transilien ont dépassé leur niveau de trafic annuel de 2019, mais ce n'est pas encore le cas des lignes RER B, C, D, E, dont le taux d'occupation a diminué (de 8 points pour le RER B).
- **Le taux de ponctualité s'est fortement amélioré en 2024 et a dépassé son niveau haut de 2017**. En revanche les taux d'annulations, malgré une baisse sur l'année 2024, demeurent plus dégradés qu'en 2017, notamment sur le RER B.

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

ÉTAT DES LIEUX DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (1/5)

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 31/12/2024)	Évolution annuelle (2023-2024)	Évolution sur 5 ans (2019-2024)
▪ Longueur du réseau ferroviaire exploité (en lignes)	27 110 km	-476 km	-1 020 km
▪ Longueur du réseau ferroviaire exploité (en voies)	48 335 km	-493 km	-1 167 km
▪ Âge de l'infrastructure des voies du réseau ferré national	27,9 ans	-9 mois	- 1 ans et 1 mois
▪ Le réseau ferroviaire électrifié (km de voies)	34 871 km	+16 km	+163 km
▪ Le réseau ferroviaire interoperable ERTMS* (% de lignes) ³	4,1 %	+0,1 point %	+0,2 points %
▪ Trafic ferroviaire (trains.km)	481 M	+6,9 %	+3,5 %
▪ 80 % du trafic ferroviaire (trains.km) s'effectue sur...	41 % du RFN	+1 point %	+3 points %

Le réseau ferré exploité s'est réduit de près de 1 000 km entre 2019 et fin 2024.

Le RFN a diminué de 493 km de voies en 2024, soit la baisse la plus forte constatée depuis 2019, induite par la fermeture de voies peu/pas circulées (voies de catégories 7 à 9 sans voyageurs¹). Le RFN s'est ainsi contracté depuis 2019 de 1 167 km de voies (soit 1 020 km de lignes).

Bien que l'année 2024 ait vu une hausse du trafic ferroviaire, les baisses de trafic des dernières années ont conduit à des **reclassements de voies** : près de 4 000 km de voies les plus circulées du réseau (catégories « 2 à 4 ») ont ainsi été réaffectées depuis 2019 en catégories « 5 à 6 » ou « 7 à 9 ». Ces reclassements entraînent une baisse de l'âge moyen et de la durée de vie théorique à l'échelle de la catégorie de voie (voir figure 1.2), et augmentent la durée de vie théorique des voies reclassées², baissant ainsi leurs besoins de renouvellement. Cette approche n'est cependant qu'indicative, la mise en œuvre d'opérations de régénération se faisant par le gestionnaire d'infrastructure à l'aune d'une évaluation de l'usure réelle des voies.

L'âge du réseau ferré (27,9 ans) a baissé de 9 mois en 2024

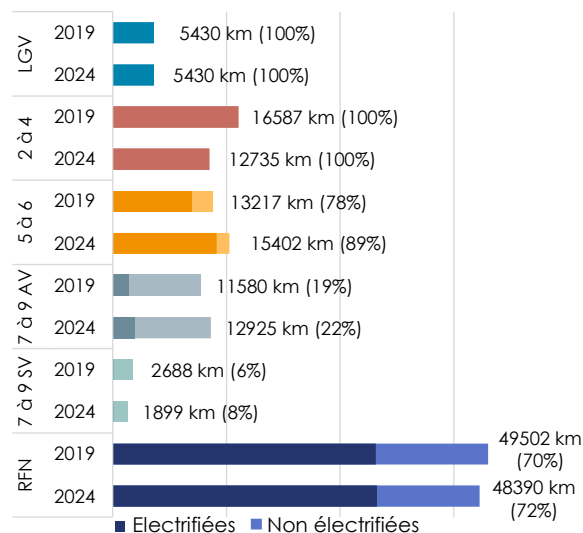
Cette évolution a été induite à la fois par la fermeture de lignes et par des travaux de rénovation des voies :

> La rénovation des voies a permis de rajeunir le réseau de 2,6 mois en un an et de contrebalancer le vieillissement naturel des voies. Ces travaux visent à réduire l'âge du réseau à son niveau de mi-vie – soit environ 26 ans, ce chiffre pouvant évoluer en fonction de l'utilisation du réseau.

> Les **fermetures de voies**, qui concernent surtout des voies en fin de vie et faiblement utilisées, ont entraîné entre 2019 et 2024 une réduction d'un an de l'âge du réseau (et de 6,4 mois par rapport à 2023).

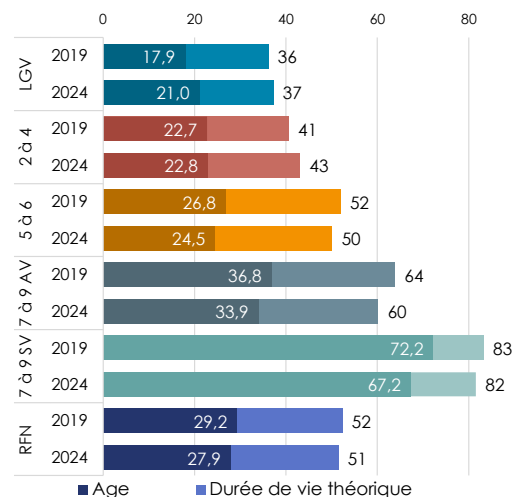
Le renouvellement des voies concerne d'abord le réseau classique le plus sollicité (catégories 2 à 6) et reste, à ce stade, limité sur les **lignes à grande vitesse (LGV)**. Celles-ci **ont toutefois vieilli de trois ans en cinq ans**, ce qui laisse anticiper, à moyen terme, un besoin accru de renouvellement, en particulier sur les LGV les plus anciennes (Sud-Est et Nord). En 2024, plusieurs étapes³ ont été franchies dans la mise au standard européen de signalisation ERTMS « LGV+ » de l'axe Paris-Lyon, destinée à accroître la fréquence des circulations sur la ligne (de 13 à 16 trains par sens en heure de pointe à horizon 2030). À l'échelle nationale, le déploiement de l'ERTMS reste limité (4,1 % du RFN en 2024).

Figure 1.1 – Longueurs et électrification des voies du RFN exploité, par catégorie de voies, à fin 2019 et fin 2024
kilomètres de voies (% de voies électrifiées)



Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure

Figure 1.2 – Âge mesuré et durée de vie théorique, par catégorie de voie du RFN à fin 2019 et fin 2024



Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure

🇩🇪 L'âge du réseau ferré allemand s'élève en 2024 à 21,5 ans, avec des besoins de renouvellement plus fréquents que le RFN en raison d'un niveau de circulation plus élevé. À titre de comparaison, le réseau RTE-T central en France, dont le trafic est proche de celui de l'ensemble du réseau allemand, affiche un âge moyen de 23,2 ans. Voir détail en page 9.

¹ et ² Voir compléments dans le glossaire relatifs à la [classification des voies selon SNCF Réseau](#), la [durée de vie théorique](#) et à l'[indice de consistance de la voie \(ICV\)](#).

³ Valeur ne prenant pas en compte l'équipement ERTMS prévu sur l'axe Paris-Lyon, dont le développement (« projet LGV+ ») a progressé mais n'est pas encore opérationnel en 2024.

ÉTAT DES LIEUX DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (2/5) – UTILISATION DU RFN

Le trafic 2024 sur le RFN a augmenté de 1 % à 7 % selon les mois et retrouvé 98 % des niveaux observés en 2019

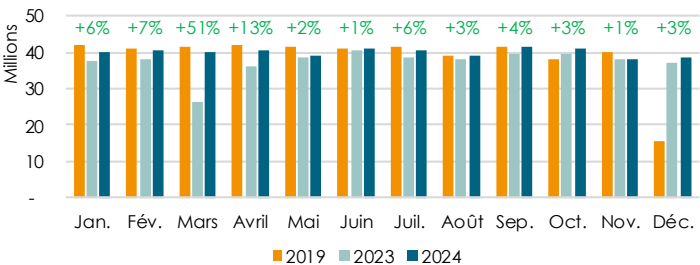
En 2024, 481 millions de kilomètres ont été parcourus sur le RFN*, en hausse de près de 7 % sur un an. L'absence des mouvements sociaux en 2024 a contribué pour 40 % à cette hausse du trafic. En effet, hors le mois de mars (marqué par les grèves nationales en 2023), la croissance des trains.km s'élève à 4 %. Pourtant, le trafic de 2024 reste en-deçà du niveau de 2019 de 2 % si on exclut le mois de décembre, lui aussi, fortement pénalisé en 2019 par les mouvements sociaux. Le transport de marchandises s'est redressé de plus de 2 %, ce qui reste insuffisant pour effacer la chute de plus de 10 % un an auparavant. Le transport de voyageurs a, quant à lui, bondi de 7 % (et de 1 à 7 % selon les mois hors mars et avril) pour atteindre le niveau annuel le plus élevé depuis 2016. Au sein des activités voyageurs, la hausse est particulièrement forte (+9 %) pour les services conventionnés (Intercités, TER et Transilien-RER) et plus modérée pour les SLO TAGV* et TGL* (+3 %).

Sur un réseau qui se contracte légèrement (-2 %), le niveau d'utilisation du RFN est en hausse de près de 9 % sur un an, s'établissant à 48,5 trains quotidiens en moyenne par ligne (dont 42 trains de voyageurs). Cette forte augmentation est tirée par un rebond marqué sur des lignes à plus faible trafic. Les lignes classiques les plus circulées (2 à 6) ont vu une hausse de 7 %, et de 4 % pour les LGV. Le niveau de trafic sur la partie française du réseau transeuropéen de transport (RTE-T*) s'est également intensifié de 6 %. Ces lignes voient passer près de 68 trains par jour en moyenne en 2024, soit 40 % de plus que la moyenne du RFN.

Malgré cette forte hausse de l'utilisation en 2024, le réseau français demeure structurellement moins utilisé que la moyenne des réseaux européens (54 circulations quotidiennes en 2023). L'utilisation des LGV s'élève à près de 100 trains par jour, toujours très supérieure au niveau observé en Espagne (58 trains en moyenne en 2023¹), mais plus de deux fois inférieure au trafic observé sur le réseau italien (248 trains quotidiens¹). L'utilisation des LGV sur le RFN est aussi largement supérieure à celle des autres infrastructures comparables comme la LGV Figueras-Perpignan (13 trains quotidiens) ou encore le tunnel sous la Manche (51 trains)².

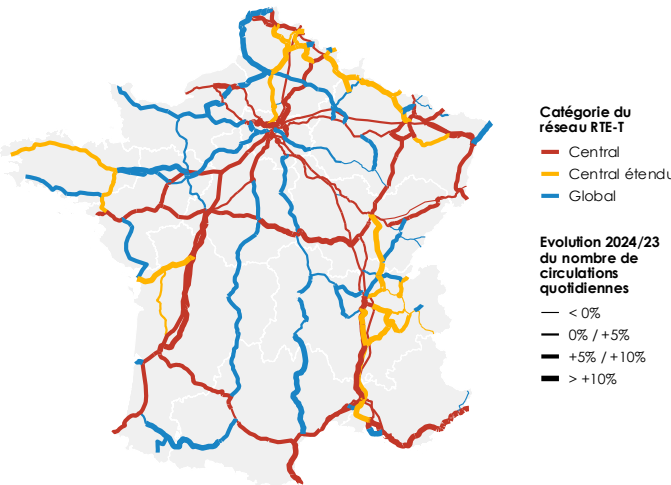
Le trafic sur la partie du réseau RER gérée et opérée par la RATP s'est accru de 3 % sur un an et de près de 6 % depuis 2019. Cela constitue ainsi une hausse marquée, alors que le trafic sur le réseau RER sur RFN reste proche (+1 % sur les lignes A et B) voire en-dessous (-2 % sur les autres lignes) de son niveau d'avant-crise.

Figure 1.3 – Trains.km mensuels opérés sur le RFN (évolution 2024/2023 en étiquette)



Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 1.4 – Évolution du nombre de circulations ferroviaires sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T*) entre 2023 et 2024

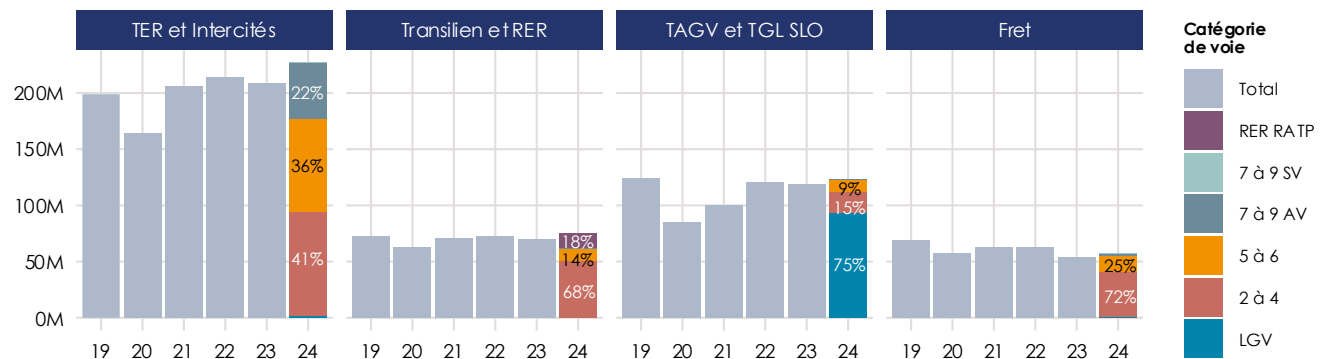


Catégorie du réseau	Longueur de réseau (km)	Nombre de circulations quotidiennes	Évolution 2024/2023	Évolution 2024/2019
RTE-T - Central	8 037	89	+5,9 %	+1,7 %
RTE-T - Central étendu	2 614	64	+6,9 %	-1,6 %
RTE-T - Global	5 260	38	+7,7 %	+5,5 %
RFN hors RTE-T	11 199	21	+12,6 %	+16,7 %
Total RFN	27 110	49	+8,5 %	+7,1 %

Source : ART d'après SNCF Réseau

* Voir définitions et acronymes dans le glossaire en fin de publication.
¹ Voir le 13^{ème} rapport d'Observation de marché de l'IRG-Rail.
² Un focus sur les infrastructures hors RFN sera inclus dans la version intégrale du bilan ferroviaire à apparaître en février 2026.

Figure 1.5 – Distribution et volume des trains.km opérés sur le RFN et le réseau RER RATP par activité et par catégorie de voie (en millions)



Note de lecture : les activités TER et Intercités totalisent 227 millions de trains.km sur le RFN en 2024 dont près de la moitié (41 % soit 93 millions de trains.km) sur les voies 2 à 4. Source : ART d'après SNCF Réseau et RATP.



ÉTAT DES LIEUX DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (3/5) – INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES HORS RFN

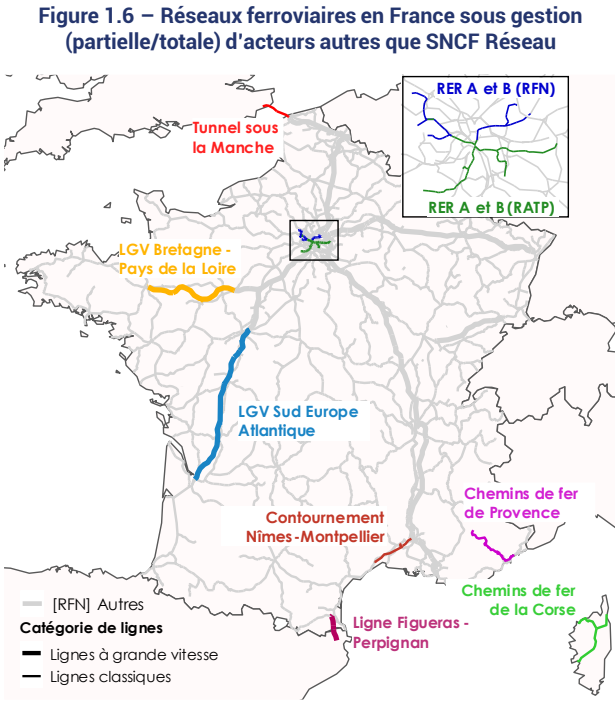
Hors réseau ferré national

Infrastructure	Gestionnaire	Longueur de réseau (km)	Nombre de circulations quotidiennes (trains/ligne/jour)	Évolution 2024/2023	Évolution 2024/2019
Réseau ferré national	SNCF Réseau	27 110	49	+8,5 %	+7,1 %
dont LGV Sud Europe Atlantique	LISEA	337	52	+4,9 %	+3,6 %
dont LGV Bretagne-Pays de la Loire	Eiffage Rail Express	220	47	+7,6 %	+1,3 %
dont Contournement Nîmes-Montpellier	Oc'Via	91	33	+8,0 %	+41,7 %
dont RER lignes A et B	SNCF Réseau	81	242	+6,5 %	+1,3 %
Réseau RER lignes A et B	RATP	123	295	+3,0 %	+5,8 %
Ligne Figueras-Perpignan (LGV)	LFP	44	13	+28,8 %	+3,3 %
Tunnel sous la Manche	Eurotunnel	54 ¹	51 – (~250) ²	+2,6 %	-10,4 %
Chemins de fer de la Corse	Collectivité de Corse	232	[10-12] ³	ND	ND
Chemins de fer de Provence	Région Sud PACA	151	9 ⁴	ND	ND

Près de 5 % des lignes ferroviaire en France sont gérées, sur des périmètres très variés, par 8 acteurs autres que SNCF Réseau

En complément des 27 000 km de lignes du RFN dont SNCF Réseau assure directement la gestion du réseau ferroviaire français comprend plusieurs infrastructures aux caractéristiques spécifiques :

- trois infrastructures appartenant au RFN : la **LGV Sud Europe Atlantique (SEA)** entre Tours et Bordeaux, la **LGV Bretagne-Pays de la Loire (BPL)** entre Le Mans et Rennes, et le **contournement Nîmes-Montpellier**. Ces trois infrastructures font l'objet de modalités de gestion particulières et différenciées. Leur maintenance est assurée par leur gestionnaire respectif, à savoir : LISEA, Eiffage Rail Express et Oc'Via. Dans le cadre de son contrat de concession, LISEA est en outre responsable de la gestion de l'accès et de la tarification sur la LGV SEA. En revanche, pour la LGV BPL et le contournement Nîmes-Montpellier, qui font tous deux l'objet de contrats de partenariat, la gestion de l'accès et la tarification sont exercées par SNCF Réseau.
- les lignes A et B du RER francilien s'étendent à la fois sur le RFN (pour 81 km, sous gestion de SNCF Réseau) et, hors RFN, sur le **réseau de transport guidé sous gestion de la RATP** (123 km) ;
- deux infrastructures transfrontalières hors RFN, la **LGV Perpignan-Figueras** et le **Tunnel sous la Manche**, sont gérées respectivement par LFP et Eurotunnel (groupe Getlink) ;
- ainsi que les deux principaux réseaux à voie unique et écartement métrique (non électrifiés) situés hors RFN⁵, les **Chemins de fer de la Corse** et les **Chemins de fer de Provence**, sous la gestion de leur région respective (Corse et Provence-Alpes-Côte d'Azur).



Un degré d'utilisation très hétérogène des infrastructures

Si l'intensité d'utilisation du RFN géré par SNCF Réseau est de près de 50 trains par jour en moyenne, celui-ci apparaît très variable sur l'ensemble des réseaux ferrés situés en France. Ainsi, les réseaux à écartement métrique n'accueillent pas plus de 10 trains par jour. Les LGV SEA et BPL voient passer en 2024 près de 50 trains par jour, soit un niveau inférieur à celui des autres LGV du RFN (de 62 pour la LGV Est à 144 trains pour la LGV Sud-Est). Le contournement de Nîmes-Montpellier se caractérise par une forte progression du trafic depuis 2019, portée par la montée en charge des circulations de fret (décembre 2017) puis TAGV (juillet 2018), ainsi que par l'ouverture tardive de la gare de Nîmes-Pont-du-Gard en décembre 2019. La densité de circulation de la partie du réseau RER gérée par la RATP atteint près de 300 trains par jour, soit 50 trains de plus que le niveau observé sur le réseau RER situé sur RFN, exploité par la SNCF.

La LGV Perpignan-Figueras n'a vu passer en 2024 que 13 trains par jour en moyenne (dont 5 trains de fret), bien que sa fréquentation soit en nette progression sur un an. Le tunnel sous la Manche a vu passer, en 2024, 51 trains par jour (46 de voyageurs et 5 de fret), auxquels s'ajoutent, sur la même infrastructure, 150 à 200 navettes quotidiennes du service de ferroutage « Le Shuttle » opéré par Getlink. Bien que l'utilisation globale de l'infrastructure du lien fixe transmanche soit en hausse en 2024 (+3 %), elle demeure inférieure de 10 % à son niveau de 2019. Ce trafic pourrait toutefois connaître une croissance marquée dans les prochaines années, avec les projets de développement de l'entreprise ferroviaire Eurostar et l'arrivée potentielle de nombreux nouveaux entrants ayant publiquement manifesté leur intérêt, notamment Virgin, qui a obtenu l'accès au centre de maintenance de Temple Mills, ou encore Trenitalia, Gemini-Uber, et Evolyn.

¹ Le tunnel sous la manche a une longueur de 50,5 km. La longueur totale comprend les kilomètres de ligne reliant le tunnel aux terminaux de Coquelles et Folkestone.
² Le nombre de circulations dans le Tunnel sous la Manche s'élève à 51 trains par jour en tenant compte uniquement des trains de voyageurs et de fret, et à près de 250 en incluant les navettes d'Eurotunnel (services « Le Shuttle » de ferroutage de voitures et d'autocars, et « Le Shuttle Freight », pour les camions). En l'absence de données transmises par le groupe Getlink concernant le service de navettes, ce chiffre est une estimation. Les évolutions ne concernent que les circulations ferroviaires.
³ Estimation selon l'offre théorique publiée sur le [Point d'accès national](#).
⁴ Données 2023 – données 2024 non publiées à date.
⁵ Les lignes de Cerdagne (« Le Train Jaune », 63 km), du Mont-Blanc Express (37 km) et du Blanc-Argent (56 km) constituent trois autres réseaux à voies métriques sur RFN.



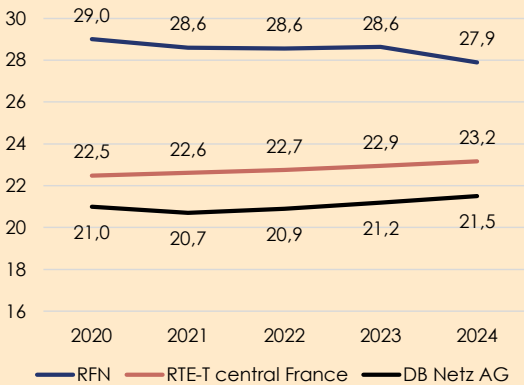
ÉTAT DES LIEUX DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (4/5) – ÂGE DE L'INFRASTRUCTURE – ÉMISSIONS GES AMONT

Peut-on comparer l'âge du réseau allemand à celui de la France ?

Avec un âge moyen de 27,9 ans, le réseau ferré national (RFN) apparaît nettement plus âgé que celui géré par DB Netz AG en Allemagne, âgé en 2024 de 21,5 ans. Néanmoins, on constate une forte différence dans le degré d'utilisation de ces réseaux : le réseau exploité par DB InfraGO AG enregistre deux fois plus de passages quotidiens de trains que le RFN (en moyenne 48 trains par jour contre un peu plus de 95 en Allemagne). La photographie de la vétusté des voies ferrées à un instant donné ne peut ainsi être dissociée du facteur du niveau de trafic : une voie fortement empruntée s'usant plus rapidement, elle a un cycle de vie plus court et nécessite ainsi des rénovations plus fréquentes.

Le niveau de vétusté du réseau allemand peut ainsi être plus justement comparé à celui observé sur la section « RTE-T central » du réseau français, qui affiche un degré d'utilisation similaire (environ 89 trains quotidiens) : la moyenne d'âge de ces deux réseaux apparaît ainsi éloignée de seulement 1,7 ans (figure ci-contre), confirmant donc l'importance du facteur d'utilisation des réseaux dans l'analyse. Une parfaite comparaison de l'état des infrastructures ferroviaires nécessite par ailleurs de ne pas omettre l'impact d'autres facteurs potentiellement très hétérogènes entre pays (spécifications techniques des voies, appareils de voie, ouvrages d'art, etc.).

Figure 1.7 – Âge moyen des voies des réseaux ferrés en France et Allemagne



Source : ART d'après SNCF Réseau et DB Netz AG

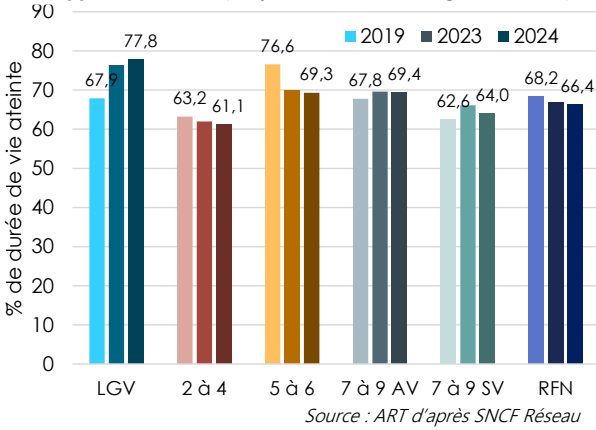
Les efforts de rajeunissement des appareils de voie se concentrent sur le réseau classique tandis que le vieillissement se poursuit sur les LGV

En 2024, le réseau sous gestion de SNCF Réseau compte 22 388 appareils de voie, en baisse de 279 appareils par rapport à 2023. Cette diminution s'explique principalement par la fermeture de voies très anciennes de catégories 7 à 9 (– 170 appareils), ainsi que par la poursuite de la réduction du nombre d'appareils de voie sur le réseau de catégories 2 à 6 (– 109 appareils).

Âgés en moyenne de 29,1 ans à fin 2024, les appareils de voie sous gestion de SNCF Réseau atteignent 66,4 % de leur durée de vie théorique, un indicateur en amélioration de 1,8 point par rapport à 2019.

La part des appareils de voie ayant dépassé leur durée de vie théorique s'établit à 31,3 % en 2024 (voir annexe 1.3). Comme pour le renouvellement des voies, l'effort a principalement porté sur le réseau de catégories 2 à 6, où 34 % des appareils atteignent ou dépassent leur durée de vie théorique, en recul de 0,5 point sur un an (et de 1,8 point sur deux ans), contre une situation plus dégradée sur les LGV. Les appareils de voie des LGV ont en effet continué de vieillir, et la part d'appareils de voie ayant dépassé leur durée de vie théorique poursuit sa hausse pour atteindre 41 % en 2024 (+ 2 points sur un an).

Figure 1.8 – Pourcentage de durée de vie atteint par les appareils de voie (moyenne selon la catégorie de voie)



Source : ART d'après SNCF Réseau

Quelles émissions de gaz à effet de serre liées à la gestion de l'infrastructure ?

En 2024, la SA SNCF Réseau a émis un peu plus de 2 Mt eqCO₂ d'émissions liées à l'infrastructure ferroviaire, dont près d'un quart imputables à SNCF Gares & Connexions. Rapportées aux 481 millions de trains.km ayant circulé sur le RFN, cela représente près de 4 kg eqCO₂¹ par train.km opéré, que l'on peut comparer aux émissions des circulations des services TER (cf. ch.3), représentant environ 2 kg eqCO₂/km.

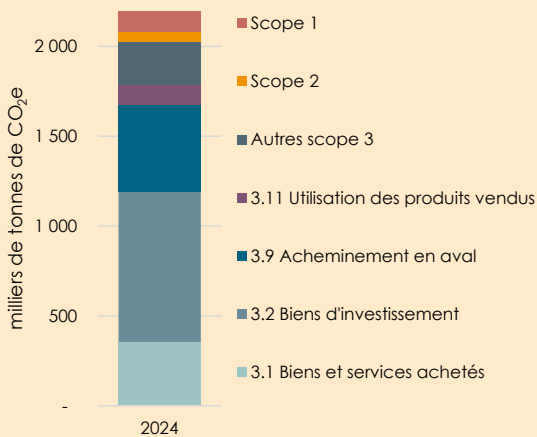
Les émissions liées à la gestion de l'infrastructure sont faiblement liées à la consommation d'énergie (scopes 1 et 2) et sont constituées majoritairement d'émissions indirectes du scope 3², qui représentaient 92 % des émissions en 2024.

Cette catégorie recouvre une grande part des activités de maintenance et de renouvellement, en particulier les catégories 3.1 « biens et services achetés » et 3.2 « biens d'investissement », qui concentrent plus de la moitié des émissions. Ces deux catégories peuvent, selon SNCF Réseau et dans une approche simplifiée, être respectivement associées aux travaux de maintenance et aux travaux de renouvellement et de développement de l'infrastructure.

L'utilisation de matériaux divers constituant un poids majeur dans ses émissions, SNCF Réseau a engagé une démarche de réduction ciblée sur les principaux composants de la voie (rails, traverses et ballast), qui concentrent environ 80 % de l'empreinte carbone des matériaux utilisés.

Cette démarche, inscrite dans le contrat de performance 2021-2030 avec l'État, visait une réduction de 25 % d'ici 2030 par rapport à 2018. Cet objectif a été atteint de manière anticipée, avec une baisse de 39,6 % en 2024, grâce au réemploi de composants sur le réseau peu circulé, au recyclage des matières (notamment la fabrication de nouveaux rails à partir de l'acier d'anciens rails) et à la valorisation des matériaux pour des usages non ferroviaires.

Figure 1.9 – Émissions de GES² de SNCF Réseau et Gares & Connexion en milliers de tonnes eqCO₂



Source : ART d'après Rapport financier annuel du groupe SNCF Réseau

¹ Afin d'éviter de comptabiliser deux fois les mêmes émissions, ce calcul exclut la catégorie 3.11 « Utilisation de produits vendus », qui correspond à la consommation d'électricité des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau et dont le contrat d'énergie est géré par SNCF Réseau.

² Le scope 1 regroupe les émissions directes issues de sources détenues ou contrôlées par l'entreprise (notamment la combustion de carburants). Le scope 2 couvre les émissions indirectes liées à la production de l'énergie achetée et consommée (électricité, chaleur, froid). Le scope 3 correspond aux autres émissions indirectes sur l'ensemble de la chaîne de valeur (achats, transport, sous-traitance, déchets, fin de vie, etc.).



ÉTAT DES LIEUX DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (5/5) – ACCÈS À L'INFRASTRUCTURE ET TRAVAUX

L'ouverture de la phase de construction de l'horaire de service (HDS) en décembre, deux ans avant le début du service, coïncide avec la publication du plan général des fenêtres (PGF). Ce dernier détaille l'ensemble des indisponibilités du réseau liées à des fenêtres de travaux. Ces indisponibilités conduisent ainsi à des refus d'attribution de sillons sur ces plages par le gestionnaire d'infrastructure (cf. *infra*).

Une part croissante du réseau est neutralisée par les travaux, malgré un potentiel de restitution significatif

Les plages de réservation du RFN neutralisées pour des besoins de travaux ont augmenté en 2024. Mesurée en heures.km à l'ouverture de la construction de l'horaire de service (HDS), cette indisponibilité a augmenté de 0,5 % par rapport à 2023 et de 7 % par rapport à 2019. Ces hausses concernent en premier lieu les fenêtres dites « déformées » ([annexe A1.4](#)), propres à une année et ayant l'impact potentiellement le plus fort sur les capacités de circulation. Ces fenêtres « déformées » augmentent de 3,5 % sur un an et de 20,1 % par rapport à 2019. Ainsi, pour l'HDS 2024 les capacités neutralisées pour la réalisation des travaux rendent 14 % des heures.km du RFN indisponibles à la réservation de sillons. Ce taux monte à 29 % sur les plages nocturnes [00h-06h] et est très hétérogène géographiquement : un tiers du réseau est neutralisé plus de 20 % du temps en 2024 ([annexe A1.6](#)).

Le volume de capacité libéré par le GI au cours du processus de réservation, puis en cours d'HDS représente près de 3 à 5 % du volume initial de capacité neutralisé. Le GI est en effet amené, au fil de l'année, à créer ou supprimer des plages de travaux, conduisant à restituer – ou à neutraliser – des capacités de circulation. Entre la mi-avril A-1 et la fin de l'HDS, la comparaison de deux états du PGF fait ainsi apparaître, pour 2024, une baisse nette de 3,1 % du volume d'heures de capacité neutralisées, contre 5 % en 2023 (figure 1.14).

Près de 21 à 26 % des fenêtres de travaux ne sont par ailleurs pas utilisées par SNCF Réseau et non restituées afin de libérer de la capacité de circulation pour les entreprises ferroviaires. Ainsi, seuls 73,8 % des jours des fenêtres génériques, 74,7 % des fenêtres déformées de [2-6h] et 79 % des fenêtres déformées >6h ont été utilisés en 2024. SNCF Réseau s'est fixé l'objectif de réduire à 10 % le taux de fenêtres non restituées d'ici à 2030.

Des taux d'attribution en amélioration pour le fret, au-delà des objectifs du contrat de performance

En 2025, 94,9 % des sillons-jours demandés¹ « au service » ont reçu une réponse positive de SNCF Réseau lors de la publication de l'HDS 2026 (septembre 2025). Ce taux d'attribution progresse ainsi de 2 points par rapport à l'HDS 2022. Il s'établit à 95,3 % pour le transport de voyageurs, 91,7 % pour le fret et 78,3 % pour les trains de voyageurs de nuit.

Pour le transport de marchandises, ce taux s'améliore et atteint l'objectif de long terme du contrat de performance (89 %) pour le deuxième service consécutif (HDS 2025 et HDS 2026). À l'inverse, pour le transport de voyageurs, ce taux demeure inférieur à l'objectif de long terme fixé par le contrat de performance (96,5 %). Aucun objectif n'est en revanche défini pour les trains de nuit (voir figure ci-contre).

Enfin, le taux de respect des critères de commande (horaires de parcours, tonnages, voir [annexe A.1.7](#)) se dégrade pour le fret ferroviaire, en recul de 1,1 point, pour s'établir à 81 %. Pour le transport de voyageurs, ces taux apparaissent globalement stables, avec une légère baisse de 0,3 point pour les services SLO, une quasi-stabilité pour Transilien (+0,1 point) et une amélioration plus marquée pour les TER (+0,8 point).

En traits pleins, les taux d'attribution tels que suivis dans le **contrat de performance**. Afin de retranscrire une notion de qualité dans les réponses apportées, SNCF Réseau ne prend en considération, dans le calcul des taux d'attribution, que les sillons-jours répondus « attribués », « à l'étude » et en « refus d'attribution ».

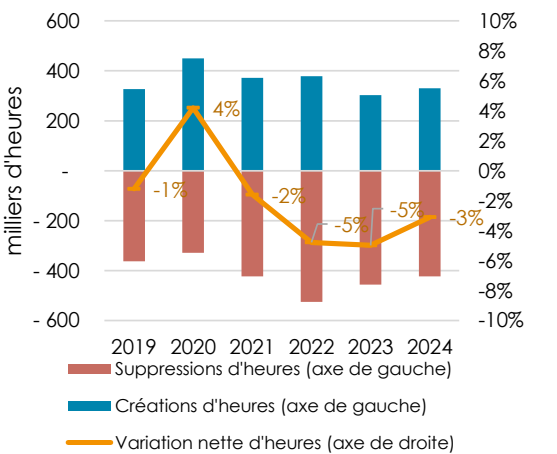
En pointillés, l'ensemble des cas tels que [présentés en annexe A1.7](#).

Figure 1.13 – Taux d'indisponibilité à la réservation pour l'HDS 2024 de plages-sections de RFN (en % d'heures.km)

	RTE-T Central	RTE-T Central (hors IdF)	Île-de-France	RFN circulé par les Intercités de nuit	RFN global
00h00 - 5h59	39%	39%	54%	54%	29%
06h00 - 9h59	3%	3%	3%	8%	4%
10h00 - 15h59	16%	17%	9%	31%	14%
16h00 - 20h59	1%	1%	2%	4%	2%
21h00 - 23h59	14%	14%	17%	29%	14%
Toutes plages horaires	16%	17%	19%	27%	14%

Source : ART d'après SNCF Réseau

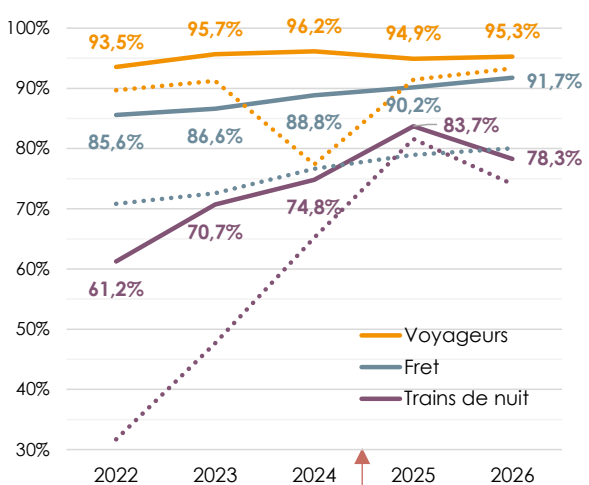
Figure 1.14 – Variation du PGF (fenêtres travaux en heures) entre la version du 14 avril A-1 et la fin de l'HDS*



Note : tout type de fenêtre, hors interceptions travaux en gare.
* Pour l'HDS 2024 sont comparés le nombre d'heures de fenêtres travaux mesuré le 14 avril 2023 et le 16 décembre 2024.

Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 1.15 – Taux de sillons-jours attribués à la publication de l'horaire de service¹



Source : ART d'après SNCF Réseau

¹les taux d'attribution des sillons ne permettent pas d'évaluer l'adéquation entre l'offre commerciale de SNCF Réseau et le besoin des opérateurs. En effet, un candidat qui prendrait parfaitement en considération les indisponibilités du réseau liées aux travaux obtiendrait mécaniquement un taux d'attribution élevé, tout en ayant potentiellement renoncé à des sillons qui correspondaient à ses besoins. Par ailleurs, un sillon peut être « attribué » mais avec des caractéristiques s'éloignant de la demande initiale sur plusieurs critères (horaires, parcours, tonnages).

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE (1/5)



	Niveau (2024)	Évolution annuelle Euros constants* (2023-2024)	Évolution nette depuis 2019 Euros constants* (2019-2024)
■ Péages perçus par les gestionnaires d'infrastructure ¹	7,4 Md€	+7,4 %	+2,6 %
dont péages perçus par LISEA	311 M€	+7,6 %	+7,5 %
dont concours publics ²	2,6 Md€	+6,7 %	+6,3 %
■ Coûts d'exploitation de SNCF Réseau ³	6,0 Md€	-2,4 %	+4,4 %
dont coûts d'entretien et de surveillance	3,2 Md€	+1,4 %	-0,1 %
■ Investissements de SNCF Réseau ⁴	5,6 Md€	+1,3 %	-2,6 %

¹ Mesurés par année de prestation (permettant le rapprochement présenté ci-après avec le trafic ferroviaire mesuré par année civile).

² Redevance d'accès payée par l'État et Île-de-France Mobilités (IdFM), et compensation fret (augmentée à la suite de la crise sanitaire).

³ Coûts bruts de subventions d'exploitation (i.e. incluant 149 M€ de subventions d'exploitation reçues).

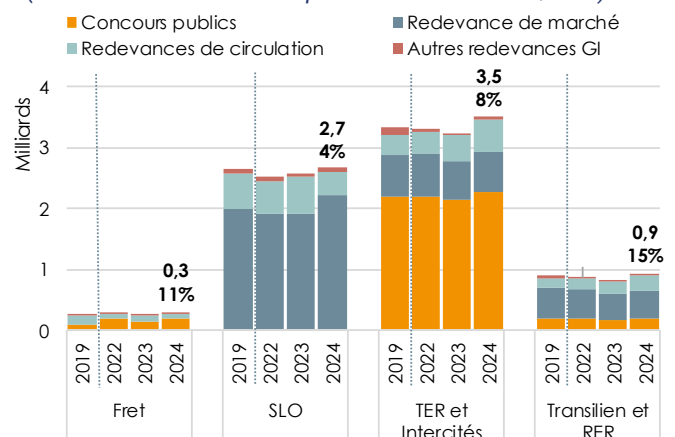
⁴ Y compris coûts d'exploitation rattachés à des projets d'investissements (Opex sur projets, 414 M€), mais hors frais financiers rattachés à des projets d'investissements (92 M€) et investissements industriels (290 M€).

Les revenus de péages des GI ont progressé de 7,4 % en 2024

Les GI SNCF Réseau et LISEA ont perçu 7,4 milliards d'euros de redevances en 2024, soit un niveau supérieur de 2,6 % en euros constants¹ au niveau de 2019. Tandis que la valeur réelle des péages perçus par SNCF Réseau avait diminué sur le cycle tarifaire 2021-2023, le GI prévoit une augmentation de ses revenus réels au cours du nouveau cycle 2024-2026, en vue d'améliorer la couverture du coût complet de gestion de l'infrastructure par les péages, conformément à l'objectif fixé par le contrat de performance conclu avec l'État.

Les redevances ont augmenté de 8 % pour les services TER et Intercités mais assuré un niveau stable des redevances par train.km. La mise en place à compter de 2024 d'une tarification binomiale (tarification en deux parties avec un montant forfaitaire et un tarif d'accès reflétant le coût marginal des circulations) a en effet bénéficié au développement fort des trafics conventionnés et permis de maintenir, hors inflation, le niveau de péage par train.km perçu de 2023.

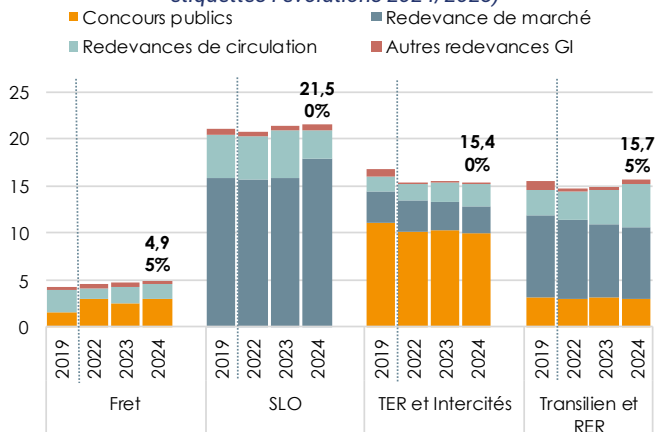
Figure 2.1 – Revenus des gestionnaires d'infrastructure
(euros constants 2024¹ – étiquettes : évolutions 2024/2023)



L'annexe A.2.1 présente les montants en euros courants (les déflateurs utilisés sont précisés dans l'Annexe 0).

Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure

Figure 2.2 – Revenus par train.km des gestionnaires d'infrastructure
(euros constants 2024¹ par train.km facturé – étiquettes : évolutions 2024/2023)



L'annexe A.2.2 présente les montants en euros courants (les déflateurs utilisés sont précisés dans l'Annexe 0).

Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure

Les redevances perçues pour les activités librement organisées ont augmenté de 4 %. La composition de ces revenus a cependant évolué en 2024, la redevance de marché représentant ainsi 80 % des péages SLO contre près de 70 % en 2023. La hausse de revenu pour les GI a été assurée par la hausse de trafic de 3 % et par l'augmentation des niveaux de péages. Le niveau moyen des redevances par train.km des services voyageurs librement organisés (SLO) est cependant resté stable¹ au regard d'évolutions de trafic TAGV très différenciées selon les différents segments de marché (voir détails en chapitre 5). Par ailleurs les péages versés par Trenitalia et Renfe Viajeros atteignent 51 M€, soit près de 2 % des péages des SLO.

Les revenus de SNCF Réseau perçus pour les services Transilien et le RER ont augmenté de 15 %, sous l'effet d'une hausse de la redevance par train.km¹ (+5 %) et des trains.km facturés (+9 %).

La hausse des concours publics a permis une croissance annuelle de 11 % des redevances des services de fret. Celle-ci a ainsi permis d'assurer une hausse de 5 % de la redevance par train.km et de compenser le recul de 14 %¹ du niveau de péage moyen versés par les opérateurs de fret, dont le trafic a crû de +6 %.

¹ Corrigé des effets de l'inflation (euros constants) avec les indices présentés dans l'Annexe 0

² 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 les variations d'offre. Les renoncations à la réservation et les non-circulations donnent lieu à des régularisations ou à des pénalités, notamment au travers des dispositifs d'incitations réciproques.

³ Redevance pour la fourniture d'électricité (RFE), redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction composantes A & B (RCTE-A et RCTE-B)

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE (2/5)

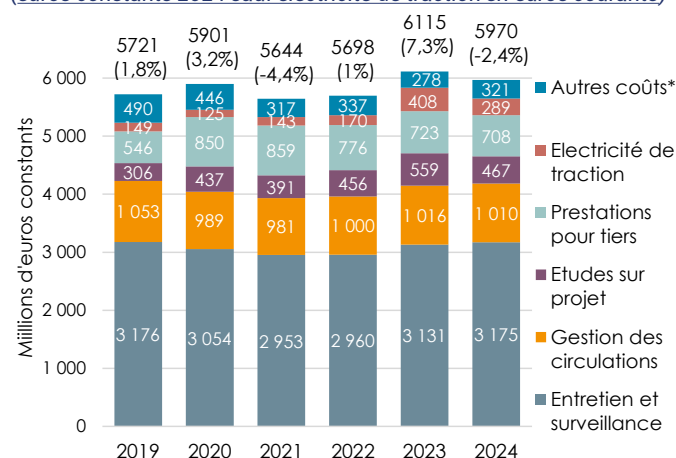
En 2024, les charges d'exploitation de SNCF Réseau reculent en euros constants du fait de la baisse des coûts énergétiques, tout en restant supérieures aux niveaux observés entre 2019 et 2022.

Cette baisse annuelle en euros constants (-2,4 %) des charges d'exploitation en 2024 succède à une hausse marquée en 2023 (près de +7 % en euros constants). Elle s'explique principalement par le recul **des coûts énergétiques liés à la traction électrique**¹, conséquence de la baisse du prix d'achat de l'électricité par SNCF Réseau. Elle résulte également de la diminution des dépenses d'études sur projets d'investissement (-92 M€ constants).

Premier poste de charges du GI, les **coûts d'entretien et de surveillance** du réseau atteignent 3,2 Md€ en 2024, en légère progression de +1,4 % (euros constants). Ramenés au kilomètre de voie, ils s'établissent en 2024 à près de **64 000 €**, soit une **progression de 2,7 % après prise en compte de l'inflation**. Ces dépenses varient toutefois fortement selon la catégorie de voie, s'échelonnant de près de 89 000 € par kilomètre pour les voies les plus utilisées (catégories 2 à 4) à 23 000 € pour les voies de catégories 7 à 9 sans voyageurs.

Deuxième poste de charges, les **coûts de gestion des circulations** se stabilisent en 2024 (-0,6 % en euros constants), et ce malgré une hausse des trafics de 6,9 % ([voir partie 01](#)).

Figure 2.3 – Coûts d'exploitation de SNCF Réseau
(euros constants 2024 sauf électricité de traction en euros courants)



Note : les « Autres coûts » recouvrent la gestion de sillons et les activités de commercialisation (147 M€) et des coûts non incorporables (174 M€). Ces coûts sont bruts de subventions d'exploitation (i.e. ne sont pas diminués des subventions reçues). [L'annexe A.2.3 présente les montants en euros courants](#) (les déflateurs utilisés sont précisés dans l'[Annexe 0](#)).

Source : ART d'après SNCF Réseau

Les investissements ont de nouveau peu augmenté en 2024, voire reculé en actions de modernisation.

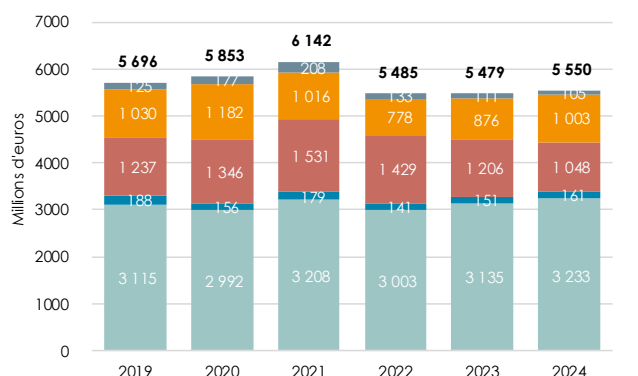
En 2024, les dépenses d'investissements de SNCF Réseau ont légèrement augmenté, de +1,3 % en euros constants. Les investissements de **renouvellement et performance** notamment ont contribué à cette hausse en augmentant de +3 % (en euros constants), atteignant leur niveau (3,2 Md€) le plus élevé depuis 2021. Par conséquent, ces dépenses dépassent, pour la première fois depuis 2021, la valeur cible annuelle du contrat de performance conclu avec l'État pour la période 2021-2030 (en euros constants).

Au sein de ces efforts de renouvellement, les investissements dédiés aux voies ont augmenté de +7 % entre 2023 et 2024, après une baisse continue de 2018 à 2023 (en euros constants). Les investissements sur les voies 2 à 4, représentant 58 % du total, ont ainsi augmenté de 16 % et contribué à la stabilisation de l'âge de

ces voies. Les investissements sur les voies 7 à 9 ont été multipliés par 3, atteignant 6 % du total. Les LGV, en revanche, ont vu les investissements en renouvellement et performance baisser de 17 % en 2024. La baisse, presque continue, de ces dépenses depuis 2019 (-4 % en moyenne par an) a causé le vieillissement des LGV de 3 ans sur les 5 dernières années et supposerait des efforts accrus de régénération à court-moyen terme.

Les investissements dans la commande centralisée du réseau (CCR) et dans l'ERTMS, qui contribuent à la modernisation et à l'interopérabilité du réseau, demeurent inférieurs aux trajectoires prévues dans le contrat de performance ou recommandées par d'autres études⁴. Ainsi, les dépenses de CCR stagnent à 375 M€ (en euros constants 2024) et celles d'ERTMS (140 M€) diminuent de 11 % en 2024, après une baisse de 13 % en 2023.

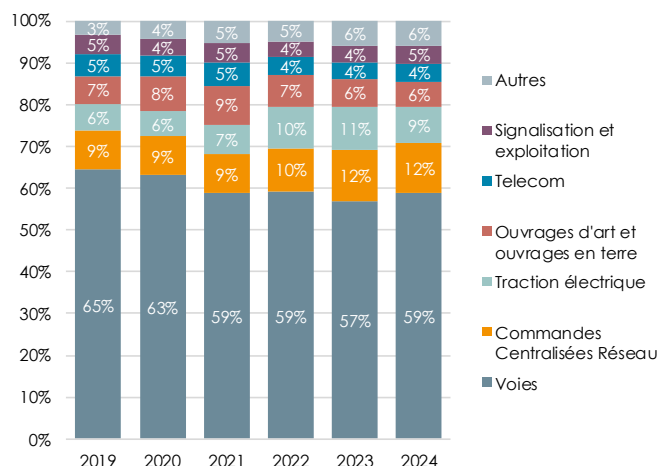
Figure 2.4 – Dépenses d'investissements de SNCF Réseau
(y compris Opex et hors frais financiers - euros constants 2024)



Note : le graphique ne présente pas les investissements industriels (290 M€ en 2024), les frais financiers (92 M€) mais inclut les Opex sur projets (414 M€). [L'annexe A.2.4 présente les montants en euros courants](#) (les déflateurs dans l'[Annexe 0](#))

Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 2.5 – Répartition des investissements
de « renouvellement et performance »



Source : ART d'après SNCF Réseau

¹ Les achats d'énergie effectués par SNCF Réseau sont refacturés à l'euro près aux entreprises ferroviaires, à l'exception de l'énergie consommée pour ses propres besoins.

² Hors coûts liés aux voies de service, les voies de service représentant près de 5 % des coûts d'entretien et de surveillance du réseau ferré national.

⁴ Consulter, par exemple, le [Rapport](#) de l'Autorité sur les scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français (2022-2042).

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE (3/5) – RENOUELEMENTS DE VOIES

Un renouvellement historiquement élevé, porté par la bonne exécution du programme d'investissements et concentré sur le réseau structurant, mais encore insuffisant au regard du vieillissement de l'infrastructure

En 2024, le renouvellement des voies du RFN par SNCF Réseau a atteint un niveau historiquement élevé, avec 1 198 km de « Grandes Opérations Programmées Équivalent » (GOPEQ), soit 131 km de plus qu'en 2023 et 165 km de plus que la moyenne observée sur la période 2015-2021.

Près de 73 % des kilomètres renouvelés de voies portent sur le réseau dit « structurant », pour lequel SNCF Réseau s'est fixé un objectif de 915 km (cf. ci-contre). En 2024, le gestionnaire d'infrastructure a atteint un taux de réalisation du programme de travaux de 95 %, contre 93 % en 2023. Par ailleurs, le coût moyen de réalisation d'un GOPEQ voie reste inférieur aux niveaux cibles fixés par le contrat de performance 2021-2030 entre l'État et SNCF Réseau (Figure 1.9)

Malgré la bonne tenue du programme d'investissements de SNCF Réseau, celui-ci demeure insuffisant au regard des besoins. À fin 2023, l'équivalent d'un peu moins de 1 900 km de voies classiques, de catégories 2 à 6, avaient atteint leur durée de vie théorique, ainsi qu'un peu plus de 700 km de LGV (annexe A1.1). Sur la période 2024-2026, ce sont plus de 300 km de voies en moyenne par an qui atteindront leur durée de vie théorique sur le réseau de catégories 2 à 6 et les LGV. Sur ce même réseau, les besoins s'accroissent encore entre 2027 et 2029, avec l'équivalent de 400 km en moyenne par an arrivant à terme de leur durée de vie (annexe A1.1).

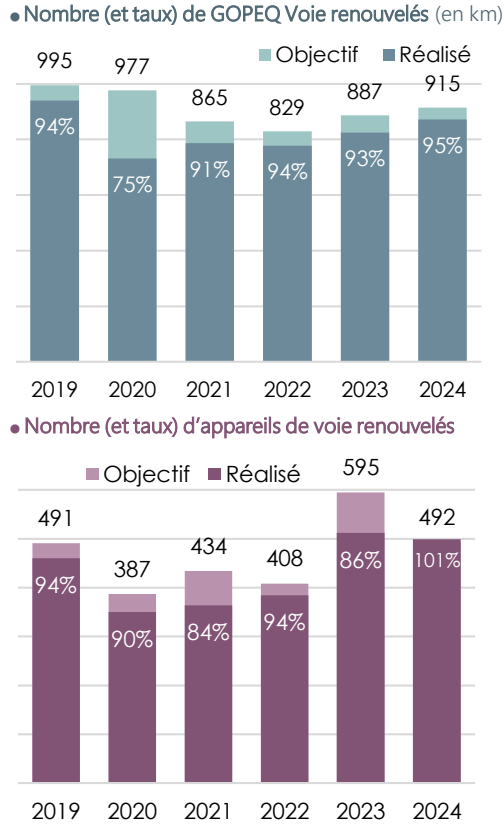
Concernant les appareils de voie, SNCF Réseau a légèrement dépassé son objectif annuel de renouvellement sur le réseau structurant, avec un taux de réalisation de 101 %, correspondant à 499 appareils de voie renouvelés en 2024. Comme en 2023, l'effort de renouvellement continue de se concentrer sur le réseau structurant : 99 % des opérations y ont été réalisées en 2024, contre seulement 76 % sur la période 2020-2022.

Le renouvellement du réseau électrifié fait en revanche apparaître un ralentissement, avec 234 tirs de caténaire en 1 500 V et 30 tirs de caténaire en 25 000 V opérés en 2024, soit un recul respectif de 46 tirs et 15 tirs par rapport à la moyenne observée sur la période 2015-2021 (voir tableau ci-dessous). Ce niveau de renouvellement représente moins de 1 % du nombre total de tirs de caténaire du RFN.

Figure 2.7 – Opérations de renouvellement effectuées par SNCF Réseau (ensemble du RFN)

		moyenne 2015-2021	2022	2023	2024
Voie	km de voie (GOPEQ)	1033	965	1067	1198
Appareils de voie	Nombre d'appareils	481	517	520	503
Caténaire :					
1500 V continus	Nombre de tirs	280	222	258	234
Caténaire :					
25 000 V alternatif	Nombre de tirs	45	33	34	30
Ouvrages en terre	Opérations de régénération	54	47	39	28

Figure 2.6 – Nombre (visé et atteint) de renouvellements des voies et des appareils de voie sur le réseau structurant

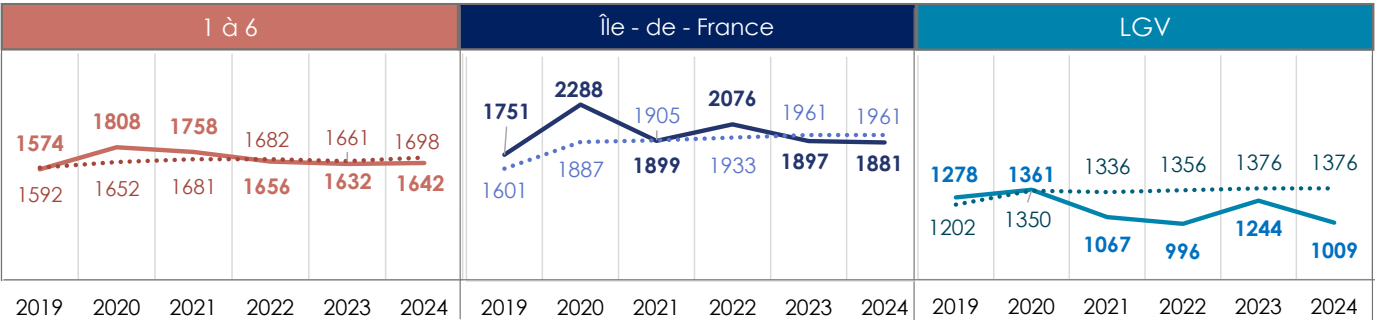


Source : ART d'après SNCF Réseau

Ensemble du RFN / Réseau structurant

Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 2.8 – Coût moyen du GOPEQ provisoire (milliers d'euros constants janvier 2020)



— Coût moyen du GOPEQ provisoire (avril 2025) Coût moyen du GOPEQ provisoire inscrit au contrat de performance État-SNCF Réseau 2021 - 2030

Source : ART d'après SNCF Réseau

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE (4/5)

Les subventions d'investissements reçues par SNCF Réseau progressent de + 2 % entre 2023 et 2024

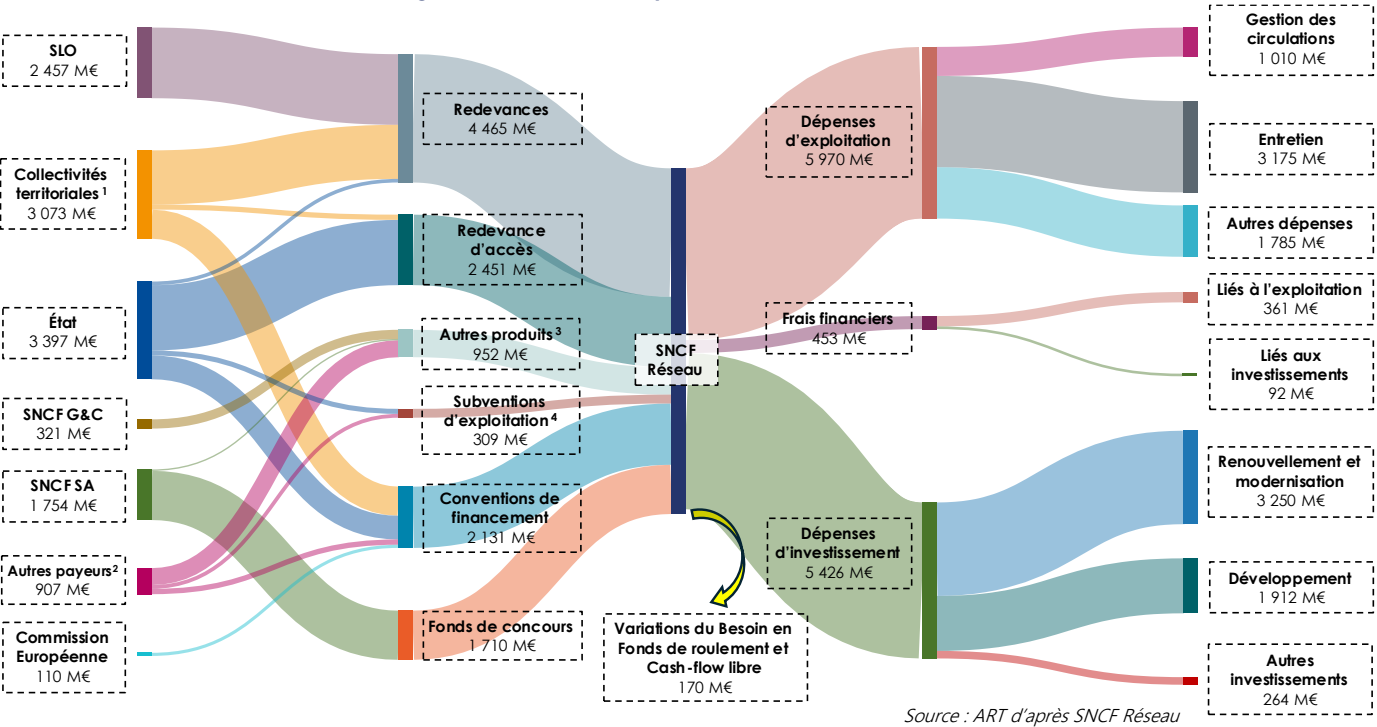
Les redevances liées au trafic ferroviaire, qui constituent la principale source de revenus pour SNCF Réseau, à hauteur de 6,9 Md€ en 2024, ont progressé de 8 %* sur un an, sous l'effet principal de la hausse des redevances (dont redevance d'accès) issues des services de transport de voyageurs conventionnés (Transilien, TER et Intercités) (voir ci-dessus l'analyse détaillée des péages et l'analyse de l'évolution des trafics). Les redevances payées par les services librement organisés (voyageurs et fret) n'augmentent que de 1 %*, en raison d'une légère hausse du montant payé par les services voyageurs TAGV (SNCF Voyageurs, Trenitalia et Renfe Viajeros), et d'une forte baisse des péages fret. Cette dernière résulte d'un recul des redevances indexées sur les prix de l'électricité, mais a été toutefois contrebalancée par l'abondement de la compensation fret versée par l'État.

Les subventions d'investissement reçues par SNCF Réseau s'élèvent à 3,8 Md€, soit une hausse de 2,2 % par rapport à 2023. Le premier mécanisme de subvention, constitué des conventions de financement⁵ signées entre SNCF Réseau et les entités publiques ou privées, progresse de 10 % en un an, pour dépasser 2 Md€. Au sein de ces conventions, la contribution de l'État recule de 10 %⁶, tandis

que celle des régions et autres collectivités locales augmente de 20 %, représentant désormais 47 % du total des conventions de financement. Le fonds de concours, deuxième mécanisme de subvention, est doté en 2024 de 1,7 Md€, en baisse de 5 % sur un an. L'ensemble des versements en 2024 sont issus des dividendes versés par la société-mère SNCF SA, après la mise en extinction, fin 2023, de la recapitalisation dans le cadre du plan de relance. L'année 2024 marque également le premier versement, pour 300 M€, d'une contribution au titre de l'accélération de la régénération du réseau ferroviaire dans le cadre de la « nouvelle donne ferroviaire », avec l'ambition d'atteindre 1,5 Md€ à l'horizon 2028. Voir Annexe 2.5 pour le détail des contributions au fonds de concours depuis 2020.

Hors frais et flux financiers, la structure des dépenses de SNCF Réseau reste inchangée entre 2023 et 2024. Les dépenses d'exploitation et les dépenses d'investissement représentent respectivement 52 % et 48 % des dépenses. Une analyse de l'évolution des dépenses de SNCF Réseau est à retrouver à la page précédente.

Figure 2.9 – Revenus et dépenses de SNCF Réseau en 2024⁵



Source : ART d'après SNCF Réseau

*Précisions méthodologiques sur les périmètres retenus

Les montants de revenus et de dépenses de SNCF Réseau présentés dans la figure 2.6 diffèrent de ceux des autres sections du bilan (voir différences de périmètre dans le tableau ci-contre), ainsi que de ceux du « Bilan annuel des transports » du SDeS. Les écarts entre chiffrements ART et SDeS proviennent notamment de l'exclusion dans la figure 2.6, des subventions liées à des investissements réalisés par des tiers, qui ne génèrent pas de dépenses pour SNCF Réseau et ne font que transiter dans ses comptes.

	Figure 2.6	Autres figures
Redevances ou péages	Année civile de comptabilisation	Année civile de prestation
Dépenses d'investissement	Hors dépenses non immobilisables	Y compris charges d'exploitation non immobilisables

¹ Les collectivités territoriales regroupent les régions (AOM), Île-de-France Mobilités, les départements, communes, les groupements de communes et les organismes divers d'administration locale (ODAL)

² Les autres payeurs regroupent SNCF Voyageurs et Hexafret (pour les prestations intra-groupe), SNCF Réseau (pour le produit de leurs propres cessions d'actifs) et les autres tiers (pour les autres produits, ou qui participent aux conventions de financement des projets d'investissement de SNCF Réseau).

³ Les autres produits regroupent la vente des prestations intra-groupe SNCF (566 M€), les dividendes reçus (de la part de SNCF Gares & Connexions principalement, 77 M€), les produits de cessions d'actifs de SNCF Réseau (16 M€) et les autres prestations pour tiers (293 M€). Est exclu des produits de cessions de SNCF Réseau le montant de débouclage EOLE entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions en 2024 (694 M€).

⁴ Les subventions d'exploitation comprennent la compensation fret et les subventions qui visent à compenser des dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires).

⁵ La figure 2.6 a été retraitée des impacts du débouclage du projet EOLE en 2024. Dans ce cadre SNCF Réseau a transféré à Gares & Connexions les actifs du projet et lui a restitué les subventions perçues pour son compte. Les flux impactés sont les produits de cessions d'actifs (pour 649 M€) et les subventions d'investissements (pour 694 M€).

⁶ Cette baisse s'explique majoritairement par le reclassement des versements dans le cadre de la « nouvelle donne ferroviaire ». En 2023, le versement de 100 M€ a été comptabilisé dans les conventions de financement, étant versé par l'AFIT. Depuis 2024, ces versements sont compris dans le fonds de concours.

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE (5/5)

Hors réseau ferré national, focus sur le réseau RER RATP

	Niveau (au 31/12/2024)	Évolution par rapport à 2023 valeur réelle ¹ (2023-2024)
▪ Charges globales d'entretien et de surveillance sur réseau RER RATP	190,9 M€	+ 7,4 %
dont charges affectables RER A	70,5 M€	+ 8,3 %
charges affectables RER B	35,6 M€	+ 4,6 %
▪ Investissements sur réseau RER RATP	247,3 M€	+ 6,3 %
dont investissements affectables RER A	94,6 M€	- 2,3 %
investissements affectables RER B	116,3 M€	+ 0,2 %

Les dépenses d'entretien de la RATP sur les lignes RER augmentent à un rythme plus soutenu que celui du trafic

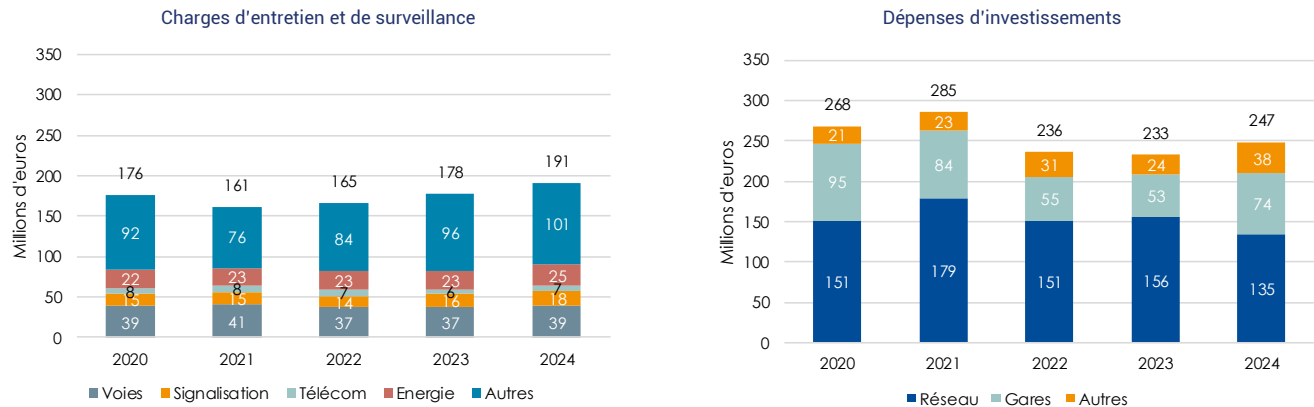
Les charges d'entretien et de surveillance des lignes RER A et B de la RATP ont augmenté de 7 %, en euros constants¹, entre 2023 et 2024, pour atteindre 191 M€ en 2024 (+9 % en euros courants). Cette hausse des dépenses est ainsi plus forte que celle du trafic du RER (+3 %) sur la même période. Les charges affectées au RER A ont augmenté de 8 % alors que celles du RER B ont augmenté de 5 %. **Rapportés au kilomètre de voie, les coûts d'entretien de la RATP pour les RER s'élèvent à plus de 500 000 euros**, dont 21 % sont consacrés à la voie et aux équipements de voie.

Au sein des dépenses d'investissements, les dépenses en gros entretien des voies en 2024 (44 M€), permettant de renouveler 34 km de rail et 15 appareils de voie, sont les plus élevées depuis 2020. **Les efforts réalisés ces dernières années semblent porter leurs fruits en ayant réduit l'âge relatif du réseau RER RATP de 4 points sur un an.** Celui-ci s'établit en 2024 à 62 % de la durée de vie théorique des voies. À titre de comparaison, les lignes du

RFN empruntées par les RER A et B ont atteint 52 % de leur durée de vie², un âge relatif également en baisse de 4 points sur un an.

Les dépenses d'investissement par la RATP sur le réseau RER sont aussi en hausse sur un an (+6 % en euros constants). Les investissements supplémentaires entre 2023 et 2024 ont été principalement dédiés aux gares ainsi qu'aux chantiers d'adaptation et de modernisation des ateliers et des outillages, au détriment des montants dédiés au réseau. Le poids des investissements sur le réseau RER est stable à 9 % dans l'enveloppe globale des investissements réalisés par le groupe RATP³ en 2024, également en hausse (+4 %) sur un an. Les investissements affectés au RER A sont en baisse continue depuis 2021, passant de 167 M€ en 2021 à 95 M€ en 2024 (en valeur 2024), alors que les moyens affectés au RER B sont restés stables autour de 115 M€.

Figure 2.10 – Charges d'entretien et de surveillance et dépenses d'investissements de la RATP pour les RER A et B (euros constants 2024)



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

¹ Évolutions mesurées en euros constants, en valeur 2024. Voir en annexe les indices utilisés pour corriger des effets de l'inflation les séries temporelles (Annexe A0).
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 le glossaire.
³ Selon le Rapport annuel 2024 (page 26) du groupe RATP, les investissements du groupe s'élèvent à 2 664 millions d'euros en 2024. Le montant en 2023 (selon le Rapport annuel 2023, page 26) s'établit à 2 546 millions d'euros. Cela correspond à 2 568 millions d'euros en valeur 2024.



	Niveau (2024)	Évolution annuelle (2023-2024)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2024)
■ Part modale du transport ferroviaire de voyageurs	10,8 %	+0,5 point %	+1,6 point %
■ Part modale du transport ferroviaire de fret	9,1 %	+0,5 point %	-0,3 point %

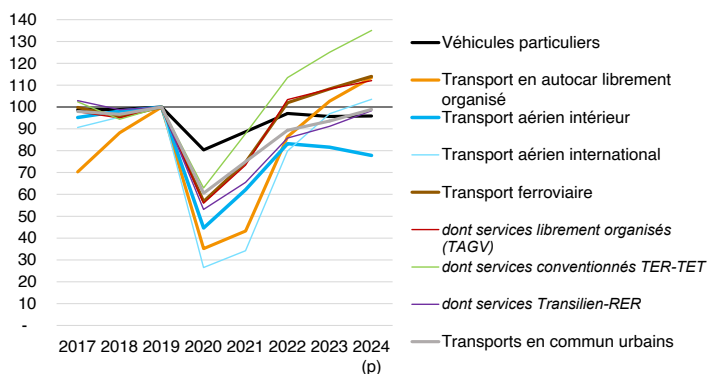
L'attractivité du mode ferroviaire pour le transport de voyageurs n'a pas faibli en 2024 et lui a permis d'accroître sa part modale face à un usage stable de la voiture et à la chute tendancielle du transport aérien domestique.

Le transport ferroviaire de voyageurs a connu une nouvelle année de forte croissance (+5 %) par comparaison aux autres modes de transport en France. Le trafic routier de véhicules particuliers est resté relativement stable après sa baisse de 2023, tranchant avec la forte dynamique des modes ferroviaires et autocars. Le transport aérien domestique a enregistré une nouvelle baisse (-5,1 %) dans la continuité de son évolution depuis 2019, tandis que le transport aérien international a retrouvé son niveau d'avant-crise en augmentant annuellement de près de 7 %. La part modale du mode ferroviaire dans le transport de voyageurs s'établit ainsi à

10,8 % en 2024, un niveau record en hausse annuelle de +0,5 point et de +1,7 point depuis 2019.

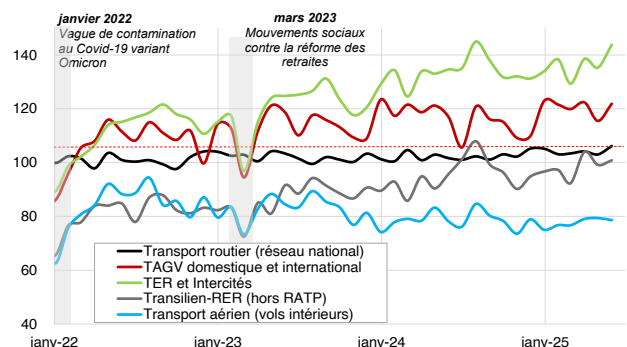
Après une baisse en 2023, les trois modes de transport de fret terrestre (routier, fluvial, ferroviaire) ont augmenté de nouveau en 2024. La dynamique de croissance du ferroviaire (+7,8 %) a été supérieure sur 2024 de près de 4 points à celle du routier (+3,4 %), permettant un léger rebond de sa part modale. Cette dernière reste toutefois, à hauteur de 9,1 %, toujours très faible au regard des objectifs visés.

Figure 3.1 – Évolution 2017-2024 de la fréquentation annuelle de voyageurs par mode de transport (indices 100 en 2017)



Source : ART, DGAC, SDeS

Figure 3.2 – Évolution 2022-2025 de la fréquentation mensuelle de voyageurs par mode de transport (indices 100 en 2017)



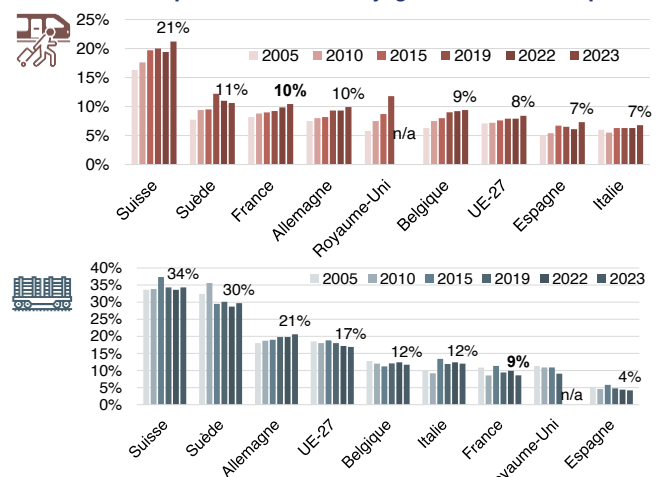
Source : ART, DGAC, SDeS

Le train a vu en 2023 sa part modale augmenter pour le transport de voyageurs en Europe, notamment en Espagne, mais a connu une nouvelle diminution en 2023 pour le fret, à l'exception de l'Allemagne.

La part modale du transport ferroviaire de voyageurs a augmenté en moyenne de +0,5 point en Europe en 2023. La France a ainsi connu une hausse similaire à celles observées en Allemagne et Italie, mais la Suisse et l'Espagne ont vu les plus fortes hausses annuelles de part modale du train, à hauteur respectivement de +1,8 point et +1,2 point de 2022 à 2023.

À l'inverse, la part modale du fret ferroviaire a de nouveau chuté en 2023 dans plusieurs pays européens : -0,4 point en Italie, -0,7 point en Belgique et -1,3 point en France, sous l'effet de plusieurs facteurs (inflation, mouvements sociaux, éboulement de la Maurienne* - voir chapitre suivant). L'Allemagne se distingue par une hausse continue de sa part modale (+0,8 point en 2023), tandis que la Suisse et la Suède ont retrouvé en 2023 leurs niveaux de 2019.

Figure 3.3 – Évolution 2005-2023 des parts modales du transport ferroviaire de voyageurs et fret en Europe



Source : ART, Eurostat, IRG-Rail

*fermeture globale entre août 2023 et fin mars 2025, conduisant à une cessation des services ferroviaires directs fret et voyageurs (opérés par SNCF Voyageurs et Trenitalia) entre la France et l'Italie. SNCF Voyageurs a maintenu sur la période une offre minimale avec correspondance en autocar.

BILAN SOCIAL DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Le secteur ferroviaire compte 23 entreprises de transport de fret et de voyageurs actives en 2024

À fin d'année 2024, quatre entreprises ferroviaires de transport de voyageurs proposaient une offre interurbaine domestique/internationale en propre (hors partenariats) sur le RFN : SNCF Voyageurs, Eurostar, Trenitalia France et Renfe Viajeros. Trois nouvelles filiales de SNCF Voyageurs ont débuté à fin 2024 l'exploitation des premiers lots conventionnés attribués après appel d'offres par des autorités organisatrices régionales : « SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens », « SNCF Voyageurs Loire Océan » et « SNCF Voyageurs Sud Azur ».

En 2025, la filiale de Transdev « Transdev Rail Sud Inter-métropoles », concurrent de l'opérateur historique sur les marchés conventionnés, a débuté ses services en juin 2025 sur la ligne Marseille-Toulon-Nice. Deux nouvelles entreprises se sont vu octroyer une licence d'entreprise ferroviaire et un certificat de sécurité pour opérer à compter de 2025 des services de transport tram-trains en Île-de-France : le groupement Stretto (Keolis et SNCF Voyageurs), qui opère depuis mars 2025 les lignes T4, T11 et T14, et RATP Arc Sud et Ouest, qui opère à compter de décembre 2025 les lignes T12 et T13.

Les activités ferroviaires de fret sont réalisées (à fin 2024) par 19 entreprises ferroviaires actives (EF), soit 2 de moins qu'en 2023 :

- 5 EF du pôle Rail Logistics Europe du groupe SNCF : l'opérateur historique Fret SNCF (remplacé par Hexafret au 1^{er} janvier 2025), Captrain France et sa filiale Ecorail Transports, Naviland Cargo et Normandie Rail Services ;
- 5 EF filiales d'opérateurs historiques européens : CFL Cargo, DB Cargo France, Lineas France, Lineas NV, Mercitalia Rail (dont le trafic a été suspendu en 2024 en raison de la fermeture de la liaison avec l'Italie en vallée de la Maurienne) ;
- 3 EF actives sur des sections-frontières du RFN : Captrain España, Renfe Mercancías et SBB Cargo France ; et
- 6 autres EF : Europorte France, Millet Rail, Combi Rail, RTM, Regiorail France, et Ferromove.

11 de ces EF opèrent une activité de transport combiné.

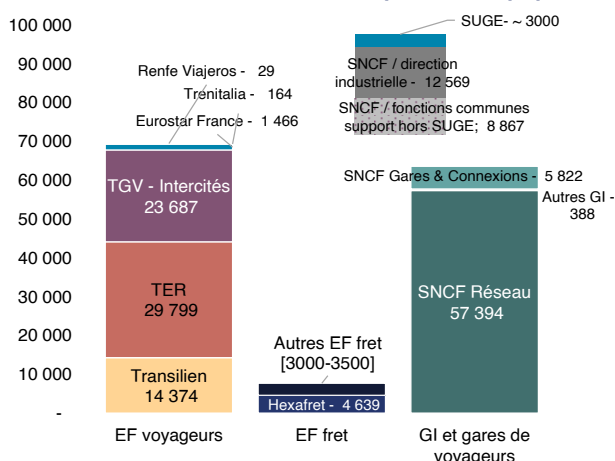
14 autres EF sont spécialisées dans les acheminements pour les besoins de l'infrastructure (travaux) ou le transport de matériels ferroviaires : Bombardier, Colas Rail, Claiss Rail, CTSF, Eiffage Rail Services, ETF Services, ETMF, Ferrotract, Securail, S2TF, Trackfer, Transifer, Time Fret Express et TSO.

L'emploi des activités ferroviaires de transport de voyageurs a augmenté de près de 2 000 salariés (+3 %) entre 2023 et 2024, réparti à part égales entre activités conventionnées et SLO

Le secteur ferroviaire compte en totalité près de 150 000 salariés en 2024, dont près de 60 000 salariés pour les activités de gestion et d'entretien des infrastructures ferroviaires et des gares (niveau stable depuis 2023), près de 69 000 salariés dans les EF voyageurs et plus de 8 000 salariés dans les EF de transport de fret.

Le groupe SNCF représente ainsi toujours plus de 95 % de l'emploi salarié du secteur ferroviaire en France, et l'activité TGV au sein du groupe a enregistré une augmentation de près de 1 100 salariés entre 2023 et 2024 (+4,9 %). Le groupe RATP (intégrant les activités domestiques de transport guidé interurbain et urbain ainsi que de transport routier) représente un effectif total de 46 000 salariés stable en 2024. Cet effectif intègre également l'activité GPSR ou Sûreté RATP, qui comprend près de 1 000 salariés, mais ne comprend en revanche pas les effectifs de la filiale RATP Dev (16 930 salariés à fin 2024) dont les activités s'étendent à l'international.

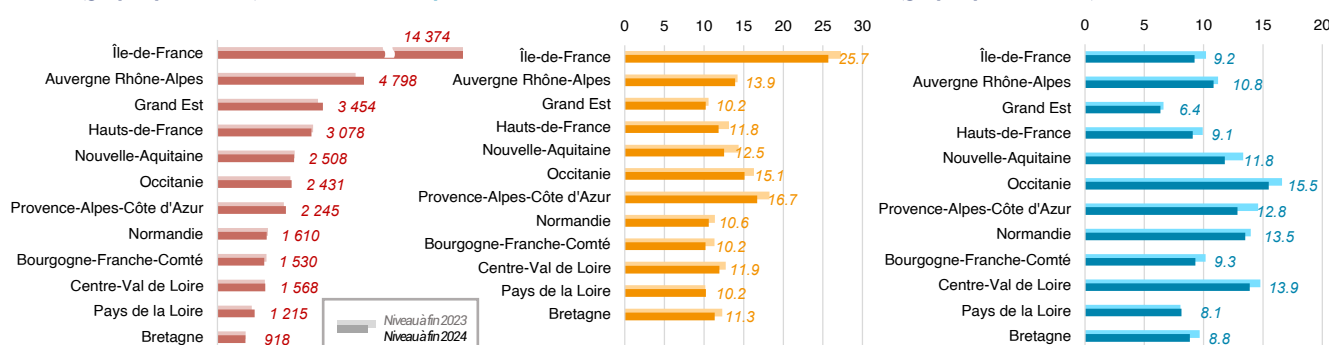
Figure 3.4 – Effectifs salariés au 31 décembre 2024 dans le secteur ferroviaire en France¹, en équivalent temps plein



Source : ART d'après GI et EF

L'activité TER représente un effectif global de 29 800 emplois en 2024, soit une augmentation annuelle de plus de 600 salariés. Les ratios d'effectifs rapportés au volume d'activité (en trains.km ou en volume de circulations) apparaissent en baisse marquée pour la plupart des régions, traduisant une hausse beaucoup plus marquée de la production ferroviaire que des effectifs salariés. Des différences restent toujours très marquées entre régions, expliquées à la fois par l'hétérogénéité des activités conventionnées (en termes de fréquences de desserte ou de longueurs de lignes), et par d'autres facteurs dont l'affectation des personnels au sein des activités et entités du groupe SNCF².

Figure 3.5 - Effectifs TER et Transilien par Région (graphique de gauche), ratio 'effectifs pour 100 000 trains.km commerciaux réalisés' (graphique central), et ratio 'effectifs pour 1 000 circulations commerciales réalisées' (graphique de droite), à fin 2023 et fin 2024



Note de lecture : 2 431 agents travaillent en Région Occitanie. Rapporté à l'offre ferroviaire réalisée, cela correspond à 15 agents pour 100 000 trains.km en 2024 (contre 16 en 2023). À noter que les activités couvrent le périmètre des conventions et des lots attribués à fin 2024.

Source : ART, d'après SNCF Voyageurs (dont filiales) et SNCF Réseau

¹ Cette quantification exclue les activités support et de maintenance des opérateurs Trenitalia et Renfe Viajeros, effectuées majoritairement en 2024 hors France.

² À noter que cet effectif inclut les effectifs de la DG TER affectés intégralement à la région Auvergne Rhône Alpes.

* L'activité « Autres EF fret » intègre les effectifs des autres filiales du groupe SNCF et Rail Logistics Europe opérant des activités de transport ferroviaire de marchandises en France (Captrain France, Naviland Cargo, VITA). L'activité SNCF Réseau intègre les filiales Sferis, Altameris, Eurailscout, SNCF Immoréseau et Terrapha Leyfa Measurement.

L'activité de transport ferroviaire a généré, en 2024, 833 milliers de tonnes d'équivalent¹ CO₂ (contre 117 Mt pour le transport routier), en baisse de 8 % par rapport à 2019

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) du transport ferroviaire de voyageurs ont représenté 635 milliers de tonnes eqCO₂ au sein de ce volume (76 %), contre 198 milliers de tonnes eqCO₂ pour le transport de marchandises. Cela représente ainsi en moyenne 5,6g eqCO₂/voy.km et 6,1g eqCO₂/tonne.km émis pour le train, contre plus de 100g par voyageur.km et par tonne.km estimés pour le mode routier².

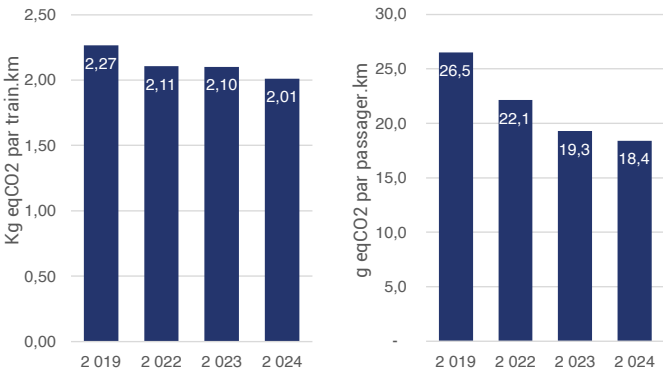
Les émissions GES du mode ferroviaire ont baissé depuis 2019 malgré la hausse du trafic. Cette baisse a été portée en cinq ans à la fois par une plus faible utilisation des matériels thermiques (-22 % de trains.km), une empreinte carbone du kWh (indépendante du secteur ferroviaire) en baisse (-14 %) et une baisse de la consommation électrique par train.km (-20 % de kWh/train.km en traction électrique). Ce dernier facteur, qui concerne les activités voyageurs comme fret, s'explique notamment par des évolutions technologiques (mise en service de matériels roulants plus efficaces) mais aussi, possiblement, par des pratiques accrues d'écoconduite et écostationnement des trains³. L'installation de compteurs électriques dans les trains a par ailleurs permis d'affiner les mesures de consommation réelle dans un contexte de hausse des coûts de l'électricité.

L'occupation croissante des trains de voyageurs a en outre accru la baisse des émissions par passager.km (de -18 % depuis 2019 au global des activités voyageurs (dont -6,3 % depuis 2023) et -26,5 % pour l'activité TER). Un voyageur TER a, en moyenne, émis 18,4g eqCO₂/km en 2024, estimé à 4,2g dans le cas d'un TER électrifié et à 95g dans le cas d'un TER thermique.

L'utilisation de matériels TER bimodes a progressé de 4 points depuis 2019, en remplacement de matériels électriques ou thermiques.

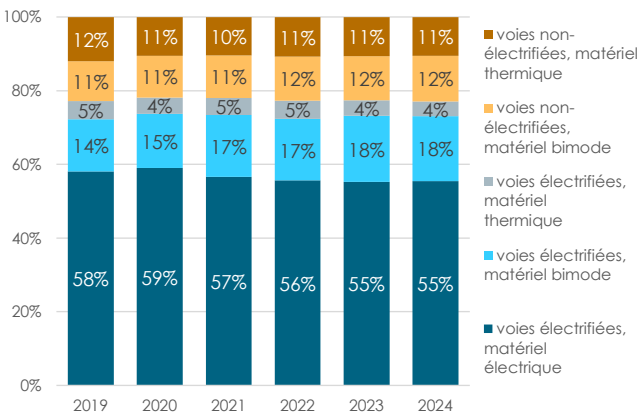
En 2024 l'utilisation de matériels ferroviaires en traction électrique a représenté 73 % des trains.km TER et 84 % des passagers.km. Le poids du trafic bimode a augmenté pour les services TER et Intercités de 4,7 et 2,4 points respectivement, atteignant 30 % des trains.km TER. Au sein des régions, le poids des trains.km électrifiés a augmenté de trois points par rapport à 2023 en Île-de-France et de plus de quatre points pour la région Bourgogne-Franche-Comté, cette dernière enregistrant le taux de recours à du matériel bimode le plus élevé parmi l'ensemble des activités régionales conventionnées.

Figure 3.6 – Évolution des émissions GES* TER par train.km voyageur (à gauche) et par passager.km (à droite)



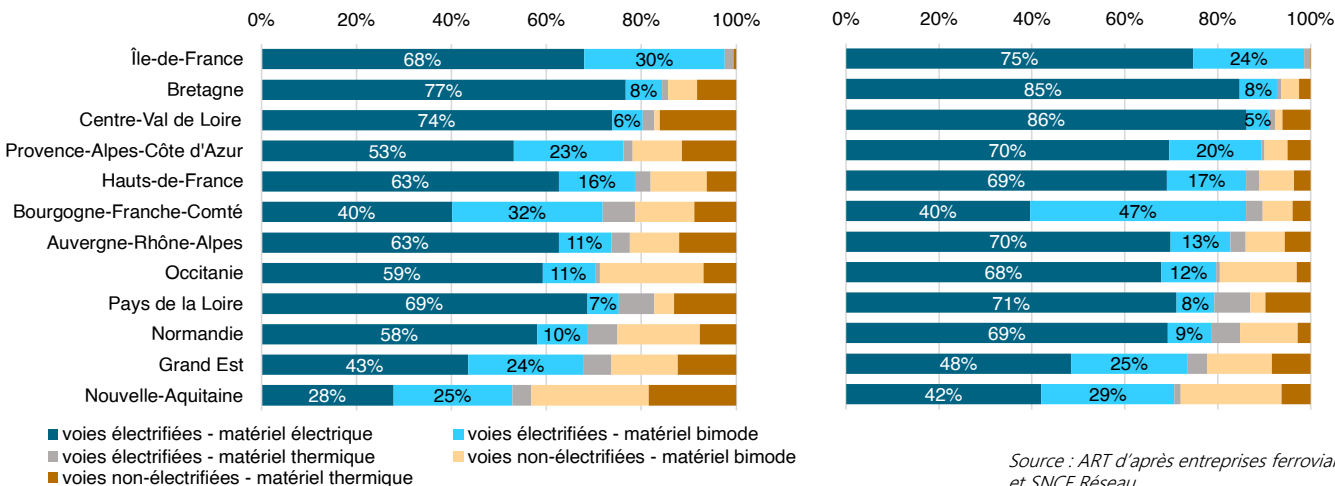
Source : ART d'après SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et ADEME.
* Utilisation des facteurs d'émissions spécifiques de 2023 et 2024.

Figure 3.7 – Distribution du trafic TER (trains.km) par électrification du matériel roulant et du réseau ferré depuis 2019



Source : ART d'après SNCF Réseau et SNCF Voyageurs

Figure 3.8 – Offre 2024 (en trains.km – à gauche) et fréquentation (en passagers.km – à droite) des services TER suivant le type de réseau (électrifié ou non) et le type de matériel roulant (en passagers.km), par région** – Classement des régions suivant le poids de la fréquentation en traction électrique (traction sur réseau électrifié par des matériels électriques et bi-modes)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et SNCF Réseau

¹ L'émission en équivalent CO₂ (eqCO₂) 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).

² Comparatif sur l'ensemble des modes effectué dans le Bilan multimodal 2025 de l'ART.

³ Voir, notamment, [presse](#).

**Le découpage régional présenté est celui des régions administratives et non celui du périmètre d'activité des conventions d'exploitation régionales de l'activité TER, qui peuvent opérer sur des lignes interrégionales.



ÉTAT DES LIEUX

DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES (1/4)

Avertissement

Les séries exprimées en tonnes.km font l'objet d'un correctif provisoire lié à l'usage, par une entreprise ferroviaire, de distanciers non conformes aux distances ferroviaires réelles. Elles seront mises à jour dès réception de données consolidées.

	Niveau (2024)	Évolution annuelle (2023-2024)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2024)
■ Offre de transport ferroviaire de fret (trains.km)	53,6 millions	+2,5 %	-8,9 %
■ Trafic effectif (tonnes.km)	32,6 milliards	+7,8 %	-7,1 %
■ Export moyen des trains (tonnes par train)	608	+5,1 %	+2,0 %
■ Recettes issues du trafic (évolution en euros courants)	1 186 M€	+4,1 %	+6,7 %
■ Part du transport combiné (tonnes.km)	44,5 %	+2,9 points %	+8,9 points %
■ Taux de retard des trains de fret à 30 minutes	15,7 %	-0,6 point %	+0,7 point %

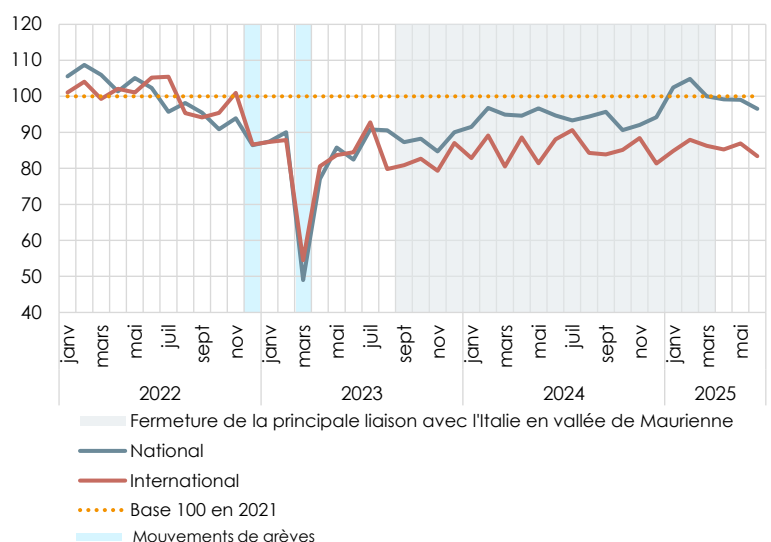
Le transport ferroviaire de marchandises progresse en 2024 et au premier semestre 2025, malgré un transport international qui marque le pas

Après avoir atteint un point historiquement bas en 2023, l'activité du transport ferroviaire de marchandises s'est redressée en 2024. Cette évolution intervient après une année marquée par plusieurs facteurs défavorables, notamment des mouvements sociaux, la hausse des coûts de l'énergie et l'éboulement survenu dans la vallée de la Maurienne. Le trafic ferroviaire s'établit en 2024 à près de 32,6 Md de tonnes.km, soit une progression de près de 8 % par rapport à 2023. Cette hausse est portée par le segment du transport combiné, qui rebondit de + 15 % après une baisse de presque 20 % en 2023.

Cette tendance favorable se confirme au premier semestre 2025, avec une hausse de l'ordre de 4 % des tonnes.km réalisées par les entreprises ferroviaires par rapport à la même période de 2024.

À l'inverse, et malgré la réouverture de la principale liaison avec l'Italie le 31 mars 2025, le transport international peine à rebondir : son niveau reste inférieur de 14 % à celui du premier semestre 2021 et de 16 % à celui du premier semestre 2022. Les trafics avec l'Italie, qui représentaient jusqu'à 2,1 milliards de tonnes.km en 2021, n'atteignent plus que 1,2 milliard en 2024, soit une baisse de plus de 40 %.

Figure 4.1 – Tonnes.km du transport ferroviaire de marchandises corrigées des variations saisonnières et jours ouvrés (base 100 en 2021)

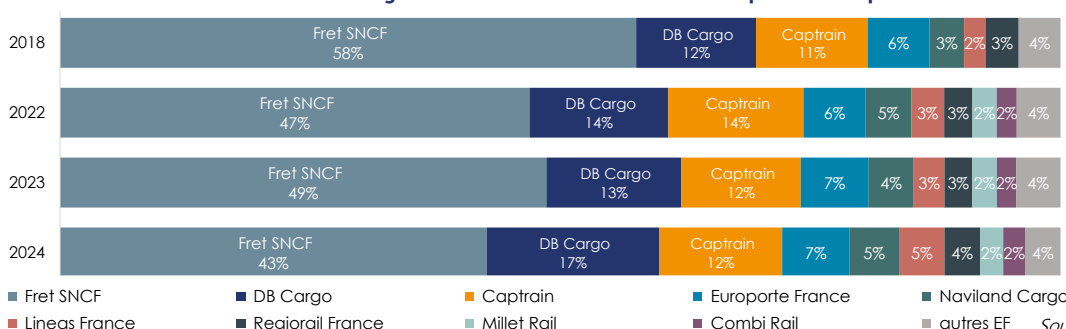


Source : ART d'après SDES

Sous les effets du plan de discontinuité, l'opérateur historique perd 6 points de parts de marché

En 2024, la part de marché de Fret SNCF (devenu Hexafret au 1^{er} janvier 2025), mesurée en trains.km, s'établit à 43 %. La forte baisse de 2024 reflète notamment les premiers effets du plan de « discontinuité », qui a acté le transfert de 23 flux à des concurrents (et la création des deux nouvelles entités Hexafret, dédiée à la traction de marchandises, et Technis, chargée des activités de maintenance). La baisse de la part modale de l'opérateur historique devrait se poursuivre dans les prochaines années. Dans ce contexte, trois entreprises ferroviaires se distinguent en 2024 par de fortes progressions de leur trafic, tant en volumes qu'en parts de marché : +4 points pour DB Cargo France, +1,5 point pour Lineas France et +0,8 point pour Regiorail France.

Figure 4.2 – Part des trains.km réalisés par les entreprises ferroviaires



Notes : La société Millet Rail intègre dans cette figure les activités précédemment réalisées par l'entreprise Ouest Rail (fermée en mars 2023 et dont les activités ont fait l'objet d'une fusion dans la société Millet Rail).

Source : ART d'après entreprises ferroviaires



ÉTAT DES LIEUX

DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES (2/4)

Focus sur le trafic ferroviaire dans les ports

Le trafic portuaire joue un rôle essentiel pour le fret ferroviaire : en 2024, près d'un cinquième des circulations ferroviaires commerciales (18,2 % des trains.km et 18,9 % des tonnes.km brutes) est directement lié à l'activité des zones portuaires.

Depuis 2019, la dynamique du fret ferroviaire portuaire s'inscrit néanmoins dans un contexte de recul des trafics maritimes : le volume de fret traité par les ports a diminué de 10 % entre 2019 et 2024, tandis que le nombre de trains en partance ou à destination des zones portuaires a reculé de -18 % sur la même période.

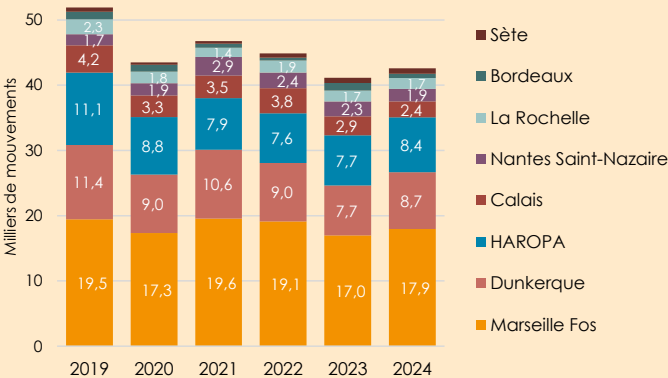
Trois ports concentrent à eux seuls plus de 80 % des circulations ferroviaires d'origine ou de destination portuaire : Marseille-Fos, Dunkerque et HAROPA (constitué des ports du Havre, Rouen et Paris). Ces plateformes disposent chacune d'un hinterland ferroviaire étendu mais contrasté :

- **Marseille-Fos** s'appuie principalement sur deux grands axes : vers le nord le long de la vallée du Rhône, et vers l'ouest en direction de Toulouse, avec une extension plus limitée vers Bordeaux.
- **Dunkerque** bénéficie d'une ouverture transfrontalière majeure : son hinterland ferroviaire se déploie le long de la frontière belge jusqu'au triage de Thionville, facilitant les échanges avec le Luxembourg et l'Allemagne.
- **HAROPA**, enfin, dessert via ses trois ports de l'axe-Seine naturellement la région parisienne, mais son influence s'étend également vers Lyon, Bordeaux et la Belgique.

Même si les zones portuaires concentrent de gros volumes de marchandises, ce qui constitue des conditions favorables aux transports massifiés, la part modale du rail dans leurs hinterlands reste inférieure à son potentiel.

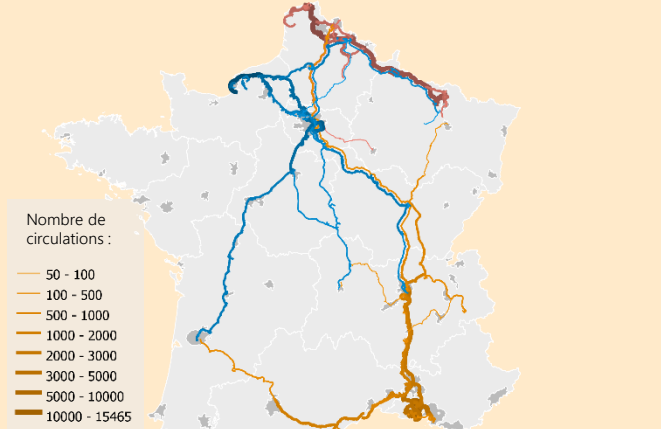
La Stratégie nationale portuaire, adoptée en 2021, vise à corriger cette sous-exploitation en renforçant le recours aux modes massifiés, ferroviaire et fluvial, avec un objectif d'accroissement significatif de leurs parts modales à l'horizon 2030.

Figure 4.3 – Nombre de mouvements de trains (entrées et sorties) depuis les principales zones portuaires de métropole



Note : Les mouvements de trains concernent les points remarquables du réseau ferroviaire situés dans les ports et à leur proximité immédiate, sans garanti que les marchandises transportées proviennent systématiquement d'un flux maritime.

Figure 4.4 – Hinterland ferroviaire direct des ports de Marseille-Fos, Dunkerque et HAROPA



Source : ART d'après SNCF Réseau

Note : l'hinterland réel peut dépasser l'hinterland direct, les éventuelles circulations indirectes passant par une gare de triage n'étant pas représentées ici.

ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES (3/4)

La rentabilité économique des entreprises ferroviaires s'améliore en 2024, bien qu'elle reste fragile et tributaire des aides publiques

En 2024, les revenus des entreprises ferroviaires progressent de + 4,1 %, portés par la reprise des trafics (+ 2,5 %). La recette s'établit ainsi à 22,1 euros par km (+ 1,5 % par rapport à 2023). Ainsi, après une forte hausse en 2023, le prix de la traction ferroviaire se stabilise en 2024.

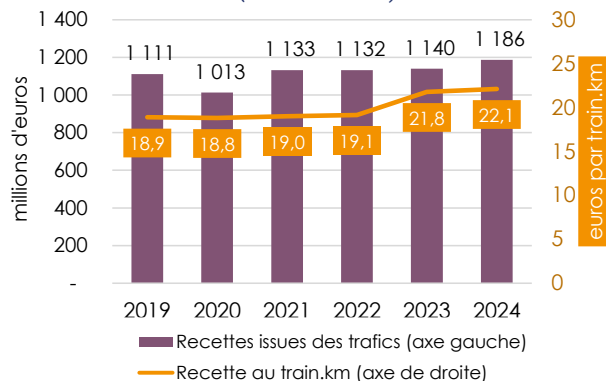
La rentabilité économique des entreprises ferroviaires de transport de marchandises s'améliore en 2024, bien qu'elle demeure fragile. Pour dix entreprises ferroviaires, représentant 98 % des tonnes.km, le résultat d'exploitation agrégé s'établit à -5 M€, contre -60 M€ en 2023. Neuf entreprises sur dix enregistrent une amélioration de leur résultat d'exploitation, et sept dégagent désormais un résultat positif.

Le reflux des prix de l'énergie a contribué à cette amélioration. Les dépenses d'énergie reculent en effet de 28 % en 2024, pour s'établir à 2,4 €/km. Elles représentent désormais 11 % des recettes des entreprises ferroviaires, contre plus de 15 % en 2023, un niveau toutefois supérieur à celui observé avant la crise énergétique (autour de 8 % entre 2019 et 2021).

Le retour à l'équilibre financier du secteur reste toutefois conditionné au maintien des concours publics :

- Une part importante des **redevances d'infrastructure** (176 M€¹) est prise en charge par l'État. Grâce à ce soutien, le coût d'accès à l'infrastructure ne représente qu'environ 5 % des recettes des entreprises ferroviaires, contre plus de 15 % en l'absence de subvention.
- Des **subventions d'exploitation**, au travers des dispositifs d'aide **au wagon isolé et à la pince**, représentent environ 82 M€² pour les dix principales entreprises ferroviaires. Ces aides couvrent en moyenne 5 % de leurs produits et jusqu'à 8 % pour certaines.

Figure 4.5 – 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)

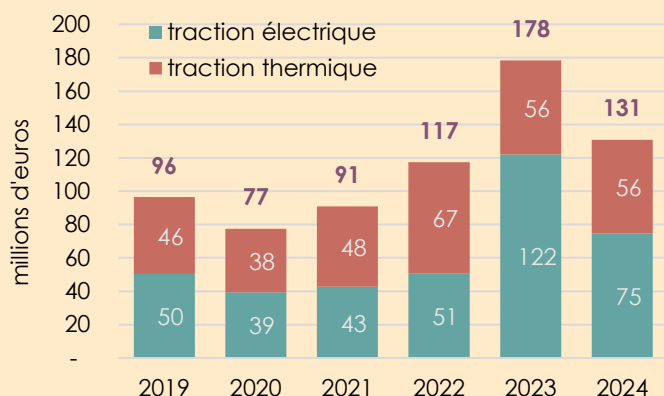
Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Dépenses d'énergie du transport ferroviaire de marchandises

La répartition des parcours entre traction électrique et traction thermique reste stable. La **traction électrique** demeure largement majoritaire dans le fret ferroviaire : près de **75 % des trains.km** et **81 % des tonnes.km** brutes ont été réalisés sous ce mode entre 2019 et 2024.

Ramenée au kilomètre parcouru, la **traction thermique** reste plus onéreuse que la **traction électrique**, avec un coût moyen en 2024 de **3,7 €/km** contre **1,9 €/km** en traction électrique. Cet écart avait toutefois été réduit à seulement +20 % en 2023, sous l'effet de l'envolée des coûts de la traction électrique, qui avaient alors atteint 3,2 €/km. Malgré leur repli en 2024, les coûts de la traction électrique demeurent à un niveau historiquement élevé, puisqu'ils n'étaient en moyenne que de 1 €/km entre 2019 et 2021.

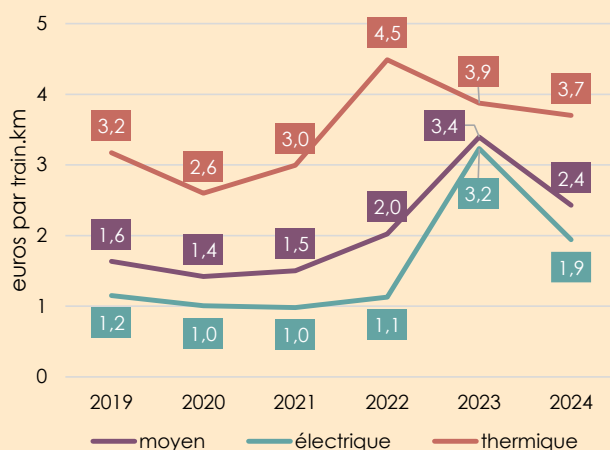
Figure 4.6 – Dépenses d'énergie par type de traction³



Note : les dépenses d'énergie englobent les achats de gazole et d'électricité. Elles intègrent également les redevances associées au prix d'achat de l'électricité, à savoir la redevance pour la fourniture d'électricité (RFE) et les redevances pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE composantes A et B)

Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Figure 4.7 – Dépenses kilométriques d'énergie⁴



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

¹ Ce montant couvre un périmètre plus large que celui présenté en figure 4.5, limité aux entreprises ferroviaires de marchandises (126 M€ sur ce périmètre). Les 176 M€ incluent les demandeurs de capacité ne disposant pas de certificat de sécurité ainsi que d'autres activités, notamment les trains de travaux, bénéficiant de réductions de péages.

² Ce montant ne couvre pas l'ensemble des dispositifs d'aide. L'aide à la pince peut en effet être perçue par des opérateurs de transport combiné ne disposant pas du statut d'entreprise ferroviaire.

³ Les dépenses d'énergie reposent sur les déclarations des entreprises ferroviaires ayant répondu, lesquelles représentent 98 % des trains.km commerciaux. Afin de refléter l'ensemble du transport ferroviaire de marchandises, ces dépenses sont extrapolées. L'extrapolation consiste à appliquer le prix kilométrique moyen observé parmi les entreprises répondantes aux trafics totaux exprimés en trains.km.

⁴ Les dépenses kilométriques sont rapportées aux trains.km commerciaux.



ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES (4/4)

La ponctualité des trains de marchandises s'est améliorée en 2024

En 2024, 16 % des trains sont arrivés à leur terminus avec un retard de plus de 30 minutes, soit une amélioration de la ponctualité de 0,5 point par rapport à 2023, tout en restant inférieure de 1 point par rapport à 2019. On constate une amélioration de la ponctualité des trains de fret quel que soit le seuil considéré : la ponctualité a ainsi progressé annuellement de 0,3 point au seuil de 60 minutes et de 0,2 point au seuil de 120 minutes.

La ponctualité des trains du transport combiné poursuit son amélioration en 2024, avec un taux de retard en diminution de 2,4 points au seuil de 30 minutes et de 2,2 points au seuil de 60 minutes. Malgré cette tendance positive, les taux de retard du fret combiné demeurent très supérieurs à ceux constatés pour l'ensemble du transport ferroviaire de marchandises, avec 26,5 % des trains arrivant avec plus de 30 minutes de retard. Si ce niveau plus élevé s'explique en partie par des distances parcourues plus importantes, le transport combiné demeure, à distances parcourues comparables, plus en retard que le fret conventionnel ([voir annexe A4.2](#)).

La ponctualité n'apparaît pas comme étant à elle seule un facteur déterminant pour le développement du transport de marchandises. Ainsi, la ponctualité dégradée du transport combiné n'a pas empêché le fort développement de ce segment de marché.

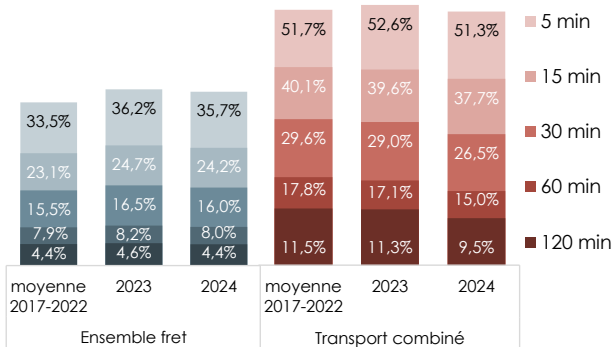
La vitesse moyenne des trains de fret est comparable à celle des autres pays européens

En 2024, les trains de fret circulent sur le RFN à une vitesse moyenne de 52 km/h¹, un niveau stable depuis 2019 et comparable à celui observé dans d'autres pays européens (66 km/h en Italie, 54 km/h au Portugal, 52 km/h en Espagne, 49 km/h en Allemagne²).

La carte ci-contre montre que les trains de fret roulent rarement au-delà de 100 km/h et circulent souvent à moins de 60 km/h sur les lignes capillaires. La vétusté de ces lignes limite la vitesse maximale à 44 km/h en moyenne sur les voies 7 à 9 SV, contre 150 km/h sur les voies les plus circulées (2 à 4). En dehors des lignes capillaires, la vitesse maximale autorisée apparaît faiblement indicatrice de la vitesse effective des circulations. Les trains de fret ayant une composition³ apte à 100 km/h ne dépassent ainsi les 90 km/h que sur 38 % de leur parcours, alors que 97 % des voies qu'ils empruntent autorisent des vitesses supérieures à 100 km/h ([annexe A4.3](#)). Le faible recours aux compositions autorisant plus de 100 km/h (moins de 5 % des circulations) tient à la fois aux exigences de freinage plus élevées et à la difficulté d'obtenir des sillons permettant de maintenir ces vitesses sur une partie significative du parcours.

Malgré ces contraintes, les temps de transit du fret ferroviaire demeurent globalement comparables à ceux du transport routier (voir détails en partie 4.2 du [quatrième Bilan multimodal de l'Autorité](#)).

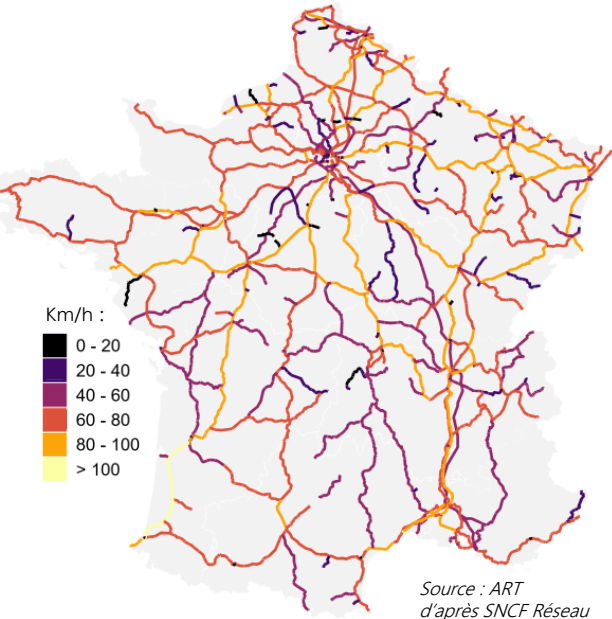
Figure 4.8 – Taux de retard au terminus des trains de fret



Note : Les statistiques de taux de retard du transport combiné ne couvrent pas l'ensemble de l'activité, certains trafics n'étant pas identifiables comme tels dans les bases transmises par SNCF Réseau à l'Autorité. Elles incluent en revanche l'ensemble des opérateurs de transport combiné.

Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 4.9 – Vitesses moyennes des trains de fret en 2024

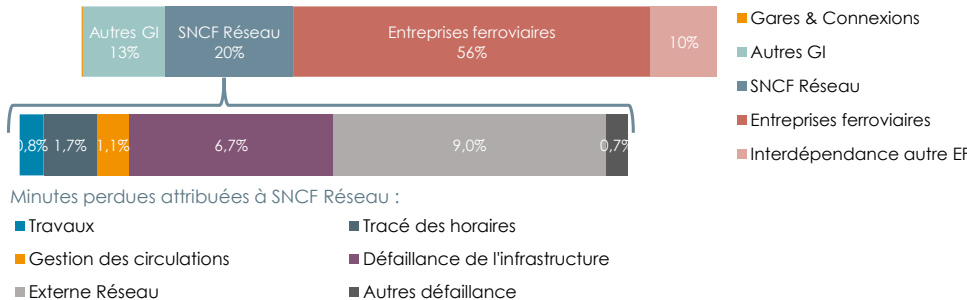


Source : ART d'après SNCF Réseau

Un tiers des minutes perdues par les trains de fret sont imputables à l'infrastructure et à sa gestion

Près de 20 % des minutes perdues par les trains de marchandises sont attribuables à SNCF Réseau et 13 % à d'autres gestionnaires d'infrastructure (sur ou hors RFN). La décomposition fine des minutes perdues attribuées à SNCF Réseau pointe que les défaillances de l'infrastructure constituent la première cause maîtrisable par le gestionnaire du RFN et représentent ainsi 6,7 % du total des minutes perdues.

Figure 4.10 – Distribution des minutes perdues par les trains de fret en 2024 selon la structure responsable et la cause (détail)



Note : la répartition des minutes perdues est issue des outils de SNCF Réseau. Cette répartition doit être analysée avec précaution au regard du faible taux d'utilisation de l'outil de la part des entreprises ferroviaires de fret pour reporter, consolider et corriger le cas échéant les entités responsables affectées aux retards de circulations de trains de fret.

Parmi les incidents classés dans la catégorie « Externe réseau » (affectant les circulations de transport de fret et voyageurs), on compte principalement des divagations d'animaux sauvages et domestiques (23 % des incidents), des intempéries (21 %), des intrusions sur les voies (20 %), des actes de malveillance (13 %), ainsi que des incidents liés à la végétation (5 %).

Source : ART d'après SNCF Réseau

¹ La vitesse est calculée en fonction de l'heure de départ et d'arrivée effective du sillon.

² Source IRG-Rail données 2022

³ L'indice de composition MA100, qui représente plus de 93 % des circulations fret, est l'une des classes de l'indice de composition. Celui-ci définit les vitesses maximales atteignables selon les caractéristiques du train (tonnage, capacités de freinage, etc.).



	Niveau (2024)	Évolution annuelle (2023-2024)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2024)
■ Offre de transport ferroviaire de voyageurs (trains.km)	412 millions	+7 %	+8 %
■ Offre de transport ferroviaire de voyageurs (sièges.km)	203 milliards	+6 %	+6 %
■ Capacité d'emport des trains (sièges par circulation)	540	-1 %	-1 %
■ Fréquentation (passagers.km)	114 milliards	+5 %	+14 %
■ Taux d'occupation des trains SLO	76 %	- 1 point %	+5 points %
■ Poids des activités SLO	29 % (trains.km)	-1 point %	-2 points %
	59 % (pass-.km)	-1 point %	-1 point %

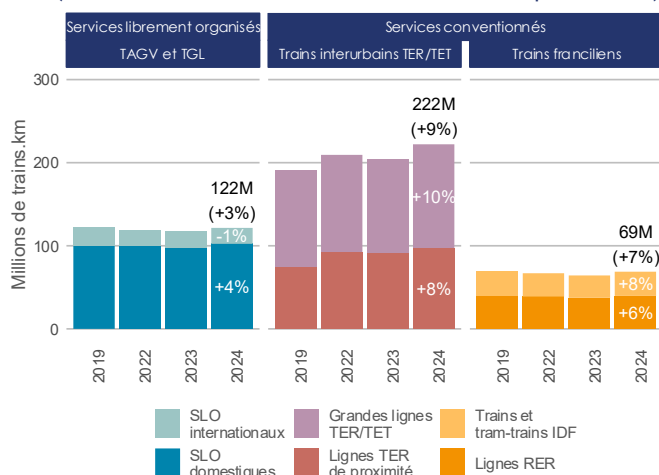
L'offre a progressé en 2024 pour l'ensemble des services ferroviaires, malgré une nouvelle baisse des fréquences des SLO domestiques

L'offre ferroviaire effective a progressé en 2024 en trains.km (+7 %) et sièges.km (6 %), avec une hausse particulièrement importante pour les services conventionnés franciliens (+7 % de trains.km) et interurbains hors Île-de-France (+9 %).

L'offre des services librement organisés a également progressé (+3 %), mais a été pénalisée par la légère contraction de l'offre des services internationaux (-1 %) du fait de la fermeture toujours effective jusqu'en mars 2025 des services ferroviaires en Maurienne*. Cette progression masque également une baisse des fréquences TAGV domestiques programmées de 1 % en 2025, dans la tendance observée depuis 2018 (voir détail en chapitre 9).

*voir nbp en page 12

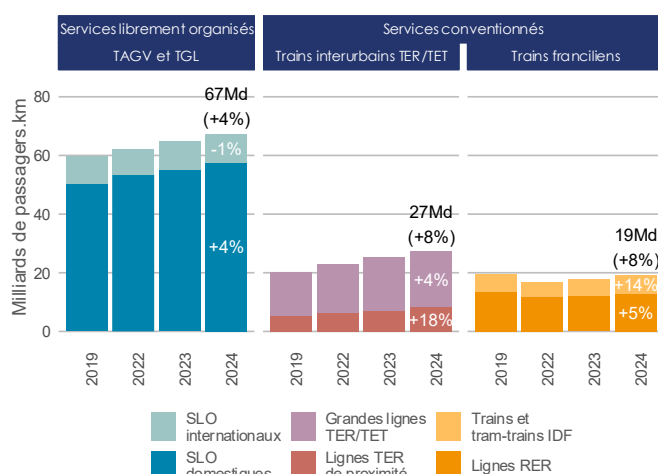
Figure 5.1 – Offre ferroviaire de voyageurs
(en millions de trains.km – évolutions 2024/23 en parenthèses)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

*TGL : services de « trains grandes lignes » à vitesse classique
« grandes lignes » / « lignes de proximité » : lignes TER/TET de plus / de moins de 100 km

Figure 5.2 – Fréquentation ferroviaire de voyageurs
(en milliards de passagers.km – évolutions 2024/23 en parenthèses)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Un nouveau record de fréquentation des trains est atteint en 2024

Avec 114 milliards de passagers.km transportés, la fréquentation a atteint un troisième niveau record consécutif, supérieur de 5 % au niveau de 2023 et de 14 % au niveau de 2019.

Si le trafic a progressé pour l'ensemble des services, **les services conventionnés interurbains (TER et Intercités) ont connu la hausse la plus forte (+8 %) en 2024**. Grâce à une croissance déjà importante en 2022 et 2023, la fréquentation de ces services dépasse ainsi de plus d'un tiers (+35 %) son niveau de 2019. La fréquentation des services conventionnés d'Île-de-France est également en hausse notable (+8 %) et se rapproche plus nettement de son niveau d'avant-crise (-2 %), après quatre années de reprise très modérée.

La fréquentation des services librement organisés a atteint 112 % de son niveau d'avant la crise sanitaire. Cette hausse s'est faite grâce à une croissance annuelle de +4 %, malgré la contraction de la fréquentation des services internationaux, pénalisée par l'interruption du trafic vers l'Italie. Hors liaisons France-Italie, la fréquentation des services internationaux progresse dans une proportion semblable à celle des services domestiques librement organisés (+4 %).

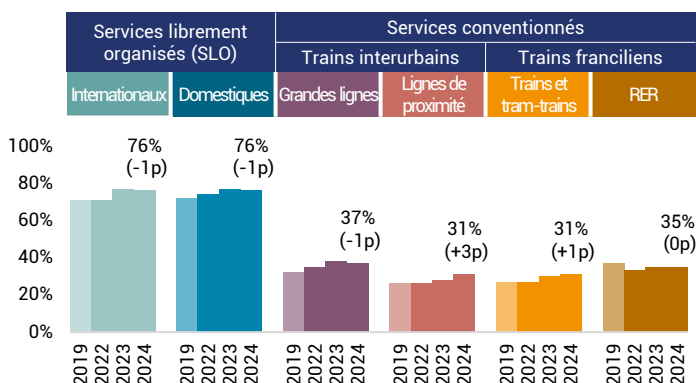
ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (2/8)

Le taux d'occupation des TAGV se stabilise à un niveau élevé et progresse encore fortement pour les services TER de proximité

La croissance de la fréquentation en 2024 a été associée à une progression similaire de l'offre en sièges, impliquant des taux d'occupation relativement stables par rapport à 2023, s'établissant à 51 % en moyenne. Les SLO ont notamment vu leur moyenne de taux d'occupation reculer d'un point,, restant cependant à un niveau très élevé de 76 %.

Les lignes conventionnées de proximité se démarquent en revanche avec un taux d'occupation qui a progressé de 4 points, et se rapproche, au-dessus de 30 %, de la moyenne observée pour les services franciliens RER (voir compléments ci-après).

Figure 5.3 – Taux d'occupation des trains de voyageurs
(en % – évolutions 2024/23 en pp entre parenthèses)

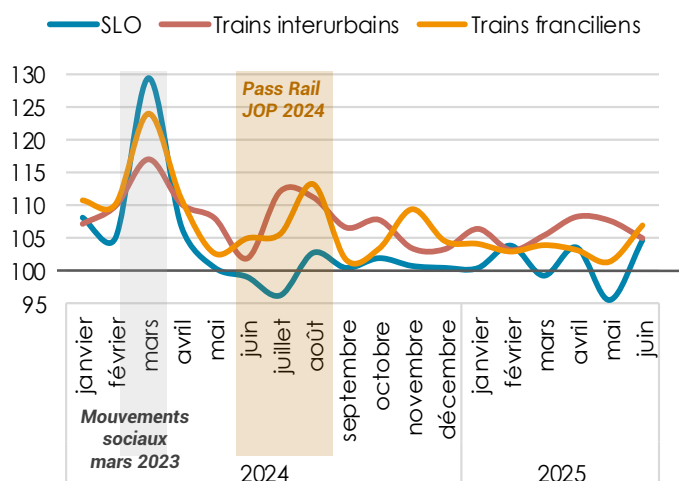


Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Une forte croissance du trafic des services conventionnés est observée durant l'été 2024 par rapport à 2023

L'année 2023 avait été marquée par des mouvements sociaux au mois de mars, ce qui accentue mécaniquement la hausse 2024/2023 observée du trafic. **En neutralisant l'effet de cette grève, la croissance annuelle de l'offre et de la fréquentation reste cependant à un niveau élevé, respectivement de +4 % et +5 %.** L'effet des grèves a été le plus important pour les SLO, la fréquentation enregistrant une hausse annuelle hors mois de mars de « seulement » 2 %, contre 4 % pour l'année entière.

Figure 5.4 – Niveau mensuel de fréquentation en glissement annuel (indice 100 des passagers.km de l'année n-1)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

En dehors de l'effet du mois de mars 2023, **la croissance a été la plus forte pour les services conventionnés durant l'été 2024**. Cette hausse est à mettre en perspective, d'une part, pour les services franciliens, avec l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de Paris 2024, d'autre part, pour les lignes conventionnées interurbaines, avec la mise en place du Pass Rail.

La fréquentation des SLO est restée en revanche en deçà des niveaux atteints en 2023 aux mois de juin et juillet, ce qui peut s'expliquer notamment par l'absence de pont du 14 juillet (dimanche) et les sabotages de fin juillet sur trois lignes du RFN ayant pu affecter, en annulations, 100 000 passagers et, au global (reports, retards), près de 800 000 voyageurs, soit près de 6 % de la fréquentation attendue du mois de juillet.

La fréquentation progresse de 3 % au premier semestre 2025 avec une hausse toujours importante des services interurbains (+6 %) et élevée pour les services franciliens (+4 %). La fréquentation des SLO reste proche du niveau de 2024 (+1 %), avec un niveau stable pour les services domestiques et en progression de 10 % pour les services internationaux, grâce à la reprise du trafic entre la France et l'Italie par le tunnel du Fréjus, notamment.

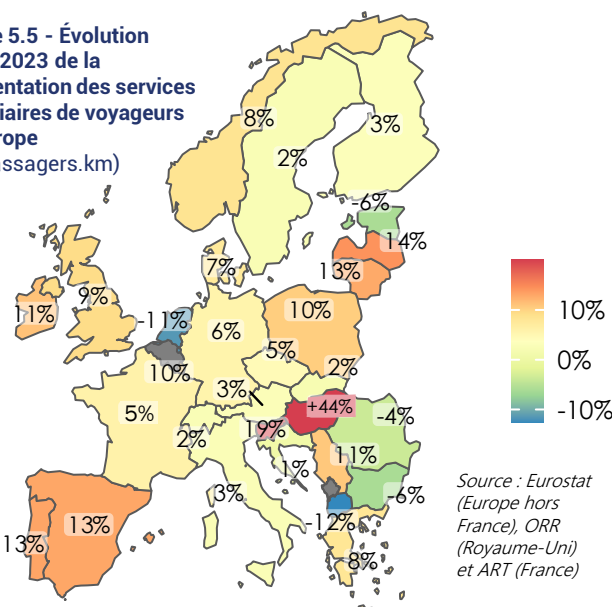
La fréquentation 2024 des trains de voyageurs a augmenté de près de 6 % en Europe

16 pays européens ont enregistré en 2024 une croissance annuelle de leur fréquentation ferroviaire supérieure à 5 %. L'Espagne apparaît toujours en croissance nettement plus marquée que les autres pays voisins de la France avec une croissance annuelle de 13 %, après une année 2023 déjà en très forte hausse (+32 %).

Si l'Espagne, la France, l'Allemagne ou encore la Suisse ont atteint un niveau de fréquentation au-delà de leur niveau de 2019 (à hauteur respectivement de 133 %, 115 %, 110 %, 105 %), ce n'est pas encore le cas en 2024 en Italie (99 %), en Suède (93 %) ou au Royaume-Uni (92 %). Les Pays-Bas se distinguent en outre par une baisse de leur trafic ferroviaire en 2024, et un niveau inférieur à 90 % de leur trafic voyageurs de 2019.

Les premiers chiffres de début d'année 2025 semblent confirmer les tendances de hausse observées en 2024 sur un rythme moyen en Europe de 3 % au premier semestre.

Figure 5.5 - Évolution 2024/2023 de la fréquentation des services ferroviaires de voyageurs en Europe
(en passagers.km)



Source : Eurostat
(Europe hors
France), ORR
(Royaume-Uni)
et ART (France)

ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE VOYAGEURS (3/8)

– ACTIVITÉS LIBREMENT ORGANISÉES

La fréquentation est en progression continue sur l'axe Atlantique et augmente fortement sur les dessertes non radiales

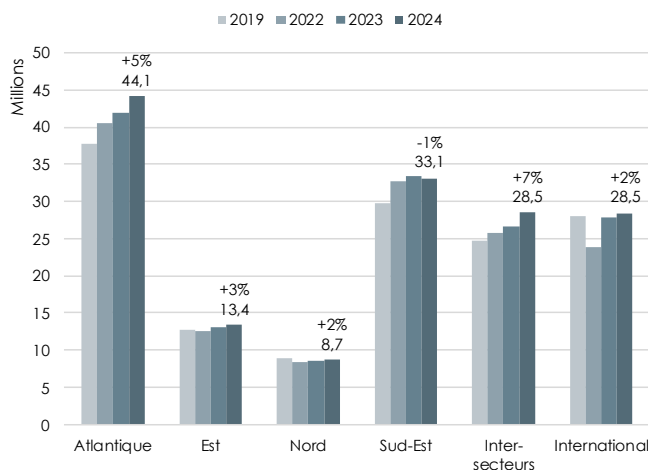
156 millions de passagers ont emprunté un service TAGV en 2024 (+3 %). Les lignes non radiales (ou « intersecteurs ») ont connu la progression la plus forte (+7 %), grâce notamment au renforcement de l'offre Ouigo entre Lille et Marseille (+20 %).

La dynamique de fréquentation des lignes de l'axe Atlantique se poursuit en 2024 (+5 % de croissance annuelle) pour la troisième année consécutive grâce à une progression de l'offre, et du fait d'un taux d'occupation qui reste à un niveau élevé (77 %). Avec plus de 44 millions de passagers, l'axe Atlantique est le plus emprunté par les passagers, devant l'axe Sud-Est (33 millions), dont la fréquentation se contracte en 2024 (-1 %), tandis qu'elle a augmenté sur les lignes Intersecteurs.

La fréquentation des lignes des axes Est et Nord progresse à un rythme plus modéré (respectivement +3 % et +2 %), l'axe Nord étant le seul à avoir une fréquentation 2024 inférieure aux niveaux de 2019.

Avec 26 millions de passagers transportés, la fréquentation des services domestiques Ouigo (grande vitesse et vitesse classique) progresse davantage que l'ensemble des services domestiques (+5 % et +4 %) et représente désormais 20 % des passagers transportés (25 % des passagers.km).

Figure 5.6 – Fréquentation des services librement organisés par axe géographique
(en milliards de passagers.km – évolutions 2024/2023)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Depuis 2019, la hausse de fréquentation a résulté sur la plupart des axes TAGV d'une augmentation conjointe du taux d'occupation et de la capacité d'emport, malgré un niveau de circulations en baisse

Entre 2019 et 2024, le nombre de circulations a reculé sur tous les axes commerciaux, à l'exception de l'axe Sud-Est (+9 %) qui a vu son niveau d'offre renforcé avec l'arrivée de l'opérateur Trenitalia en décembre 2021. L'évolution du nombre de circulations est globalement corrélée à l'évolution de l'offre en trains.km, à l'exception des lignes Intersecteurs, dont la distance moyenne par circulation a progressé (+12 %, du fait d'effets de structure au sein de cet axe), induisant une offre en trains.km stable. Le recul du nombre de circulations (-18 %) et trains.km (-23 %) est le plus fort pour l'axe Nord.

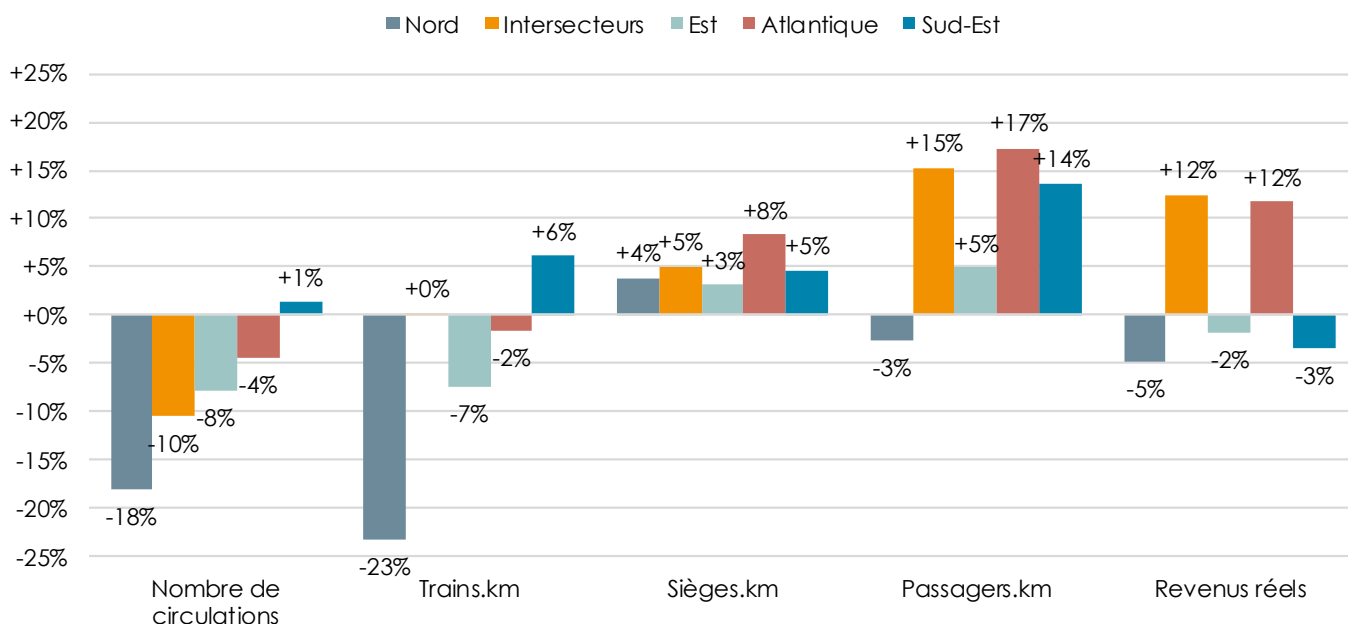
Malgré le recul du niveau de circulations, l'offre en sièges.km a progressé pour la plupart des axes grâce à une capacité d'emport

en hausse sur tous les axes à l'exception de l'axe Sud-Est (-4 %). Seuls les services internationaux ont vu le niveau d'offre en sièges.km reculer sur la période (-6 %).

La hausse de la capacité d'emport, couplée à la progression du taux d'occupation, a permis une progression de la fréquentation pour l'ensemble des axes à l'exception de l'axe Nord (-3 %).

Le niveau réel des revenus progresse pour les axes Atlantique et Intersecteurs (+12 %) grâce à la forte hausse de la fréquentation sur la période. Le niveau réel des revenus est en revanche en baisse sur l'axe Sud-Est (-3 %) malgré une forte hausse de la fréquentation, du fait d'un niveau de prix relativement stable dans un contexte fortement inflationniste (voir compléments au chapitre 8).

Figure 5.7 – Évolution des indicateurs d'offre, fréquentation et revenus (euros constants) des services librement organisés domestiques par axe géographique entre 2019 et 2024



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE VOYAGEURS (4/8)

– ACTIVITÉ DES TRAINS DE NUIT

En 2024, huit lignes de trains d'équilibre du territoire (TET) étaient opérées par SNCF Voyageurs (sous le nom commercial « Intercités ») sous conventionnement de l'État, au sein desquelles figurent trois lignes (se déclinant en sept branches) assurant un trajet nocturne au départ et à destination de Paris-Austerlitz et de la gare des Aubrais (Orléans) pour les lignes « Occitan » et « Pyrénéen » :

- la ligne Paris-Briançon/Nice/Cerbère, desservant respectivement 9, 6 et 15 gares intermédiaires ;
- la ligne « Occitan » vers Latour-de-Carol (17 arrêts intermédiaires), Albi (13 arrêts) et Aurillac (depuis décembre, 3 arrêts) ;
- la ligne « Pyrénéen » vers Tarbes (6 arrêts intermédiaires).

Après des années de repli entériné par la fermeture de la quasi-totalité des lignes de nuit en 2017, ces dernières années ont été marquées par un regain d'intérêt pour ces services. L'État a ainsi relancé, en 2021, les lignes Paris-Nice et Paris-Lourdes, puis la ligne Paris-Hendaye en 2022 avant Paris-Aurillac en 2023. L'offre s'est également étoffée pour desservir davantage de gares sur les lignes Occitan et Pyrénéen en décembre 2023.

La fréquentation des trains de nuit domestiques progresse de nouveau plus vite que l'offre en 2024, mais reste inférieure à son niveau de 2015

Avec moins d'un million de passagers transportés en 2024, les services de nuit restent minoritaires par rapport aux 11,5 millions de passagers transportés par les Intercités de jour, mais **le trafic est en nette progression pour la quatrième année consécutive** (+17 % par rapport à 2023, +150 % par rapport à 2019) et continue de se rapprocher de son niveau de 2015 (-15 %).

La dynamique de fréquentation s'observe principalement par la progression des taux d'occupation traduisant une demande qui croît plus vite que l'offre. Ainsi, le taux d'occupation moyen a atteint le niveau record de 69 % en 2024 (+4 pp par rapport à 2023, +22 pp par rapport à 2015). Ce dernier, calculé en rapportant les passagers.km aux places.km, reflète le taux

d'occupation moyen sur l'ensemble du parcours. Les places des services de nuit ont cependant pour particularité de n'être attribuées qu'une fois au cours d'une circulation (à l'inverse des services à réservation de jour où les sièges qui se libèrent au cours de la circulation sont recommercialisés sur le reste de la distance). Le taux d'occupation « au trajet », calculé en rapportant le nombre de passagers à la capacité maximale du train, reflète ainsi davantage le taux de remplissage de l'offre commercialisée. Ce taux d'occupation « au trajet » atteignait en 2024 77 % (+10 pp par rapport à 2023), dépassant occasionnellement 80 % voire 90 % en moyenne mensuelle au cours de l'année.

Figure 5.8 – Offre et fréquentation des services Intercités de nuit (indice 100 2015)

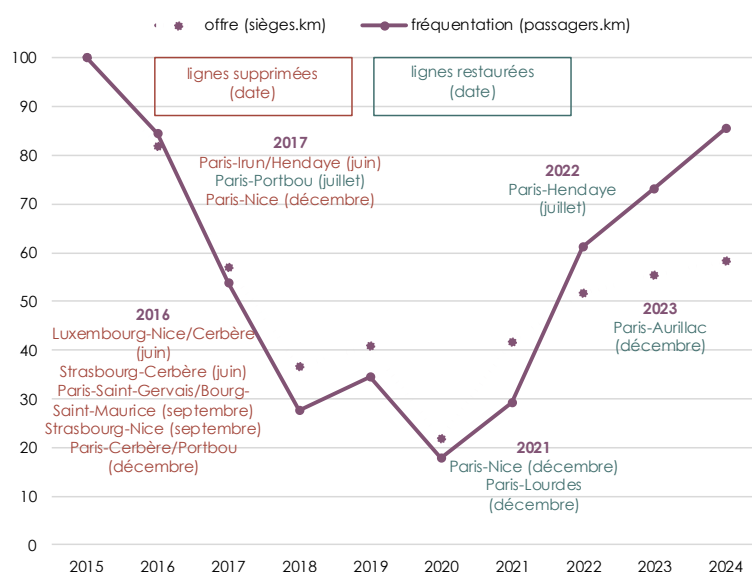
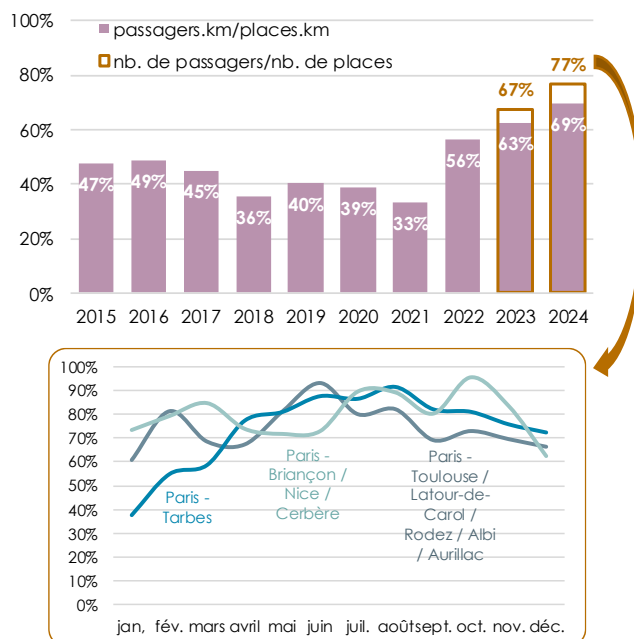


Figure 5.9 – Taux d'occupation des services Intercités de nuit



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

La relance des services de nuit internationaux reste fragile

La relance des trains de nuits en France concerne également les lignes internationales, avec la mise en service de trois allers-retours hebdomadaires entre **Paris et Vienne** en décembre 2021 et entre **Paris et Berlin** en décembre 2023. 60 000 passagers ont emprunté ces lignes en 2024 avec un taux d'occupation moyen de 48 % (sur la partie RFN du trajet).

Ces services, soutenus par l'État pour la partie française du trajet, sont assurés par l'opérateur autrichien ÖBB sous l'appellation Nightjet en partenariat avec SNCF Voyageurs jusqu'en fin d'année 2025. L'État français ayant décidé de ne pas reconduire le soutien financier en 2026, les opérateurs ont annoncé mettre fin à l'exploitation des lignes. À la suite de cette annonce à l'automne 2025, la coopérative ferroviaire belgo-néerlandaise European Sleeper a annoncé reprendre l'exploitation sans aide publique de la ligne **Paris-Berlin** (avec un nouvel itinéraire passant par Bruxelles) à partir du printemps 2026.

D'autres projets de lignes de nuit internationales empruntant le RFN sont régulièrement évoqués par les opérateurs, mais ils se heurtent à de nombreux obstacles d'exploitation, rendant leur date de mise en service incertaine. C'est le cas des lignes **Amsterdam-Barcelone** par European Sleeper et **Zurich-Barcelone** (via Lyon et Montpellier) par ÖBB Nightjet.

Enfin, le déploiement, durant l'été 2025, de la ligne de nuit « touristique » saisonnière **Espresso Riviera** par **Treni Turistici Italiani** (filiale de Trenitalia) a assuré un aller-retour par semaine entre **Rome et Marseille**, desservant 6 gares françaises (sans cabotage) et 6 gares italiennes. Dans les deux sens, le trajet de nuit est réalisé exclusivement sur le réseau italien, sans arrêt entre Rome et Gênes. Le reste du trajet est réalisé de jour, le matin dans le sens Gênes-Marseille ou l'après-midi dans le sens Marseille-Gênes. L'opérateur italien a annoncé la reconduction de l'offre durant l'été 2026.



ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE VOYAGEURS (5/8)

– ÉVOLUTION DE L'OFFRE SLO PAR AXE ET PAR LIGNE

Le développement de Ouigo a eu l'effet le plus marquant pour assurer la progression - en sièges - des dessertes ferroviaires radiales depuis 2019.

L'offre ferroviaire domestique librement organisée, historiquement articulée autour de l'Île-de-France, peut être décomposée* en 17 groupements d'offres commerciales (dénommées ci-après « lignes ») radiales elles-mêmes organisées autour de quatre « axes » (Nord, Est, Sud-Est, Atlantique) :

- 13 lignes radiales opérées par les services inOui sur LGV avec des prolongations sur lignes classiques ;
- 3 lignes radiales opérées par les services Ouigo (à grande vitesse ou train classique) en parallèle de l'opérateur historique ;
- 1 ligne radiale unique de Trenitalia opérée entre Paris et Lyon.

À ces lignes radiales s'ajoutent 7 dessertes intersecteurs (dont 6 inOui et 1 Ouigo), desservant également l'Île-de-France (sauf la ligne inOui Rhin-Rhône-Méditerranée). La ligne intersecteurs Ouigo Nord-Sud-Est intègre notamment des dessertes entre Paris et Lyon/Marseille, venant ainsi s'ajouter à l'offre de lignes détournées ci-après dans l'axe Sud-Est.

Entre 2019 et 2024, l'offre ferroviaire SLO a progressé (en sièges commercialisés) pour l'ensemble de ces axes, grâce notamment à la progression, sur les axes Atlantique, Sud-Est et intersecteurs, des services Ouigo très capacitaires, et en dépit du recul global observé du nombre de circulations (cf. Figure 5.7 – recul observé pour tous les axes à l'exception de l'axe Sud-Est).

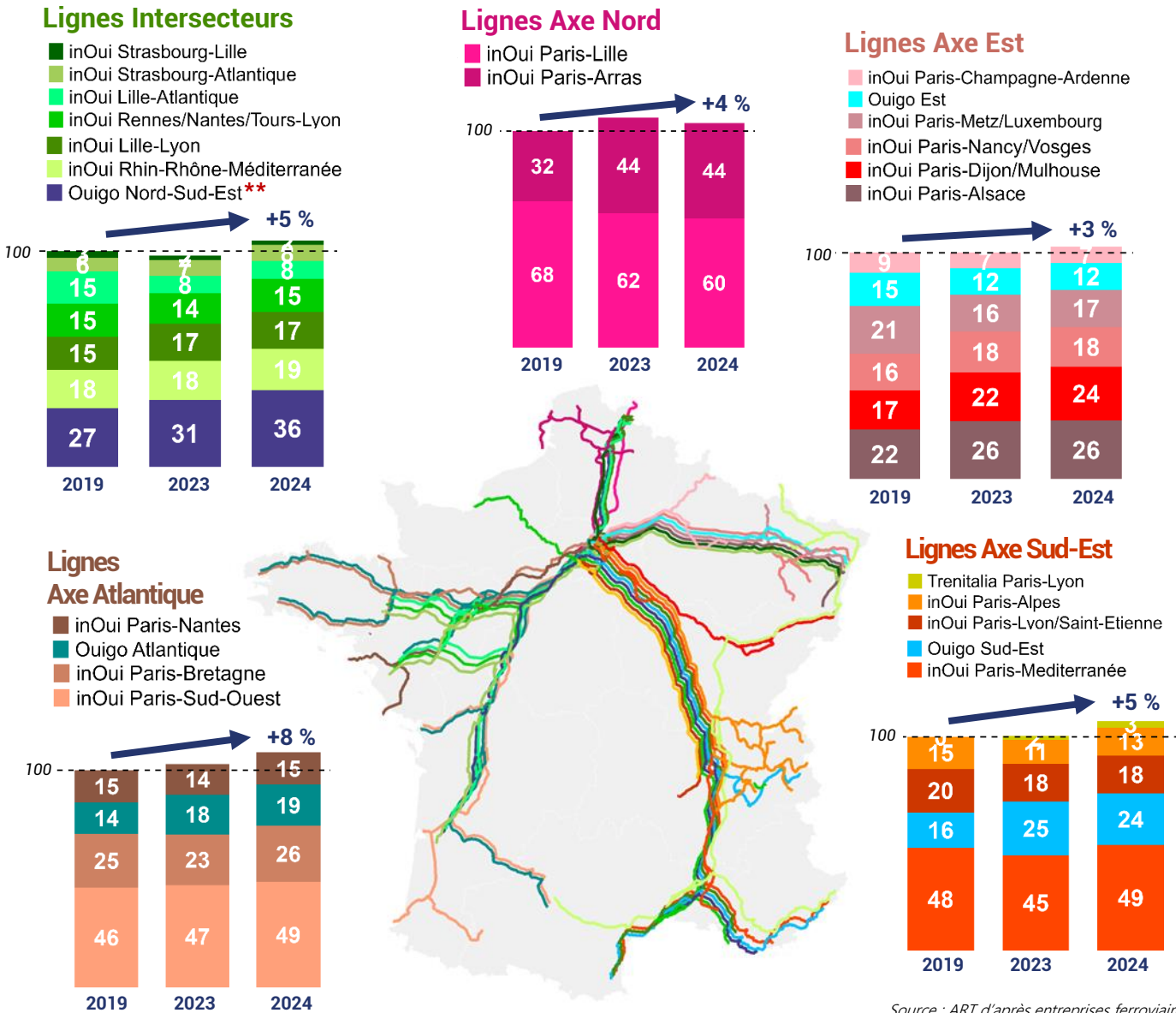
La hausse de l'offre de l'axe Sud-Est a ainsi été assurée en grande part par les services Ouigo, qui représentent en 2024 plus d'un cinquième des sièges.km (hors apport d'une des dessertes Ouigo intersecteurs couvrant également cet axe). Trenitalia a également fortement contribué à la hausse des sièges.km sur l'axe Sud-Est, avec une contribution de 3 % pour une croissance sur l'axe de 5 %.

L'axe Atlantique se distingue par la plus forte croissance 2024/2019 d'offre (+8 %), et une progression de l'offre sur l'ensemble de ses lignes.

Figure 5.10 – Évolution 2019-2024 de l'offre de sièges.km des services SLO domestiques

en indice 100 en 2019 : les chiffres des histogrammes correspondent au niveau des sièges.km de 2019 pour chacun des axes

(La ligne Paris-Arras représentait 32 % des sièges.km de l'axe Nord en 2019 : elle a progressé pour atteindre 44 % du niveau de 2019 en 2024)



* Cette décomposition correspond ici à un regroupement géographique établi à maille plus fine que les quatre axes commerciaux et ensemble de lignes intersecteurs définis historiquement par SNCF Voyageurs, permettant une analyse temporelle de l'évolution de l'offre ferroviaire domestique sur des périmètres stables de dessertes.



ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE VOYAGEURS (6/8)

– STRUCTURE DE L'OFFRE SLO PAR DESSERTE

L'offre ferroviaire librement organisée assure, en 2024, la desserte régulière directe de près de 50 % des agglomérations¹ de 50 000 à 200 000 habitants en France, à un niveau de fréquence de 10 trains/jour en moyenne

L'ensemble des lignes domestiques SLO opérées en 2024 par les services inOui, Ouigo (à grande vitesse et train classique) et Trenitalia assurent la desserte régulière (plus de 50 dessertes annuelles) :

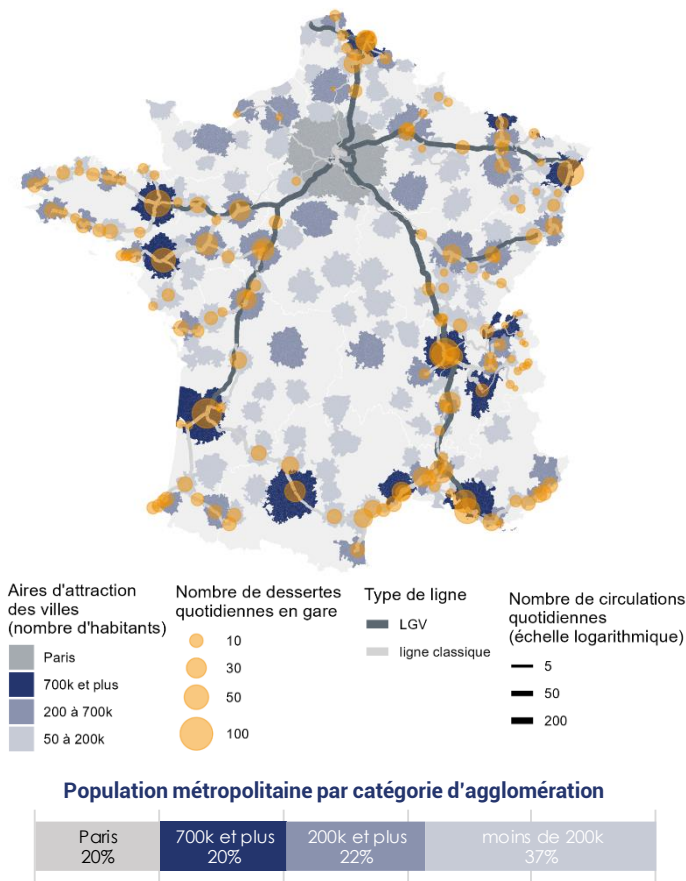
- de l'ensemble des 12 agglomérations¹ de plus de 700k habitants en France métropolitaine (qui comprend les parties françaises des agglomérations de Luxembourg et Genève) ;
- de 36 des 42 agglomérations de [200k-700k] habitants. Six agglomérations proches de l'Île-de-France (Caen, Le Havre, Rouen, Amiens, Troyes et Orléans) bénéficient d'une desserte essentiellement TER, tandis que Limoges et Clermont-Ferrand sont desservies par deux des principales lignes TET opérées en France ;
- près de la moitié des 119 agglomérations de [50k-200k] habitants ;
- Et près de 10 % des agglomérations de moins de 50k habitants.

Plus de 70 % de la population métropolitaine hors Corse bénéficie ainsi d'une desserte directe (dans l'agglomération) par des trains SLO. La fréquence de desserte (en jaune sur la carte ci-contre) varie fortement, cependant, selon les tailles d'agglomérations : celles de plus de 700k habitants sont en moyenne desservies plus de 70 fois par jour en 2024, soit trois fois plus que la moyenne des agglomérations de 200 à 700k habitants. Les agglomérations de moins de 200k habitants desservies par les SLO accueillent moins de 10 dessertes quotidiennes en moyenne.

Si une large part du territoire est desservie par les SLO, la structure du réseau et de l'offre librement organisée restent essentiellement radiales (cf. page précédente). La fréquentation apparaît elle aussi principalement radiale : près de 80 % de la fréquentation SLO a pour origine ou destination (hors correspondances non ferroviaires) l'agglomération parisienne, dont plus de la moitié en provenance ou à destination d'une métropole de plus de 700k habitants. Le reste de la fréquentation se concentre vers et depuis les métropoles de plus de 700k habitants (17 %). Les voyages entre les agglomérations de moins de 700k habitants représentent seulement 4 % de la fréquentation.

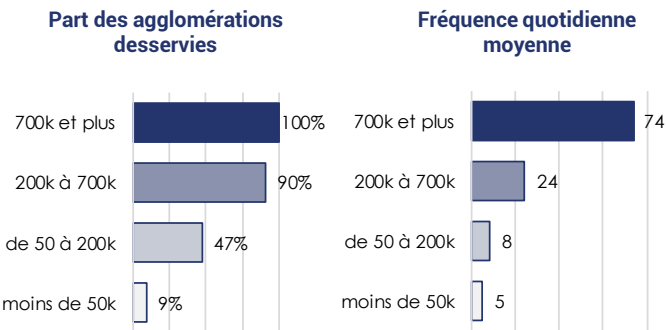
Les passagers en correspondance représentent en moyenne 8 % de la fréquentation des SLO en gare. Ce taux atteint près de 10 % dans les gares des agglomérations de 200k à 700k habitants et tombe à 6 % dans les agglomérations de moins de 200k habitants.

Figure 5.11 – Fréquence de desserte effective des SLO selon la catégorie d'agglomération en 2024



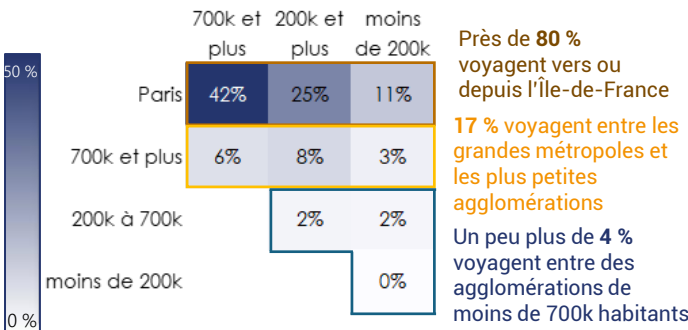
Source : ART d'après entreprises ferroviaires, SNCF Réseau et INSEE

Figure 5.12 – Dessertes librement organisées par type d'agglomération en 2024



Source : ART d'après entreprises ferroviaires, SNCF Réseau et INSEE

Figure 5.13 – Répartition de la fréquentation domestique des SLO par liaison selon l'origine et destination finales des voyages en 2024



Source : ART d'après entreprises ferroviaires, SNCF Réseau et INSEE

Note : ¹Le terme « agglomération » fait référence à l'aire d'attraction d'une ville telle que définie par l'Insee dans la base des aires d'attraction des villes 2020. Une aire d'attraction est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail. Les seuils retenus ici sont : Paris, 700k habitants, 200k habitants et 50k habitants.

<https://www.insee.fr/fr/information/4803954>



ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE VOYAGEURS (7/8) – ÉVOLUTIONS D’OFFRES OUIGO, RENFE ET TRENITALIA

En un peu plus de 10 ans, les services Ouigo se sont étendus sur une large partie du territoire

L’offre à bas coûts Ouigo, opérée depuis 2013, s’est concentrée, les premières années, sur l’axe Sud-Est au départ de la gare francilienne de Marne-la-Vallée en direction de Marseille et Montpellier via Lyon-Saint-Exupéry. Cette offre s’est ensuite progressivement étendue sur les autres axes jusqu’à desservir en 2019 l’ensemble des agglomérations françaises de plus de 700k habitants, à l’exception de Grenoble. L’année 2019 a également été marquée par l’arrivée des services Ouigo dans les gares parisiennes intramuros. L’offre a par la suite été renforcée par la mise en place de nouveaux services « en aval » des grandes agglomérations avec, en 2024 :

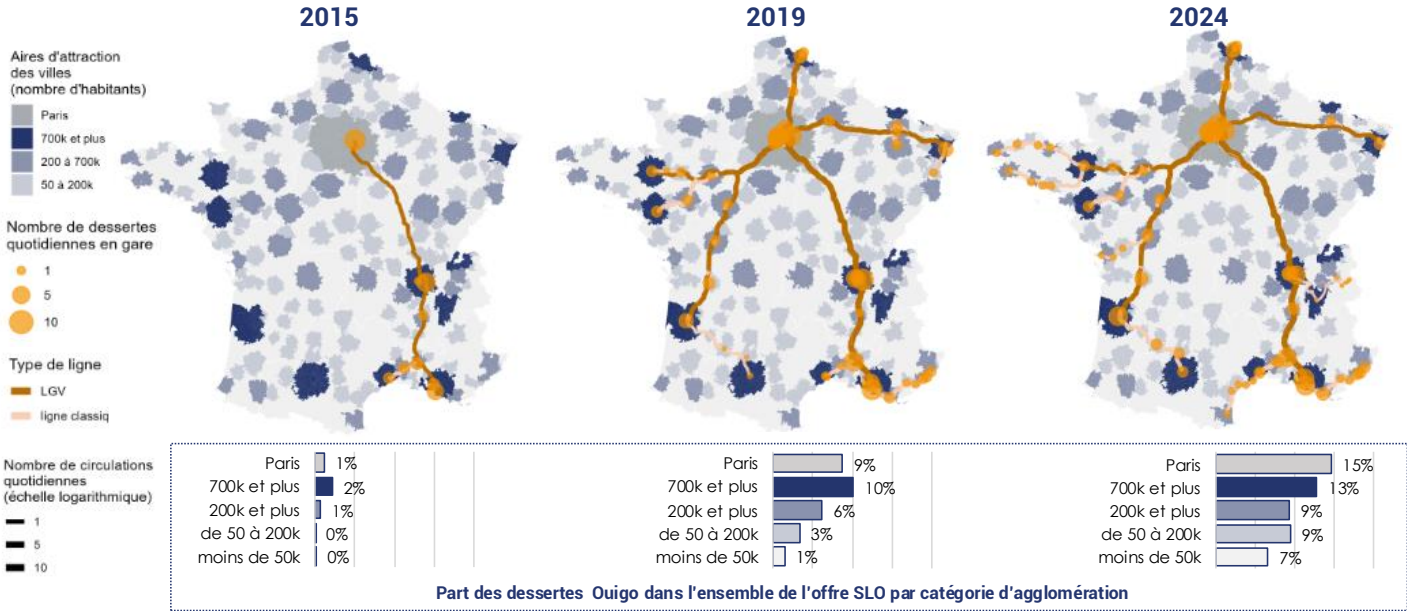
- une desserte régulière sur les tronçons Rennes-Brest, Rennes-Quimper, Poitiers-La Rochelle ;
- une desserte saisonnière sur les tronçons Montpellier-Perpignan et Lyon-Bourg-Saint-Maurice.

En 2024, l’offre Ouigo est présente dans l’ensemble des catégories d’agglomération. Par ailleurs, si l’offre était centralisée initialement dans les agglomérations les plus grandes, la dynamique de croissance est la plus forte dans les agglomérations de taille moindre. Ouigo représente ainsi 7 % des dessertes SLO des agglomérations de moins de 50k habitants en 2024 (contre 1 % en 2019) et près de 10 % dans les agglomérations de 50 à 200 mille habitants (contre moins de 5 % en 2019).

Le développement des services Ouigo a contribué à la massification des flux ferroviaires SLO, permettant une croissance de la fréquentation malgré un niveau de desserte en recul. Le modèle à bas coûts Ouigo se caractérise en effet par une capacité d’emport et des taux d’occupation supérieurs aux trains inOui. L’évolution visée par SNCF Voyageurs d’augmentation de la part des voyageurs Ouigo (25 % en 2024, 30 % d’ici 2030¹) devrait accentuer cette dynamique dans les prochaines années. (cf. Figure 5.7).

¹ <https://www.sncf-voyageurs.com/fr/presse/ouigo-poursuit-son-developpement-grande-vitesse-et-longue-distance-partout-en-france>

Figure 5.14– Développement des dessertes Ouigo entre 2015 et 2024



Source : ART d’après entreprises ferroviaires, SNCF Réseau et INSEE

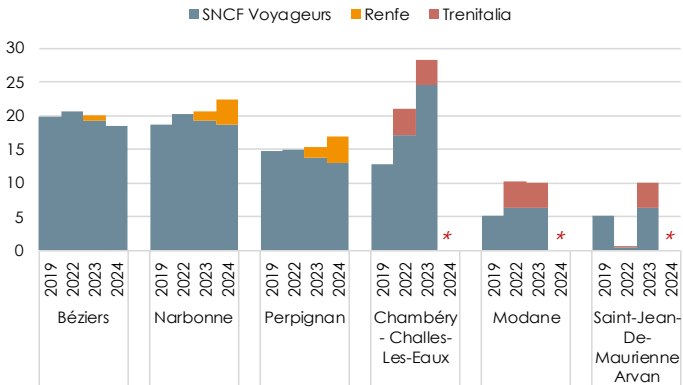
De même que pour les services Ouigo, les nouveaux entrants contribuent au renforcement de l’offre des services librement organisés.

Les opérateurs Trenitalia et Renfe ont développé leurs premières offres ferroviaires librement organisées sur l’axe Sud-Est, représentant, en 2024, pour Trenitalia, 11 % des circulations sur la liaison Paris-Lyon (et 20 % entre gares intramuros) et, pour Renfe, 47 % des circulations SLO entre la France et l’Espagne. Le développement de ces nouveaux opérateurs sur le marché français ne s’est cependant pas limité à la desserte de grandes métropoles en concurrence frontale à l’opérateur historique : il a en effet également contribué à une desserte « territoriale », via :

- le maintien, voire l’augmentation, de la desserte d’arrêts intermédiaires vers des gares plus petites (des deux côtés de la frontière) ;
- la création de nouvelles liaisons directes (comme Lyon-Saint-Jean-de-Maurienne, desservie toute l’année par Trenitalia).

Si l’activité des deux opérateurs représente en 2024 moins de 2 % de l’offre SLO en France, l’effet est ainsi notable au périmètre de leur activité. Narbonne et Perpignan ont ainsi vu leurs dessertes SLO progresser de 20 % et 14 % (par rapport à 2019), l’offre de Renfe compensant en 2024 la baisse de l’offre de SNCF Voyageurs. Sur la ligne Paris-Milan, les villes savoyardes (Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne, Modane) ont bénéficié d’une hausse de desserte, avec un trafic quotidien qui a presque doublé entre 2019 et 2023.

Figure 5.15 – Contribution aux dessertes SLO d’arrêts intermédiaires des opérateurs Renfe et Trenitalia (nombre de dessertes quotidiennes par gare)



* Trafic interrompu entre août 2023 et avril 2025

Source : ART d’après entreprises ferroviaires



ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE VOYAGEURS (8/8)

- MATÉRIEL ROULANT

Le renouvellement du parc du matériel roulant pour les services conventionnés régionaux, y compris en Île-de-France, se poursuit, tandis que le parc TGV s'est encore réduit en 2024

Note sur les terminologies employées : le matériel roulant du transport ferroviaire de voyageurs se répartit entre les *véhicules moteurs* (locomotives et éléments automoteurs) et les *véhicules remorqués* (voitures). La combinaison de ces éléments peut constituer des *rames automotrices* (composées d'un ou plusieurs éléments automoteurs¹) ou des *rames tractées/poussées* (composées d'une locomotive couplée à des voitures).

À fin 2024, le parc ferroviaire « en service » en France compte plus de 6 400 éléments, en stabilité générale par rapport à 2023. Cette stabilité masque plusieurs évolutions sous-jacentes :

Le parc TAGV¹, dont l'effectif est de 429 rames, a diminué de 4 rames en 2024. Cela résulte de la transformation des rames TGV (solde de +2 rames), et du transfert de 6 rames Euroduplex (2N2) pour les activités Ouigo en Espagne. Les parcs Eurostar, Renfe et Trenitalia sont restés inchangés (composés de 51, 10 et 9 rames respectivement). L'âge moyen du parc TAGV² s'établit à 18,3 ans, soit 5 mois de plus qu'en 2023. Le parc Ouigo Train Classique, quant à lui, s'est renforcé de 2 locomotives et de 14 voitures Corail, toutes issues du parc Intercités.

Le parc TER s'est étoffé en 2024 dans quatre régions, de 53 rames automotrices neuves³, dont 38 Regio 2N et 15 Régiolis (cf. Annexe 5.1). En dépit de la radiation de plusieurs rames tractées, le parc TER a ainsi augmenté de 2 %. Ce parc n'a vieilli par ailleurs que de 2,5 mois en un an, atteignant un âge moyen de 15,8 ans à fin 2024. En régions Normandie et Bourgogne-Franche-Comté, en particulier, le parc a même rajeuni, de respectivement 1 an (du fait du renouvellement du parc) et 3 ans (grâce au transfert de voitures à d'autres régions). L'augmentation et le rajeunissement du parc TER se sont poursuivis au cours de l'année 2025 avec la livraison d'autres rames automotrices⁴ et la radiation des locomotives les plus anciennes. La part du matériel thermique a en outre reculé de 1 point au sein des matériels TER, atteignant 25 % en 2024.

Le renouvellement du parc Transilien-RER s'est poursuivi en 2024 avec l'entrée en service de 2 tram-trains Citalis Dualis et de 37 automotrices neuves des familles Regio 2N et RER NG, alors que les anciens tram-trains Avanto ne font plus partie de ce parc en 2024. L'âge moyen du matériel Transilien-RER s'établit à 16,7 ans à fin 2024, soit 3 mois de plus qu'en 2023.

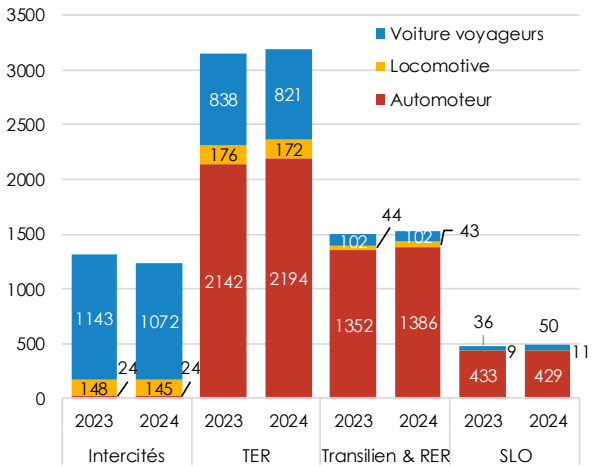
L'utilisation moyenne du matériel roulant TER s'élève à près de 88 000 km par an en 2024, en hausse de 7 % sur un an

L'extension du parc TER en 2024 a accompagné la croissance du trafic (+9 % annuellement). **Le parc automoteur TER, en hausse de 2 %, a ainsi vu son trafic croître de 11 %, traduisant une hausse marquée du kilométrage annuel moyen des rames (de 77 600 km à 84 200 km par rame).** Les 686 rames automotrices grande capacité (AGC), opérables sous quatre versions d'énergie de traction⁵, réalisent près d'un tiers des trains.km TER et constituent le matériel le plus utilisé dans six régions sur onze, avec un niveau d'utilisation moyen de 94 000 km par rame en 2024. Ce trafic annuel dépasse en revanche 100 000 km pour les Régiolis et Regio 2N, qui représentent respectivement 19 % et 15 % des trains.km TER en 2024.

Le trafic des locomotives TER a baissé de 14 % malgré une contraction limitée du parc (-4 unités soit -2 %). Ces matériels n'opèrent ainsi que 8 % du trafic TER (17 M de trains.km), avec des proportions atteignant encore cependant 16 % en Auvergne-Rhône-Alpes et Grand-Est. Le trafic tracté a été totalement remplacé par des rames automotrices depuis 2023 dans trois régions (Bretagne, Nouvelle Aquitaine et Occitanie), et a fortement baissé en 2024 en régions Centre-Val-de-Loire et Bourgogne-Franche-Comté.

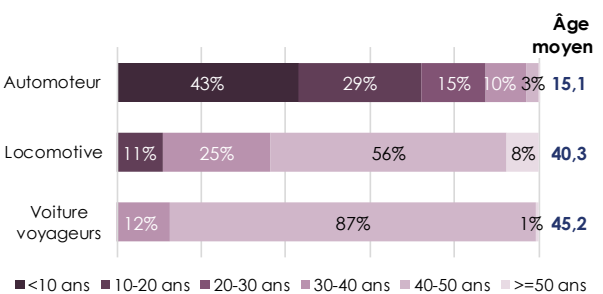
¹ Hors matériels exploités par Deutsche Bahn (pour les services France-Allemagne en partenariat avec SNCF Voyageurs), Lémanis (concernant les matériels acquis par CFF pour les lignes Léman Express), et les matériels en location des services Intercités de nuit.
² La méthode de calcul de l'âge diffère de celle utilisée dans le bilan précédent de l'Autorité : l'âge moyen d'un parc est la moyenne de l'âge de tous ses éléments (automoteurs, locomotives, voitures), pondérée par le nombre de caisses. Cette nouvelle méthode permet de mieux tenir compte de la composition du parc. Voir également le glossaire.
³ Le parc automoteur TER s'est étoffé de 53 rames neuves moins 1 rame radiée (suite à un accident), résultant en un solde positif de 52 rames entre 2023 et 2024.
⁴ Voir par exemple <https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/toute-lactualite-des-transport/de-nouveaux-trains-ter-regioli-sur-les-rails>
⁵ Quatre versions des AGC : électrique bi-courant (ZGC), bi-mode mono-courant (BGC), bi-mode bi-courant (BBGC) et thermique (XGC).

Figure 5.16 – Effectif¹ du matériel roulant voyageurs en service sur le marché ferroviaire français au 31 déc.



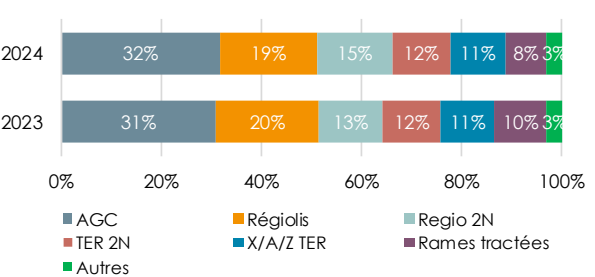
Source : ART d'après entreprises ferroviaires et IdFM

Figure 5.17 – Répartition du parc¹ par catégorie d'âge et âge moyen² du parc à fin 2024



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et IdFM

Figure 5.18 – Décomposition du trafic TER (en trains.km) par famille de matériel roulant



Source : ART d'après SNCF Voyageurs et SNCF Réseau

ÉTAT DES LIEUX DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (1/4)



L'activité ferroviaire librement organisée reste largement dominée, au niveau national, par les marques et filiales de services à grande vitesse de SNCF Voyageurs.

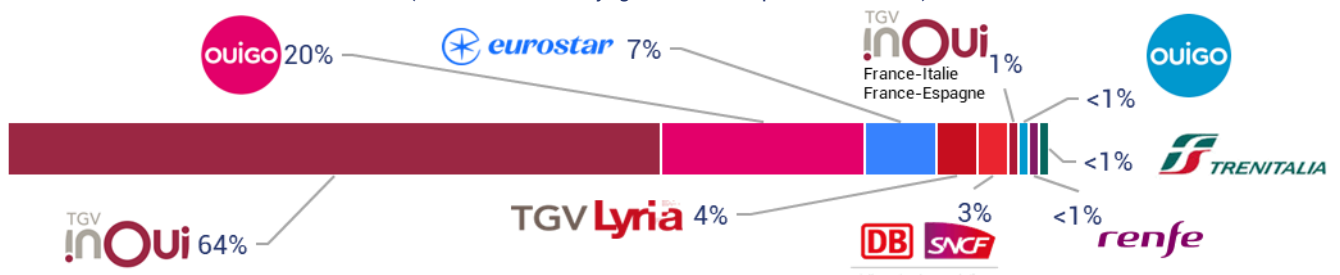
L'opérateur historique représentait, en 2024 et au cumul des opérateurs **inOui** et **Ouigo**, près de 85 % de part de marché, devant les filiales du groupe SNCF **Eurostar** (7 %) et **Lyria** (4 %), le **partenariat de SNCF avec la Deutsche Bahn** (3 %), et les deux nouveaux entrants **Trenitalia France** et **Renfe Viajeros** (moins de 1 % chacun). **À fin 2025, la concurrence domestique librement organisée se limite ainsi à :**

- **la ligne Paris-Lyon**, opérée respectivement, depuis fin 2021, par Trenitalia et SNCF Voyageurs, et **à son prolongement en Italie vers Milan**, interrompu cependant de mi-2023 jusqu'en avril 2025 à la suite de l'éboulement en Maurienne (et de nouveau à l'été 2025 du fait des intempéries) ;
- **une partie des liaisons intermédiaires*** des lignes **Lyon-Barcelone** et **Marseille-Madrid** de la Renfe, également desservies par **SNCF Voyageurs**. Les liaisons Lyon-Barcelone et Marseille-Madrid sont en revanche, à date, encore non concurrencées, SNCF Voyageurs desservant la ligne Paris-Barcelone sans arrêt à Lyon. En 2025 la Renfe a mis en exploitation de nouveaux matériels roulants (AVE s-106) d'une capacité (507 places) très supérieure aux précédents trains ;
- **la desserte Paris-Marseille**, opérée depuis le 15 juin 2025 à la fois par Trenitalia et SNCF Voyageurs via trois allers-retours quotidiens, en desservant les trois gares TGV de Lyon Saint-Exupéry, Avignon et Aix-en-Provence.

La **desserte ferroviaire Paris-Berlin** a par ailleurs fait l'objet d'une ouverture à la fois (i) en train de nuit depuis 2023 par l'opérateur ÖBB Nightjet (s'ajoutant à la desserte de nuit Paris-Vienne opérée depuis fin 2021) et (ii) en train de jour, de fin 2024 à décembre 2025, par le partenariat DB-SNCF Voyageurs. Cette desserte de jour pourrait être reprise en 2026 par l'entreprise **European Sleeper**.

* Soit Lyon-Valence-Nîmes-Montpellier-Narbonne-Perpignan, Marseille-Aix en Provence-Avignon-Nîmes, et Figueras-Gérone-Barcelone.

Figure 6.1 – Fréquentation 2024 des services ferroviaires librement organisés en France¹
(% du nombre de voyageurs.km transportés en France)



Note : l'offre Ouigo est décomposée entre les services **Ouigo à grande vitesse** et les services **Ouigo trains classiques**.
Source : ART d'après entreprises ferroviaires.

La concurrence s'est accrue entre SNCF Voyageurs, Trenitalia et Renfe. Elle s'accompagne toujours d'une croissance soutenue de la demande sur les axes Paris-Lyon et France-Espagne et d'une pression sur les offres tarifaires

Les services SNCF Voyageurs et Trenitalia se livrent une concurrence accrue en 2024 sur la liaison Paris-Lyon : sur les 46 aller-retours librement organisés opérés quotidiennement entre les deux agglomérations (incluant les gares périphériques de Paris et la gare de Lyon Saint-Exupéry), les services inOui en effectuent 69 %. Ouigo 20 % et Trenitalia 11 %. Le poids de l'offre de l'opérateur italien a ainsi été multiplié par trois depuis sa première année d'activité en 2022, et s'établit à 20 % sur la liaison Paris-Lyon entre gares intra-muros.

La fréquentation sur la liaison Paris-Lyon a dépassé en 2024 de plus de 20 % le niveau de 2019, soit une augmentation deux fois plus importante que celle observée pour l'ensemble des services TAGV. Sur la liaison internationale France-Espagne, l'arrivée de l'opérateur Renfe Viajeros au deuxième semestre 2023 a également généré une croissance de la fréquentation de l'ordre de 30 % entre 2019 et 2024.

Le niveau de prix moyen sur la liaison Paris-Lyon restait par ailleurs toujours inférieur en 2024 de plus de 10 % au niveau observé avant l'ouverture à la concurrence (contre +10 % pour l'ensemble des SLO et +15 % pour l'indice des prix à la consommation).

Depuis 2019, l'Autorité a reçu plus de 50 notifications de projets de nouveaux services ferroviaires en France. Plusieurs de ces projets ont été déclarés sans suite pour des motifs divers (notamment les 3 projets de train de nuit de Midnight Trains, les 14 projets de desserte transversale de Railcoop et les 5 projets notifiés en 2021 par Flixbus). **À fin 2025, près d'une dizaine d'acteurs manifestent toujours un intérêt pour l'ouverture de nouvelles dessertes SLO en France**, concernant à la fois des liaisons domestiques et des liaisons internationales :

- **sur le segment domestique** **Velvet** ambitionne de concurrencer SNCF Voyageurs sur la façade Atlantique et a annoncé avoir levé 1 Md€ et commandé auprès d'Alstom 12 rames de trains à grande vitesse Avelia Horizon devant être livrées d'ici 2028. **Le Train** prévoit d'opérer des dessertes dans l'ouest de la France. **Kevin Speed** vise à offrir une desserte à haute fréquence (16 trains par jour) depuis Paris vers Lille, Strasbourg et Lyon, et **Claret** a obtenu, comme Kevin Speed, un accord cadre de capacité pour la desserte Paris-Lyon ;
- **sur le segment international**, les opérateurs **Arriva**, **Evolyn**, **Gemini**, **GoVolta**, **Virgin Trains** et **Heuro** prévoient d'opérer des dessertes entre Paris, Londres et Bruxelles, et **European Sleeper** une offre de trains de nuit.

¹ Les services de trains de nuit en partenariat ÖBB Nightjet – SNCF Voyageurs opérés entre Paris et Vienne et Paris et Berlin ne sont pas représentés sur ce graphique au regard d'un poids significativement plus faible que les autres services en 2023.

² La marque commerciale Thalys a disparu en octobre 2023 à la suite de la fusion des sociétés Eurostar et Thalys au sein de la holding Eurostar Group.

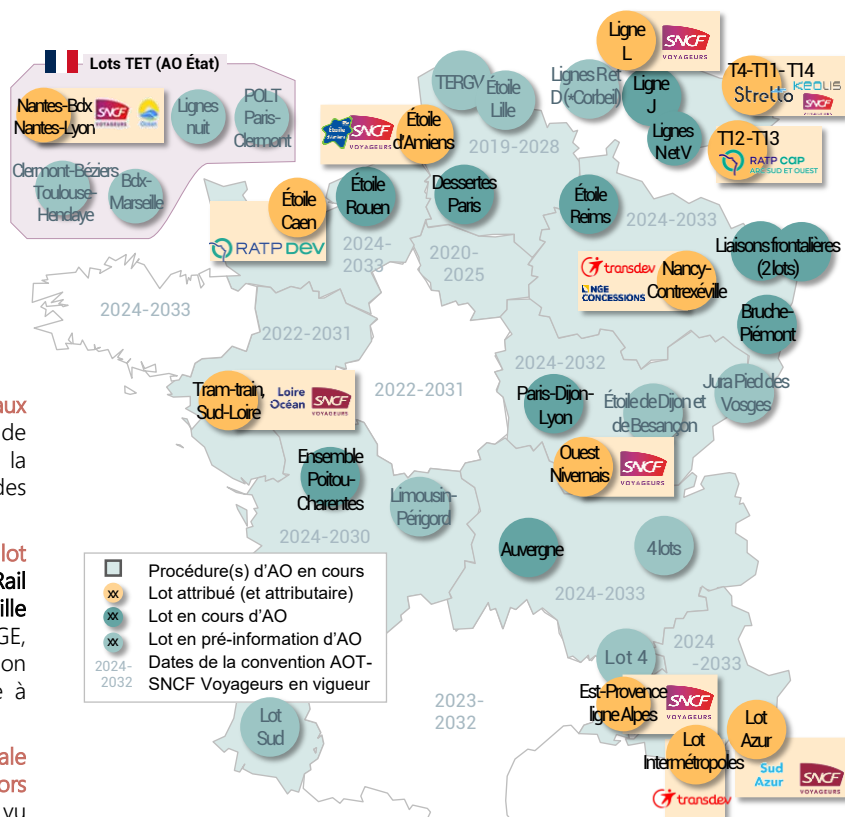
ÉTAT DES LIEUX DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS (2/4)

À fin 2025, 12 lots d'offre conventionnée ont été attribués à l'issue d'un processus de mise en concurrence, dont 4 aux opérateurs alternatifs Transdev et RATP.

L'ouverture à la concurrence des services TER, TET et Transilien se poursuit pour dix autorités organisatrices (neuf régions et l'État).

- SNCF Voyageurs opère à fin 2025, via des filiales dédiées, 4 lots remportés sur appel d'offres : Azur (via la filiale SNCF Voyageurs Sud Azur), Étoile d'Amiens (SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens), l'ensemble tram-trains Sud-Loire (SNCF Voyageurs Loire Océan), et le lot de tram-trains T4, T11 et T14 (groupement Stretto Keolis/SNCF Voyageurs).
- L'opérateur historique a remporté en 2025 4 nouveaux lots : le lot Bourgogne-Ouest Nivernais, le lot de lignes TET Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon, la ligne Transilien L, et le 3^{ème} lot de la région PACA des lignes Est-Provence et lignes des Alpes.
- Transdev opère depuis mi-année 2025 son premier lot Intermétropoles (région PACA) via sa filiale Transdev Rail Sud Intermétropoles. Le 2^{ème} lot Nancy-Contrexéville (Grand-Est) remporté par l'opérateur associé à NGE, intégrant à la fois la remise en exploitation et la gestion de la ligne ferroviaire, est prévu pour être exploité à compter de 2027.
- Enfin, le groupe RATP a remporté en 2025, via sa filiale RATP Dev, son premier lot d'activité ferroviaire hors Île-de-France, le lot Étoile de Caen, après s'être vu attribuer en Île-de-France le lot des lignes de tram-train T12 et T13 exploité à compter du 15 décembre 2025.

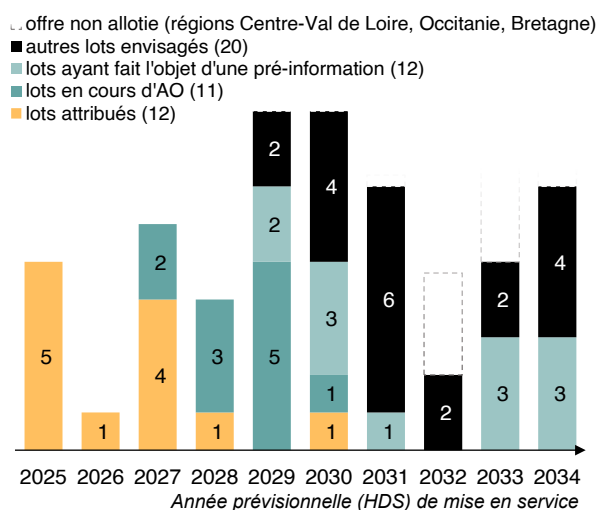
Figure 6.2 - Lots conventionnés attribués/en cours d'appel d'offres à fin d'année 2025 (dates des conventions d'exploitation en vigueur)



Source : ART d'après BOAMP / JOUE

Les lots attribués en 2025 prévoient, dans la lignée des lots précédemment attribués, des évolutions marquées en offre pour les usagers et en coûts pour l'autorité organisatrice (augmentation de près de 30 à 50 % de l'offre ferroviaire pour l'ensemble des 4 derniers lots TER et TET attribués, à coûts constants, pour l'Étoile de Caen et en baisse de -30 % pour le 3^{ème} lot de la région PACA), et intégrant des améliorations de la qualité des services ferroviaires (augmentation de l'amplitude de desserte et des liaisons pour le lot Bourgogne-Ouest nivernais, évolutions du matériel roulant pour le lot TET).

Figure 6.3 - Lots TER-Transilien-TET attribués/en cours d'appel d'offres à fin 2025, par année prévisionnelle de mise en service



Source : ART d'après BOAMP / JOUE, communications des Régions et [rapport 2024 de la Cour des Comptes](#) (Annexe n°2). Les lots envisagés correspondent aux projets d'allotissements communiqués à fin 2025 par les régions.

Note de lecture du graphique 6.3 : 4 lots devraient être mis en service en 2028, dont, à date, 1 lot attribué (Nancy-Contrexéville) et 3 lots en cours d'appel d'offres (lot « Dessertes parisiennes », ligne Transilien J et Ensemble Poitou-Charentes). En 2027 sont annoncés pour être mis en service 4 lots déjà attribués (Étoile de Caen, Transilien L, lot TET A et lot Bourgogne-Ouest nivernais) et les 2 sous-lots de l'appel d'offres en cours de la région Grand-Est (liaisons ferroviaires transfrontalières France-Allemagne).

Plus de 40 lots conventionnés doivent encore faire l'objet d'une attribution par mise en concurrence d'ici 2034

Le calendrier prévisionnel, à fin 2025, de mise en concurrence des lots d'offre conventionnée (ci-contre) fait toujours apparaître le fort risque de « congestion » d'ici l'échéance de la fin des délégations actuelles, pouvant nuire à la capacité des entreprises ferroviaires à y candidater et, partant, aux bénéfices et apports attendus de cette mise en concurrence pour les autorités organisatrices.

- 23 lots TER, Transilien et TET encore non attribués prévoient une mise en service entre 2027 et 2034, dont seuls 11 ont fait l'objet à date d'un appel d'offres et 12 autres d'un avis de pré-information.
- 20 autres lots envisagés par les régions pour une mise en service d'ici à 2034 n'ont fait l'objet, au mieux, que d'une simple annonce publique des régions ou de l'État pour mise en concurrence. À ces lots s'ajoutent les offres conventionnées des régions Centre-Val-de Loire, Occitanie et Bretagne, qui n'ont pas précisé, à ce stade, la structuration en lots et le calendrier prévisionnel de leur mise en concurrence d'ici à l'échéance de leur convention actuelle (prévue entre 2031 et 2033 pour ces trois régions).

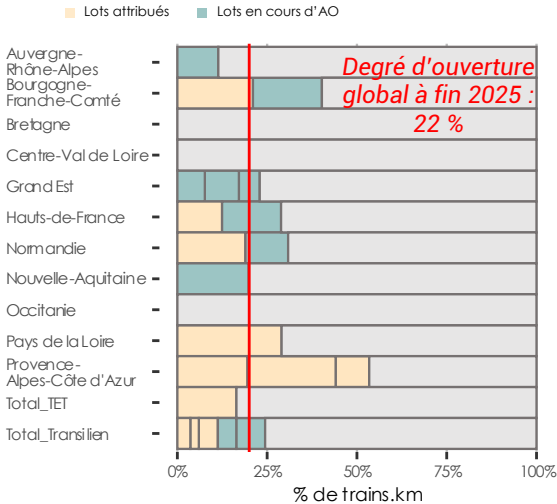
ÉTAT DES LIEUX DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS (3/4)

22 % de l'activité ferroviaire conventionnée a fait l'objet d'une attribution ou d'une mise en concurrence à fin d'année 2025

Ainsi, près des quatre cinquièmes de l'offre ferroviaire conventionnée (en trains.km) attendent d'être soumis à un processus d'appel d'offres d'ici 2034. Les lots attribués et en cours d'appel d'offres représentent, de plus, un poids plus faible en termes de sièges.km et de fréquentation¹ (16 %), témoignant d'une mise en concurrence plus tardive des lignes à forts niveaux d'emports (théorique et effectif), dont l'allotissement peut s'avérer plus complexe ou encore indécis pour plusieurs autorités organisatrices. Les premiers appels d'offres se caractérisent par ailleurs par un poids élevé de leur subventionnement en 2024 (73 % des revenus totaux) par rapport à la moyenne des TER (68 %).

Le degré d'avancement dans l'ouverture à la concurrence est par ailleurs très différencié selon les autorités organisatrices : les régions Pays de la Loire et PACA montrent, à date, les taux d'avancement les plus élevés, avoisinant respectivement 30 % et 50 % de l'offre ferroviaire de ces deux régions et 30 % et 70 % de la fréquentation des services régionaux conventionnés (poids du lot « Tram-train et Sud Loire » pour la région Pays de la Loire et des trois lots ouverts en région Sud).

Figure 6.4 – Proportion d'offre ferroviaire conventionnée attribuée/en cours d'appel d'offres (basée sur les trains.km 2024 effectifs sur le périmètre des lots « détournés »*)



Source : ART d'après SNCF Voyageurs – périmètre : voir bas de page

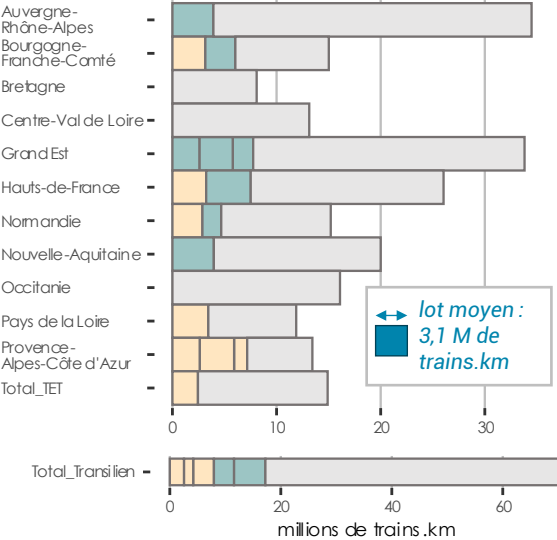
La taille moyenne des premiers lots attribués est de 3,1 millions de trains.km, masquant une forte variabilité des découpages actés par les autorités organisatrices

Les 22 premiers lots attribués ou actuellement en procédure d'appel d'offres* présentent des caractéristiques très différenciées en termes de structure, de volume et de dynamique des activités ferroviaires. Leur niveau d'offre varie de 1,3 million de trains.km annuels à près de 6 millions (soit un facteur 5) et montre un écart beaucoup plus significatif en termes de fréquentation¹ (échelle de 1 à 11) et de recettes² (de 1 à 8) (voir tableau ci-dessous et détails en annexe).

Cette diversité reflète, d'une part, l'hétérogénéité entre les services TER, Transilien et TET en termes de maillage et de densité de l'offre, ainsi que de volume et structuration de la fréquentation, d'autre part, les orientations stratégiques des allotissements propres à chaque autorité organisatrice, qui peuvent également influencer sur leur attractivité auprès des candidats aux appels d'offres. À date, trois « types » de lots se distinguent :

- des lots à volumes de trafic très élevés, en particulier ceux desservant la région Île-de-France (ligne Transilien L, dessertes parisiennes des Hauts-de-France) ;
- des axes structurants ou des étoiles ferroviaires où transitent également d'importants volumes de trains et de passagers, notamment en régions Sud et Pays de la Loire ;
- des lignes à plus faible densité telles que la ligne Nancy-Contrexéville en région Grand Est ou les lots de trams-trains en Île-de-France, représentant près ou moins de 2 % de l'offre ferroviaire de l'autorité organisatrice contre 14 % en moyenne.

Figure 6.5 – Découpages en lots de l'offre ferroviaire conventionnée attribuée/en cours d'appel d'offres (basée sur les trains.km 2024 effectifs sur le périmètre des lots « détournés »*)



Source : ART d'après SNCF Voyageurs – périmètre : voir bas de page

Figure 6.6 – Carte d'identité des lots attribués et en cours d'appels d'offres (indicateurs d'activité effective sur l'année 2024)

Carte d'identité (2024) des lots attribués et en cours d'appel d'offres	Min	Moyenne	Max	Poids total des lots attribués dans l'ensemble des services conventionnés
Trains.km réalisés	1,3 M	3,1 M	5,7 M	22 %
Passagers.km transportés ¹	115 M	402 M	1 311 M	16 %
Sièges.km commercialisés	241 M	1 173 M	3 890 M	18 %
Revenus (H.T.) ²	43 M€	82 M€	120 M€	22 %
Recettes directes issues du trafic (H.T.) ²	7 M€	23 M€	59 M€	19 %

Source : ART d'après SNCF Voyageurs – périmètre : voir bas de page

*Périmètre : 11 des 12 lots attribués à fin d'année 2025 (hors lot Nancy-Contrexéville, dont l'exploitation était suspendue depuis 2017) et 11 autres lots en cours d'appels d'offres. Données par lot estimées sur la base de données ART à partir des définitions rendues publiques à date de périmètre des lots.
¹ Hors lots de trams-trains d'Île-de-France pour la ligne « passagers.km transportés » (données de fréquentation 2024 non disponibles).
² Restriction aux lots TER pour les lignes « revenus » et « recettes » (données non détournées à maille des lots pour les services TET / Transilien).

ÉTAT DES LIEUX DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS (4/4)



La concurrence ferroviaire librement organisée connaît toujours un développement très fort en Espagne

Depuis 2021, en Espagne, les opérateurs **Ouigo** et **Iryo**, filiales respectives des opérateurs historiques français et italien, opèrent en concurrence avec l'opérateur **Renfe Viajeros**. Ce dernier a en outre développé une offre à bas-coûts **Renfe-Avlo** en complément de son offre historique **Renfe-Ave**. Le marché SLO espagnol a été progressivement libéralisé avec l'ouverture, en première phase, de trois axes du réseau à grande vitesse depuis Madrid : Barcelone, Est-Valence-Murcie, Sud-Séville-Málaga. Une seconde phase a été initiée en 2025 visant trois autres corridors reliant Madrid à la Galice, les Asturies/la Cantabrie et Cádiz/Huelva. L'arrivée de la concurrence a eu des effets positifs très notables sur les cinq principaux corridors où opèrent désormais les opérateurs historiques espagnol, français et italien.

- ▶ **De 2019 à 2024, l'offre de sièges et la fréquentation ont augmenté de près de 80 %.** L'activité ferroviaire a même plus que doublé sur le corridor vers Valence et Alicante. Le taux d'occupation moyen de l'offre ferroviaire atteint ainsi 76 % sur ces corridors, un niveau légèrement inférieur à celui de 2019 (77,3 %) mais en hausse annuelle de trois points.
- ▶ **La fréquentation aérienne sur la période 2019-2024 a reculé de plus de 20 % sur la liaison Madrid-Barcelone**, et de 4 % en moyenne sur les liaisons principales de ces cinq axes, réduisant sa part modale (avion/(train+avion)) à près de 10 %.
- ▶ **La hausse de fréquentation s'est faite au profit à la fois des nouveaux entrants et de l'opérateur historique**, qui a vu sa fréquentation croître de 13 % sur la période sur ces cinq axes. Incidemment, la part de marché de l'opérateur historique a baissé de 37 points, tandis que celles de Ouigo et Iryo atteignent respectivement, en 2024, 14 % et 23 %.
- ▶ **L'entrée de nouveaux opérateurs conduit à une pression sur les prix** : de 2023 à 2024, le prix moyen du billet de train a augmenté sur le corridor Madrid-Barcelone (+3,2 %), soit sur un rythme légèrement supérieur à l'inflation (+2,8 %), mais a diminué sur les autres axes, de 4,8 % sur Madrid-Valence et de près/plus de 20 % sur les trois autres axes.

Figure 6.7 – Offre et fréquentation ferroviaire par corridor, et fréquentation aérienne
(en nombre de sièges globaux et nombre de voyageurs)

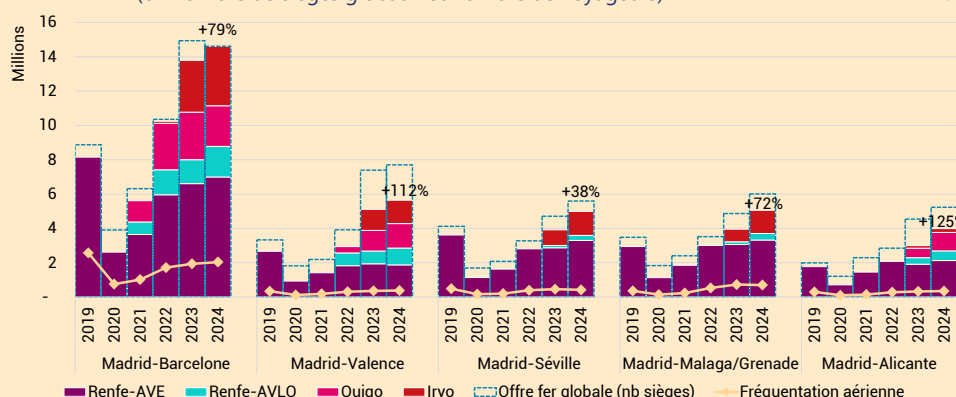
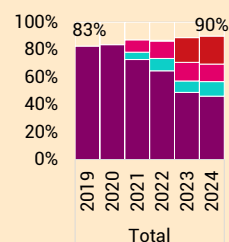


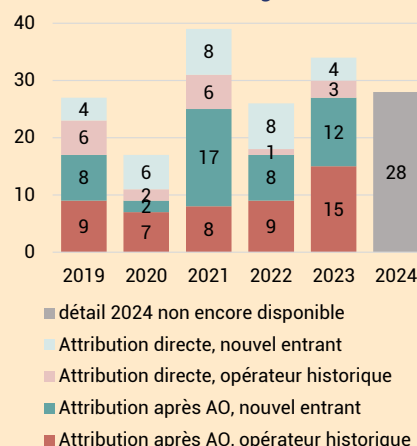
Figure 6.8 – Part de marché train/(train+avion) au global des cinq corridors (en % des voyageurs)



Plus de 100 lots conventionnés ont été attribués en Allemagne via une procédure d'appel d'offres depuis 2019, dont près de la moitié ont été remportés par des opérateurs autres que l'opérateur historique

- ▶ **L'ouverture à la concurrence en Allemagne** a atteint un taux de 83,9 % de la fréquentation des services conventionnés du pays en 2023, très au-delà de l'ensemble des autres pays européens.
- ▶ **L'opérateur historique a ainsi vu sa part de marché baisser à 63 %**, au profit d'une dizaine de nouveaux opérateurs dont Transdev, Go-Ahead/ÖBB, BeNEX, National Express (Mobico), Netinera (filiale de Trenitalia) et SWEG.
- ▶ **27 appels d'offres ont été attribués en 2023, dont 12 à des nouveaux entrants** : ces appels d'offres, qui attirent en moyenne 1,6 candidat, représentent un volume d'activité de 670 millions de trains.km sur la totalité de la période d'exploitation des lots. Les lots remportés par les nouveaux entrants représentent un trafic en moyenne inférieur à ceux de l'opérateur historique, totalisant ainsi un tiers des trains.km totaux attribués.
- ▶ **La mise en concurrence a permis aux autorités organisatrices de réaliser d'importantes économies, représentant, selon une étude de 2024 de la Commission européenne¹, une baisse des concours publics de 14 à 11 ct€/par passager.km sur la période 2005-2019.** Ces économies n'ont pas été répercutées dans le prix payé par les usagers de ces services mais dans une amélioration de l'offre (en fréquence des services offerts, notamment), ce qui a pu favoriser la hausse observée de fréquentation (de plus de 50 %) pour ces services entre 2002 et 2019.

Figure 6.9 – Attributions de lots de services ferroviaires conventionnés en Allemagne



¹ Study on passenger and freight rail transport services' prices for final customers, Commission européenne (2024).

ÉTAT DES LIEUX DE L'ACTIVITÉ DES GARES DE VOYAGEURS (1/2)



	Niveau (2024)	Évolution annuelle (2023-2024)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2024)
■ Nombre moyen de dessertes quotidiennes par gare	40	+8 %	+13 %
■ Nombre moyen de passagers quotidiens par gare	2 979	+10 %	+13 %
■ Nombre moyen de passagers par desserte en gare	75	+2 %	0 %
■ Nombre de gares peu/pas desservies*	156	+16 gares	+29 gares
■ Montant de redevance en gare	1 041 M€	+6 % (réelle)	+15 % (réelle)
■ Prestation de base unifiée par départ-train	25,5 €	-2 % (réelle)	+2 % (réelle)

Note sur la segmentation des gares de voyageurs présentée dans ce chapitre :

Le document de référence des gares de voyageurs (DRG) établi par SNCF Gares & Connexions, qui définit les conditions d'accès aux gares et est soumis à un avis conforme de l'Autorité, s'appuie sur une classification des gares de voyageurs revue tous les trois ans en fonction du volume et de la typologie du trafic des deux années précédentes. Quatre classes de gares sont définies¹ dans la classification du DRG 2023 pour la période 2023-2025 :

- la **catégorie A**, intégrant les gares de plus de 0,25 M voy./an nationaux ou internationaux, ou dont ces mêmes voyageurs représentent 100 % des voyageurs, étant précisé qu'au sein de ces gares sont différenciées les « **très grandes gares A** » (TGA) (accueillant plus de 7 M voy./an) ;
- la **catégorie B**, concernant les gares de plus de 0,1 M voy./an ; et
- la **catégorie C**, intégrant les gares dites « d'intérêt local », concernant les gares de moins de 0,1 M voy./an.

En 2024 le panel des gares de voyageurs en France comprend **21 « très grandes gares A »** (intégrant six gares de Paris intramuros et la gare de l'aéroport Paris-CDG), **80 autres gares A** (intégrant 17 gares TGV), **931 gares B** (intégrant **356 gares en Île-de-France**, isolées pour les analyses de ce chapitre dans une **catégorie « B IDF »**), et plus de **1 900 gares d'intérêt local** (gares C).

Au sein de ce panel, près de 156 gares ont été peu/pas desservies* en 2024, soit 29 gares de plus qu'en 2019, cette faible ou non-desserte étant liée dans la majorité des cas à des fermetures de moyenne à longue durée pour causes de travaux sur l'infrastructure ferroviaire.

¹Selon les définitions adoptées par l'arrêté du 9 juillet 2012 (modifié par arrêté du 15 juin 2023) portant application de l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national.

Source : ART d'après SNCF Gares & Connexions

Figure 7.1 – Classification 2023-2025 des gares et gares très peu/pas desservies* en 2024

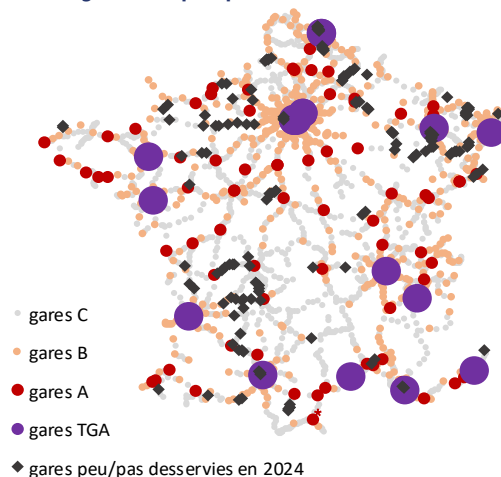
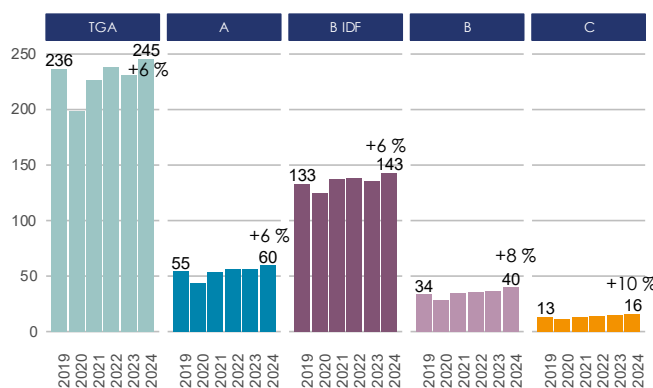


Figure 7.2 – Fréquence moyenne de desserte des gares (nombre de trains par jour et évolution 2024/2023)



Source : ART d'après SNCF Gares & Connexions

La fréquence de desserte ferroviaire a augmenté pour toutes les catégories de gares du RFN en 2024

Le niveau de desserte des gares (mesuré en fréquences de trains) a nettement progressé en 2024 par rapport à 2023 (+8 %). La croissance est particulièrement forte pour les gares de catégories C (+10 %) et B (+8%), qui ont bénéficié de la hausse du trafic conventionné TER et Intercités. Le niveau de desserte a progressé de 6 % pour les autres catégories de gare TGA, A et B d'Île-de-France.

Ces évolutions relativement homogènes conduisent à une disparité toujours forte de la desserte ferroviaire selon les catégories de gares, les gares B d'Île-de-France voyant plus de 140 trains par jour, contre près de 10 fois moins pour les gares d'intérêt local.

2 815 gares ont été desservies en 2024, soit un recul par rapport à 2023, principalement en raison de fermetures temporaires

16 gares, qui étaient régulièrement desservies en 2023, ne l'ont pas été en 2024. Il s'agit principalement de fermetures temporaires de lignes pour travaux ;

- fermeture de la ligne TER Hauts-de-France entre Laon et Hirson depuis décembre 2023 (8 gares) ;
- fermeture de la ligne de trains TER Hauts-de-France entre Cambrai et Douai entre décembre 2023 et juin 2025 (5 gares).

3 autres gares (Louvigné, Rouessé-Vassé et Crissé sur la ligne TER Le Mans-Laval) ont cessé d'être desservies par des services ferroviaires depuis août 2023. Ces gares accueilleraient en moyenne 5 dessertes et 3 à 6 voyageurs quotidiens avant leur fermeture.

Par ailleurs, si l'ensemble des gares accueillent des services conventionnés (TER, Intercités ou Transilien-RER), les **SLO**, qui représentent près des deux tiers des passagers.km transportés, ne desservent que 6 % des gares (soit 185) en 2024 (un niveau stable depuis 2019).

* Est considérée régulièrement desservie (ou à l'inverse « peu desservie ») pour cette analyse une gare ferroviaire ayant vu au moins 50 dessertes (arrivées/départs) de trains dans l'année.

ÉTAT DES LIEUX DE L'ACTIVITÉ DES GARES DE VOYAGEURS (2/2)

La fréquentation des gares est en forte croissance, principalement portée par une hausse de la fréquence de desserte

Avec près de 3 000 passagers accueillis quotidiennement, la fréquentation moyenne des gares a progressé de 10 % et dépasse largement le niveau de 2019 (+12 %). Cette hausse est ainsi liée à une augmentation de 8 % des fréquences de dessertes par gare, associée à une augmentation de +2 % de l'emport effectif des trains (nombre de passagers par desserte). Ce dernier avait déjà crû de +10 % en 2023.

La fréquentation a particulièrement augmenté dans les gares de catégorie B d'Île-de-France (+11 %), dépassant pour la première fois le niveau de 2019 grâce à une hausse conjointe de l'offre (+6 % de fréquences) et de l'emport effectif des trains (+5 %).

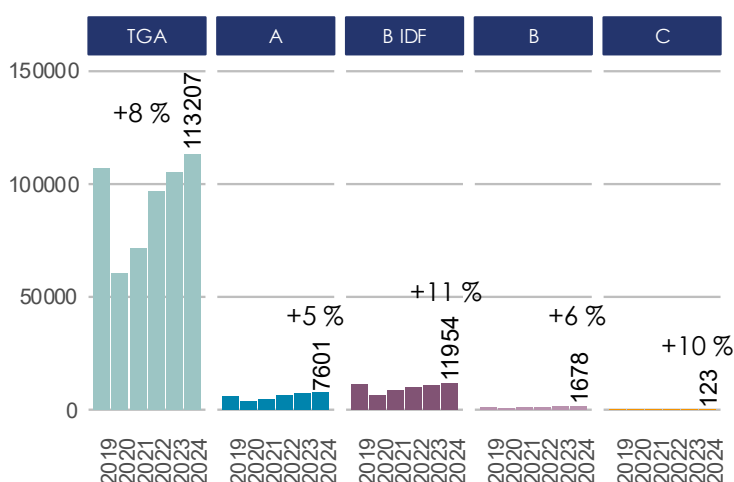
La fréquentation des gares a progressé au même rythme que le niveau des dessertes (+10 %) pour les gares de catégorie C, mais à un rythme inférieur pour les gares de catégorie A (+5 % de fréquentation contre +6 % d'offre) et B hors Île-de-France (+6 % contre +8 %) du fait d'un emport moyen en légère contraction (-2 %). L'emport pour ces gares reste toutefois très supérieur au niveau de 2019 (+17 % pour les gares de catégorie A, +26 % pour

celles de catégories B). La fréquentation des gares de catégorie TGA a progressé de 8 % en 2024 (+10 % pour les services régionaux).

La fréquentation en gares progresse dans toutes les régions et catégories de gares en 2024 par rapport à 2023. Les régions Normandie, Occitanie, Hauts-de-France, Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur connaissent une forte progression de la fréquentation en gare en 2024 (plus de 7 %), portée par l'ensemble des catégories de gare.

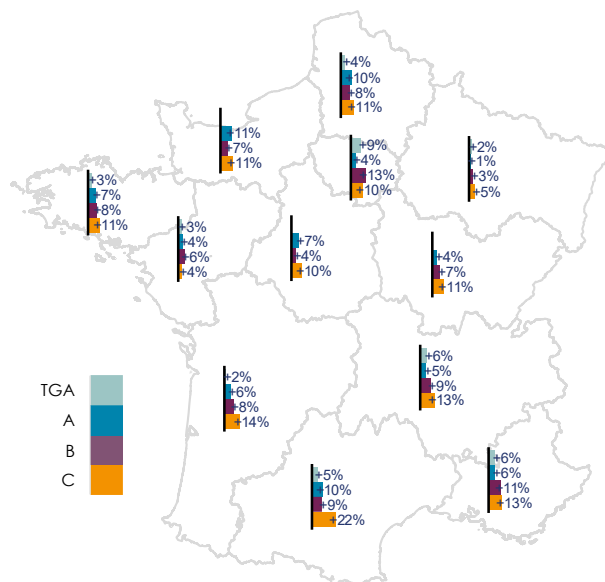
Si, dans l'ensemble, la fréquentation des gares dépasse largement le niveau de 2019 (+12 %), la progression est plus forte dans les gares en dehors de l'Île-de-France (+27 % contre +7 %), du fait d'une progression nettement plus marquée de la fréquentation des services TER et Intercités sur la période 2019-2024.

Figure 7.3 – Nombre moyen de passagers quotidiens par gare



Source : ART d'après SNCF Gares & Connexions

Figure 7.4 – Évolution 2024/2023 du nombre de passagers en gare selon la segmentation du DRG 2024



Source : ART d'après SNCF Gares & Connexions

Le volume de redevances perçu par le gestionnaire des gares a suivi la hausse du trafic

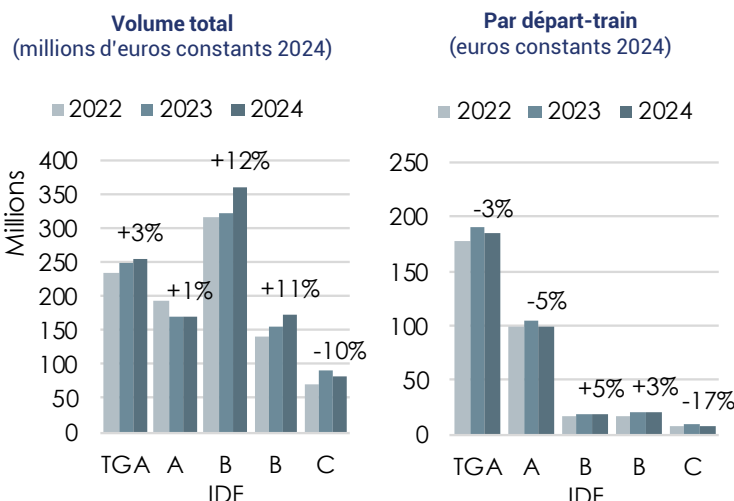
Le montant des prestations de base unifiée perçu par SNCF Gares & Connexions en 2024 dépasse un milliard d'euros et progresse de 6 % (en valeur réelle) par rapport à 2023, grâce à un trafic en hausse de 7 %.

Le volume de prestations de base unifiée a augmenté pour l'ensemble des segments, à l'exception des gares de catégorie C dont le volume a reculé de 10 %, du fait d'une redevance moyenne par départ-train en retrait de 17 %, en cohérence avec les évolutions de tarif et de trafic prévues par le DRG 2024.

Le volume de redevance a notablement augmenté pour l'ensemble des gares de catégorie B en et hors Île-de-France (+12 % et +11 %), grâce à des trafics en hausse et des niveaux de redevance par départ-train en hausse (respectivement +5 % et +3 %).

La hausse du trafic dans les gares de catégories TGA et A a compensé la baisse du niveau de redevance par départ-train (respectivement -3 % et -5 %), garantissant une hausse respective du volume de redevance perçu de +3 % et +1 %.

Figure 7.5 – Montant de la prestation de base unifiée perçue par SNCF Gares & Connexions



Source : SNCF Gares & Connexions

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (1/4)

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)

* indicateurs hors activités Transilien-RER

	Niveau (2024)	Évolution annuelle valeur réelle (2023-2024)	Évolution nette depuis 2019 valeur réelle (2019-2024)
Revenus totaux de l'activité ferroviaire voyageurs	17,6 Md€	+3 %	+5 %
dont recettes directes des entreprises ferroviaires*	9,9 Md€	+4 %	+8 %
dont concours publics perçus*	4,3 Md€	+1 %	-2 %
Revenu moyen par passager.km	16,4 centimes €	-2 %	-8 %
Recette commerciale par passager.km*	10,5 centimes €	0 %	-9 %
Recette commerciale par train.km*	29,4 €	-2 %	-2 %

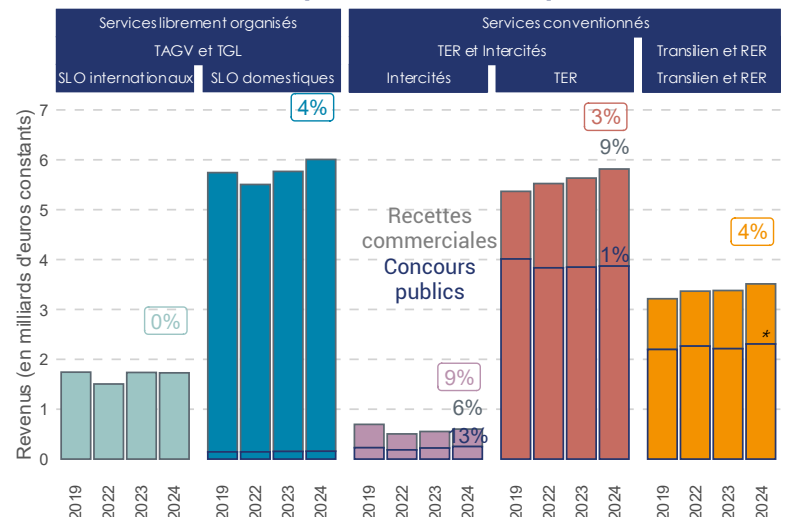
Les revenus des entreprises ferroviaires ont progressé de 3 % en 2024, portés par la croissance des trafics

Les recettes commerciales ont augmenté en 2024 pour l'ensemble des services ferroviaires, à l'exception des SLO internationaux (stabilité des revenus). Portés par les segments d'activités domestiques, les revenus des SLO ont ainsi crû en valeur réelle de 3 %, dépassant de 3 % les niveaux de 2019. Cette hausse a été induite par la forte croissance du trafic, en dépit de prix qui ont augmenté moins vite que l'inflation.

Les services TER et Intercités ont connu une progression de revenu de 3 % grâce, à une forte progression des recettes commerciales (+9 %) et des concours publics en légère hausse (+1 %). Depuis 2019, les revenus réels ont ainsi progressé de 4 %, portés par la forte croissance du trafic sur la période (+35 %) et des recettes commerciales associées (+8 %) et malgré un niveau de concours public en recul (-2 %).

Après avoir stagné en 2023, les revenus réels des services Transilien et RER ont également progressé de 4 % en 2024.

Figure 8.1 – Revenus de l'activité ferroviaire voyageurs par service, sur la partie RFN des trajets (en euros constants 2024)
[% d'évolution 2024/2023]



* Voir note de bas de page pour la décomposition des revenus Transilien et RER.

Une évolution méthodologique a été apportée dans ce chapitre (par rapport au rapport l'Essentiel) dans le décompte des concours publics TER. Voir note 1 en page 40.

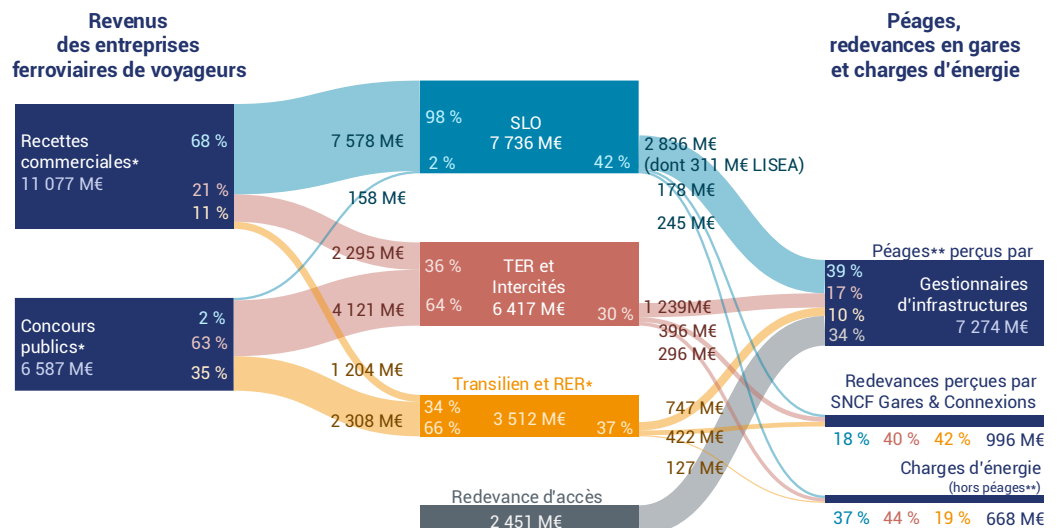
Source : ART, d'après entreprises ferroviaires

En 2024, les charges d'énergie ont reculé de 13 % tandis que les péages et redevances progressent de 9 %

Figure 8.2 – Structure des revenus et péages sur le RFN des services voyageurs par activité en 2024

**Les péages comprennent les redevances de circulations électriques (RCE, RCTE-A, RCTE-B) et de fourniture du courant de traction (RFE)

Source : ART d'après entreprises ferroviaires



* Les recettes commerciales de l'activité Transilien et RER sont directement perçues par IdFM, et ne peuvent pas être isolées au sein de l'enveloppe de concours publics reversée aux opérateurs SNCF Voyageurs et RATP. La part des concours publics présentée dans ce chapitre n'est qu'une estimation basée sur la structuration globale 2024 (tous services de transport et opérateurs confondus) des revenus d'IdFM entre concours publics et recettes tarifaires (d'après les éléments publiés par l'Omnifil).

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (2/4)

Les revenus réels par train.km reculent en moyenne en dépit de la hausse de l'occupation des trains.

La hausse 2024 des revenus de 3 % a été moins forte que celle de l'offre ferroviaire (+7 % en trains.km), traduisant un recul de 3 % du ratio de revenu par train.km.

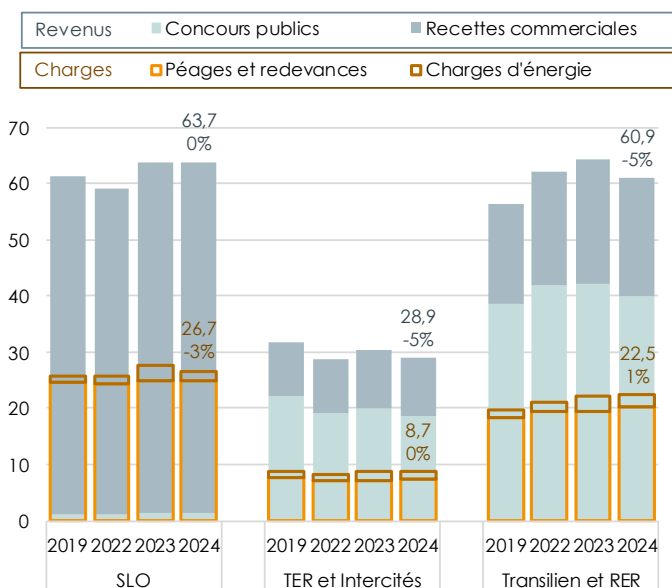
Le revenu global par train.km est ainsi inférieur en valeur réelle au niveau observé de 2019 (-3 %) :

- il a diminué pour les services TER et Intercités (-9 % depuis 2019), avec une baisse de 5 % en 2024 ;
- il a, à l'inverse, augmenté depuis 2019 de +4 % pour les SLO, ainsi que pour les services conventionnés d'Île-de-France (+8 %), mais ces derniers ont vu une baisse en 2024 associée à la forte croissance des trains.km.

Ces évolutions faibles ou en baisse, en dépit de taux d'occupation ayant fortement progressé depuis 2019 pour les services librement organisés, et encore en 2024 pour les services conventionnés TER, s'expliquent ainsi par des évolutions de prix « moyens » modérées au regard de l'inflation (voir ci-après).

Depuis 2019, les charges de péages et d'énergie par train.km ont augmenté plus fortement que les revenus des services conventionnés. Ces postes de charge représentent 36 % du revenu des entreprises ferroviaires en 2024, soit une hausse de 1 point depuis 2019. Les charges de péages par train.km sont restées stables en 2024 et les charges d'énergie ont reculé de plus de 20 %.

Figure 8.3 – Revenus et charges par train.km, sur la partie RFN des trajets (en euros constants 2024) [% d'évolution 2024/2023]



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Une évolution méthodologique a été apportée dans ce chapitre par rapport au rapport l'Essentiel dans le décompte des concours publics TER. Voir note 1 en page 40.

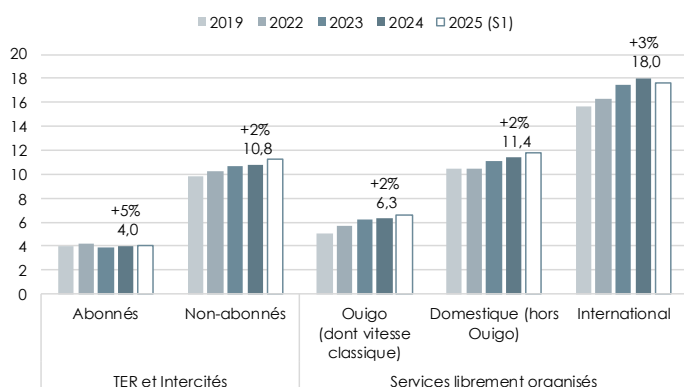
Les prix du transport ferroviaire ont augmenté en 2024 au même rythme que l'inflation

Les prix effectifs des services ferroviaires ont augmenté de 2 % en moyenne 2024, et de 7 % depuis 2019, soit un niveau stable en valeur réelle en 2024 par rapport à 2023 mais en recul de 9 % depuis 2019. La hausse annuelle de 2 % a été observée pour les SLO (classiques ou à bas-coûts) comme pour les prix unitaires des services de trains conventionnés.

Entre 2019 et 2024, les niveaux de prix des services à grande vitesse ont ainsi crû de 9 % pour les services classiques et de 24 % pour les services Ouigo. Au regard de leur évolution mensuelle ci-dessous (en base 100 en 2019), le prix moyen des SLO s'est ainsi rapproché en 2024 et début d'année 2025 de l'inflation cumulée observée sur les cinq dernières années.

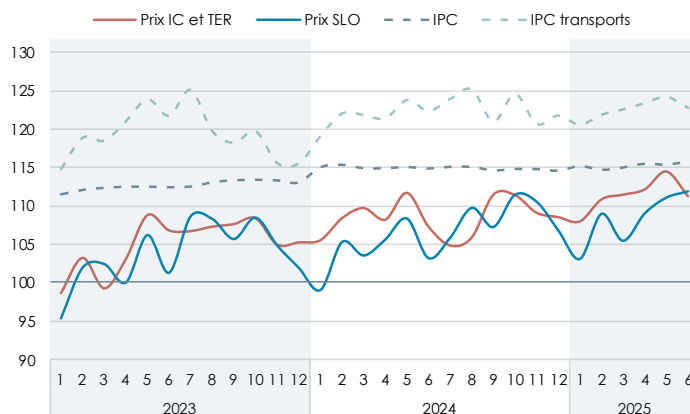
Les prix d'abonnement des services TER et Intercités ont en revanche diminué en valeur courante depuis 2019, sous l'effet notamment de politiques tarifaires incitatives (offre de gratuité ou quasi-gratuité initiées par des régions ou par le Pass Rail à l'été 2024). Les évolutions du prix des services conventionnés n'ont ainsi pas rattrapé à mi-année 2025 le niveau cumulé d'inflation observé depuis 2019.

Figure 8.4 – Niveau annuel de recettes commerciales par passager aux 100 km (en euros courants) (valeurs 2024 et évolution 2024/2023 en étiquettes)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Figure 8.5 – Niveau mensuel moyen de recettes commerciales par passager.km (indice en base 100, valeur nominale en 2019)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES (3/4)

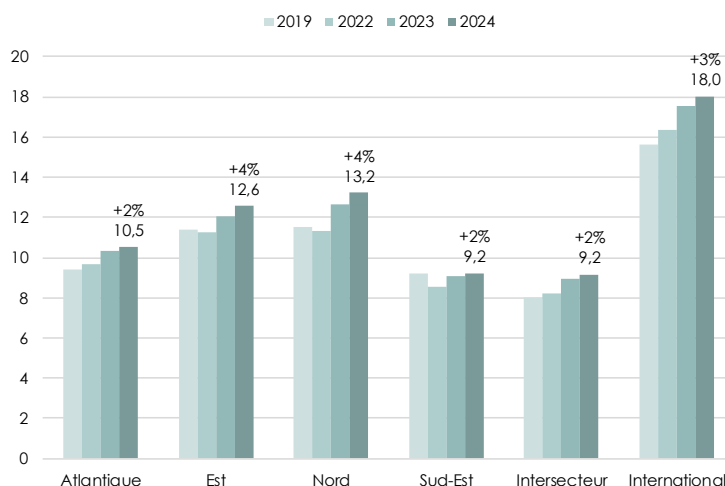
PRIX MOYENS ET CANAUX DE DISTRIBUTION

L'axe Sud-Est, seul axe domestique en concurrence librement organisée, affiche un recul marqué des revenus par train.km en 2024 et un niveau largement en deçà de son niveau de 2019

La recette moyenne par passager.km a augmenté pour l'ensemble des axes entre 2023 et 2024 en valeur nominale, et dépasse les niveaux d'avant crise pour l'ensemble des axes à l'exception de l'axe Sud-Est, qui affiche le niveau de recette commerciale par passager.km le plus faible (9 € aux 100km). L'inflation entre 2019 et 2024 a toutefois été supérieure à la hausse des prix sur l'ensemble des axes. (cf. graphique A7.1 en annexe).

Les axes Atlantique, Est et Nord ont ainsi vu une croissance de l'import moyen des trains et une hausse des prix assurant un niveau de recette par train.km en augmentation, respectivement, de +2 %, +4 % et +6 %.

Figure 8.6 – Prix moyen H.T. aux 100 km (i.e. niveau de recette par passager aux 100 km par axe géographique) (évolutions 2024/2023)
Euros courants



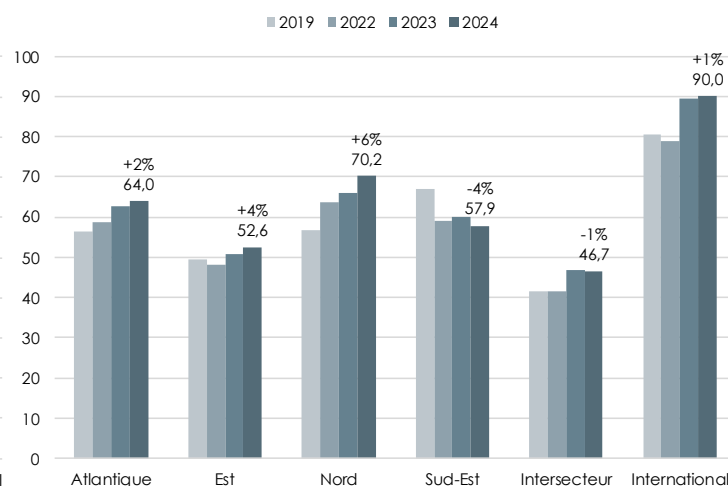
Source : ART d'après entreprises ferroviaires

L'axe Sud-Est, seul axe domestique sur lequel s'exerce en 2025 une concurrence entre les SLO à grande vitesse, a vu son niveau de recette par train.km reculer de 4 % et il est également le seul à afficher un niveau de recette réel par train.km en retrait par rapport à 2019.

Les services internationaux ont perçu un niveau de revenu par train.km proche, en 2024, de leur niveau de 2023 (+1 %), se maintenant à un niveau très élevé de 90 € par train.km.

Les services intersecteurs se distinguent par leur niveau faible de recettes par train.km (46,7 €) et en léger recul de 2023 à 2024 (-1 %).

Figure 8.7 – Niveau de recette H.T. par train.km par axe géographique (évolutions 2024/2023)
Euros constants 2024



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

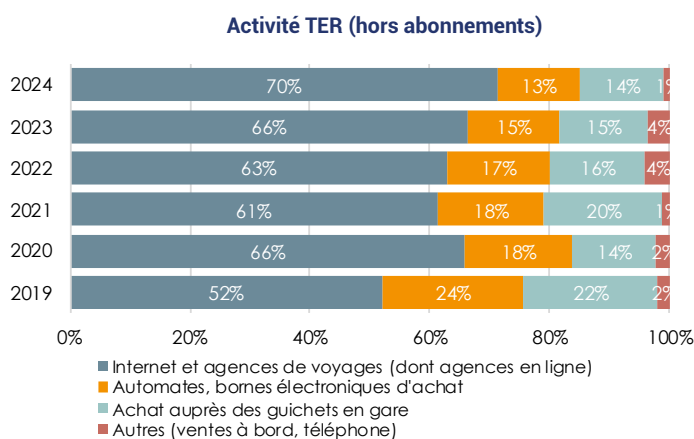
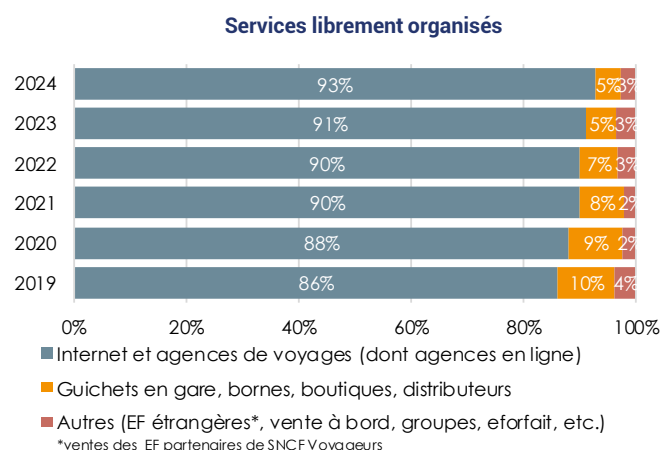
La part des ventes en ligne et en agences de voyages de billets de trains TAGV atteint 93 % en 2024

La part des ventes de billets en ligne et en agences de voyages dans le chiffre d'affaires des SLO a progressé en 2024 (+2 points). La part des ventes en gare recule d'un point pour atteindre un niveau historiquement bas de 4 %.

Pour les services TER, la part de ventes sur internet et en agences

de voyages dans le chiffre d'affaires des services TER progresse également (+4 points), et atteint désormais 70 % des ventes. Plus d'un quart des ventes de billets TER (27 %) ont toujours lieu en gare, pour moitié via des achats en guichet et pour moitié aux bornes.

Figure 8.8 – Structure du chiffre d'affaires 2019-2024 des entreprises ferroviaires par canal de distribution (%)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires



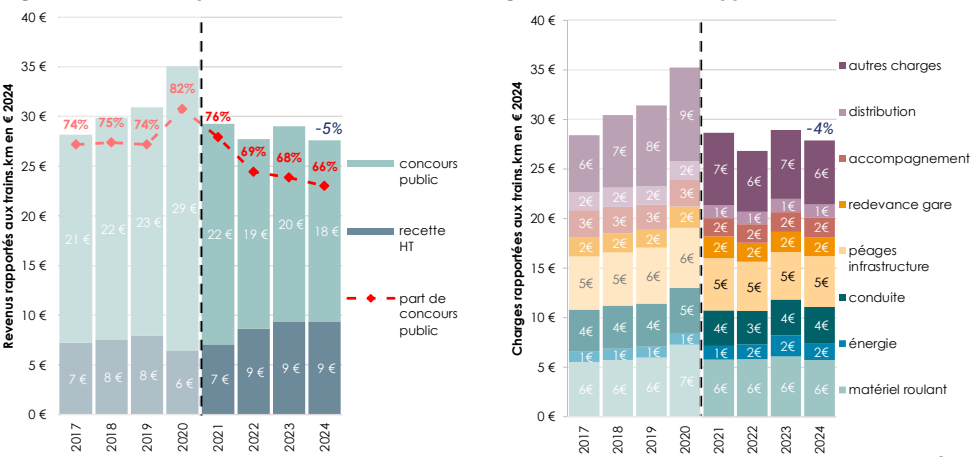
RÉSULTATS ÉCONOMIQUES (4/4)

SERVICES CONVENTIONNÉS TER – TRANSILIEN – RER

Les recettes de l'activité TER financent en 2024 un tiers de leur coût, contre un quart en 2019.

En 2024, le montant des charges rapportées aux trains.km a diminué (hors inflation) de 4 % pour l'activité TER. Cette évolution a bénéficié d'une diminution des charges de matériel roulant (-6 %) qui pèsent pour un cinquième du coût d'exploitation TER, et des charges d'énergie qui ont diminué de 18 %. Le poste des « autres charges¹ » a également vu une baisse notable (près de 10 % en 2024), mais reste le premier poste de dépenses des activités TER (23 %). La hausse de 6 % par train.km des péages d'infrastructure² est par ailleurs inférieure à la hausse prévue au DRR en raison d'une croissance plus marquée de l'offre. Le coût par train.km des péages reste ainsi inférieur (en euros constants) de 10 % à son niveau de 2019. Dans le même temps, les recettes TER par train.km sont restées stables en 2024 (+0,2 %), du fait de la hausse continue des taux d'occupation contrebalancée par des évolutions tarifaires inférieures à l'inflation voire en baisse (voir ci-avant). Les recettes issues du trafic assurent ainsi en 2024 près d'un tiers du financement des services TER, soit 8 points de plus qu'en 2019.

Figure 8.9 – Décomposition des revenus et des charges de l'activité TER rapportés aux trains.km (€ constants 2024)



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

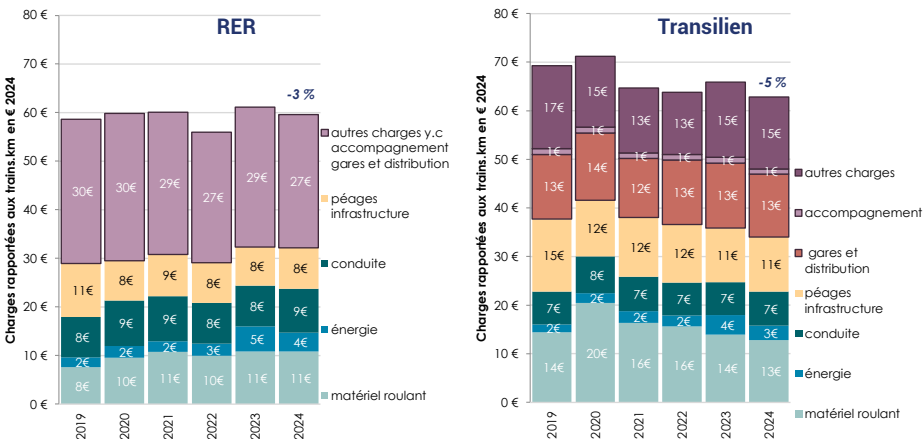
Périmètre TER : Changement de périmètre en 2021 dans le calcul des charges en raison de la séparation comptable des activités ferroviaires.
Note : ¹Le poste « autres charges » comprend l'ensemble des fonctions indirectes de production et supports, les charges relatives aux services clients et les impôts. Les régions Occitanie en 2023, et Grand-Est et Sud-PACA en 2024, ont en outre mis en place, à l'occasion du renouvellement de leurs conventions TER un mécanisme de reversement des recettes pour leur compte par l'EF (qui effectue la vente des titres en son nom en qualité de commissionnaire au sens de l'article 256-V du CGI). Ce reversement, affecté en tant qu'autre charge, fait l'objet d'une compensation par concours public. Afin d'assurer une structure homogène dans le temps, la figure 8.9 a ainsi été produite hors mécanismes de reversement, en ne comptant pas dans les charges et dans les revenus l'achat des titres par l'EF et leur compensation via des concours publics additionnels des trois régions concernées. ²Péages d'infrastructure hors redevance gare et redevance d'accès.

La hausse de l'offre induit une baisse des coûts kilométriques pour les services Transilien et RER en 2024

Les charges par train.km des services franciliens ont reculé de 3 % hors inflation en 2024, avec une baisse légèrement plus marquée pour les Transilien (-5 %). Cette diminution s'explique principalement par la hausse de l'offre en trains.km : +6 % en un an pour les services RER et +11 % pour les Transilien. Dans le même temps, le montant total des charges n'a progressé que de 4 % en euros constants pour les RER et de 6 % pour les Transilien (cf. annexe 8.4). Les coûts kilométriques restent ainsi relativement stables par rapport à 2019 pour les RER et ont baissé de 9 % pour les Transilien.

Les recettes totales perçues en 2024 pour l'ensemble des modes de transport collectifs franciliens organisés par Île-de-France Mobilités ont augmenté de 6 % (hors inflation) en 2024 (source : Omnil). Du fait de la structure tarifaire multi-réseaux et opérateurs en Île-de-France, le poids des recettes et concours publics alloués au financement des coûts de l'activité Transilien-RER n'est en revanche pas mesuré au sein de l'enveloppe reversée par Île-de-France Mobilités aux deux exploitants SNCF Voyageurs et RATP dans le cadre de leur contrat.

Figure 8.10 – Décomposition des charges d'exploitation des services Transilien et RER SNCF Voyageurs et RATP rapportés aux trains.km (€ constants 2024)



Source : ART d'après SNCF Voyageurs et RATP

Note :
Les postes accompagnement et distribution ne sont pas isolés sur la partie RER RATP. La redevance gare n'est pas isolée à la maille ligne. Le poste « autres charges » comprend également les fonctions de support, les charges relatives aux services clients et les impôts.
Péages d'infrastructure hors redevance gare et redevance d'accès.

QUALITÉ DE SERVICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (1/6)

Périmètre commun à l'ensemble des indicateurs/graphiques de la page : RER SNCF uniquement, hors services de tram-train pour les TER et Transilien. Par défaut, le seuil de retard considéré est celui de 05min00s. Les annulations sont comptées après 16h la veille du départ. Elles incluent les annulations totales et partielles.

	Niveau (2024)	Évolution annuelle (2023-2024)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2024)
■ Taux de déprogrammations de trains avant J-1 16h	4 %	-5 points %	-5 points %
■ Taux d'annulations « de dernière minute » après J-1 16h	3 %	(stable)	+0,8 point %
■ Taux de réalisation de l'offre programmée	93 %	+5 points %	+4 points %
■ Taux de retard des trains au seuil de 05min00s	11 %	-1 point %	-0,1 point %
■ Régularité et ponctualité des circulations non conventionnées	96 % circ. effect. 73 % circ. <5mn	+3 points % +2 points %	+2 points % +1 point %

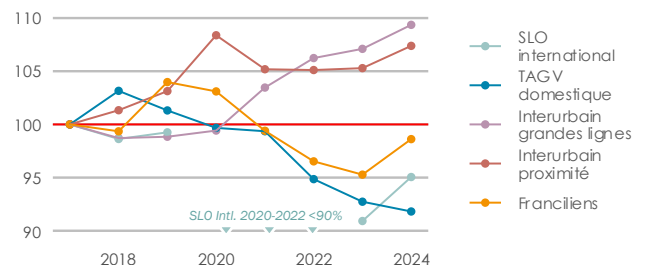
L'année 2024 marque une nouvelle baisse des fréquences programmées de trains à grande vitesse

En 2024, l'offre programmée était toujours inférieure à celle de 2019 pour :

- les services TAGV domestiques, affichant un nouveau recul de -1 % en 2024, et poursuivant la tendance à la baisse observée depuis six ans ;
- les services internationaux, du fait notamment de l'interruption du trafic France-Italie (éboulement en Maurienne) de août 2023 à fin mars 2025 ;
- les RER et Transilien, où l'offre était toujours en retrait de 5 % par rapport au niveau de 2019 malgré les signes de reprise constatés.

En dépit de l'amélioration des taux de réalisation de l'offre (ci-après), cette baisse des programmations explique ainsi la baisse des circulations effectives TAGV et Transilien-RER depuis 2019. À l'inverse, les services TER et Intercités ont vu leur offre programmée progresser de 6 % en moyenne depuis 2019 et de 11 % sur la longue distance.

Figure 9.1 – Évolution annuelle de l'offre de trains programmée (base 100 en 2017)



Source : ART d'après SNCF Réseau

Le taux des circulations effectives et des circulations ponctuelles se rapproche de son niveau record de 2017

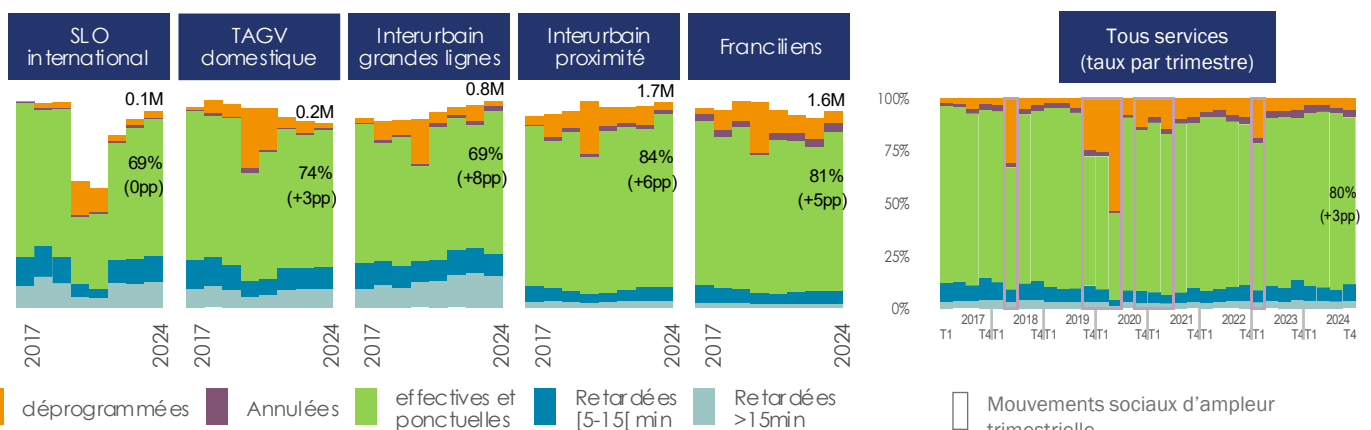
L'année 2024 a vu une nette augmentation du taux de réalisation, qui atteint 93 % (+5 points depuis 2023). Cette amélioration s'explique par :

- un taux de déprogrammations anticipées (i.e. avant J-1 16 h) à son plus bas niveau depuis 2018 pour la plupart des services (hors services internationaux), en l'absence de perturbations majeures, pour la première fois en 7 ans, et malgré une forte hausse de l'offre TER programmée ;
- un taux de suppressions de dernière minute (i.e. après J-1 16 h) stable, bien que toujours supérieur d'un point à celui de 2017.

D'autre part, la ponctualité des trains s'est légèrement améliorée pour la quasi-totalité des services. Le taux des circulations effectives et ponctuelles a ainsi progressé de 6 points en moyenne en un an pour atteindre 80 % (soit 1 point de moins que le niveau record de 2017).

(Voir taux détaillés par services en annexe)

Figure 9.2 – Évolution annuelle par service de l'offre ferroviaire programmée et effective (à gauche) – Évolution trimestrielle tous services agrégés du taux de réalisation (à droite)



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

QUALITÉ DE SERVICE

DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (2/6)

	Niveau (2024)	Évolution annuelle (2023-2024)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2024)
▪ Taux de passagers impactés par des retards à leur descente du train au seuil de 5 minutes 0 seconde	11 %	-1 point %	-
▪ Taux de passagers indemnisés pour les TAGV domestiques (y.c. Ouigo) et les trains internationaux en retard de plus de 60 minutes (hors indemnités Renfe de 1h à 2h)	50 %	+1 point %	-2 points %

Le taux de ponctualité des passagers à leur gare de descente s'améliore légèrement en 2024, en lien avec la hausse de la ponctualité des trains.

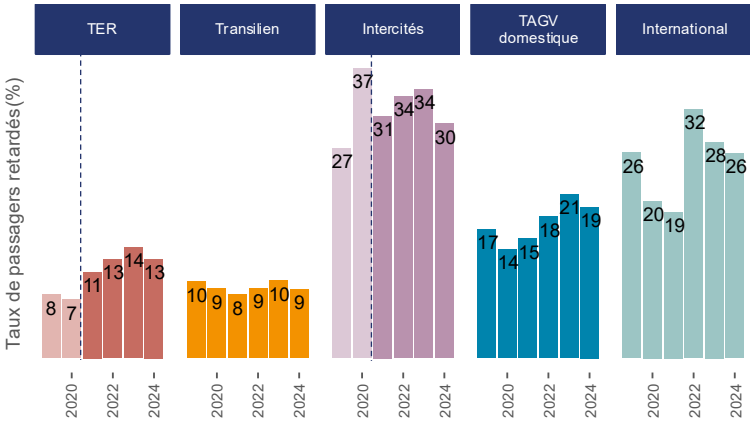
La légère amélioration observée sur le taux de ponctualité des trains à leur terminus s'observe également au travers de la ponctualité moyenne des passagers à leur gare de descente¹, qui s'établit à 89 % en 2024, soit un point de plus que l'année précédente.

L'amélioration la plus marquée en 2024 de la ponctualité concerne les services Intercités (+4 points), qui conservent cependant les taux de ponctualité des passagers les plus bas.

Les services internationaux, dont le taux de ponctualité est notablement plus dégradé que pour les services domestiques, ont retrouvé leur niveau d'avant crise, après une forte hausse en 2022 et 2023 liée à la reprise du trafic.

Le taux de ponctualité des passagers des services TAGV domestiques s'est également amélioré en 2024 (+2 points), mais reste toujours plus dégradé qu'en 2019.

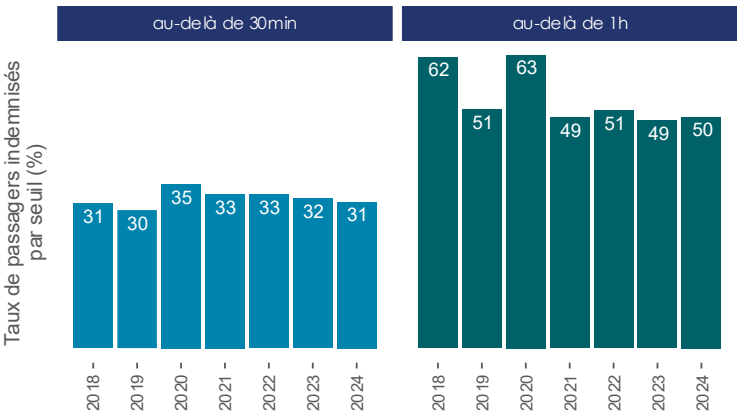
Figure 9.3 – Taux de passagers en retard à leur gare de descente, au seuil de 5 minutes, par activité et par année



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 9.4 – Taux de passagers indemnisés par année au seuil de 30 minutes et au seuil légal pour les TAGV domestiques et les trains internationaux



Périmètre : Indemnités incluant les TAGV domestiques, y.c. Ouigo et les trains internationaux. Hors retards de 1h à 2h de l'activité Renfe pour les indemnités « au-delà de 1h ».

Méthodologie : Taux d'indemnisation calculé en rapportant le nombre de passagers indemnisés à l'ensemble des passagers ayant subi un retard au seuil considéré.

Source : ART d'après les entreprises ferroviaires

Un taux de passagers indemnisés relativement faible et stable sur les cinq dernières années

25 % des passagers retardés des SLO ont subi en 2024 un retard supérieur à 30 minutes. Ce taux a progressé d'un point en un an, essentiellement sur les retards compris entre 30 minutes et une heure. Le taux de passagers ayant subi un retard de plus d'une heure, soit le seuil de remboursement fixé par la réglementation européenne² pour l'ensemble des activités, est, pour sa part, resté stable à 9 %.

Le taux de passagers indemnisés reste cependant relativement faible et varie très peu dans le temps. Ainsi, en moyenne depuis 2018, au seuil de remboursement légal d'une heure de retard, seul un passager sur deux a profité d'un dispositif de compensation proposé par les opérateurs ferroviaire. Au-delà de 30 minutes de retard, ce ratio tombe à un sur trois.

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 n'a fourni, pour les passagers à destination d'une gare italienne, que le retard mesuré sur la dernière gare desservie en France.

² Le seuil de 30 minutes ouvre droit à une indemnisation pour les activités inOui, Trenitalia, Thalys et Renfe Viajeros. Le seuil de 1h constitue le seuil de remboursement fixé par la réglementation européenne pour l'ensemble des activités, qui inclut donc en complément en 2025 les activités Eurostar et Ouigo (règlement (UE) 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires).

QUALITÉ DE SERVICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE (3/6)

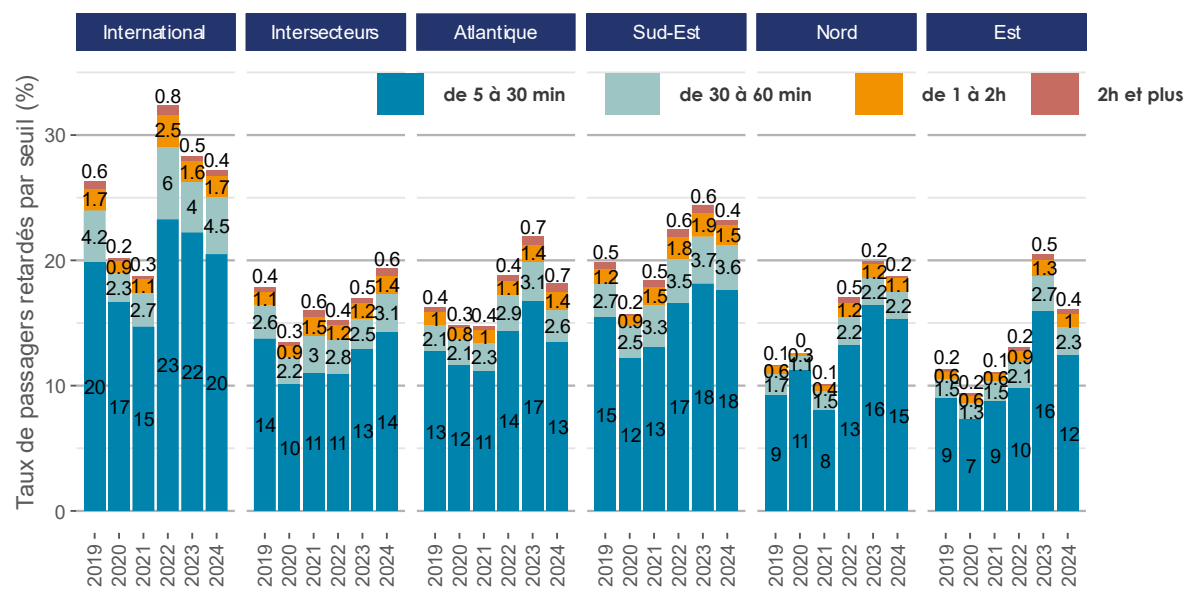
– AXES TAGV

En 2024, le taux de ponctualité s'est amélioré sur la majorité des liaisons à grande vitesse

Après la forte dégradation de la qualité de service observée en 2023 pour l'ensemble des axes TAGV, la ponctualité (observée au point de descente des voyageurs sur leur trajet) s'est améliorée sur l'ensemble des axes domestiques à grande vitesse ainsi que pour les trajets internationaux à grande vitesse. Seules les liaisons « intersecteurs » montrent une dégradation annuelle. Si le niveau de ponctualité reste proche, cependant, de son niveau de 2019 sur ce type de dessertes comme pour les trajets internationaux, il s'est notablement dégradé en cinq ans sur l'axe Nord (de plus de 6 points) ainsi que sur les axes Est et Sud-Est. Les évolutions sont cependant contrastées suivant les liaisons. Ainsi, sur la liaison Paris-Lille, qui représente près d'un quart des circulations de l'axe Nord, le taux de retard des trains a reculé de 3 points depuis 2019*.

*L'Autorité rend désormais accessibles sur son outil Préviséo les indicateurs historiques de ponctualité pour l'ensemble des liaisons ferroviaires opérées en France (voir focus en page suivante).

Figure 9.5 – Taux de retard des passagers de TAGV domestiques et trains internationaux à leur descente, par axe et par année, suivant le seuil de retard considéré



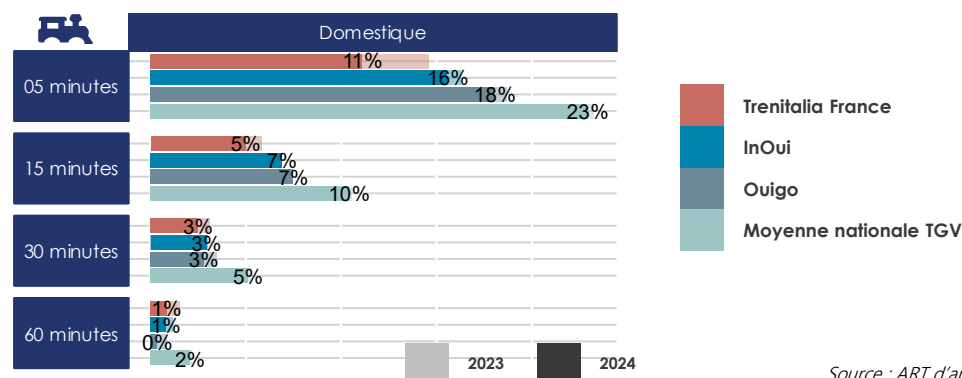
Note de lecture : en 2021, 11 % des passagers TAGV et de l'axe atlantique sont descendus du train avec un retard compris entre 5 et 30 minutes et 2,3 % avec un retard compris entre 30 et 60 minutes.

Source : ART d'après les entreprises ferroviaires

Un niveau de ponctualité en nette amélioration en 2024 pour Trenitalia France sur la liaison Paris-Lyon, qui apparaît supérieur de 5 points à celui de SNCF Voyageurs.

La ponctualité des trains sur la liaison domestique Paris–Lyon s’est notablement améliorée en 2024 pour les services Trenitalia France, avec une baisse du taux de retard de 14 % à 11 % (au seuil de 5 minutes de retard à l’arrivée), contre 16 % pour les services inOui et jusqu’à 18 % pour les services Ouigo (taux en baisse de moins de 1 point). Cette évolution s’observe aux différents seuils de retard considérés (5min0s, 15min0s, 30min0s, 60min0s), pointant une amélioration plus marquée pour Trenitalia que pour les services inOui et Ouigo. On peut noter cependant que les taux de ponctualité des deux opérateurs sur cette liaison apparaissent toujours nettement supérieurs à la moyenne observée sur l’ensemble des liaisons TAGV domestiques en France.

Figure 9.6 – Taux de retard 2024 sur l'O/D Paris – Lyon pour les services SNCF Voyageurs et Trenitalia France suivant le seuil de retard considéré



Source : ART d'après SNCF Réseau

QUALITÉ DE SERVICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE (4/6)

– RÉCURRENCE DES RETARDS

Une gare Transilien - RER sur cinq a observé des retards de trains du quotidien sur plus d'un tiers des jours ouvrés de l'année 2024

Les voyageurs « quotidiens »¹ Transilien ou RER sont confrontés en moyenne à des retards en gare sur 22 % des jours ouvrés de l'année. Ce taux est de 10 % en moyenne pour les usagers quotidiens des lignes TER, toutes liaisons, gares et horaires confondus.

Ces moyennes masquent cependant de fortes disparités selon les lignes et les régions : le taux de retards quotidiens (en jours ouvrés) en gare varie ainsi de moins de 6 % pour les TER Normandie et Bretagne et la ligne Transilien K à 13 % pour les TER en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et 53 % pour les lignes du RER B.

- Plus de la moitié des gares du RER B enregistrent par ailleurs un taux de jours de retard supérieure à la moyenne de 53 % ;
- 20 % des gares Transilien – RER observent des retards quotidiens sur plus d'un tiers des jours ouvrés.

Les retards varient également selon les tranches horaires et le sens de circulation. En semaine, entre 18h00 et 19h00, sur un déplacement domicile-travail², un passager en gare Transilien peut être confronté à des retards 38% des jours ouvrés de l'année, et sur cette tranche horaire, la proportion de circulations en retard dépasse 20 % un jour sur quatre en moyenne.

- Sur la ligne RER B, le taux de jours de retard atteint 89 % à entre 18h00 et 19h00 pour les déplacements domicile-travail et ce pour la majorité des gares, avec un taux de circulations en retard supérieur à 20 % les trois quarts des jours de l'année sur cette tranche horaire.

Dans les gares TER, les retards sont également plus fréquents en fin de journée, avec un taux moyen de jours de retard de 14 % à 19h00, pouvant atteindre 20 % en région PACA, contre 7 % en moyenne à 12h00.

Figure 9.7 – Taux de retards quotidiens en gare par activité, et par heure de passage pour les déplacements domicile-travail² (moyenne par OD, pondérée par le nombre de circulations)

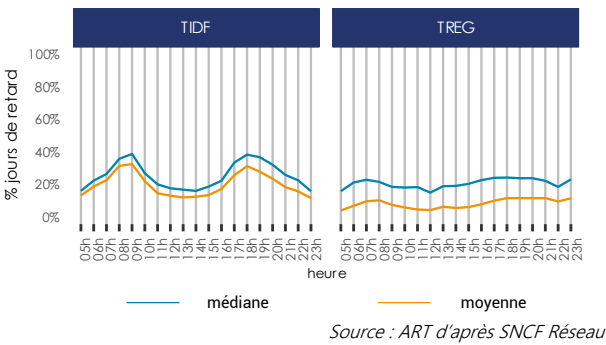
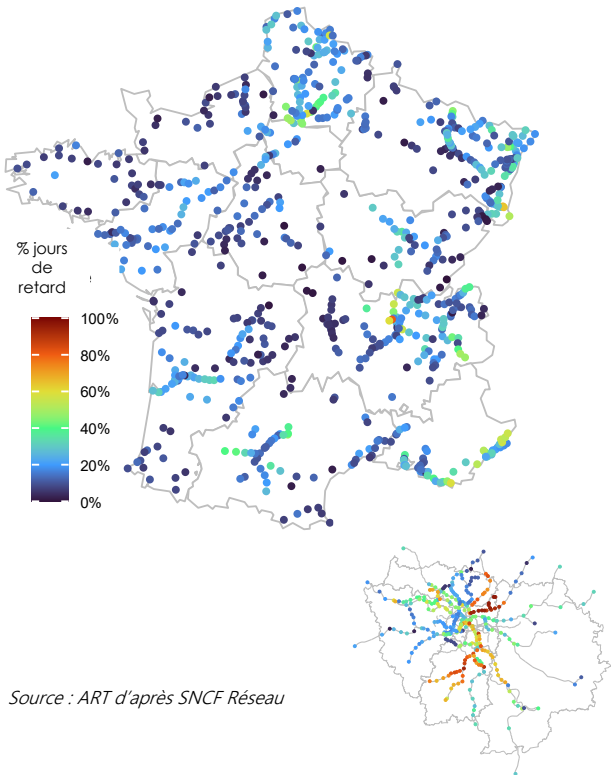


Figure 9.8 – Taux de retards quotidiens en gare en heure de pointe du soir³ (moyenne par OD, pondérée par le nombre de circulations)



Source : ART d'après SNCF Réseau

Méthodologie :

¹Les « déplacements du quotidien » étudiés dans cette partie font référence à l'ensemble des circulations régulières (opérées au moins 100 jours en 2024), restreintes aux circulations opérées de lundi au vendredi de 5h00 à 23h00, opérées par des services Transilien-RER (toutes liaisons) ou opérées par des services TER (liaisons d'une distance de moins de 100 km).

Les arrêts pour lesquels les horaires de passage théoriques et observés sont indisponibles sont exclus de l'analyse soit 6 % des arrêts. Le seuil de retard considéré est de 05min00s. Le nombre moyen de jours ouvrés de retard est calculé par gare, origine-destination et tranche horaire et pondéré par le nombre de circulations quotidiennes.

²Les déplacements « domicile-travail » sont définis comme étant ceux réalisés dans le sens de circulations le plus fréquenté sur les liaisons étudiées.

³Taux mesuré sur le sens de circulation estimé comme le plus fréquenté.



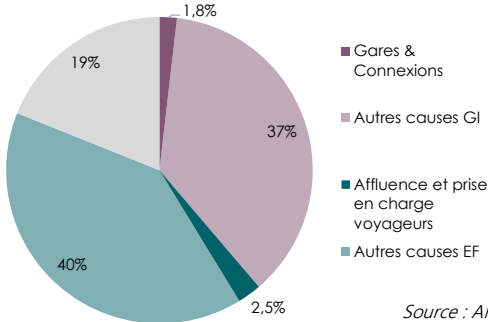
QUALITÉ DE SERVICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE (5/6)

– RETARDS EN GARE

La cause 'gare' et les causes d'affluence des voyageurs sont à l'origine de moins de 5 % des retards ferroviaires, imputables en majorité, et à parts égales, à l'infrastructure ferroviaire et à sa gestion et aux causes internes aux opérateurs

En 2024, 4 % des retards ferroviaires sur le RFN étaient liés à des causes 'gares', soit qu'ils relevaient de la responsabilité du gestionnaire (SNCF Gares & Connexions), soit qu'ils étaient dus à la gestion de l'affluence des voyageurs en gare. Ce taux est resté stable sur les quatre dernières années, les autres causes GI et autres causes EF représentant une part comparable des retards, de l'ordre de 40 %.

Figure 9.9 – Poids moyen des causes 'gares' dans les retards sur la période 2021-2024



Source : ART d'après SNCF Réseau

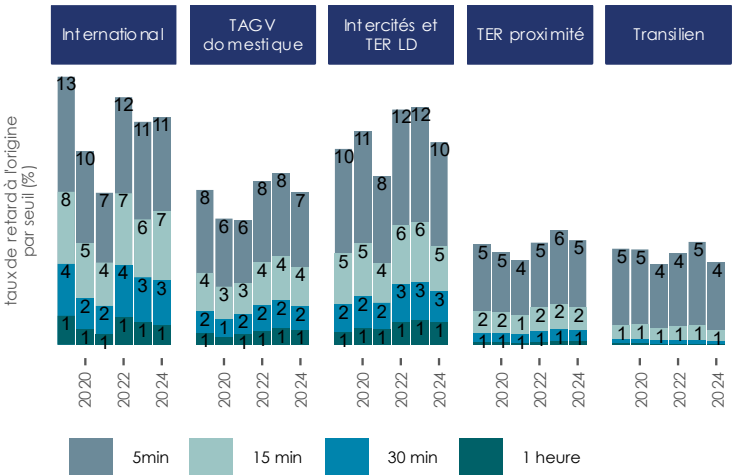
Plus de 10 % des trajets ferroviaires internationaux et des trains Intercités et TER longue distance¹ débutent avec plus de cinq minutes de retard, ce taux augmentant à plus de 20 % pour certaines gares Transilien

Tous services confondus, 5 % des circulations voyageurs ont débuté leur trajet avec plus de 5 minutes de retard en 2024. Ce taux est notablement supérieur pour les circulations internationales (11 %) et les trains Intercités et TER de longue distance (10 %).

Le taux de retard en gare d'origine ne dépasse cependant 7 % que pour un nombre très limité de gares (voir annexe 9.3), atteignant cependant près de 10 % pour la gare du Nord (pour les services Transilien ou de longue distance) et plus de 20 % pour les départs de train Transilien en gare de Chatelet-Les-Halles et les départs de trains en gare de Roissy-Charles de Gaulle.

À l'image des autres indicateurs de qualité de service, ce taux de ponctualité mesuré à la gare d'origine des trains a légèrement progressé en 2024 pour la quasi-totalité des services. Sur les circulations en retard, le délai entre le départ prévu et le départ réel était de 16 minutes en moyenne et une circulation retardée sur deux a enregistré plus de 10 minutes de retard au départ.

Figure 9.10 – Taux de retard mesuré à la gare d'origine par service et par seuil



Source : ART d'après SNCF Réseau
¹Ligne TER de plus de 100km.

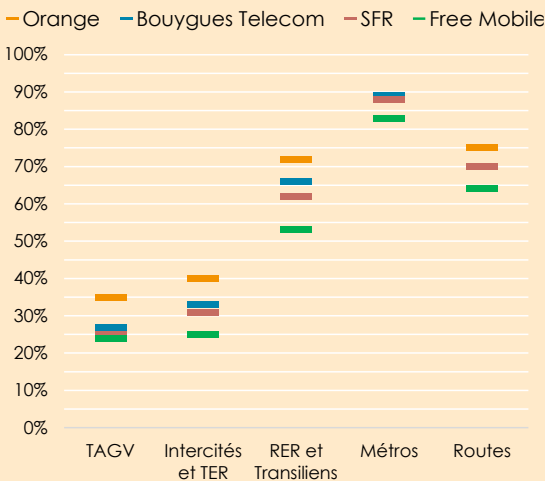
Quelle qualité des services de téléphonie mobile dans les trains ?

L'ARCEP réalise chaque année [des mesures de la qualité de service des opérateurs mobiles dans les transports](#) (réseaux routiers, ferroviaires et métros), selon trois axes : appels, SMS et internet. Ces mesures mettent en évidence une qualité de service plus dégradée dans les services ferroviaires que dans les lieux d'habitation. Cette moindre qualité s'explique notamment par des contraintes techniques liées aux caractéristiques du matériel roulant ou encore à la vitesse de circulation des trains, en particulier pour les services à grande vitesse.

La qualité des appels dans les services TAGV, Intercités et TER apparaît ainsi dégradée par rapport aux réseaux routiers, métros, Transilien et RER (figure ci-contre). Selon les opérateurs, entre 24 % et 35 % des appels sont maintenus deux minutes sans perturbation audible pour les services TAGV, et entre 25 % et 40 % pour les Intercités et TER. À titre de comparaison, le réseau routier permet d'atteindre entre 64 % et 75 % d'appels non perturbés.

La qualité de service internet met également en évidence une performance plus dégradée dans les services ferroviaires, avec un taux de pages web affichées en moins de cinq secondes compris entre 61 % et 70 % selon les opérateurs pour les TAGV, Intercités et TER, contre 86 % à 89 % sur les réseaux routiers ([annexe A9](#)).

Figure 9.11 – Taux d'appels réussis et maintenus deux minutes sans perturbation audible par opérateur en 2025



Source : Enquête ARCEP menée de mai à juillet 2025

QUALITÉ DE SERVICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE (6/6)

– RETARDS PAR LIAISON FERROVIAIRE

L'ART publie **Préviséo**, un outil dynamique d'analyse et d'anticipation des retards de trains par liaison

L'Autorité suit depuis 2015 la qualité de service de l'offre ferroviaire au travers d'indicateurs collectés auprès des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, relatifs à la réalisation de l'offre programmée et à sa ponctualité.

À l'appui de l'historique riche des données collectées, elle met désormais à disposition des usagers des indicateurs fins permettant une analyse, voire une anticipation, des retards de trains pour l'ensemble des liaisons ferroviaires directes sans correspondance, opérées en France par l'ensemble des entreprises ferroviaires en trains à grande vitesse et en services conventionnés (TER, TET, Transilien-RER).

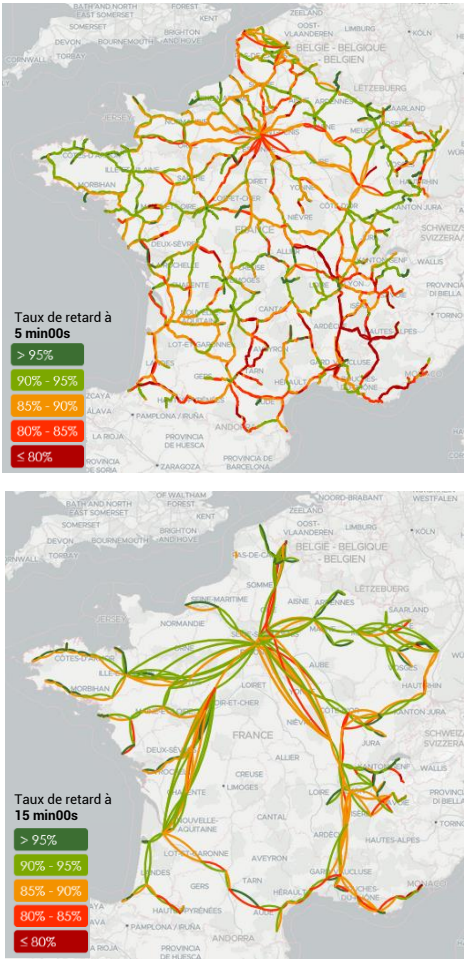
L'outil Préviséo est en accès public : <https://previséo.autorite-transport.fr/>

Il comporte 3 modules :

- un module de recherche et d'analyse de la ponctualité des trains prévus au départ entre deux gares en France, à une date et une heure donnée (trains directs). Pour chaque trajet affiché, l'outil présente un **indicateur statistique de « fiabilité de l'horaire »**, établi selon la performance historique observée de ce service ferroviaire ;
- un module d'analyse des taux de retards historiques moyens observés par liaison selon plusieurs décompositions (par tranche horaire, jour de semaine et période de l'année), permettant d'apprécier la variabilité de la ponctualité de ce trajet ;
- un module cartographique de visualisation et de comparaison des retards de trains en France, par segment du réseau ferré national et par origine-destination. L'outil offre ainsi la possibilité de comparer les taux de ponctualité sur le réseau ferré national pour les services TER, Intercités, Transilien-RER et TAGV

L'ART fournit également en open data la base complète des circulations ferroviaires de trains de voyageurs depuis 2017, par jalon et numéro de train.

Figure 9.12 – Taux de retards TER (au seuil de 5min) et TAGV (au seuil de 15min) par liaison

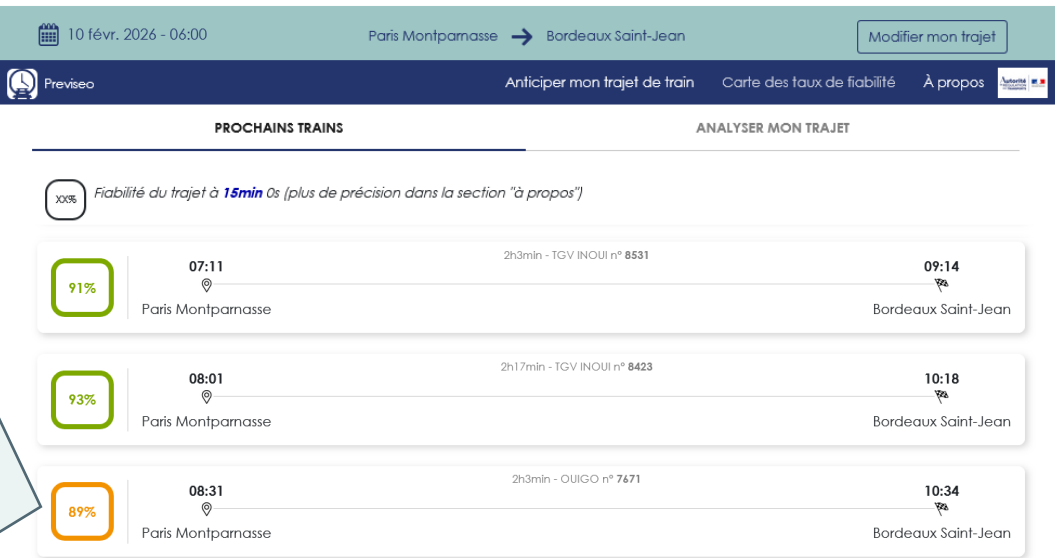


Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 9.13 – Module 1 de l'outil Préviséo de recherche et d'analyse de la ponctualité des trains à venir : (exemple des premiers trajets Paris-Bordeaux affichés au départ le 10 février 2026 à partir de 7h00)

Le train Ouigo Paris-Bordeaux n° 7671 du 10 février 2026 (départ à 8h31 de Paris-Montparnasse) affiche une probabilité de 89 % d'arriver à son terminus avec un retard de moins de 15 minutes (seuil présenté par défaut). Ce taux, estimé au regard de la seule performance historique de ce train, se situe au niveau de la moyenne de l'activité TAGV, et pointe donc une probabilité de retard supérieure à celles des trains précédents de 7h11 et 8h01.

Les statistiques historiques de ponctualité sur cette liaison sont détaillées dans le module « Analyser mon trajet » de l'outil.



BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (TER) (1/5)



Périmètre commun au global du chapitre : les lignes Intercités normandes ont été intégrées au service TER pour l'année 2019 afin d'avoir un périmètre constant sauf pour le taux de réalisation et le taux de retard.

	Niveau (2024)	Évolution annuelle (2023-2024)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2024)
■ Circulations quotidiennes	6 885	+9 %	+15 %
■ Capacité d'emport des trains	340 sièges	-1 %	-1 %
■ Taux d'occupation des trains	33 %	+0,3 point %	+5 points %
■ Taux de passagers.kilomètres abonnés	39 %	-1 point %	-3 points %
■ Poids des concours publics dans les revenus	67 %	-1,8 point %	n/d
■ Taux de réalisation de l'offre programmée	95 %	+6 points %	+5 points %
■ Taux de retard au terminus des trains au seuil de 5min00s	11 %	-0,8 point %	+0,8 point %

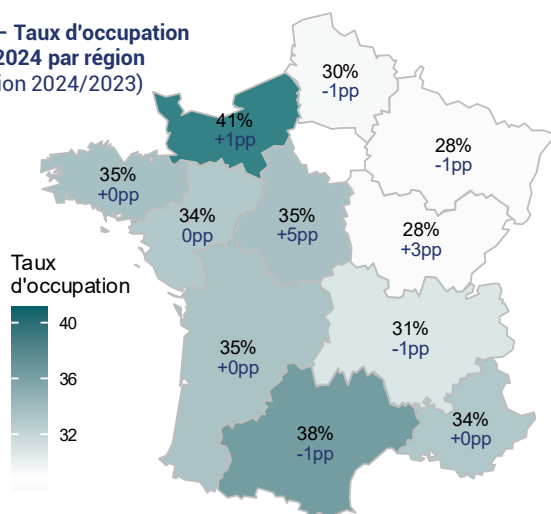
La fréquentation TER a augmenté entre 6 % et 13 % selon les régions, en ligne avec les dynamiques d'offre ferroviaire

Après une année 2023 marquée par de nombreuses déprogrammations, le volume de trains.km TER réalisés s'est nettement amélioré en 2024 pour l'ensemble des régions, avec des hausses dépassant 10 % en Occitanie, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Nouvelle-Aquitaine. L'offre en sièges.km a également progressé dans la quasi-totalité des régions, à l'exception de la région Centre-Val de Loire (-6 %, en lien avec des évolutions de matériel roulant) et de la Bourgogne-Franche-Comté (-1 %). La capacité d'emport a donc peu varié en dehors de ces deux régions, avec des évolutions allant de -2 % à +2 %, contre -12 % en Centre-Val de Loire et -6 % en Bourgogne-Franche-Comté.

La dynamique de croissance de la fréquentation amorcée depuis quatre ans s'est poursuivie en 2024 : autour d'une augmentation moyenne de 8 % pour l'activité TER, le volume de passagers.km a crû de plus de 10 % dans quatre régions (Centre-Val de Loire, Bourgogne-Franche-Comté, Nouvelle-Aquitaine et PACA).

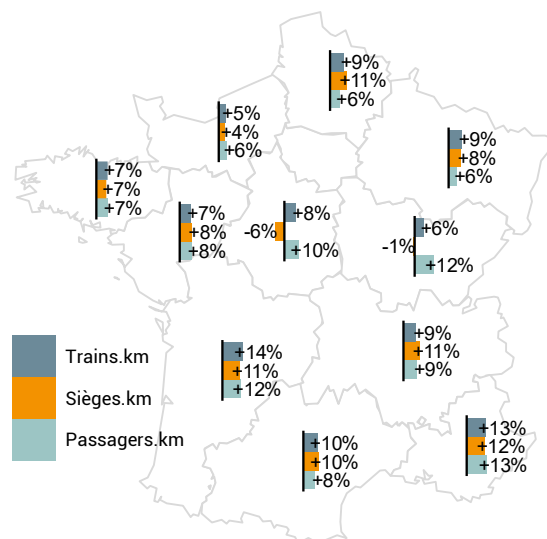
Du fait de la hausse combinée de l'offre et de la fréquentation, le taux d'occupation est resté globalement stable, sauf en Bourgogne-Franche-Comté et en Centre-Val de Loire, où il a progressé de, respectivement, +3 points et +5 points en raison de la baisse des sièges.km. Au total, sept régions sur onze affichent désormais un taux d'occupation « moyen » supérieur à 33 %, contre une seule en 2019.

Figure 10.2 – Taux d'occupation moyen 2024 par région (évolution 2024/2023)



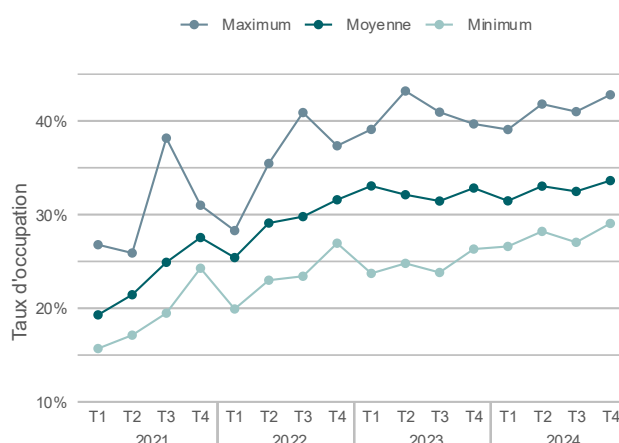
Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Figure 10.1 – Évolution 2024/2023 de l'offre et de la fréquentation TER



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Figure 10.3 – Évolution trimestrielle des taux d'occupation TER par région depuis 2021



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Mise en place du Pass Rail 2024 pour les lignes conventionnées interurbaines - En dehors de l'effet du mois de mars 2023, la croissance de fréquentation des services conventionnés a été la plus forte durant l'été 2024. Si le Pass Rail a bénéficié à « seulement » 230 000 jeunes sur 800 000 visés par l'initiative, près de 2,4 millions de voyages ont été effectués avec ce dispositif, et ont pu contribuer (de manière limitée cependant, à hauteur de 3 points maximum) à la hausse de fréquentation estivale des trains conventionnés interurbains.

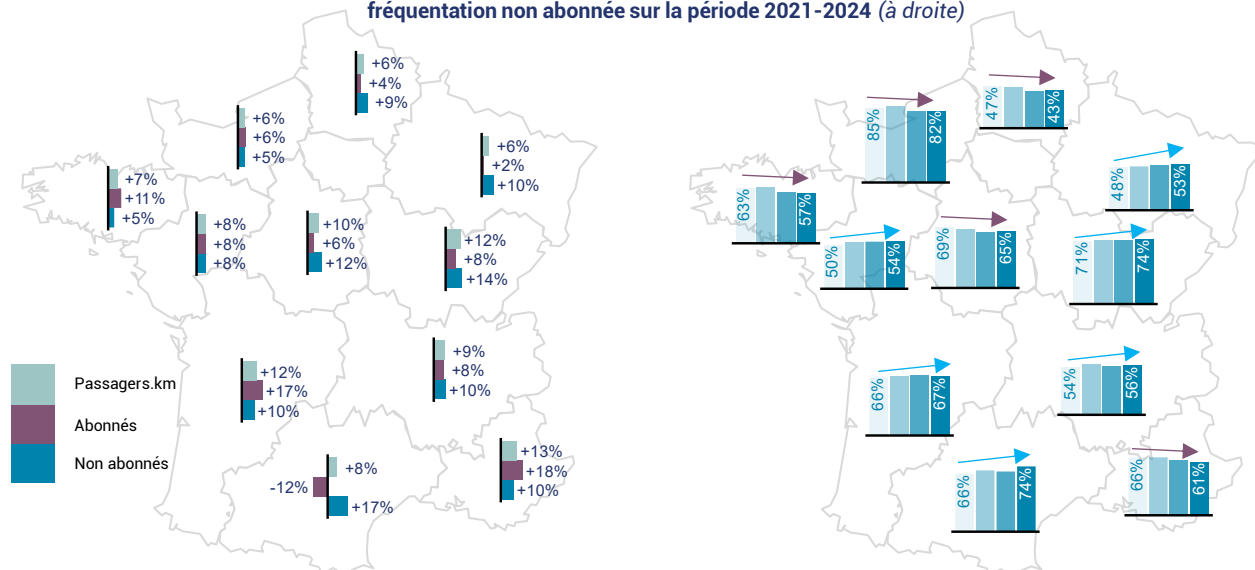
BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (TER) (2/5)

Les usagers non-abonnés ont notablement tiré la croissance de la fréquence TER pour une majorité de régions

En 2024, la fréquentation en passagers.km des voyageurs non abonnés des services TER a fortement progressé dans l'ensemble des régions, de +10 % en moyenne et jusqu'à +17 % en Occitanie, en lien notamment avec la politique tarifaire attractive mise en place par la région sur certains billets. La fréquentation abonnés a également augmenté dans toutes les régions, excepté en Occitanie (-12%), mais souvent dans des proportions inférieures. Ainsi, **la hausse des passagers.km non abonnés observée entre 2023 et 2024 a dépassé de 2 à 8 points celle des abonnés pour 5 régions, et cet écart a atteint 29 points en Occitanie**. Le poids des non-abonnés a ainsi progressé de 1 point en moyenne, avec des variations allant de -2 points en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur à +6 points en Occitanie.

Par ailleurs, bien que la part de fréquentation non abonnée soit restée plutôt stable en moyenne depuis 2021, autour de 60%, des tendances contrastées apparaissent entre les régions sur le long-terme. Ainsi, **depuis 2021, le poids de la fréquentation non abonnée a progressé dans 6 régions** (de près ou plus de 5 points en en Pays de la Loire, Grand-Est, et de 8 points en Occitanie), tandis qu'il a baissé de 3 à 5 points dans les autres régions, notamment en région Hauts-de-France, où il représente le poids le plus faible (43 %).

Figure 10.4 – Évolution 2024/2023 de la fréquentation TER abonnée et non abonnée (à gauche) et poids de la fréquentation non abonnée sur la période 2021-2024 (à droite)



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Une augmentation notable des circulations effectives et ponctuelles en région PACA

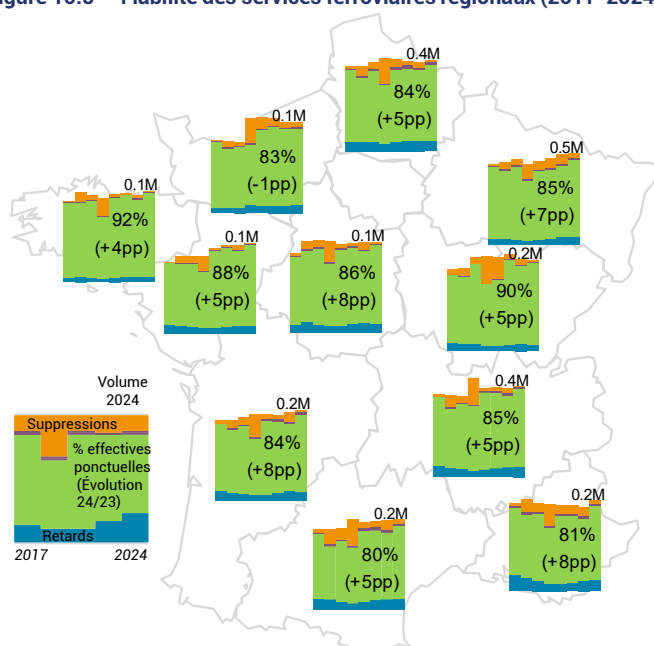
En 2024, la qualité de service des TER s'est améliorée dans la quasi-totalité des régions, en raison de la baisse généralisée des taux de déprogrammations (de -6 points en moyenne et jusqu'à -8 points en Nouvelle-Aquitaine). Le taux de circulations TER effectives et ponctuelles a ainsi progressé dans 10 des 11 régions, notamment :

- en Provence-Alpes-Côte-d'Azur, où il a augmenté de 8 points et dépassé les 80 % pour la première fois en 8 ans, alors même que le volume d'offre programmée est en hausse (+ 9 %) ;
- en Nouvelle-Aquitaine et en Centre-Val de Loire, où il a augmenté de 8 points également, après une forte baisse en 2023.

Seule la Normandie a vu son taux de circulations effectives et ponctuelles se dégrader en raison d'une hausse du taux de retard (+1 point par rapport à 2023) et d'une baisse limitée des déprogrammations (-0,7 point).

Cette amélioration des indicateurs de qualité de service est d'autant plus notable qu'elle s'inscrit dans un contexte de croissance de l'offre programmée par rapport à 2023 pour sept des onze régions, avec jusqu'à +9 % en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Figure 10.5 – Fiabilité des services ferroviaires régionaux (2017-2024)



Note méthodologique : le périmètre considéré est celui des services TER hors tram-trains. Le seuil de retard considéré est celui de 5min00s au terminus. Les suppressions incluent les trains déprogrammés avant j-1 16h ainsi que les annulations totales et partielles de dernière minute (après J-1 16h). Les taux d'annulation sont calculés sur l'ensemble des circulations initialement programmées.

Source : ART d'après SNCF Réseau et SNCF Voyageurs

BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (TER) (3/5)

La couverture des dépenses TER par les recettes commerciales, bien que faible, a progressé dans toutes les régions depuis 2019

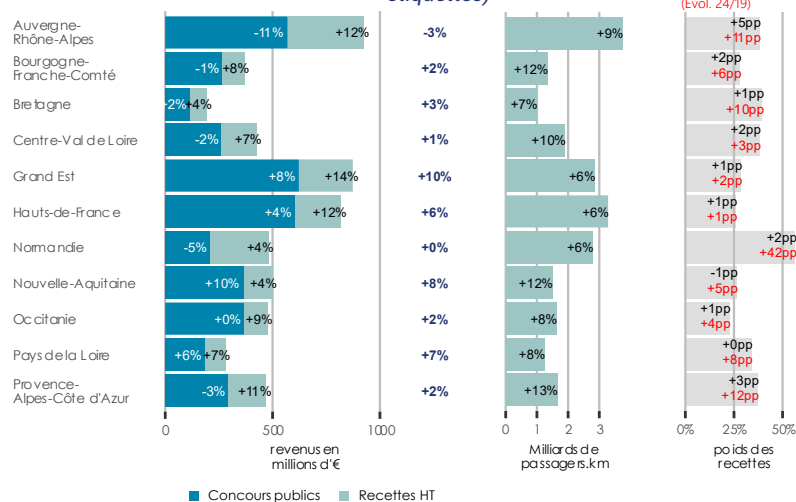
En 2024, dans un contexte de croissance continue et généralisée de la fréquentation TER depuis 4 ans, les recettes commerciales ont augmenté dans toutes les régions, de plus de 10 % en Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France et jusqu'à +14 % en région Grand-Est (en euros constants).

L'évolution des concours publics a été plus contrastée en revanche, diminuant dans cinq régions et notamment en régions Auvergne-Rhône-Alpes (-11 %) et Normandie (-5 %).

Les revenus de l'activité TER (recettes et concours publics) ont ainsi augmenté pour l'ensemble des régions, à l'exception de la région Auvergne-Rhône-Alpes (-3 %), et le poids des recettes commerciales dans les revenus a progressé de +2 points en moyenne, pour atteindre 33 % en 2024.

Par ailleurs, depuis 2020 la région Occitanie enregistre le plus faible poids de recettes commerciales dans le revenu (moins de 25 %) et fait partie des régions dans lesquelles ce ratio a le moins progressé depuis 2019 (+4pp). Ce constat est à mettre en lien avec la politique tarifaire attractive mise en place par la région, qui a limité la croissance des recettes mais a contribué à la forte hausse de fréquentation (+64 % de passagers.km par rapport à 2019 contre +34 % en moyenne).

Figure 10.6 – Décomposition 2024 des revenus de l'activité TER (en euros constants 2024), fréquentation 2024 et poids des recettes commerciales dans les revenus par région (% évolution 2024/2023 en étiquettes)



Note de lecture : en 2024, les revenus de l'activité TER de la région Auvergne-Rhône-Alpes s'élèvent à 923 M€. Ils ont diminué (en euros constants) de 3 % par rapport à 2023 (avec une hausse de 12 % pour la composante « recettes commerciales » et une baisse de 11 % pour la composante « concours publics »). Dans le même temps, la fréquentation en passagers.km a progressé de 9 %. Enfin, le poids des recettes dans les revenus a progressé de 5 points par rapport à 2023 et de 11 points par rapport à 2019.

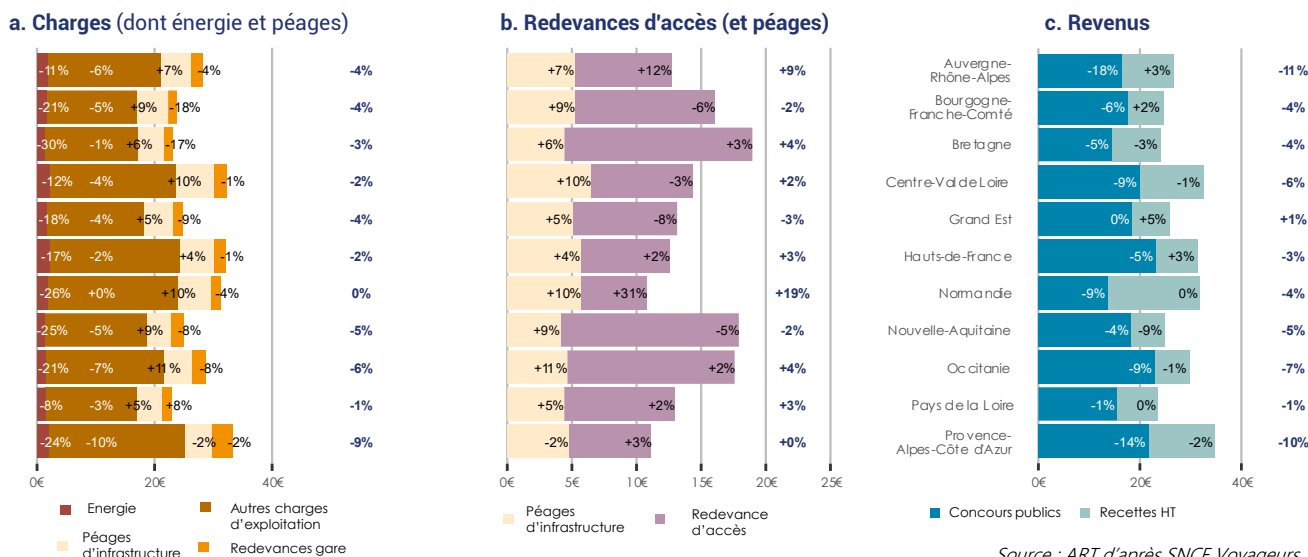
Source : ART d'après SNCF Voyageurs

La croissance de l'offre a induit en 2024 une baisse des coûts kilométriques pour la quasi-totalité des régions

En 2024, les charges d'exploitation TER ont augmenté dans l'ensemble des régions, de +1 % en Bourgogne-Franche-Comté à +8 % en Nouvelle-Aquitaine en euros constants. Cette augmentation s'explique en partie par la croissance de l'offre de transport puisque, rapporté aux trains.km, on enregistre une baisse du montant total des charges de -3 % en moyenne, et jusqu'à -5 % en Nouvelle-Aquitaine et -6 % en Occitanie. Cette diminution des coûts kilométriques s'observe pour l'ensemble des postes de dépenses, excepté celui des péages d'infrastructure, qui ont augmenté entre +4 % et +11 % pour toutes régions à l'exception de Provence-Alpes-Côte d'Azur (-2 %). L'évolution des péages 2024 pour les régions est marquée par le passage à une redevance de marché forfaitaire, plus incitative au développement du trafic et par l'objectif de rapprocher les redevances du coût complet du réseau.

Rapportés aux trains.km, le montant cumulé de la redevance d'accès (payée par l'État) et des péages d'infrastructure (versés par les régions) a ainsi progressé de 4 % en moyenne, soit une évolution deux fois moindre que celle estimée dans le cadre du DRR pour l'horaire de service 2024 (+8 %), ce qui s'explique par une hausse plus marquée qu'attendue des trains.km.

Figure 10.7 – Décomposition 2024 des volumes des charges et des revenus de l'activité TER, par train.km (en euros constants 2024) (% évolution 2024/2023 en étiquettes)



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

¹Voir précisions en note 1 de la page 40 concernant les définitions d'indicateurs. Contrairement aux premières analyses présentées dans le Bilan Essentiel, les analyses présentées sur cette page sont produites hors mécanismes de reversement (voir également en note 1 page 40), en ne comptant pas dans les charges et dans les revenus l'achat des titres par l'EF et leur compensation via des concours publics additionnels pour les régions Occitanie (depuis 2023), et Grand-Est et Sud-PACA (depuis 2024).



BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (4/5)

- ÉTAT DES LIEUX DES SERM

Périmètre SERM : Les projets de SERM ne sont analysés dans ce rapport que sur leur périmètre d'offre de services ferroviaires, excluant ainsi l'analyse des dynamiques d'autres offres de mobilité (urbaines ou routières interurbaines) et de leur articulation multimodale. Les indicateurs sont mesurés sur les liaisons ferroviaires déjà identifiées pour les projets les plus avancées ou sur le périmètre de l'AOM par défaut.

Une croissance marquée de l'offre TER dans le cadre du déploiement du SERM de Strasbourg mais des effets plus limités sur la fréquentation

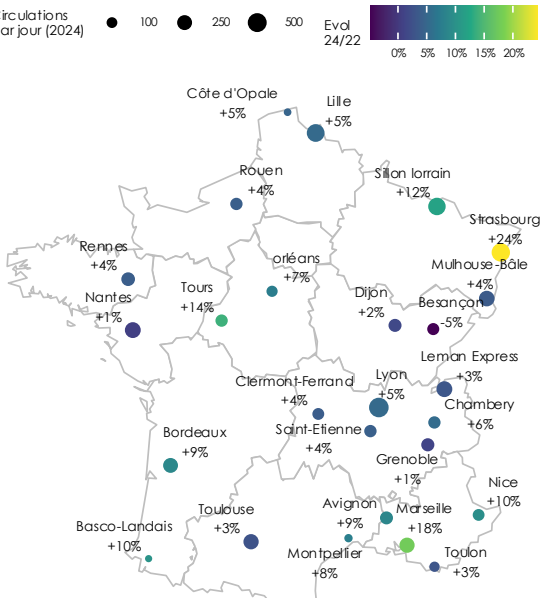
Depuis l'adoption, fin 2023, de la loi relative aux services express régionaux métropolitains (SERM)¹, 26 projets ont été labellisés pour l'obtention de ce statut, et 16 d'entre eux bénéficient, à date, de l'accompagnement de la Société des Grands Projets (SGP, anciennement Société du Grand Paris) pour leur développement.

Bien qu'aucun projet de SERM n'ait pour l'heure obtenu de statut officiel², plusieurs AOM ont d'ores et déjà entamé un processus de développement ou de restructuration de leur offre de services de transport (notamment ferroviaires). On observe ainsi déjà, depuis 2022, des hausses marquées de l'offre ferroviaire sur le périmètre de plusieurs SERM :

- C'est le cas notamment de l'Eurométropole de Strasbourg, qui a lancé fin 2022 son projet de **Réseau Express Métropolitain Européen (REME)** intégrant une offre ferroviaire renforcée. Les premiers effets du déploiement du SERM de Strasbourg se sont traduits par une forte augmentation de la fréquence des TER entre 2022 et 2024 : le nombre de circulations quotidiennes de trains sur le périmètre du REME a progressé de 24 %, contre +6 % en moyenne à l'échelle nationale; mais une croissance plus modérée de la fréquentation (+13 % de passagers par jour contre +23 % en moyenne pour les TER);
- Une hausse des circulations quotidiennes supérieure à 10 % est également observée sur le périmètre des **SERM de Marseille (+18 %)**, **Tours (+14 %)**, et celui de **Lorraine-Luxembourg (+12 %)**.

Comme observé ci-dessous ces fortes hausses d'offre ont conduit à des hausses très variables des niveaux d'occupation des TER, en hausse notables à Tours, Marseille, sur le sillon lorrain ainsi qu'à Nice, Nantes ou encore Clermont-Ferrand, mais en légère diminution (bien qu'à un niveau très élevé) à Strasbourg et Bordeaux.

Figure 10.8 – Nombre de circulations quotidiennes dans le périmètre des AOM et évolution 2024/2022 pour les 26 projets de SERM labellisés à fin 2025

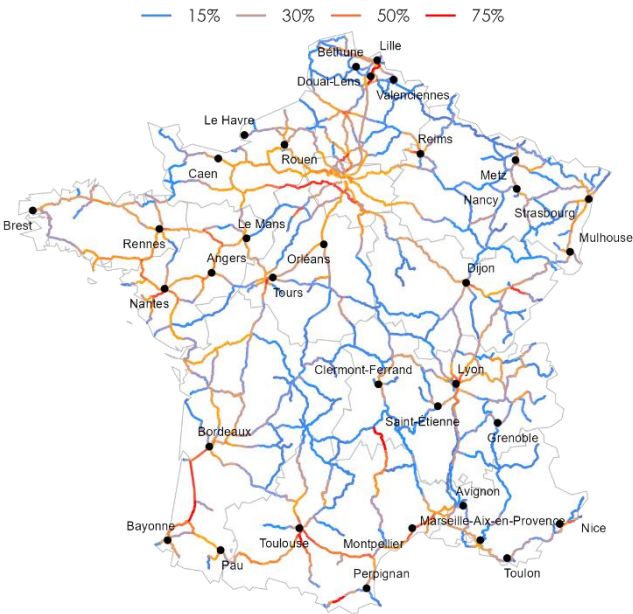


Source : ART d'après SNCF Réseau

L'intensité du trafic TER est plus forte autour des grandes agglomérations, en offre et en fréquentation

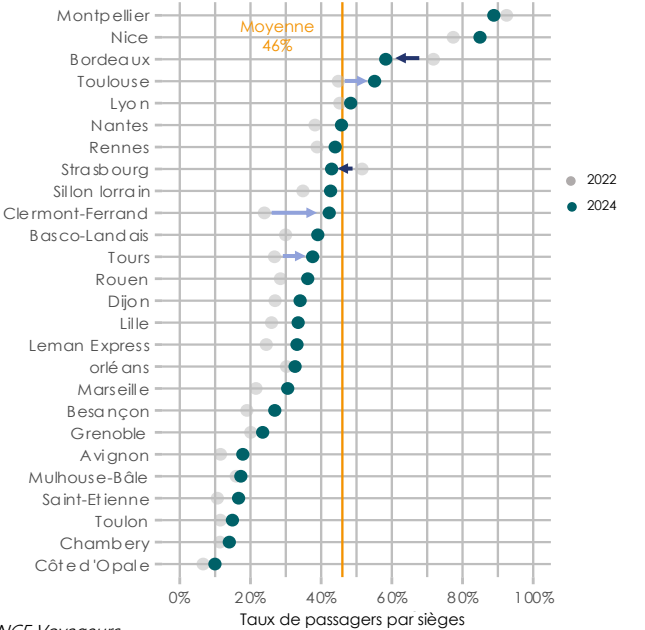
La cartographie du taux d'occupation des services TER présente des niveaux nettement plus élevés en Île-de-France et autour des grandes agglomérations, qui constituent le périmètre privilégié pour le développement des projets de SERM. Ils sont induits à la fois par une forte cadence des circulations et par un nombre moyen de passagers par circulation important. Ainsi, si, en moyenne, le ratio passagers par siège des services TER est de 30 %³, ce niveau est dépassé sur près de 40 % des kilomètres parcourus. Cette forte variabilité selon les lignes s'ajoute également à des variations temporelles, qui induisent de fait des taux d'emport notablement plus élevés en heures de pointe. **Le taux moyen de passagers par siège pour les circulations passant par des gares situées dans le périmètre des projets de SERM atteint par ailleurs 46 % en 2024, soit 16 points de plus que la moyenne et comparable au niveau moyen observé du RER A francilien (mesuré à 47 % en passagers.km/sièges.km).**

Figure 10.9 – Taux de passagers par siège des services TER en 2024



Source : ART d'après SNCF Réseau et SNCF Voyageurs

Figure 10.10 – Taux de passagers par siège en 2022 et 2024 pour les premiers projets de SERM identifiés



¹ Loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains
² À fin 2025, une dizaine de projets sont arrivés au terme du processus de concertation et de validation prévu dans le cadre de la loi avant le dépôt d'un dossier approfondi auprès des services ministériels (dépôt effectué à fin 2025 par le seul le projet de SERM de Touraine).
³ Taux mesuré en ratio des passagers par siège, qui diffère ainsi de la métrique du taux d'occupation présentée dans le reste du bilan, établie en ratio des passagers.km par siège.km, de 33 % en 2024.

autorite-transport.fr – Marché du transport ferroviaire en 2024

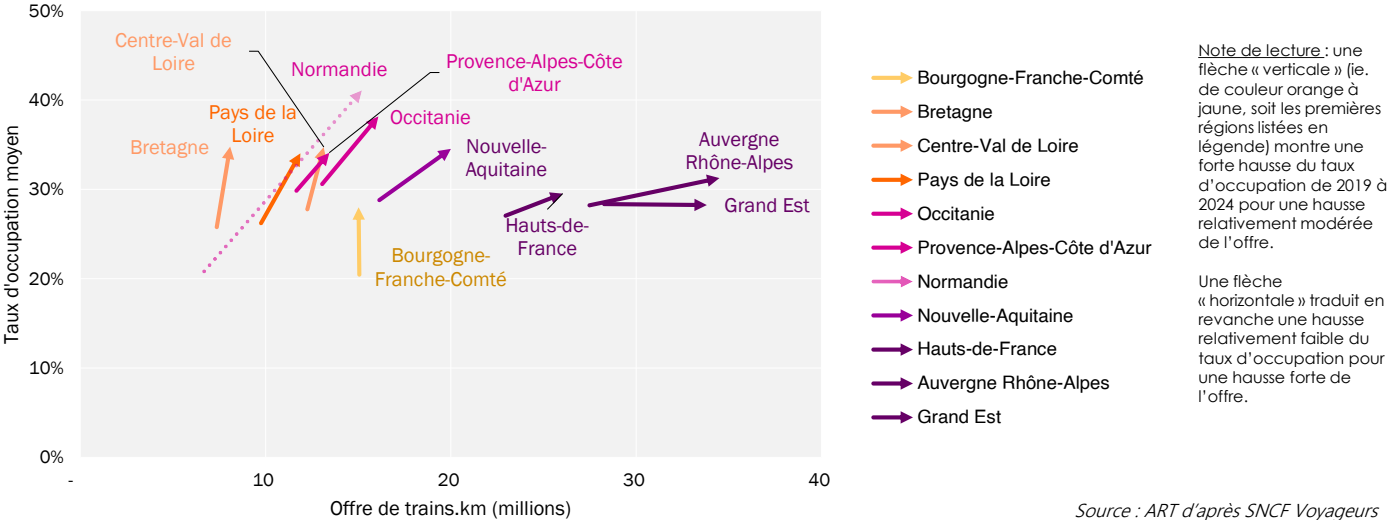


BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (5/5)

Depuis 2019, la fréquentation des TER a été plus dynamique que l'offre dans toutes les régions, et les taux d'occupation des trains se sont fortement accrues dans les « petites » régions

Entre 2019 et 2024, le taux d'occupation « moyen » des TER a augmenté pour toutes les régions (hors Grand-Est), notamment de plus de 5 points en régions Bretagne, Pays de la Loire, Centre-Val de Loire et Nouvelle-Aquitaine, où le taux moyen approche désormais 35 %. La Normandie et l'Occitanie montrent cependant les taux les plus élevés – autour de 40 % –, du fait, pour la première région, de l'intégration des lignes Intercités Paris-Normandie. En Occitanie, cette forte hausse semble avoir également bénéficié d'une attractivité accrue de l'offre ferroviaire, qui pourrait notamment s'expliquer par la politique tarifaire régionale (voir ci-dessous). En revanche, si l'offre TER s'est le plus fortement accrue en 5 ans dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Grand-Est, la fréquentation n'a augmenté « que » dans des amplitudes identiques ou légèrement supérieures, induisant une relative stabilité des taux d'occupation à des niveaux moyens inférieurs, désormais, à la moyenne des régions (ce niveau moyen masquant une forte variabilité sur l'ensemble du maillage TER de ces régions). À l'inverse, la région Bourgogne-Franche-Comté se distingue par un rattrapage assez fort du taux d'occupation moyen de ses lignes à volume d'offre inchangé entre 2019 et 2024.

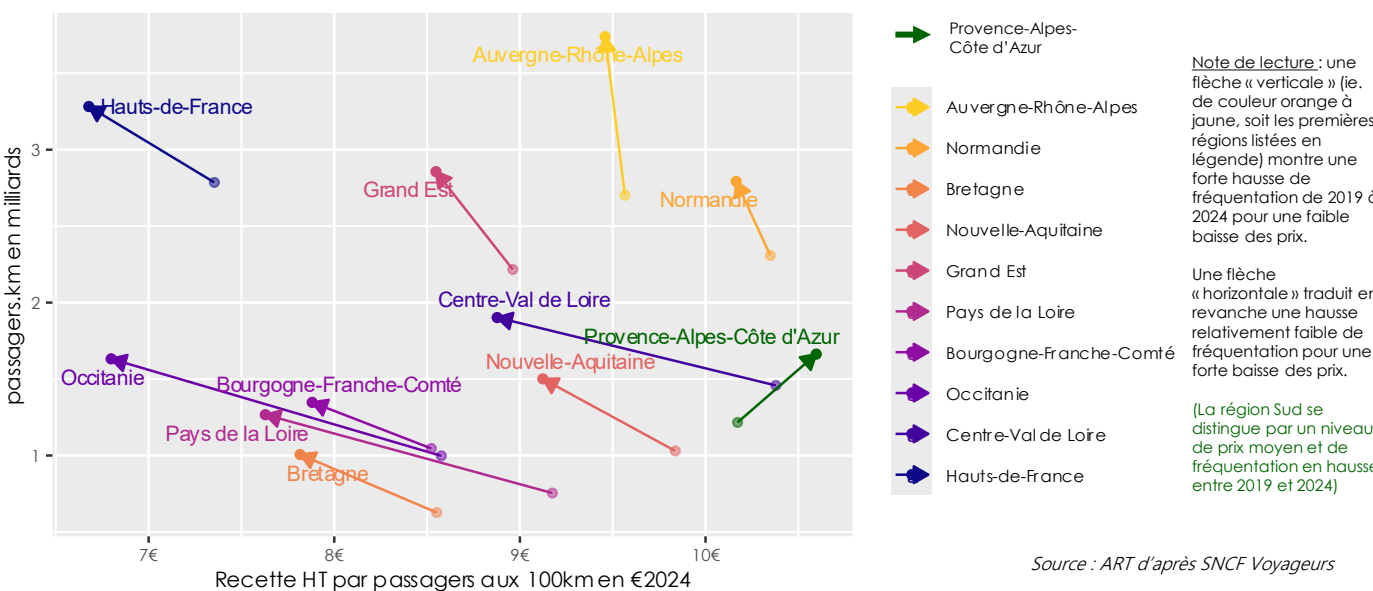
Figure 10.11 – Niveaux moyens 2019 et 2024 d'occupation des TER au regard des évolutions de l'offre ferroviaire



La politique tarifaire ne constitue que l'un des facteurs d'attractivité de l'offre ferroviaire TER

Entre 2019 et 2024, le montant de la recette par passager.km a reculé (en euros constants) pour la quasi-totalité des régions, avec des baisses allant de 1 % en Auvergne-Rhône-Alpes à plus de 15 % pour les régions Occitanie et Pays de la Loire. Seule la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a vu son niveau de recette par passager.km augmenter de 4 %. Cet effort tarifaire n'explique néanmoins que partiellement les hausses de fréquentation observées pour les différentes régions. En effet, si, en Occitanie et Pays de la Loire, où les prix ont le plus baissé en euros constants, la fréquentation a progressé de plus de 60 % entre 2019 et 2024, cette forte hausse s'observe également en région Bretagne, où la recette par passagers.km a diminué dans des proportions moindres (-9 %). Dans le même temps, la région Hauts-de-France n'a vu sa fréquentation croître que de 18 %, soit la plus faible augmentation, alors que la recette par passager.km a également diminué de 9 % et se situe par ailleurs dans la fourchette basse des niveaux de prix. À l'inverse, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, malgré la hausse des prix et leur niveau plus élevé que la moyenne, la fréquentation a progressé de 37 %. Il existe ainsi de fortes différences d'« élasticité » de la fréquentation au prix selon les régions et des facteurs autres ont pu avoir des effets marqués sur les évolutions de la fréquentation TER.

Figure 10.12 – Niveaux 2019 et 2024 de fréquentation TER au regard des évolutions de prix payés par les usagers

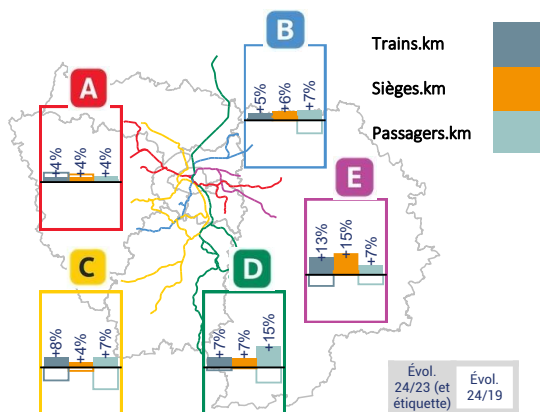


BILAN DES SERVICES CONVENTIONNÉS D'ÎLE-DE-FRANCE (TRANSILIEN ET RER) (1/2)



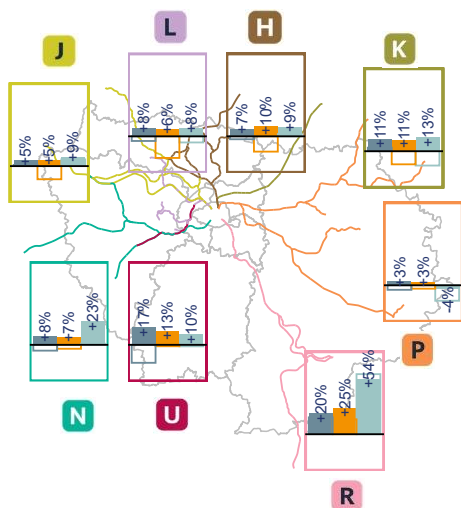
	Niveau (2024)	Évolution annuelle (2023-2024)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2024)
■ Circulations quotidiennes (hors RATP et tram-trains)	4 000	+9 %	+4 %
■ Capacité d'emport des trains	862 sièges	-	-
■ Taux d'occupation des trains	33 %	+0,7 point %	-0,5 point %
■ Taux de réalisation de l'offre programmée	89 %	+5 points %	+2 points %
■ Taux de retard au terminus des trains au seuil de 5min00s	9 %	-1 point %	-1 point

Figure 11.1 – Évolution de l'offre (trains.km et sièges.km) et de la fréquentation (passagers.km) par ligne RER entre 2023 et 2024 (barres pleines) et entre 2019 et 2024 (barres transparentes)



Source : ART d'après SNCF Voyageurs et RATP

Figure 11.2 – Évolution de l'offre (trains.km et sièges.km) et de la fréquentation (passagers.km) par ligne Transilien entre 2023 et 2024 (barres pleines) et entre 2019 et 2024 (barres transparentes)



Source : ART d'après SNCF Voyageurs et RATP

Les dynamiques d'évolution d'offre et de fréquentation apparaissent contrastées entre les différentes lignes Transilien et RER

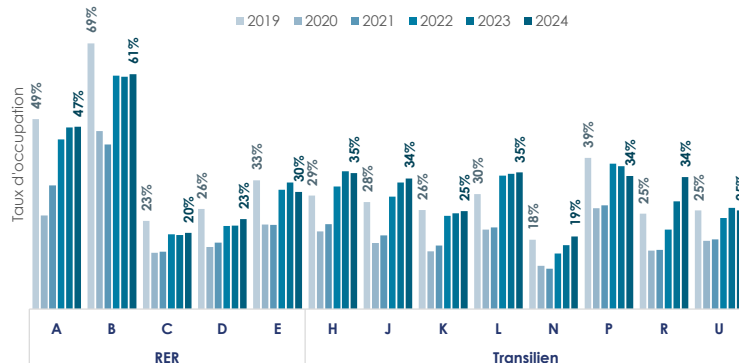
En 2024, l'offre et la fréquentation du **RER A** ont progressé de manière comparable, et la fréquentation a dépassé pour la première fois son niveau de 2019. Les quatre autres lignes RER ont également enregistré une hausse notable de la fréquentation en un an, mais n'atteignaient à fin d'année 2024 que 85 % (**RER C**) à 93 % (**RER E**) de leur volume de passagers.km de 2019. Le RER E a par ailleurs bénéficié de son prolongement depuis mai 2024, qui a induit une hausse annuelle de +15 % du volume de sièges.km.

La hausse de fréquentation a été plus forte pour les services franciliens durant l'été, en lien avec l'organisation des JOP de Paris 2024, notamment sur les lignes RER A, B, C, D où elle a augmenté de près de 20 % en juillet et août 2024 par rapport au niveau de 2023 (en chute saisonnière habituelle).

L'offre de transport a également progressé en 2024 sur les lignes Transilien, mais était toujours inférieure au niveau de 2019 pour la plupart d'entre elles. La **ligne R**, notamment, a enregistré une hausse de +25 % de sièges.km en un an du fait d'une reprise d'offre TER « imbriquée » de la région Bourgogne-Franche-Comté et d'un renforcement de rames. La fréquentation Transilien a par ailleurs dépassé le niveau de 2019 en moyenne, bénéficiant en partie des effets de l'évolution de l'offre sur la ligne R.

Dans ce contexte, le taux d'occupation moyen des services Transilien et RER est resté relativement stable en moyenne mais avec des évolutions très hétérogènes suivant les lignes, de -2 points à +6 points en un an et de -8 points à +9 points par rapport à 2019.

Figure 11.3 – Taux d'occupation des trains par ligne depuis 2019 (étiquettes 2019 et 2024)



Source : ART d'après SNCF Voyageurs et RATP

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

81 % des Transilien-RER programmés ont connu moins de 5min00s de retard en 2024, un taux supérieur à celui des 6 dernières années beaucoup plus perturbées, et à un point du taux historiquement haut de 2017

L'année 2024 montre une nette amélioration de la qualité de service des lignes Transilien et RER, dans un contexte sans perturbations majeures, pour la première fois depuis 2017, et avec un effort particulier pendant les JOP de Paris 2024.

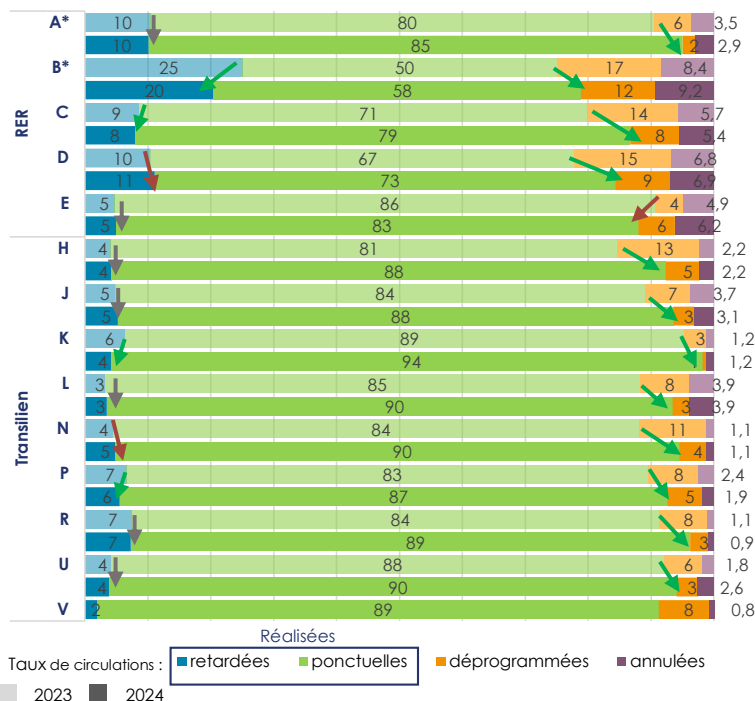
Le taux de réalisation atteint 89 %, soit une hausse de cinq points en un an, bien qu'inférieur aux 93 % de 2017. (voir évolutions 2024/2017 en annexe)

- Cette amélioration s'observe sur l'ensemble des lignes à l'exception du **RER E** (-3 points). Elle est particulièrement marquée pour la ligne **H** (+8 points), qui avait enregistré la plus forte baisse de taux de réalisation en 2023.
- Malgré une hausse de quatre points, le taux le plus faible reste celui du **RER B** (79 %). Il s'agit par ailleurs de la ligne ayant enregistré la plus forte dégradation depuis 2017 (-12 points) avec le **RER D** (-9 points) et le **RER C** (-7 points).

La ponctualité s'améliore elle aussi pour la quasi-totalité des lignes, progressant d'un point en moyenne par rapport à 2023 et jusqu'à +5 points pour le **RER B** (qui reste néanmoins la ligne la moins performante). Elle dépasse par ailleurs de trois points le niveau de 2017.

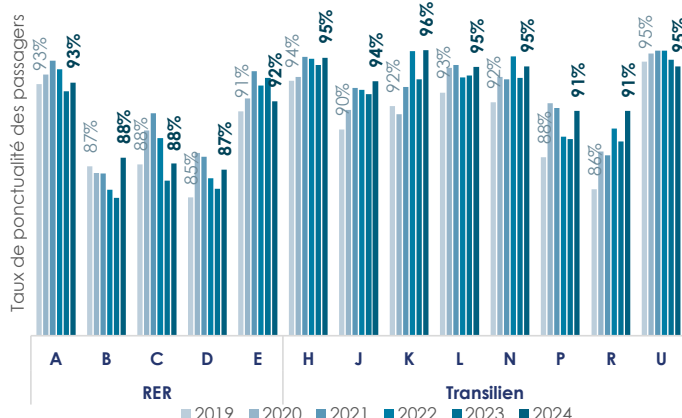
Le taux de circulations effectives et ponctuelles progresse ainsi pour toutes les lignes, excepté le **RER E**, de +2 points à +8 points par rapport à 2023. Par ailleurs, cette amélioration a été particulièrement marquée durant le troisième trimestre 2024, pour la ligne **RER A** (+11 points contre +5 points en moyenne sur l'année) et pour la ligne **RER B** (+18 points contre +8 points).

Figure 11.4 – Taux des circulations retardées, ponctuelles, déprogrammations et annulations de dernière minute des services ferroviaires Transilien et RER (*hors RATP) en 2023 et 2024



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

Figure 11.5 – Taux de ponctualité des passagers par ligne des services ferroviaires Transilien et RER au seuil de 04min59s



Périmètre : Les données RATP de taux de ponctualité excluent les mois de décembre 2019, janvier 2020, avril 2020 et mai 2020 ayant fait l'objet d'une neutralisation dans le suivi de l'indicateur du taux de ponctualité RATP, motivée par les impacts des mouvements sociaux et de la crise COVID-19.

Source : ART d'après SNCF Voyageurs, RATP

91 % des passagers ont subi, en 2024, un taux de retard inférieur au seuil de 5min00s, le niveau le plus élevé enregistré hors période de crise sanitaire.

L'amélioration de la ponctualité des circulations se traduit par une hausse du taux de ponctualité des passagers, qui a atteint 91 % en moyenne en 2024, soit un point de plus qu'en 2023.

- Cette amélioration concerne la quasi-totalité des lignes Transilien, avec des progressions comprises entre +1 et +3 points, la plus forte étant observée pour la ligne RER B.
- Seul le RER E enregistre une baisse de la ponctualité des passagers (-2 points en un an).
- Les taux les plus faibles restent ceux des RER C (87 %) ainsi que des RER B et D (88 %).

Pour la majorité des lignes, l'année 2024 affiche le niveau de ponctualité des passagers au seuil de 5min00s le plus élevé hors période de crise sanitaire.



Une amélioration notable de la qualité de service Transilien-RER durant les JOP 2024

Au T3 2024, le **taux de circulations effectives et ponctuelles** des services Transilien et RER était de **86 %**, soit le niveau le plus élevé depuis 2017. Cette amélioration de 3 points depuis 2017 s'explique par la hausse :

- du **taux de réalisation de l'offre**, qui a atteint **91 %** contre 86 % en 2023 ; et
- du **taux de ponctualité** : **94 %** des circulations sont arrivées à leur terminus avec **moins de 5 minutes de retard**, soit 2 points de plus que pour les années précédentes.

Figure A0.1 – Indices utilisés pour déflater les séries temporelles

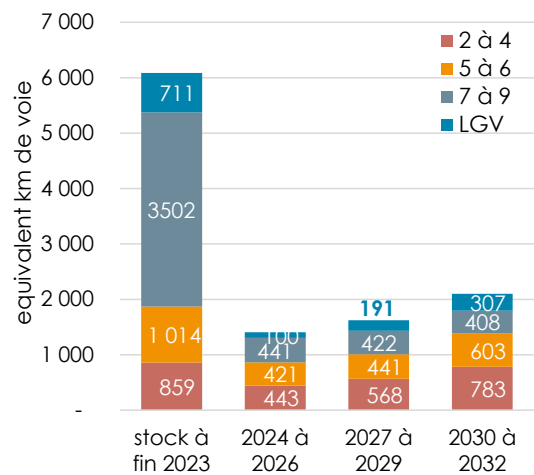
Partie	Indicateur	Déflateurs
Partie 02	Redevances d'infrastructure (perçues par SNCF Réseau et LISEA)	100 % IPCH
Partie 02	Charges d'entretien et de surveillance (SNCF Réseau et réseau RER RATP)	50 % TP01 ; 50 % IPCH
Partie 02	Charges de gestion des circulations (SNCF Réseau)	80 % CMA* ; 20 % IPCH
Partie 02	Études sur projets, Prestations pour tiers, Autres coûts (SNCF Réseau)	50 % CMA* ; 50 % IPCH
Partie 02	Électricité de traction (SNCF Réseau)	Pas de déflateur, au réel
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	Résultats économiques du transport ferroviaire de voyageurs	100 % IPCH
Partie 10	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 l'INSEE. Voir glossaire.

TP01 : Index général travaux publics - tous travaux, publié par l'INSEE. L'indice TP01 n'étant disponible qu'à une maille mensuelle, la moyenne annuelle de l'indice est utilisée.

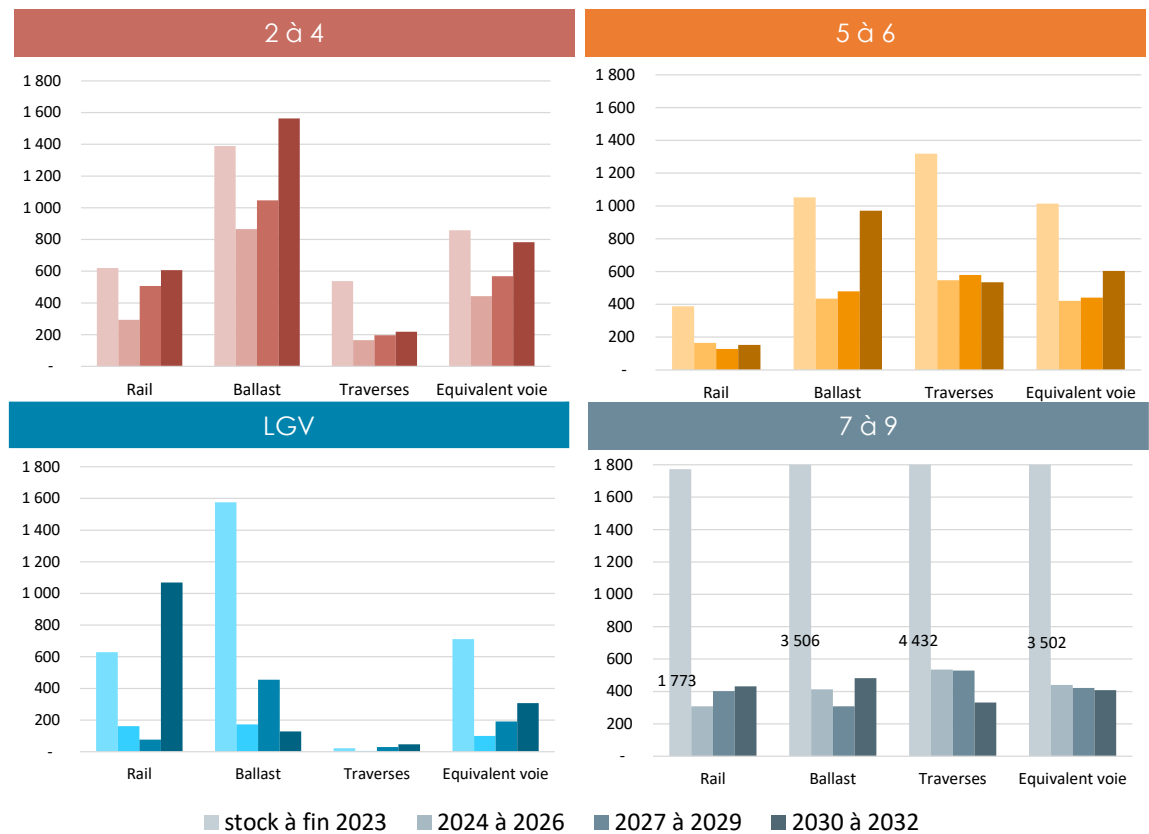
Figure A1.1 – Kilomètres de voie équivalents* ayant atteint leur durée de vie par catégorie de voie



*Les équivalents kilomètres de voie sont calculés à partir des composants de la voie ayant atteint leur durée de vie théorique. Le poids de chaque composant dépend du poids économique de l'actif dans la voie : 22,6 % pour le rail, 35,5 % pour le ballast, et 41,9 % pour les traverses. Si 1 km de rail a atteint sa durée de vie (ICV < 10) alors il comptera pour 0,226 km de voie. Le détail par composant des kilomètres ayant atteint leur durée de vie est exposé ci-dessous (figure A1.2).

Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure A1.2 – Composants de la voie ayant atteint leur durée de vie théorique par catégorie pour différentes échéances entre fin 2023 et 2032

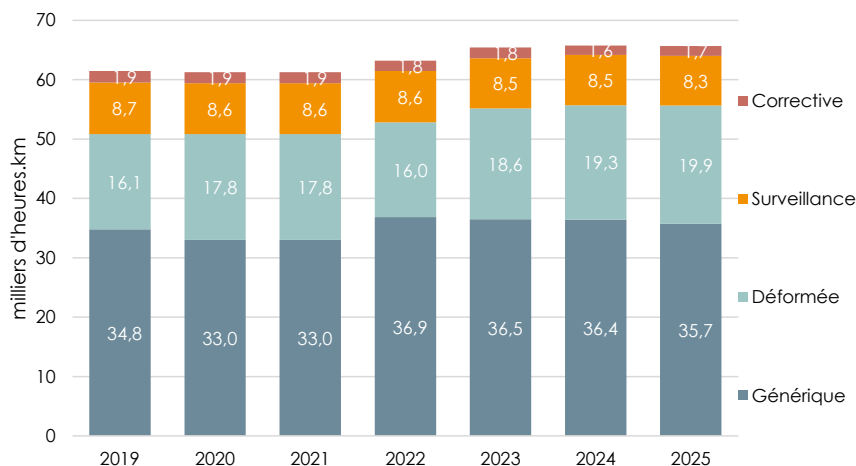


Les équivalents kilomètres de voie sont calculés à partir des composants de la voie ayant atteint leur durée de vie théorique. Le poids de chaque composant dépend du poids économique de l'actif dans la voie : 22,6 % pour le rail, 35,5 % pour le ballast, et 41,9 % pour les traverses. Si 1 km de rail a atteint sa durée de vie (ICV < 10), alors il comptera pour 0,226 km de voie.

Source : ART d'après SNCF Réseau

ANNEXE – CHAPITRE 1

Figure A1.3 – Milliers d'heures.km par type de fenêtre travaux et par service annuel



Source : ART d'après SNCF Réseau (Plan Général des Fenêtres)

Annexe A1.4 – Définitions des types de fenêtres travaux

Une fenêtre-travaux est une restriction de capacité commerciale établie pour permettre de réaliser les travaux (développement, renouvellement, entretien, tiers) sur les voies principales d'une section donnée du réseau.

Les différents types de fenêtres-travaux sont :

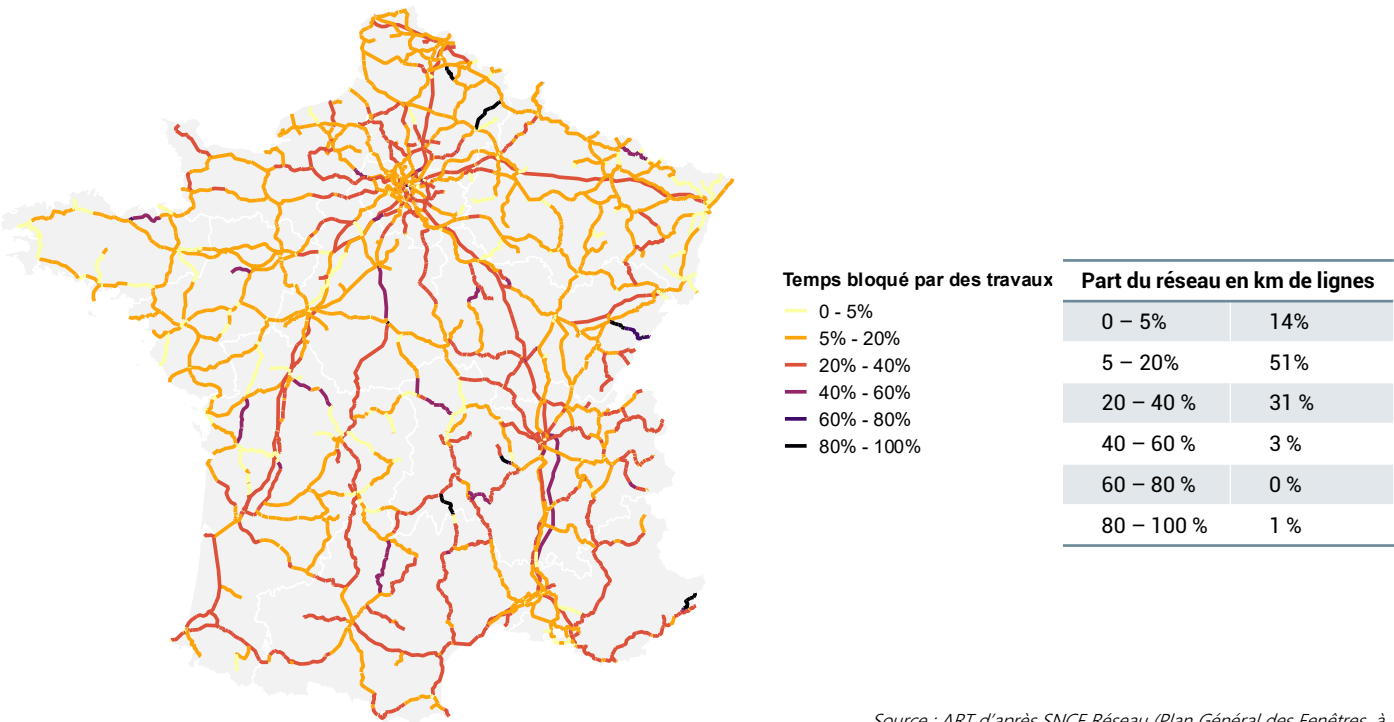
- **les fenêtres génériques** : applicables sur plusieurs services et conçues pour être sans impact sillons (ou le minimiser fortement) dans les zones denses ou très contraintes dans lesquelles sont réalisés les travaux (maintenance, renouvellement, développement, entretien et pour des tiers) ;
- **les fenêtres de surveillance**, applicables sur plusieurs services, qui correspondent généralement à des interceptions d'environ une heure de jour pour des opérations simples d'entretien et de surveillance. Elles peuvent être aussi allouées de nuit en zone dense.
- **les fenêtres correctives**, applicables sur plusieurs services, qui correspondent à des interceptions d'environ 3h dans la nuit du dimanche au lundi pour effectuer les opérations de surveillance ou de maintenance correctives à la suite d'incidents ;
- **les fenêtres déformées**, définies pour un service annuel sur une période donnée, dans lesquelles sont réalisées des opérations spécifiques avec de fortes contraintes techniques (ne pouvant donc être réalisées dans des fenêtres génériques).

Nota : les fenêtres génériques modifiées géographiquement ou en amplitude après publication du PGF (Plan Général des Fenêtres) deviennent automatiquement des fenêtres déformées.

Source : SNCF Réseau (Rapport annuel capacités)

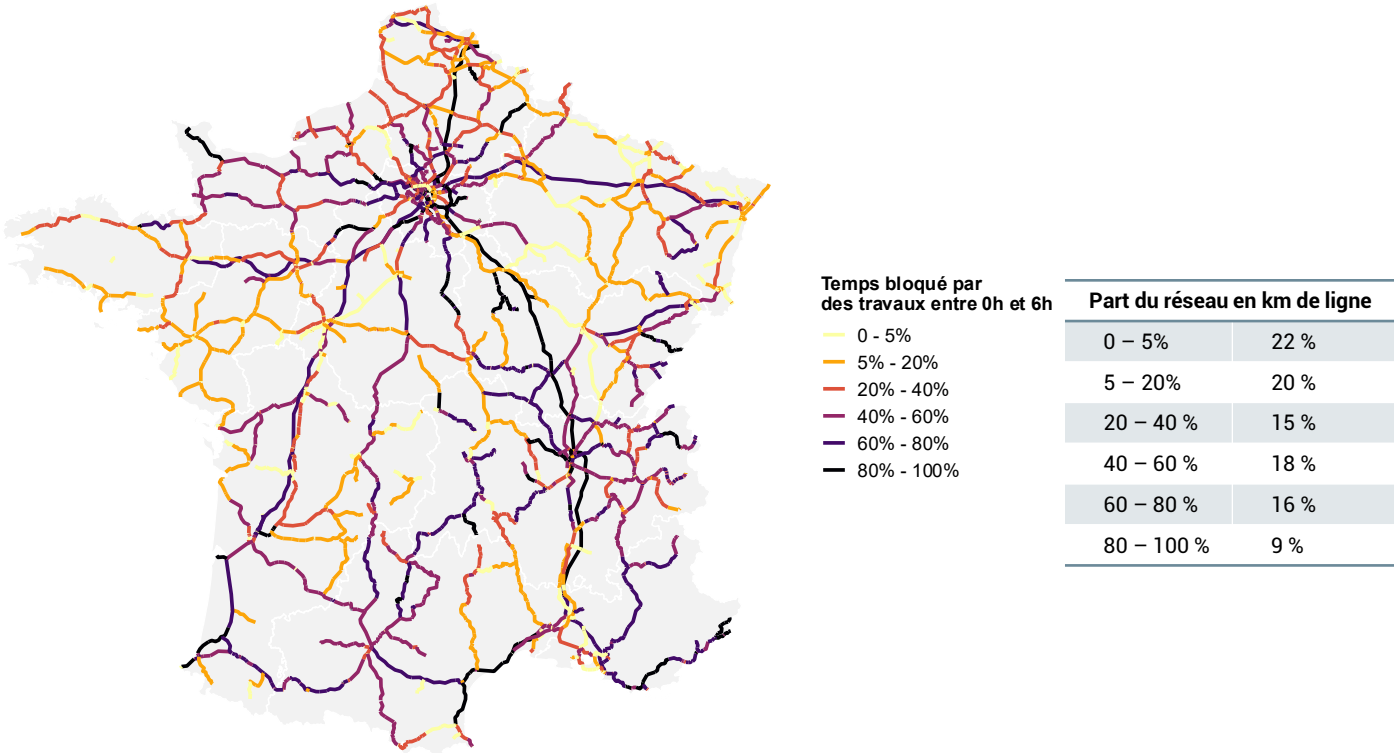
ANNEXE – CHAPITRE 1

Figure A1.5 – Taux d'indisponibilité à la réservation en 2024 de plages-sections de RFN (en % d'heures.km)



Source : ART d'après SNCF Réseau (Plan Général des Fenêtres, à date de publication)

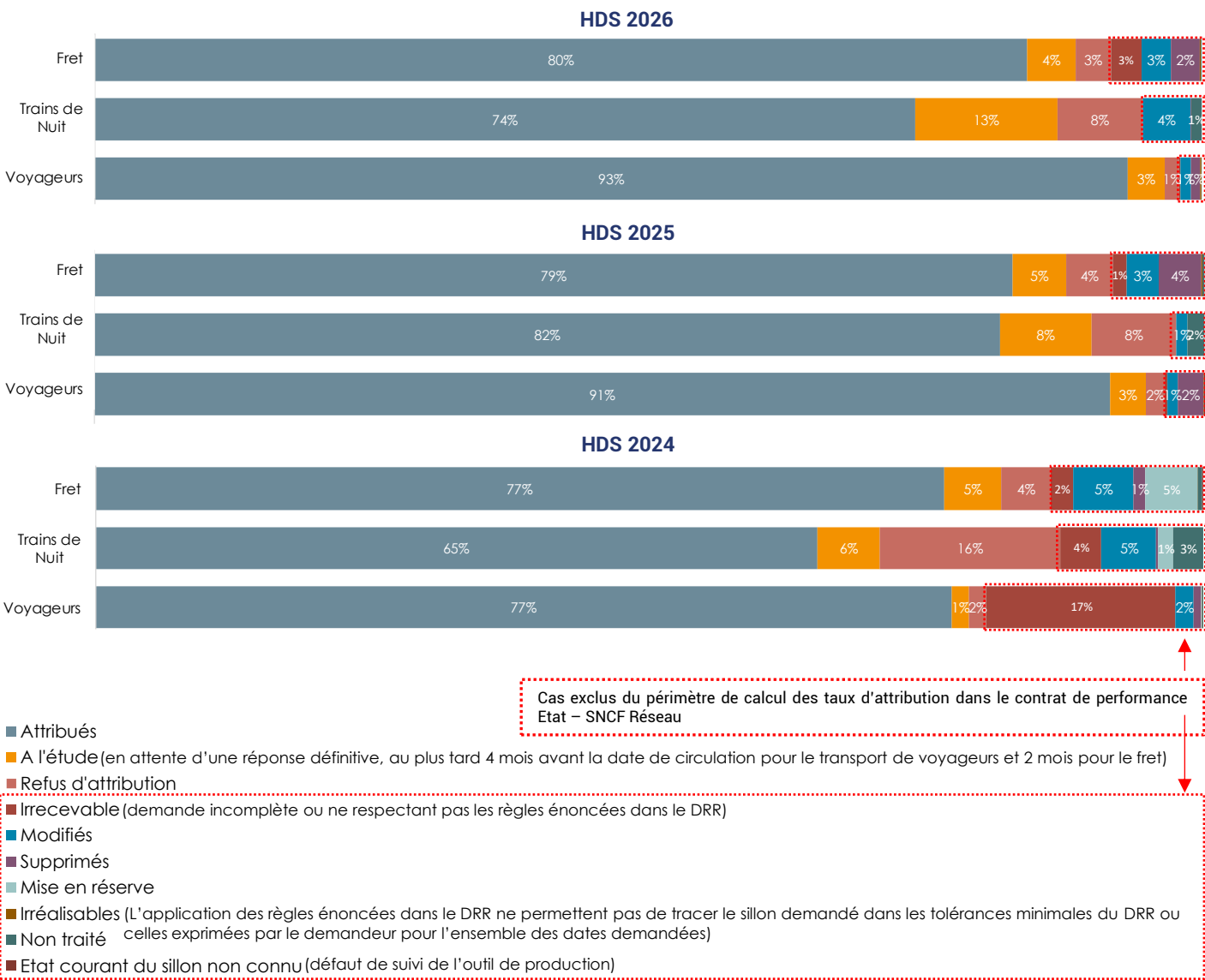
Annexe A1.6 – Taux d'indisponibilité à la réservation en 2024 de plages-sections de RFN de 0h00 à 6h00 (en % d'heures.km)



Source : ART d'après SNCF Réseau (Plan Général des Fenêtres, à date de publication)

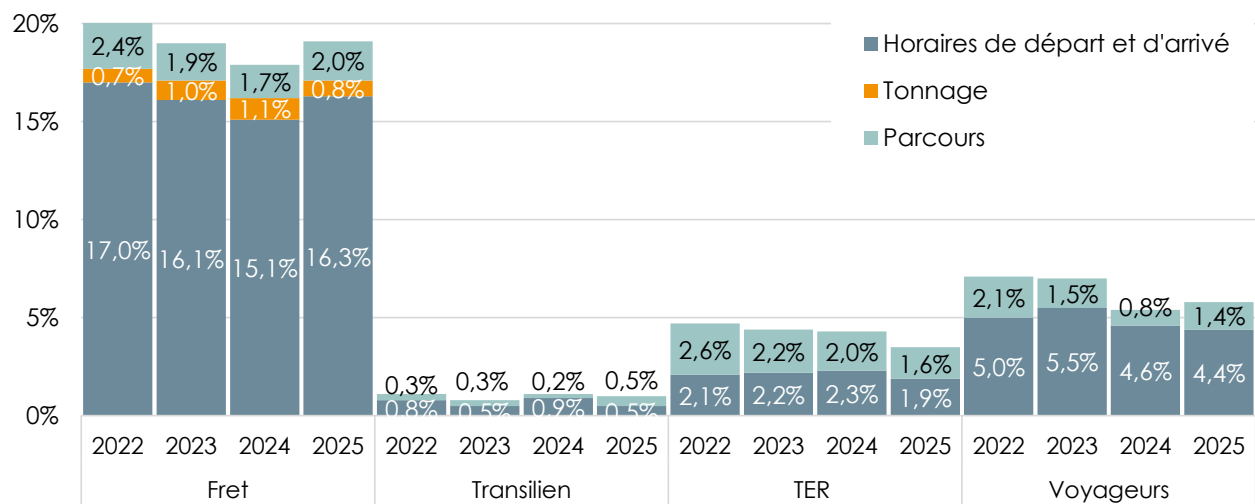
ANNEXE – CHAPITRE 1

Figure A1.7 – Répartition des sillons-jours demandés « au service » pour les HDS 2023 et 2024 selon la réponse apportée par SNCF Réseau à la publication de l'HDS (septembre A-1)



Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure A1.8 – Taux de non-respect des critères de commande (en % de sillons.jours)



Non-respects évalués pour les sillons.jours répondus « attribués » ou « à l'études » au moment de la publication de l'HDS. Les commandes pour lesquelles des tolérances n'ont pas été exprimées sont considérées conformes. Les écarts horaires inférieurs à 10 minutes pour le transport de voyageurs et 30 minutes pour le fret sont considérés comme conformes.

Source : ART d'après SNCF Réseau

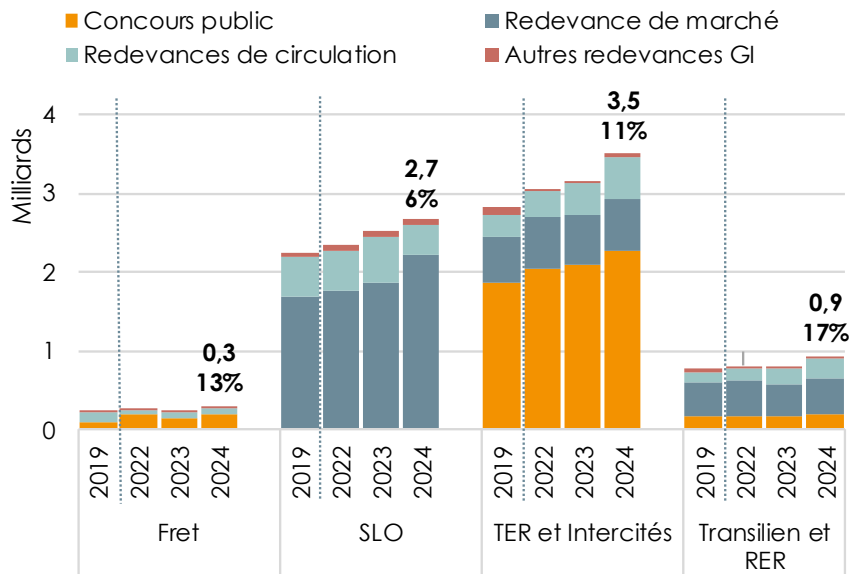
ANNEXE – CHAPITRE 2

Figure A2.1 – Péages perçus par SNCF Réseau
(en millions d'Euros constants 2024)

Péages perçus par SNCF Réseau (en millions d'Euros constants 2023)		Voyageurs						Fret				Ensemble			
		conventionné			non conventionné							2019	2023	2024	
Redevances visant à couvrir le coût directement imputable (article 31 de la directive)	Redevance de circulation (RC)	Tarification à la tonne.km et au train.km par type et catégorie de ligne			Tarification à la tonne.km et au train.km par type et catégorie de ligne			Tarification à la tonne.km par classe de tonnage et catégorie de ligne							
		2019	2023	2024	2019	2023	2024	EF	133	52	60				1 131
	419	405	672	483	406	228	Etat	96	138	176					
	Redevance de circulation électrique (RCE) et redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE - composante A)	Tarification au train.km électrique			Tarification au train.km électrique			Tarification au train.km électrique							
		2019	2023	2024	2019	2023	2024	2019	2023	2 024	142				397
	71	205	147	52	151	103	19	41	31						
Majorations visant à couvrir les coûts fixes (article 32 de la directive)	Redevance de marché (RM)	Tarification au sillon.km selon le segment (AOT), la catégorie de ligne et l'horaire			Tarification par sillon.km selon le type de ligne, le segment (regroupement d'axes), l'horaire et le type de circulation										
		2019	2023	2024	2019	2023	2024								2 924
	Redevance d'accès (RA)	Forfait annuel par AOT (13 forfaits)													
		2019	2023	2024											185
		Etat (TET)	502	471								423	502	471	423
		Etat (TER)	1 689	1 680								1 846	1 689	1 680	1 846
	Redevances particulières (RP)	Tarification spécifique par projet			Tarification spécifique par projet			Tarification spécifique par projet							
		2019	2023	2024	2019	2023	2024	2019	2023	2 024	10				13
		Ensemble		2019	2023	2024	2019	2023	2024		2019	2023	2024	6 583	6 460
			4 045	3 990	4 367	2 289	2 238	2 309		249	232	267			

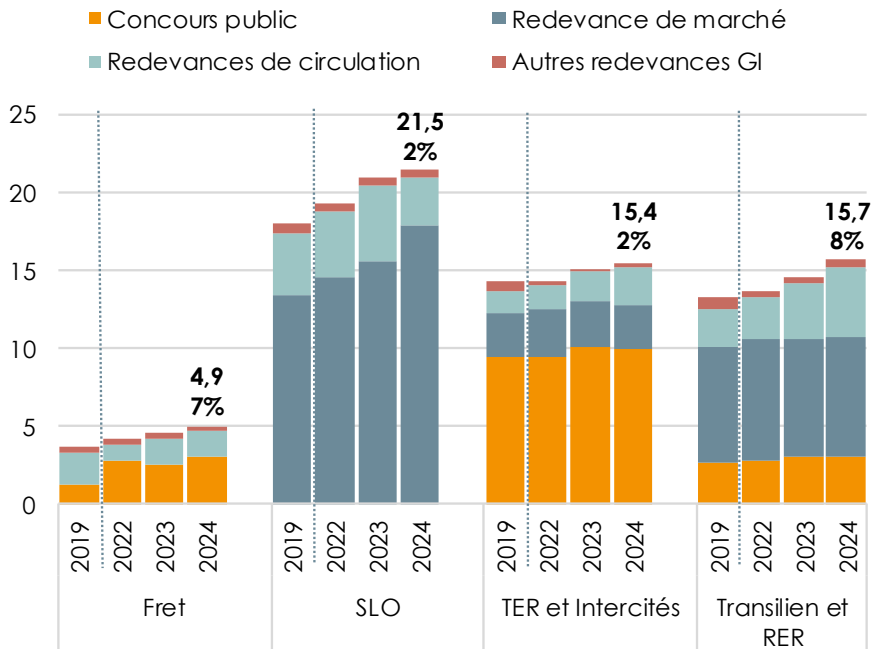
Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure A2.1 – – Revenus des gestionnaires d'infrastructure
(euros courants – étiquettes : évolutions 2024/2023)



Source : ART d'après SNCF Réseau

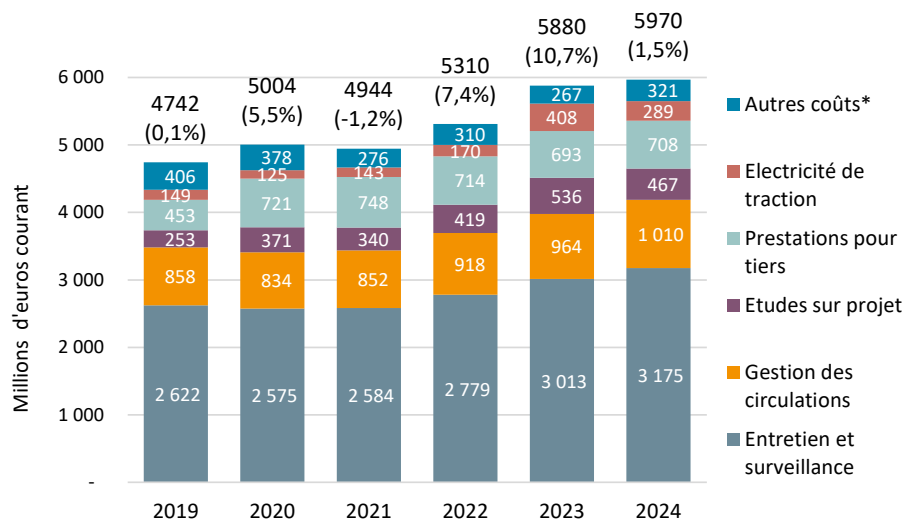
Figure A2.2 – – Revenus par train.km des gestionnaires d'infrastructure
(euros courants par train.km facturé – étiquettes : évolutions 2024/2023)



Source : ART d'après SNCF Réseau

ANNEXE – CHAPITRE 2

Figure A2.3 – Coûts d'exploitation de SNCF Réseau (euros courants)
(Évolutions annuelles en %)

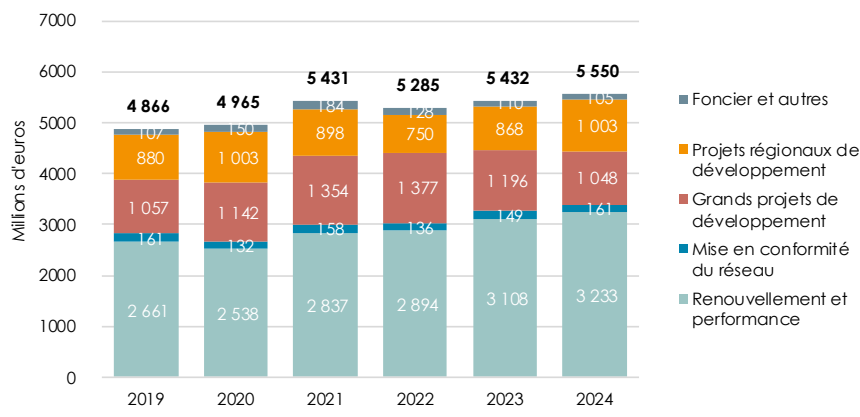


Ces coûts diffèrent de ceux présentés dans le Bilan ferroviaire 2023, car ils sont bruts de subventions d'exploitation (i.e. ils ne sont plus diminués des subventions reçues).

Source : ART d'après SNCF Réseau

Note : les études sur projet font référence aux dépenses associées aux projets non immobilisés par SNCF Réseau.

Figure A2.4 – Dépenses d'investissement de SNCF Réseau (euros courants)



Note : Le graphique ne présente pas les investissements industriels (290 M€ en 2024), ni les frais financiers (92 M€) mais inclut les Opex sur projets (414 M€).

Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure A2.5 – Versements réalisés au fonds de concours entre 2020 et 2025

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bénéfices du groupe SNCF						
dont trajectoire contrat de performance	662			338 ¹	925	883
dont contributions exceptionnelles	100		135	690	313	216
dont Nouvelle donne ferroviaire					300	390
Plan de relance						
dont recapitalisation (volet 1)		1 645	1 761	644		
dont cession d'actifs (volet 2)		20	211 ²	125	172	72
Total	762	1 665	2 107	1 797	1 710	1 561

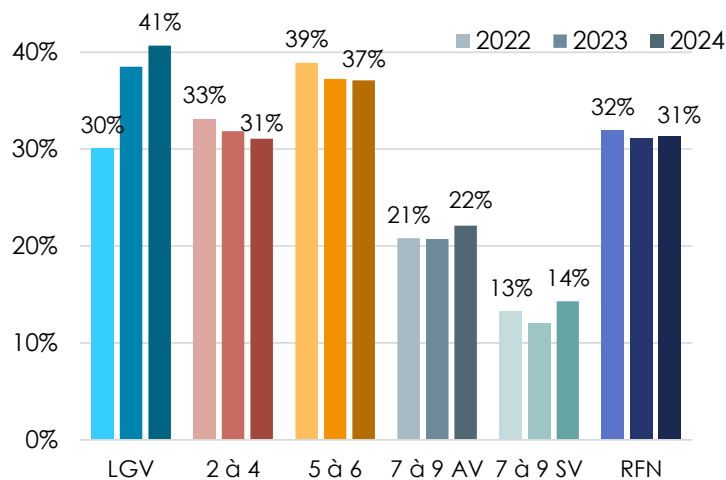
Source : ART d'après SNCF Réseau

¹ Le contrat de performance prévoyait un versement de dividendes du groupe SNCF au fonds de concours de 168 millions d'euros. Toutefois ce versement n'a été réalisé que lors de l'exercice 2023 en addition du versement de 170 millions d'euros prévus au contrat de performance pour cet exercice.

² Sur les 211 millions d'euros de produits de cessions versés en 2022, 120 millions d'euros ont été rétrocédés à SNCF Gares & Connexions pour une augmentation de son capital.

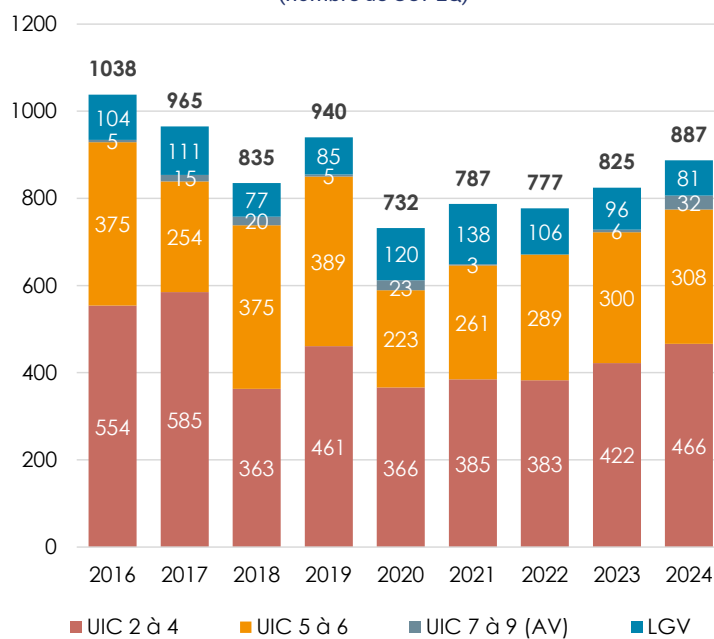
ANNEXE – CHAPITRE 2

Figure A2.6 – Part des appareils de voie ayant atteint leur durée de vie théorique



Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure A2.7 – Volume de « grandes opérations programmées » de renouvellement des voies sur le réseau structurant de SNCF Réseau (nombre de GOPEQ)

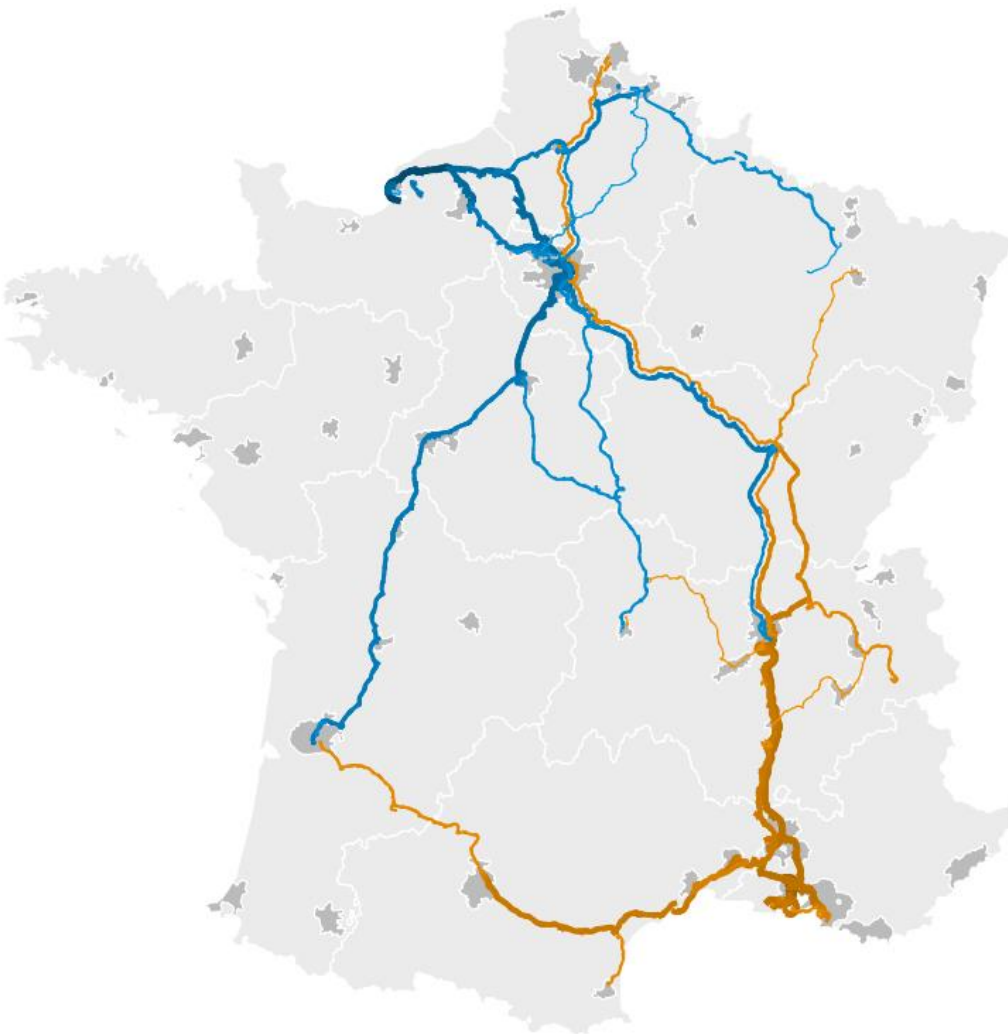


Périmètre : Réseau structurant selon le contrat de performance Etat-SNCF Réseau

Source : ART d'après SNCF Réseau

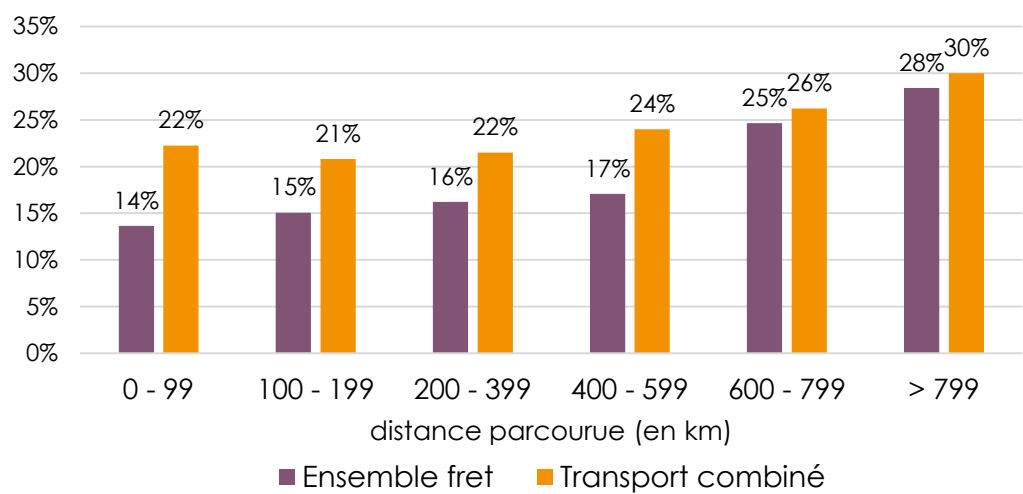
ANNEXE – CHAPITRE 4

Figure A4.1 – Hinterland du port du Havre et du Port de Marseille-Fos



ANNEXE – CHAPITRE 4

Figure A4.3 – Taux de retard au terminus des trains de fret par catégorie de distance parcourue



Note : les taux de retard du fret combiné demeurent nettement supérieurs à ceux constatés pour l'ensemble du transport ferroviaire de marchandises, avec 26,5 % des trains arrivant avec plus de 30 minutes de retard. Ce niveau plus élevé s'explique en partie par les distances plus importantes parcourues par ce type de trafic, qui accroissent mécaniquement la probabilité de retard. Toutefois, indépendamment de la distance parcourue, le transport combiné présente toujours des taux de retard supérieurs à ceux du transport conventionnel. Ainsi, au seuil de 30 minutes, à structure de distances comparable, le taux de retard du transport combiné serait de 22,7 %, contre 26,5 % observés, et 16 % pour le transport conventionnel.

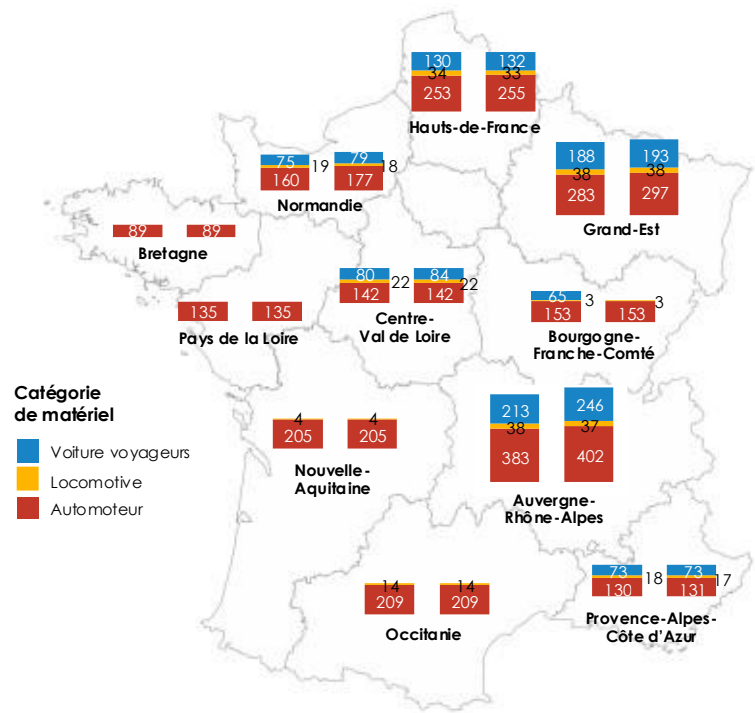
Figure A4.3 – Vitesses moyennes par code composition des circulations fret

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	Part des circulations	Vitesse moyenne pondérée	Vitesse max compo. Inf.	Parcours à vitesse > vitesse max compo. Inf.	Parcours où vitesse max compo > vitesse max voies	Voies classiques à vitesse max > vitesse max compo. Inf.
Compo.	%	km/h	km/h	%	%	%
MA 80	0,1%	40,8	70	53%	0,4%	91%
MA 90	1,1%	48,7	80	38%	5,4%	87%
MA 100	93,3%	58,7	90	38%	3,1%	82%
ME 100	1,2%	59,1	90	45%	2,0%	82%
ME 120	3,8%	70,1	100	47%	3,8%	73%
ME 140	0,5%	84,1	120	25%	5,9%	55%

- Notes de lecture :
- (1) L'indice de composition donne les vitesses maximales atteignables selon les caractéristiques du train (tonnage, capacités de freinage, etc.) ;
 - (2) MA 100 : plus de 93 % des circulation de fret ont ce code composition ;
 - (3) La vitesse moyenne est pondérée par la distance parcourue et prend en considération les éventuels arrêts intermédiaires ;
 - (4) La vitesse maximale autorisée par la composition inférieure (p. ex. 120 km/h pour un train ME 140) ;
 - (5) Part des segments parcourus à une vitesse supérieure à celle autorisée par la composition inférieure ;
 - (6) Part des segments parcourus où la vitesse maximale autorisée par l'infrastructure est inférieure à la vitesse maximale autorisée par la composition et limite donc la vitesse du train ;
 - (7) Part des voies du RFN (hors LGV) dont la vitesse maximale autorisée dépasse la vitesse maximale autorisée par la composition inférieure.

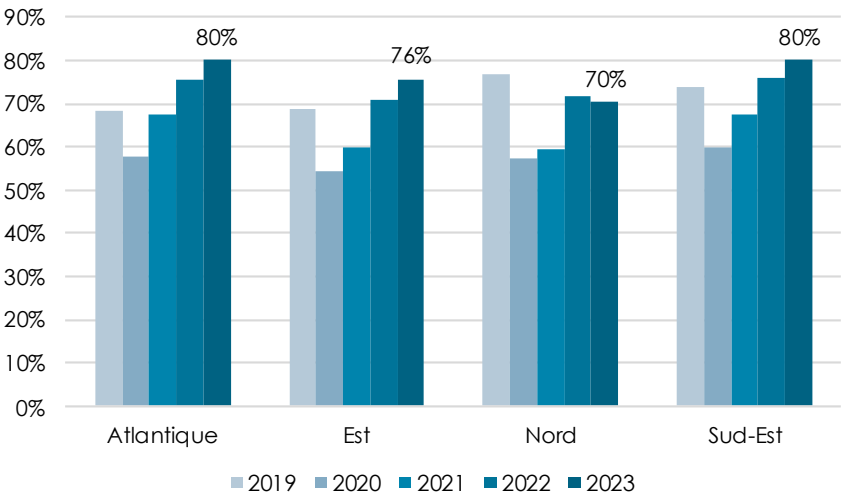
ANNEXE – CHAPITRE 5

Figure A5.1 – Photo du parc des services TER à fin 2023 (gauche) et fin 2024 (droite)



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Figure A5.2 Taux d'occupation des services librement organisés (en %)



ANNEXE – CHAPITRE 6

Figure A6.1 – Carte d'identité des lots attribués à fin d'année 2025
(indicateurs d'offre effective en 2024)

Carte d'identité des lots attribués ou en cours d'appel d'offres	Min	Moyenne	Max
Trains.km réalisés	1,3 M	2,8 M	3,7 M
Passagers.km transportés ¹	161 M	362 M	678 M
Sièges.km commercialisés	241 M	816 M	1 924M
Passagers.km non abonnés ³	51 M	208 M	477 M
Revenus (H.T.) ²	43 M€	82 M€	109 M€
Recettes directes issues du trafic (H.T.) ²	7 M€	25 M€	59 M€

Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Figure A6.2 – Poids relatif des lots attribués et en cours d'appel d'offres à fin d'année 2025
en termes d'offre, de fréquentation et de revenus

Données 2024	Min	Moyenne	Max	Poids total des lots dans l'ensemble des services conventionnés
Trains.km réalisés	2 %	13 %	29 %	22%
Passagers.km transportés ¹	4 %	14 %	43 %	16 %
Sièges.km commercialisés	0,4 %	12 %	37 %	18 %
Revenus (H.T.) ²	7 %	17 %	30 %	22 %
Recettes directes issues du trafic (H.T.) ²	4 %	16 %	41 %	19 %
				Moyenne services
				TER Transilien-RER TET
Taux occupation ¹	19 %	34 %	73 %	33 % / 33 % / 64 %
Capacité d'emport du train	95	359	1 035	340 / 818 / 440
Poids de la fréquentation non abonnée ³	25 %	58 %	97 %	61 % / n.d. / 99 %
Poids des recettes dans les revenus ²	8 %	28 %	69 %	32 % / n.d. / 57 %

Source : ART d'après SNCF Voyageurs

*Périmètre : 11 des 12 lots attribués à fin d'année 2025 (hors lot Nancy-Contrexéville, dont l'exploitation était suspendue depuis 2017) et 11 autres lots en cours d'appels d'offres. Données par lot estimées sur la base de données ART à partir des définitions rendues publiques à date de périmètre des lots.

¹ Hors lots de trams-trains d'Île-de-France pour la ligne « passagers.km transportés » (données de fréquentation 2024 non disponibles).

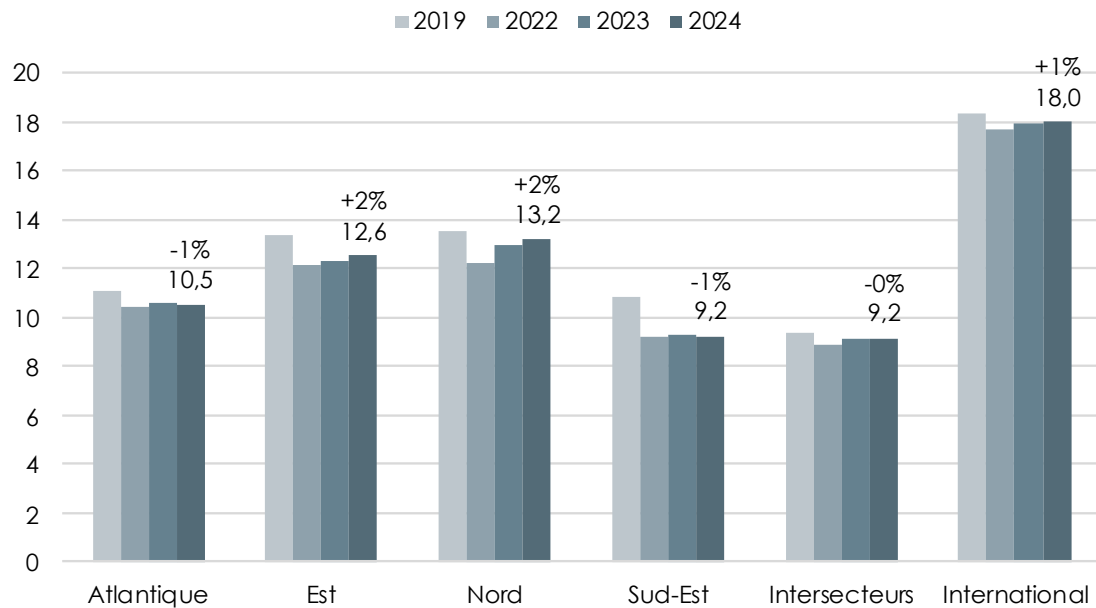
² Restriction aux lots TER pour les lignes « revenus » et « recettes » (données non détournées à maille des lots pour les services TET / Transilien).

³ Restriction aux lots TER-TET pour les lignes « passagers.km non-abonnés » (données non disponibles pour les services Transilien).

Méthodologie : Pour les valeurs min, moyenne et max il s'agit du poids des lots au sein de la sous-activité i.e. le total TER de chaque autorité organisatrice pour les lots TER, le total Transilien-RER pour les lots attribués par IdFM et le total des services Intercités pour les lots TET.

ANNEXE – CHAPITRE 8

Figure A8.1 – Prix moyen H.T. aux 100 km (i.e. niveau de recette par passager aux 100 km par axe géographique)
(évolutions 2024/2023)
Euros constants



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

ANNEXE – CHAPITRE 8

Figure A8.2 – Décomposition des revenus de l'activité TER (milliards d'euros constants 2024)

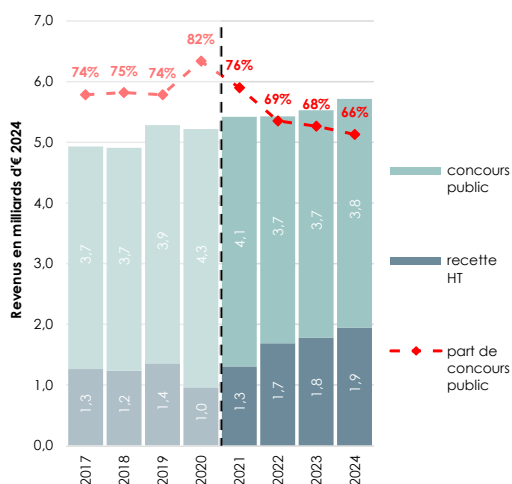
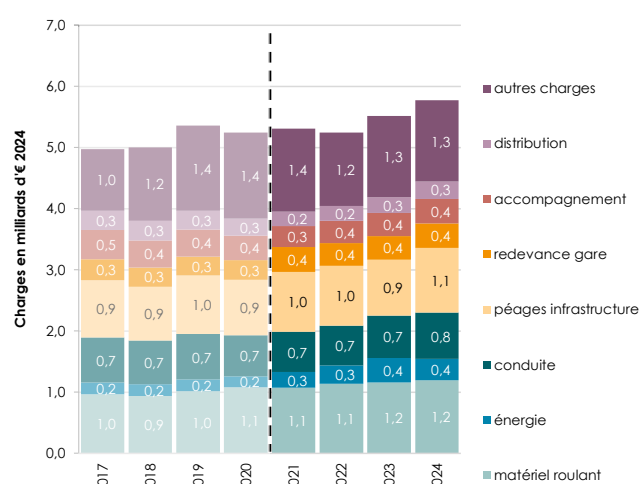


Figure A8.3 – Décomposition des charges de l'activité TER (milliards d'euros constants 2024)

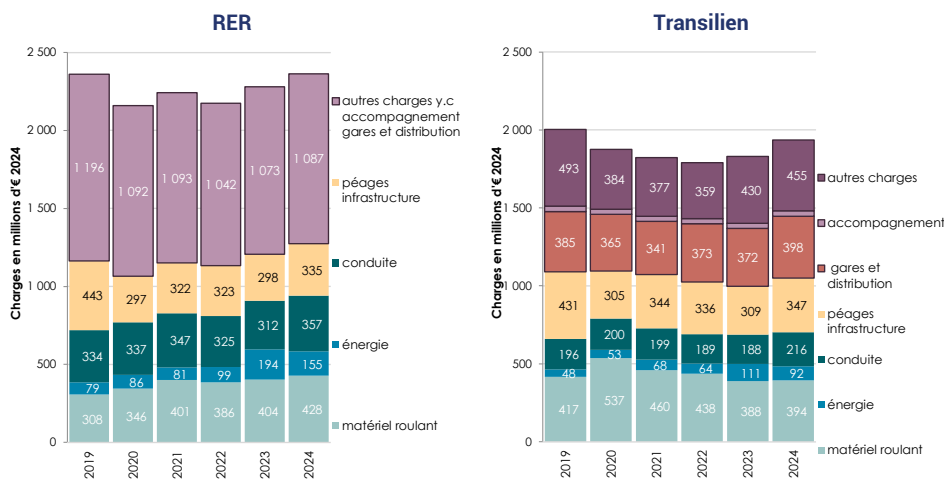


Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Périmètre TER : Changement de périmètre en 2021 dans le calcul des charges en raison de la séparation comptable des activités ferroviaires.

Note : 'Le poste « autres charges » comprend l'ensemble des fonctions indirectes de production et supports, les charges relatives aux services clients et les impôts. Les régions Occitanie en 2023, et Grand-Est et Sud-PACA en 2024, ont en outre mis en place, à l'occasion du renouvellement de leurs conventions TER un mécanisme de reversement des recettes pour leur compte par l'EF (qui effectue la vente des titres en son nom en qualité de commissionnaire au sens de l'article 256-V du CGI). Ce reversement, affecté en tant qu'autre charge, fait l'objet d'une compensation par concours public. Afin d'assurer une structure homogène dans le temps, la figure 8.9 a ainsi été produite hors mécanismes de reversement, en ne comptant pas dans les charges et dans les revenus l'achat des titres par l'EF et leur compensation via des concours publics additionnels des trois régions concernées. ²Péages d'infrastructure hors redevance gare et redevance d'accès.

Figure A8.4 – Décomposition des charges d'exploitation des services Transilien et RER SNCF et RATP (millions d'euros constants 2024)

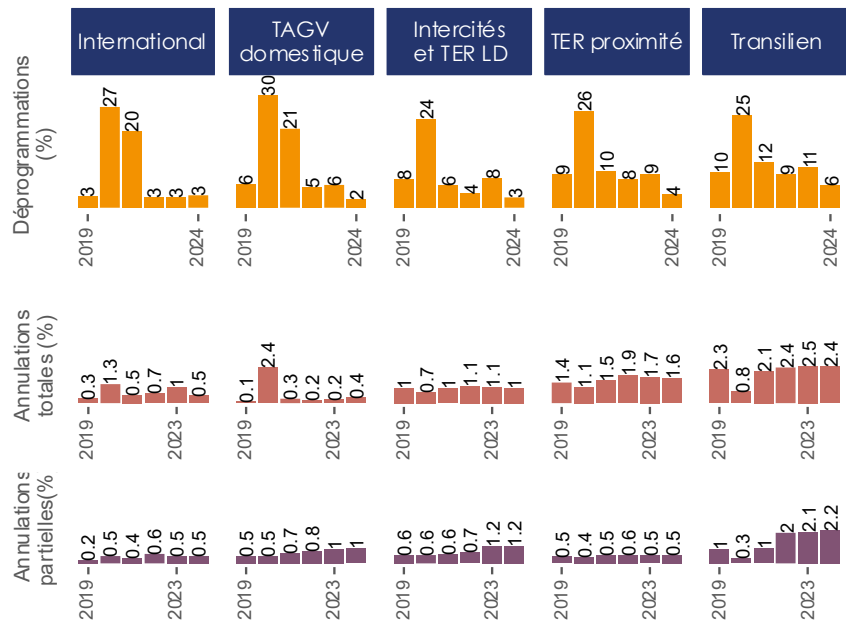


Source : ART d'après SNCF Voyageurs et RATP

Note :

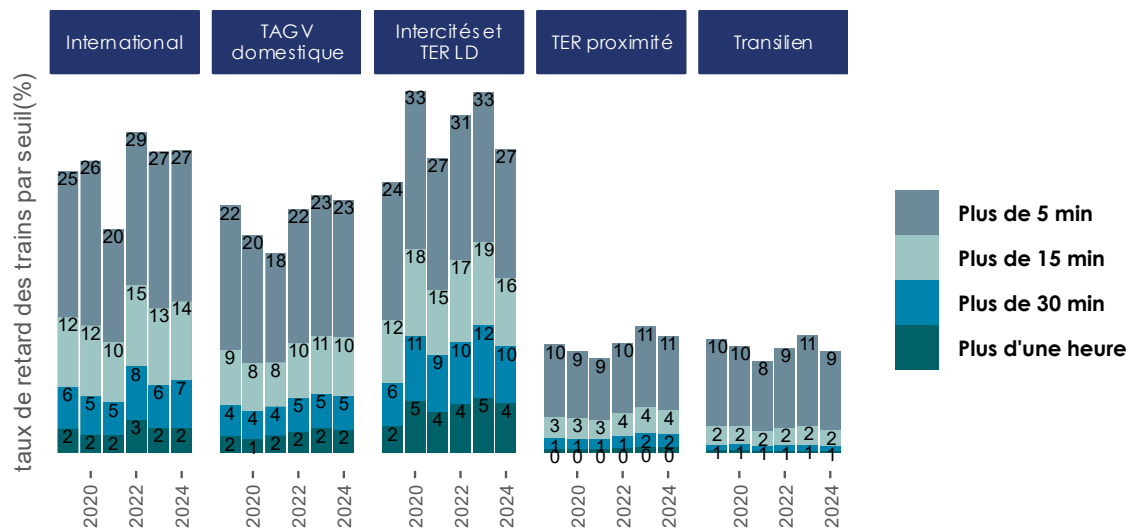
Les postes accompagnement et distribution ne sont pas isolés sur la partie RER RATP. La redevance gare n'est pas isolée à la maille ligne. Le poste « autres charges » comprend également les fonctions de support, les charges relatives aux services clients et les impôts. Péages d'infrastructure hors redevance gare et redevance d'accès.

Figure A9.1 – Taux de déprogrammations, et d'annulations (totales ou partielles) par service entre 2019 et 2024



Périmètre : RER SNCF uniquement, hors services de tram-train pour les TER et Transilien.
Source : ART d'après SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires

Figure A9.2 – Taux de retard des trains par activité et par seuil de retard au terminus entre 2019 et 2024

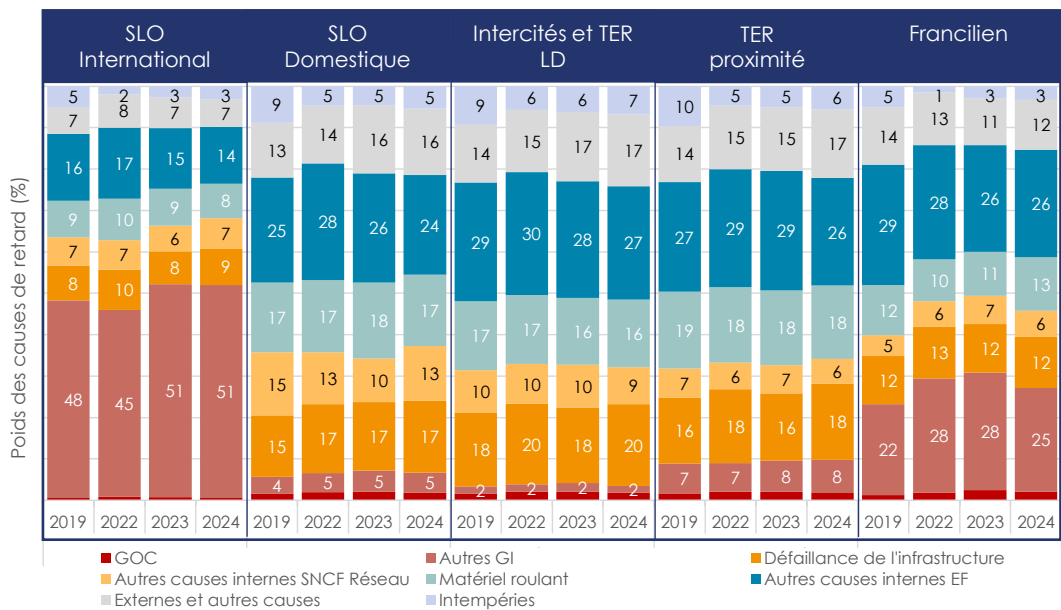


Note de lecture : En 2022, 31 % des Intercités enregistrent un retard d'au moins 5min00s à l'arrivée, 2 % des TAGV domestique atteignent leur destination avec plus d'1 heure de retard.

Périmètre : RER SNCF uniquement, hors services de tram-train pour les TER et Transilien.
Le taux de retard « au terminus » doit s'entendre comme le taux au terminus du train sur RFN, ce qui peut donc constituer un point intermédiaire de la circulation des trains internationaux originaires d'un pays étranger et des circulations Transilien originaires du réseau RATP.

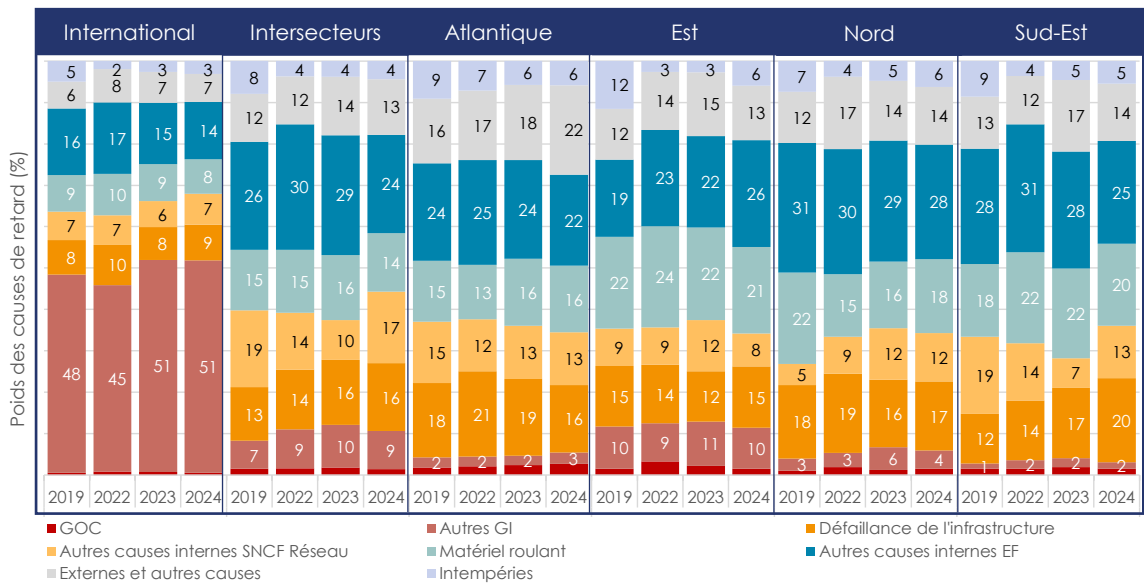
Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure A9.3 – Répartition des causes de retard des trains par service



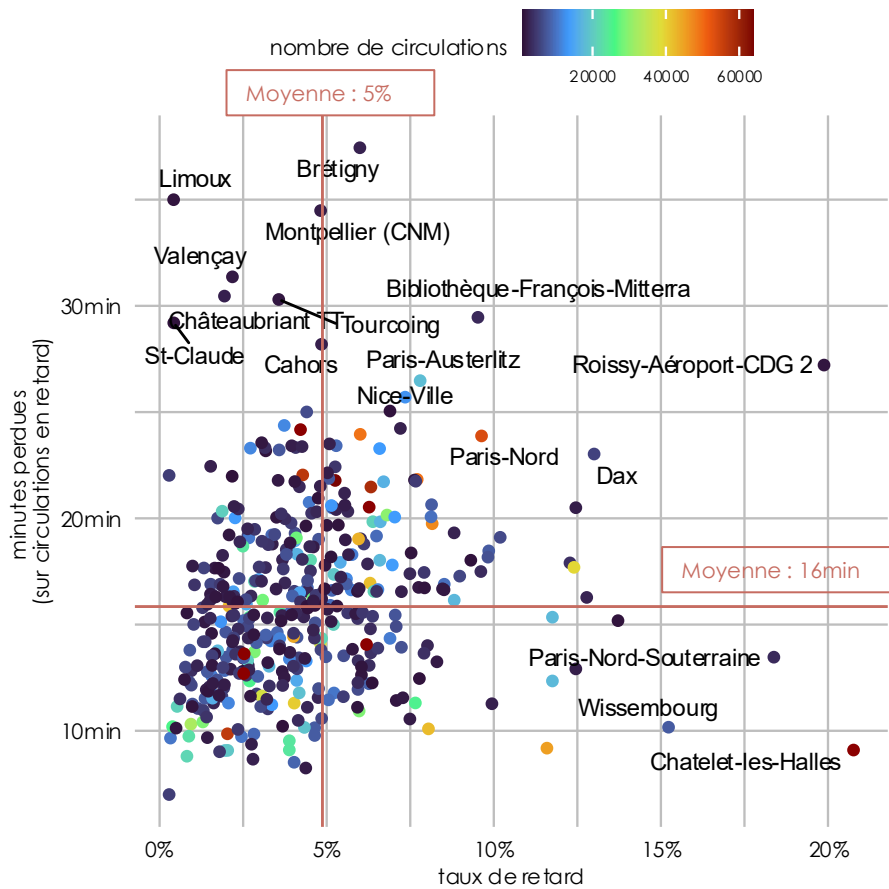
Périmètre : TER et Transilien hors tram-train. Hors RER RATP.
Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure A9.4 – Répartition des causes de retard des trains TAGV par axe



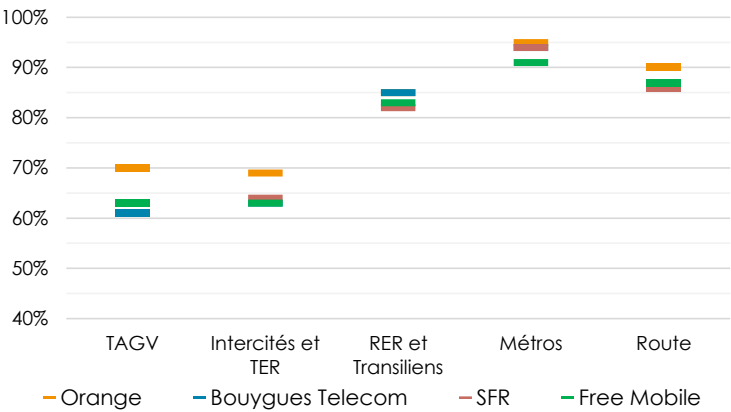
Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure A9.5 – Taux de retard moyen à l'origine par gare et nombre de minutes perdues en moyenne sur les circulations en retard



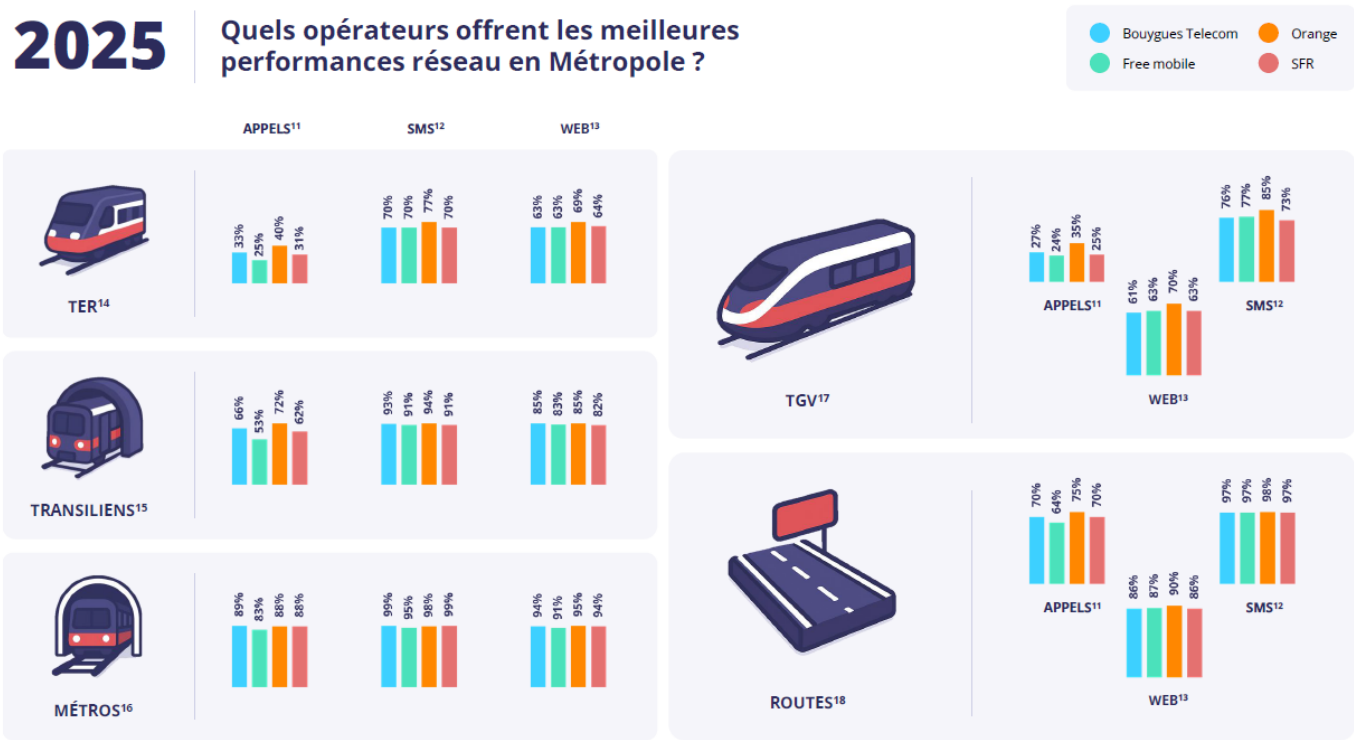
Source : ART d'après SNCF Réseau
Périmètre : gares ayant plus de 1000 circulations en 2024

Figure A9.6 – Taux de pages web chargées en moins de cinq secondes par opérateur et par transport en 2025



Source : ART d'après ARCEP enquête menée de mai à juillet 2025

Figure A9.7 – Qualité des services mobiles en métropole dans les réseaux de transport en métropole (enquête ARCEP)



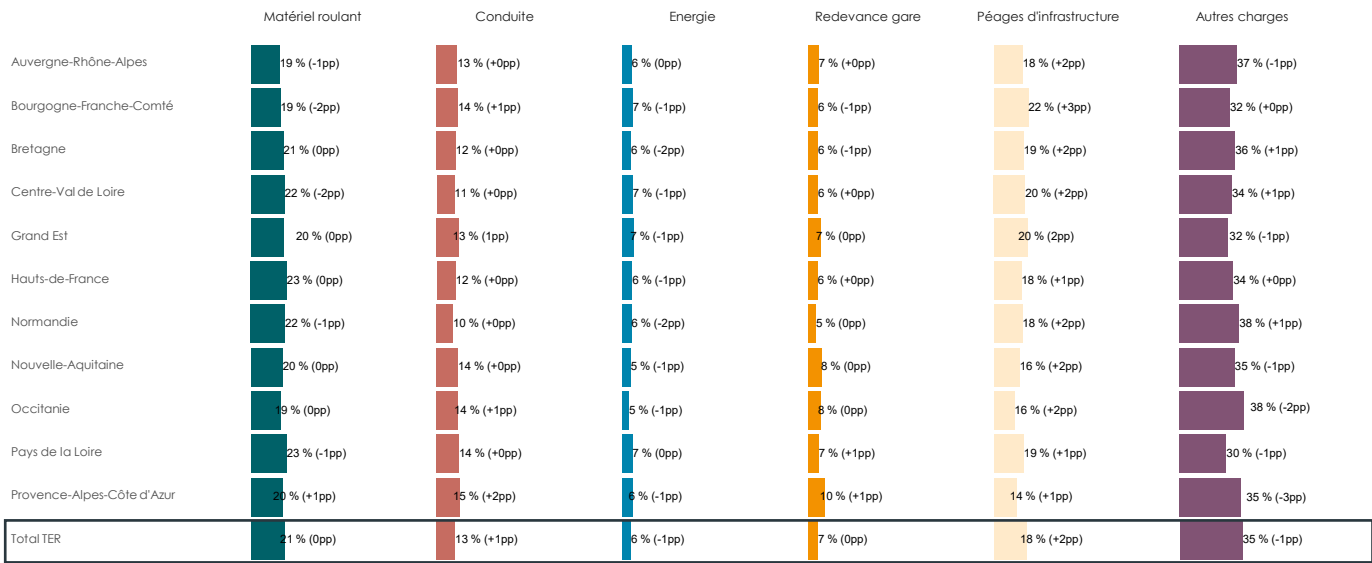
Source : Arcep 2025 – Mesures réalisées de mai à juillet 2025.

Description détaillée : [11] Taux d'appels maintenus 2 minutes sans perturbations audibles. Les appels sont réalisés entre deux SIM d'un même opérateur (appels « intra-opérateurs »). [12] Taux de SMS reçus en moins de 10 secondes. [13] Taux de pages web chargées en moins de 5 secondes. [14] Tous les Intercités et 50 TER du réseau ferroviaire SNCF. [15] Tous les Transiliens et RER. [16] Ensemble des lignes des métros des agglomérations de : Lille, Lyon, Marseille, Paris, Rennes et Toulouse. [17] Tous les TGV. [18] Toutes les autoroutes et 20 routes secondaires.

Plus d'informations sur : <https://www.arcep.fr/nos-sujets/la-qualite-de-service-mobile.html>

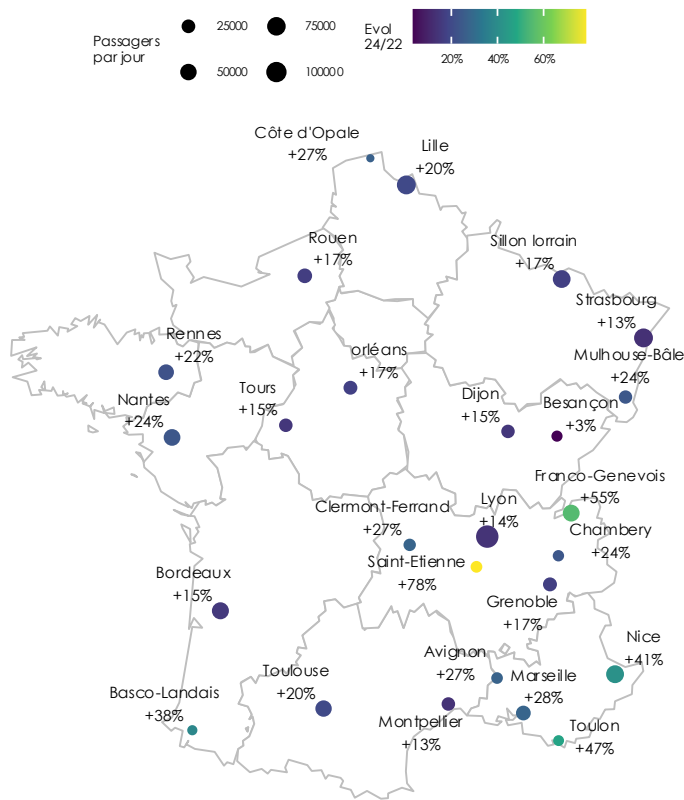
Consultez le détail de ces résultats ligne par ligne sur : <https://monreseau mobile.arcep.fr>

Figure A10.1 – Poids relatif des différents postes de charge de l'activité TER par région en 2024 (évolution 2024/2023 en étiquette)



Source : ART d'après SNCF Voyages

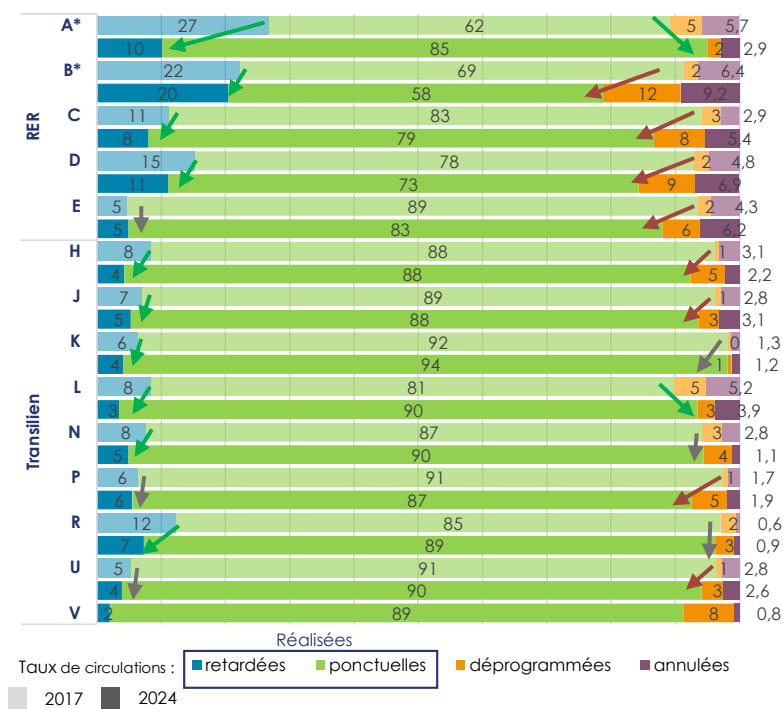
Figure A10.2 – Nombre de passagers quotidiennes dans le périmètre des AOM et évolution 2024/2022 pour les 26 projets de SERM labellisés à fin 2025



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

ANNEXE – CHAPITRE 11

Figure A11.1 – Taux des circulations retardées, ponctuelles, déprogrammations et annulations de dernière minute des services ferroviaires Transilien et RER (*hors RATP) en 2017 et 2024



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

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).
Âge moyen du matériel roulant	années	L'âge du matériel roulant est le temps (en années) écoulé entre la date de mise en service et le 31 décembre de l'année de référence. Sont inclus dans ce calcul des matériels neufs ainsi que des matériels rénovés et/ou recomposés. L'âge moyen d'un parc est la moyenne de l'âge de tous ses éléments (automoteurs, locomotives, voitures), pondérée par le nombre de caisses (1 locomotive = 1 caisse, 1 voiture = 1 caisse, 1 rame automotrice = entre 1 et 20 caisses).
Annulations partielles	-	Circulations réalisées le jour J mais n'ayant pas effectué la totalité du parcours prévu dans le plan de transport publié à J-1 17h.
Annulations totales	-	Circulations non effectuées le jour J alors qu'elles étaient prévues dans le plan de transport arrêté à J-1 17h.
Automoteur (matériel roulant)	-	A la différence des locomotives, les automoteurs sont composés d'éléments moteurs associés, la plupart du temps, à des éléments porteurs indissociables dans leur utilisation commerciale. Les fonctions de traction et de transport de la charge utile sont imbriquées et donc assurées par les mêmes véhicules, contrairement aux rames tractées, dont la locomotive qui assure la traction est dissociable des voitures (transport de la charge utile).
Autorité organisatrice de la mobilité	AOM	Personne publique (État, collectivité territoriale ou groupement de collectivités) chargée d'instituer et d'organiser un service de transport public, régulier ou à la demande. En matière de transport ferroviaire de voyageurs, les AOM sont (1) les régions pour les services TER, (2) le syndicat de transport Ile-de-France Mobilités (anciennement STIF) pour les services Transilien, (3) l'État et plus précisément la mission "autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire" au sein du ministère des Transports (DGITM) pour les services TET (Intercités).
Autorité de régulation des transports	ART	Autorité publique indépendante en charge de la régulation économique du transport ferroviaire, du transport guidé (RATP) en région Ile-de-France, du transport collectif routier de personnes, du contrôle des autoroutes concédées, des redevances aéroportuaires ainsi que des données et services de mobilité.
Candidat (ou candidat autorisé)	-	Organisation ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités d'infrastructure. Un candidat (autorisé) 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.
Cantonnement	-	Le cantonnement ou « block » consiste à maintenir une distance derrière un train. La ligne est divisée en cantons dans lequel n'est admis en principe qu'un seul train. Chaque canton est protégé par un signal, appelé signal de cantonnement, permettant l'arrêt des trains et leur protection. Plusieurs systèmes de cantonnement existent : par transmission voie-machine, par block automatique, par block manuel ou par téléphone.
Capacité d'emport moyenne	Nb. sièges	Nombre de places assises commercialisées par circulation de train.
Capacité de circulation	-	Voir « sillon ».
Catégorie de gare	-	Voir « gare ».
Circulations effectives	-	Circulations effectivement réalisées en totalité ou partiellement.
Circulations commerciales	-	Circulations de train à vocation commerciale : les trains transportant des voyageurs ou effectuant un transport de marchandises.
Circulations non commerciales	-	Circulations de train à vocation technique (dont "haut-le-pied") : les trains n'effectuant pas de transport de voyageurs ni de marchandises
Circulations programmées	-	Circulations ouvertes à la commercialisation.
Classification SNCF Réseau des voies ou catégories de voie (le classement SNCF Réseau suit une méthode UIC)	-	Classification des voies 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 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. 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.

DÉFINITIONS/GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau 2021-2030		Afin de rendre compte de la performance du gestionnaire d'infrastructure sur le RFN, l'État et SNCF Réseau ont convenu, le 6 avril 2022, du suivi d'indicateurs dont certains sont accompagnés d'objectifs à 2030, inscrits dans un « contrat de performance ».
Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier	CNM	Ligne sous périmètre de gestion d'infrastructure de Oc'Via (entretien et renouvellement de l'infrastructure).
Contrat de Service Public	CSP	Contrat liant une autorité organisatrice de la mobilité et un opérateur de transport pour exercer une mission de service public (par exemple : transport public urbain ou ferroviaire). Plus largement, tout contrat entre une entité publique et un opérateur (privé ou public) pour exercer une mission de service public.
Corridor One stop shop	C-OSS	Guichet unique (le Corridor One stop shop, ou C-OSS) permettant aux entreprises ferroviaires et aux candidats autorisés de ne faire qu'une seule demande de sillons alors même que leur convoi traverse plusieurs pays.
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).
Demande au service	DS	Demande de sillon(s) effectuée entre décembre A-2 et avril A-1, pour l'horaire de service A.
Déprogrammations	-	Solde entre les circulations programmées (ouvertes à la commercialisation) et les circulations prévues à J-1 16h.
Direction générale des transports, des infrastructures et des mobilités	DGITM	Au sein du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires, la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités prépare et met en œuvre la politique nationale des transports terrestres et fluviaux.
Distance moyenne par passager	km	Distance moyenne parcourue sur le RFN par un passager pour chaque liaison effectuée (i.e. pour chaque trajet dans un train hors correspondance). Si le passager emprunte deux trains, la distance moyenne se calcule pour chaque train et non au total du déplacement.
Document de référence des gares	DRG	Document élaboré par SNCF Gares & Connexions précisant l'ensemble des conditions et modalités (pratiques, techniques, administratives et tarifaires) d'accès aux gares de voyageurs et haltes ouvertes au public sur le RFN, y compris les quais, leurs bâtiments et leurs autres équipements.
Document de référence du réseau	DRR	Document élaboré par SNCF Réseau précisant les règles générales d'accès à l'infrastructure du RFN, 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 à l'introduction de demandes de capacités d'infrastructure (sillons).
Durée de vie théorique de la voie	-	Elle dépend de caractéristiques techniques et de l'intensité d'utilisation de la voie (i.e. de la catégorie de la voie). En lien avec cette notion, SNCF Réseau calcule un indice de consistance des voies (ICV) , SNCF Réseau considère, pour les catégories de voies 2 à 6, que le maintien de l'âge des actifs à leur demi-vie (soit 50 % de leur durée de vie théorique) constitue le seuil optimal permettant d'assurer la pérennité du patrimoine.
Entreprise ferroviaire	EF	Toute entreprise à statut privé ou public, titulaire d'une licence et d'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.
Equivalent CO ₂	EqCO ₂	Quantité émise de dioxyde de carbone (CO ₂) 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).
European Train Control System	ETCS	Système européen de contrôle-commande des trains. L'ETCS comporte deux niveaux. Au premier niveau (ETCS 1) la transmission des données entre la voie et le train se fait ponctuellement via des balises au sol, tandis que dans son second niveau (ETCS 2), la communication est continue en s'appuyant sur la composante GSM-R. L'ETCS 2 présente l'avantage de permettre une augmentation de la capacité des lignes au travers d'un rapprochement des trains. L'ETCS dispose d'un troisième niveau (ETCS 3), en cours de développement non encore déployé sur le RFN.
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). Le réseau défini comme « interopérable » dans le présent document est celui ayant atteint au moins le niveau d'interopérabilité ETCS niveau 1 (voir entrée « ETCS » ci-dessus).

DÉFINITIONS/GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Gare (catégorie)	-	Une classification des gares de voyageurs est définie et revue tous les trois ans au sein du DRG en fonction du volume et de la typologie du trafic des deux années précédentes. Quatre classes de gares sont définies dans la classification du DRG 2023 pour la période 2023-2025 : - la catégorie A : gares de plus de 0,25 M voy./an nationaux ou internationaux, ou dont ces mêmes voyageurs représentent 100 % des voyageurs, étant précisé qu'au sein de ces gares sont différenciées les « très grandes gares A » (TGA) (accueillant plus de 7 M voy./an) ; - la catégorie B : gares de plus de 0,1 M voy./an ; et - la catégorie C : gares dites « d'intérêt local » de moins de 0,1 M voy./an.
Gaz à effet de serre émis par les activités de traction du mode ferroviaire	GES	Composants gazeux absorbant le rayonnement infrarouge émis par la surface terrestre et contribuant ainsi à l'effet de serre. Ils sont constitués dans le secteur des transports à 97 % de CO₂ (https://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/climat/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-et-l-empreinte-carbone-ressources/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transport#Les-emissions-de-GES-des-transport). L'impact environnemental des activités de traction du secteur ferroviaire (hors impact relatif aux infrastructures), mesuré en quantité d'équivalent CO₂ (eqCO₂), s'obtient en multipliant la consommation d'énergie consommée par son facteur d'émission (fixé par arrêté) : <i>quantité de gazole * facteur d'émission du gazole + quantité d'électricité * facteur d'émission de l'électricité</i>.
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).
Grande opération programmée équivalent	GOPEQ	Le GOPEQ est une unité d'œuvre d'équivalence en volume pour les travaux de renouvellement de la voie qui correspond à un kilomètre de renouvellement de l'ensemble des composantes de la voie : rails, traverses et ballast. A titre d'exemple, le renouvellement d'un kilomètre de ballast sur ligne classique représente 0,55 GOPEQ tandis que le renouvellement complet d'un km de LGV représente 1,45 GOPEQ.
Horaire de service	HDS	Période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit de l'année A-1. HDS 2024 : du 10 décembre 2023 au 14 décembre 2024 HDS 2025 : du 15 décembre 2024 au 13 décembre 2025
Île-de-France mobilités	IDFM	Île-de-France Mobilités, désigné comme le Syndicat des transports d'Île-de-France jusqu'en juin 2017 (STIF), est un établissement public administratif, qui est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) pour la région Île-de-France.
Indice de Consistance des Voies	ICV	Indicateur de 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 pour les catégories de voie 2 à 6.
Indice de Herfindahl-Hirschmann	HHI	Le HHI fret permet d'évaluer le niveau de concentration du secteur du transport ferroviaire de fret, correspondant à la somme du carré des parts de marché de toutes les entreprises ferroviaires de transport de fret – l'indice varie entre 100/n et 100, avec n le nombre d'entreprises ferroviaires.
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.
Liaison	-	Une liaison est, selon la définition de l'Autorité, un trajet <u>sans correspondance</u> entre deux gares. Autrement dit, il s'agit d'un trajet effectué par un seul train. Ainsi, lorsqu'un voyage nécessite de faire des correspondances, il se décompose en plusieurs liaisons, chaque liaison étant le trajet effectué dans chaque train distinct. Le voyage complet se définit alors comme une O/D (voir définition).

DÉFINITIONS/GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Liaison radiale	-	Liaison reliant la ville de Paris à une autre commune française.
Liaison transversale	-	Liaison entre deux communes hors Paris.
Ligne	-	Ce terme est utilisé pour désigner 3 notions distinctes, ce qui peut induire des difficultés de compréhension entre les parties prenantes : a) Une ligne peut tout d'abord désigner une portion du réseau ferré entre un point A et un point B. C'est alors la somme de plusieurs sections de ligne. Une ligne peut être composée d'une seule voie ou de plusieurs voies, elle peut être électrifiée ou non électrifiée. b) Définition ART d'une ligne, s'agissant d'un service ferroviaire : une ligne est définie par (1) une origine et une destination finale, et (2) une politique commerciale d'arrêts unique et constante pour l'ensemble des arrêts desservis. Sont donc comptabilisés en lignes distinctes les services différents ayant une même origine et une même destination finale (exemple : service direct, service omnibus). Une ligne comporte un nombre déterminé de liaisons (voir définition ART d'une liaison). Exemple : la ligne de TGV qui effectue le parcours Paris Gare-de-Lyon / Lyon Part-Dieu / Lyon Perrache, sans autres arrêts en gares que ceux qui viennent d'être cités, comporte 3 liaisons : (1) Paris Gare-de-Lyon / Lyon Part-Dieu ; (2) Paris Gare-de-Lyon / Lyon Perrache ; (3) Lyon Part-Dieu / Lyon Perrache. c) Définition des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) : dans les conventions TER/TET, une ligne désigne généralement un groupement de parcours de trains reliant deux gares d'importance significative. Cette définition se rapproche de celle d'une sous-relation (voir définition). La principale différence avec la définition de l'ART réside dans le fait que l'ART distingue les services directs/semi-directs/omnibus.
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.
Minutes.passagers		Unité de mesure correspondant au temps perdu par les passagers affectés par des retards. Sont comptabilisées uniquement les minutes perdues par les passagers ayant subi un retard supérieur à 5min00s.
Nomenclature statistique des transports	NST	Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport.
Opérateur ferroviaire de proximité	OFF	Expression désignant une TPE ou une PME réalisant ou organisant des trafics ferroviaires à une échelle locale par opposition aux opérateurs effectuant des trafics longue distance sur de grands axes. Certains OFF peuvent être également PGI (prestataire gestionnaire d'infrastructure), ou encore entreprise ferroviaire. A noter qu'il n'existe pas de critères univoques permettant de considérer une entreprise comme étant un OFF.
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.

DÉFINITIONS/GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Operational expenditure	Opex	Dépenses d'exploitation.
Origine-destination	OD / O-D / O/D	Une O/D est un trajet effectué par un passager (ou par une marchandise) entre un point A (origine) et un point B (destination). La réalisation d'une O/D peut parfois nécessiter des correspondances. Dans ce cas, une O/D équivaut à une succession de plusieurs liaisons. Autrement dit, une O/D = une liaison uniquement s'il n'y a pas de correspondance.
Parcours moyen de train	km	Distance moyenne parcourue par un train pour une circulation commerciale, depuis sa gare d'origine à sa gare de terminus.
Passagers.kilomètres	pax.km ou vk	Unité de mesure de la demande de service ferroviaire correspondant au déplacement d'un passager sur un km.
« Petites lignes »		Voir lignes de desserte fine du territoire.
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.
Prestataire gestionnaire d'infrastructure	PGI	Entreprise qui réalise des prestations de rénovation, d'entretien et/ou de gestion de l'infrastructure ferroviaire
Programme général des fenêtres de travaux	PGF	Le PGF décrit les fenêtres et capacités allouées pour les travaux relatifs à l'HDS A. Il est publié en décembre A-2 afin que les EF et candidats puissent effectuer leurs demandes au service en connaissant les périodes d'indisponibilité dues aux travaux.
Rame (matériel roulant)		Une rame est un ensemble de véhicules attelés entre eux. On distingue deux types de rame : - rame tractée (ou remorquée) est composée des voitures tractées ou poussées par une locomotive ; - rame automotrice assurant elle-même sa propulsion. Dans le cadre de l'exploitation, une rame automotrice peut être en unité simple (composée d'un seul élément automoteur) ou unité multiple (composées de plusieurs éléments automoteurs). Toutefois, le décompte des rames automotrices dans ce présent bilan ne considère que des unités simples, c'est-à-dire un élément automoteur est équivalent à une rame.
Régie autonome des transports parisiens	RATP	Établissement à caractère industriel et commercial de l'État assurant l'exploitation d'une partie des transports en commun de Paris et de sa banlieue.
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.
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.

DÉFINITIONS/GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Région		Sauf mention contraire l'ensemble des statistiques d'offre ferroviaire, de fréquentation, de ponctualité et de résultats économiques sont mesurées sur le périmètre des Conventions régionales et non sur le périmètre administratif des régions.
Relation	-	Définition SNCF : découpage géographique de l'offre de service ferroviaire. Elle regroupe des « sous-relations » qui sont des déclinaisons géographiques encore plus fines. Une relation englobe donc plusieurs politiques de dessertes et de très nombreuses liaisons différentes.
Réseau express régional	RER	Réseau et service de transport en commun au gabarit ferroviaire desservant Paris et son agglomération, il se compose à la fois d'une partie du réseau ferré national en Île-de-France gérée par SNCF Réseau et d'un réseau de transports guidés gérée par la RATP. Constitué de cinq lignes, il est coexploité par SNCF Voyageurs et la RATP pour les lignes A et B et exploité par la seule SNCF pour les autres lignes. Des projets de RER métropolitains existent ailleurs en France, le réseau express métropolitain européen (REME) de Strasbourg est, en 2023, le premier de ces projets à voir le jour (trains express urbains disposant d'une fréquence de passage élevé).
Réseau ferré national	RFN	Ensemble des lignes ferroviaires appartenant à l'État, 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 ».
Réseau transeuropéen de transport	RTE-T	Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne mis en place par le Parlement et le Conseil européen. Le RTE-T comprend des chemins de fer, des voies navigables intérieures, des routes de navigation maritime à courte distance et des routes reliant des nœuds urbains, des ports maritimes et intérieurs, des aéroports et des terminaux. Le RTE-T est divisé en trois parties principales: Central (« Core » en anglais), Central étendu (« Extended Core ») et Global (« Comprehensive »).
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.
Section élémentaire de ligne	SEL	Portion du réseau ferré national définie par un Point Remarquable (PR) de début et un PR de fin, permettant d'en connaître la distance en kilomètre. Chaque section élémentaire est identifiée de façon unique par un numéro et se voit attribuer une classification. La liste des SEL du RFN est détaillée à l'annexe 6.6 du DRR.
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.
Sillon-jour	SJ	Sillon pour un jour donné.
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.
Sous-relation	-	Définition SNCF : une sous-relation englobe plusieurs politiques de dessertes (donc plusieurs "lignes" au sens de la définition ART) entre deux gares terminus importantes et/ou géographiquement proches.
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	Distincts des services TAGV, trains ou services de trains librement organisés opérant uniquement sur le réseau de lignes classiques – c'est le cas en particulier depuis 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 attribuer un bon de compensation ou accorder un remboursement par l'entreprise ferroviaire.

DÉFINITIONS/GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Taux de réalisation de l'offre	%	Ratio du nombre de circulations effectives / circulations programmées. Le nombre de circulations effectives étant égal à la différence (circulations programmées – déprogrammations – annulations).
Taux de retard	%	Ratio nombre de circulations en retard / circulations prévues à J-1 16h.
Taux d'occupation	%	Ratio de voyageurs.km/sièges.km. L'état des lieux spécifique pour ce rapport des SERM a conduit (pour des raisons de granularité des données pouvant être détournées sur ce périmètre) à une mesure de taux d'occupation établie en ratio de voyageurs/sièges. Cette seconde mesure diffère ainsi de la première en constituant un indicateur de taux d'occupation non pondéré des distances parcourues. La différence est cependant réduite à une échelle locale dès lors que la variabilité des distances parcourues au sein d'un périmètre donné est inférieure à la variabilité observée à une échelle nationale.
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.
Trains.kilomètres commerciaux	trains.km	Nombre de kilomètres parcourus par les trains sur le RFN pour des circulations commerciales.
Trains.kilomètres non-commerciaux	trains.km	Nombre de kilomètres parcourus par les trains sur le RFN pour des circulations non-commerciales (HLP, circulations techniques, etc.).
Union Internationale des Chemins de Fer	UIC	L'Union internationale des chemins de fer (UIC) est une association internationale représentant au niveau mondial les entreprises ayant une activité dans le domaine du chemin de fer. Elle publie des rapports et des méthodologies relatives au secteur ferroviaire (Voir « Classification SNCF des lignes et des voies »).
Voie	-	Une voie est composée de deux rails parallèles posés sur du ballast et reliés par une traverse. L'écartement standard des rails est de 1,435 mètre. Par exception, certaines voies disposent d'une largeur différente : c'est notamment le cas des voies métriques (écartement d'1 mètre). Une ligne de chemin de fer peut être composée d'une seule comme de plusieurs voies principales. Le nombre de kilomètres de voies est obtenu en multipliant le nombre de km de lignes par le nombre de voies constituant la ligne. Les voies principales sont dédiées à la circulation des trains, par opposition aux voies de service qui servent à des opérations techniques et au garage des trains pendant une durée déterminée.
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 2023. L'ensemble de ces données relatives au marché du transport ferroviaire de voyageurs pour les années 2015 à 2023 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 2024, sont à considérer comme provisoires.

GUIDE METHODOLOGIQUE

1 PÉRIMÈTRE DES ANALYSES DU RAPPORT « MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FERROVIAIRE »

Le périmètre des analyses réalisées dans le cadre de ce rapport correspond, sauf mention contraire, au périmètre du marché du transport ferroviaire opéré sur :

1. les voies principales du réseau ferré national (RFN) exploité, soit près de 49 100 km de voies et 27 700 km de lignes,
2. ou sur l'ensemble du réseau express régional d'Île-de-France (RER), intégré en partie au RFN, et en partie au réseau sous gestion de la Régie autonome des transports parisiens (RATP), lequel fait partie intégrante de l'activité de régulation de l'ART, soit pour cette partie sur près de 120 km de lignes et 380 km de voies.

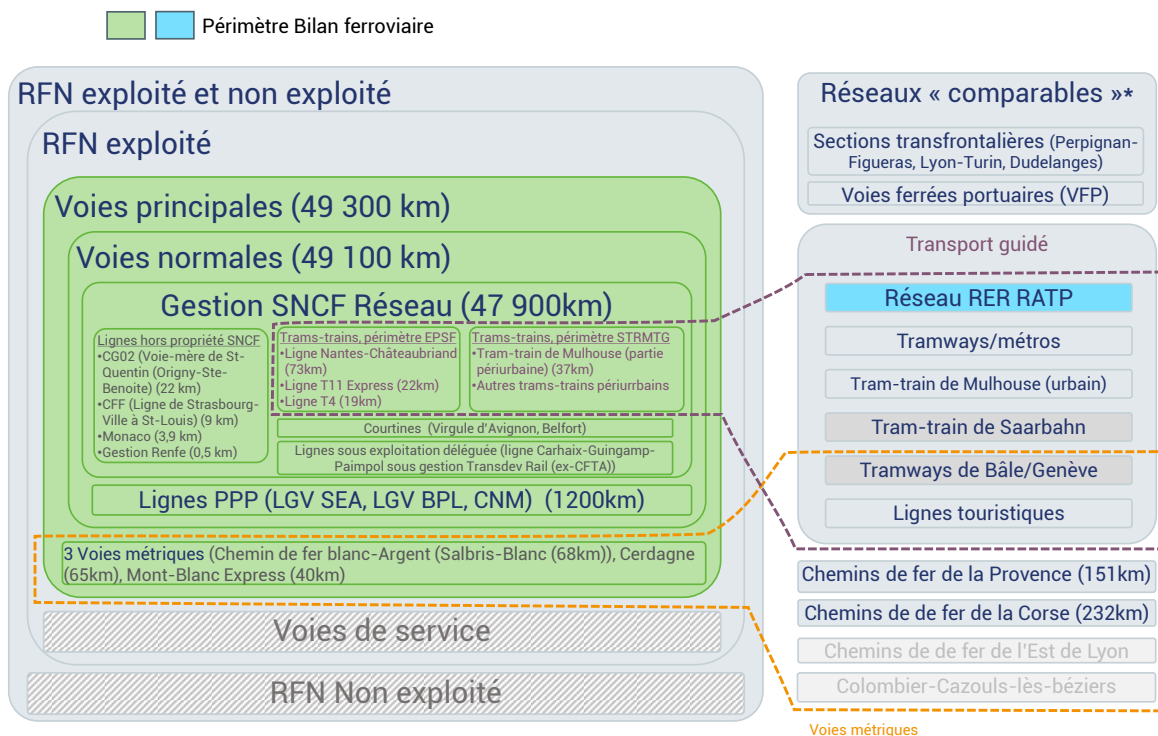
Le périmètre des voies principales du RFN exploité comprend :

- les voies dites « normales » exploitées sous gestion de SNCF Réseau et des autres gestionnaires titulaires sur le RFN d'une concession de travaux, d'un contrat de partenariat ou d'une convention de Délégation de service public (DSP) signée avec l'État ou SNCF Réseau (ci-après dénommés « *gestionnaires d'infrastructure délégués* ») : **LISEA** pour la LGV Tours-Bordeaux (qui assure l'entretien et le renouvellement de la ligne mais aussi la commercialisation des sillons et supporte les risques liés au financement, à la construction, à la maintenance, à la sécurité et à l'exploitation commerciale), **Eiffage Rail Express (ERE)** pour la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire, **OC'VIA** pour la ligne du contournement de Nîmes et Montpellier (ERE et OC'VIA n'assurent que l'entretien et le renouvellement de ces infrastructures) ;
- 3 voies métriques complémentaires : Chemin de fer blanc-Argent (Salbris-Blanc (68 km)), Cerdagne (65 km), Mont-Blanc Express (40 km).

Au sein du périmètre de gestion SNCF Réseau, on recense également :

- des lignes hors propriété SNCF (dont la voie ferrée reliant Saint-Quentin à Origny-Sainte-Benoîte de propriété du département de l'Aisne¹)
- plusieurs lignes de tram-trains sous périmètres de certification et de réglementations de sécurité de l'EPSF ou du STRMTG

Figure 87 – Périmètre des analyses du Bilan ferroviaire (descriptif basé sur le linéaire de RFN décompté à fin décembre 2020)



Source ART

¹ <https://www.senat.fr/questions/base/2014/qSEQ140612216.html>

GUIDE METHODOLOGIQUE

Les analyses relatives aux activités ferroviaires de transport de voyageurs réalisées sur le réseau RER-RATP (réalisées par la branche « opérateur de transport guidé » de la RATP), sont intégrées au sein de l'activité global « Transilien et RER ». Cela permet d'assurer une vision exhaustive des indicateurs d'offre et de fréquentation ferroviaire sur l'intégralité des lignes ferroviaires RER A et B opérées conjointement par SNCF Voyageurs et l'opérateur RATP.

Le bilan ferroviaire de l'Autorité ne couvre en revanche pas :

- les réseaux autres de transport guidé, notamment les tram-trains (autres que ceux précisés ci-avant), tramways et métros, ainsi que les lignes ferrées touristiques,
- les autres voies métriques hors RFN, intégrant en particulier les Chemins de Fer de la Provence et les Chemins de Fer de la Corse, représentant un linéaire de 383 km de voies ferrées,
- les réseaux comparables² au réseau ferré national (et visés par l'application du Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire), en particulier les réseaux ferrés portuaires et 3 sections transfrontalières.

² Définis par Décret n° 2017-674 du 28 avril 2017 fixant la liste des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national (abrogé par le Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires)

GUIDE METHODOLOGIQUE

2 SOURCES DE DONNÉES MOBILISÉES ET PÉRIMÈTRES SPÉCIFIQUES D'ANALYSE

Partie 1 - Caractéristiques et degré d'utilisation du réseau ferré national

Les données mobilisées sont issues d'indicateurs établis respectivement sur leur périmètre de gestion et d'entretien/maintenance :

- par SNCF Réseau sur leur périmètre de gestion des voies principales du RFN,
- par les trois gestionnaires d'infrastructure délégués du RFN,
- par la RATP en sa qualité de gestionnaire d'infrastructure.

Pour SNCF Réseau, les données de ces caractéristiques (kilomètres de voies, indicateurs d'âge et d'ICV) sont issues d'un référentiel établi au 31 décembre de chaque année. La granularité géographique de ce référentiel est le tronçon élémentaire de voies. À cette maille, les tronçons de lignes et voies sont

- définis de manière unique par :
 - o le code ligne, points kilométriques et coordonnées géographiques de début et fin de tronçon,
 - o la région administrative incluant le tronçon,
 - o leur mode de cantonnement (block automatique, manuel, niveaux ETCS / TVM...)
 - o le mode d'électrification,
 - o le type de ligne (« ligne », « raccordement »),
 - o le régime d'exploitation (voie unique, double voie, usage restreint...),
 - o la vitesse nominale sur ligne (valeur maximale par tronçon),
- caractérisés par :
 - o une classification des voies, suivant le référentiel d'affectation de SNCF Réseau en classes (« LGV », « 2 à 4 », « 5 à 6 », « 7 à 9 avec voyageurs (AV) », « 7 à 9 sans voyageurs (SV) »). Voir ci-après le détail de cette classification. Par affectation de SNCF Réseau pour des usages de suivi de l'entretien des voies, la classification d'un tronçon de ligne est définie comme la classification de la voie de ce tronçon ayant le plus fort trafic,
 - o un âge des voies, établi en moyenne par tronçon,
 - o un indice de consistance des voies (ICV – voir ci-après), établi en moyenne par tronçon
- **Pour les gestionnaires d'infrastructure délégués**, une partie de ces indicateurs ne sont pas établis (indice ICV spécifique à SNCF Réseau) ou non spécifiés à une maille géographique inférieure à celle de l'ensemble du réseau sous leur périmètre de gestion (âge des voies).
- **Pour la RATP**, la granularité géographique de ce référentiel est le « tronçon central » et les « branches » individuelles de chaque ligne RER. À cette maille sont établis des indicateurs d'âge et de durée de vie du réseau.

Concernant la classification SNCF Réseau du RFN

Afin de permettre l'évaluation du réseau français en termes d'indicateurs économiques, les voies ferrées ont été classées par SNCF Réseau en différents groupes selon la nature et l'importance du trafic (SNCF, 1989). Cette classification s'applique aux seules voies classiques, les lignes à grande vitesse en raison d'une maintenance particulière bénéficiant d'une classe particulière. La classification, établie suivant une méthodologie de l'Union Internationale des Chemins de Fer (fiche UIC 714R), est basée sur un trafic fictif calculée comme suit :

Trafic fictif = $S \times \text{Tonnage fictif}$

où S est le coefficient de la qualité de la ligne. Il est égal à 1 pour les lignes sans trafic passagers, à 1,1 pour les lignes avec des trains de voyageurs circulant à une vitesse inférieure à 120 km/h, à 1,2 pour les lignes avec trafic voyageurs roulant à une vitesse comprise entre 120 km/h et 140 km/h, à 1,25 pour les lignes avec des trains de voyageurs à une vitesse supérieure à 140 km/h.

Le Tonnage fictif est calculé comme suit :

Tonnage fictif = $T_v + K_m \times T_m + K_t \times T_t$

où T_v est la masse des trains de voyageurs (tonnes/jour), T_m est la masse des trains de marchandises (tonnes/jour), T_t est la masse des locomotives (tonnes/jour), K_m est un coefficient pondérant la charge à l'essieu (1,15 en cas normal, 1,3 dans le cas de charge à l'essieu de 20 tonnes), K_t est une constante qui tient compte de l'agressivité des essieux des engins de traction et est égale à 1,4.

GUIDE METHODOLOGIQUE

À partir de la valeur de trafic fictif, SNCF Réseau a établi la classification des groupes de lignes présentée dans le tableau 1. Cette classification, très proche de celle de la fiche UIC 714R, n'est pas parfaitement identique à celle-ci ; elle introduit notamment de nouvelles classes (7 à 9) pour les voies les moins circulées du réseau.

Le groupe 1 concerne les lignes les plus empruntées, en termes de trafic et de tonnage, sur le RFN ; il n'y a pas, actuellement, de lignes appartenant à cette classe. Le groupe 9 se compose des lignes très peu empruntées. Notons que pour les groupes 7 à 9, une dichotomie est faite pour dissocier ceux avec ou sans circulation de voyageurs. La politique de maintenance des lignes ferroviaires est basée sur ces caractéristiques de trafic.

Figure 88 – classification SNCF Réseau établie suivant une méthodologie UIC

Classe SNCF- Réseau	Valeur de trafic fictif (Tf)
Groupe 1	$Tf > 120\,000$
Groupe 2	$120\,000 \geq Tf > 85\,000$
Groupe 3	$85\,000 \geq Tf > 50\,000$
Groupe 4	$50\,000 \geq Tf > 28\,000$
Groupe 5	$28\,000 \geq Tf > 14\,000$
Groupe 6	$14\,000 \geq Tf > 7\,000$
Groupe 7 avec et sans voyageurs	$7\,000 \geq Tf > 3\,500$
Groupe 8 avec et sans voyageurs	$3\,500 \geq Tf > 1\,500$
Groupe 9 avec et sans voyageurs	$1\,500 \geq Tf$

Source ART d'après SNCF Réseau

Concernant les indicateurs « ICV » (spécifique à SNCF Réseau) et de « durée de vie »

- L'ICV est un indicateur SNCF Réseau d'âge moyen relatif de la voie au regard de sa durée de vie. Cette dernière dépend des caractéristiques physiques de la voie ainsi que de son intensité d'utilisation. Un tronçon neuf a une valeur de 100, 55 est le seuil d'atteinte de la durée de demi-vie, et un actif en fin de vie prend la valeur 10 (la note 0 n'est atteinte qu'après 5 ans supplémentaires).
- L'ICV n'étant pas mesuré par les gestionnaires d'infrastructure délégués, il est établi sur le périmètre restreint de gestion de SNCF Réseau. À noter que pour les lignes à grande vitesse (LGV SEA et LGV BPL) sous gestion d'infrastructure déléguée, il peut être estimé supérieur à 60 compte tenu de leur mise en service récente, en 2017.
- 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. L'indice ICV peut ainsi être rapproché du pourcentage d'atteinte de la durée de vie établi par la RATP (indicateur croissant entre 0 % et 100 %). L'atteinte d'une durée de vie de 50 % (ou d'un ICV de 55) peut ainsi être considéré comme le seuil optimal pour assurer la pérennité du patrimoine.

Concernant le calcul des ICV moyen par catégorie de voies SNCF Réseau, deux méthodes d'agrégation peuvent être employées :

1. le calcul de « la moyenne de l'ICV de la voie » peut être estimé à partir des moyennes des ICV moyens estimés pour chaque composant (rail / traverses / ballast), lesquels sont estimés en moyenne pour chacune des catégories de voie,
2. le calcul de « la moyenne de l'ICV de la voie » peut être estimé à partir des moyennes des ICV moyens estimés pour chaque catégorie de voie, lesquels sont estimés en moyenne pour chaque tronçon de voie.

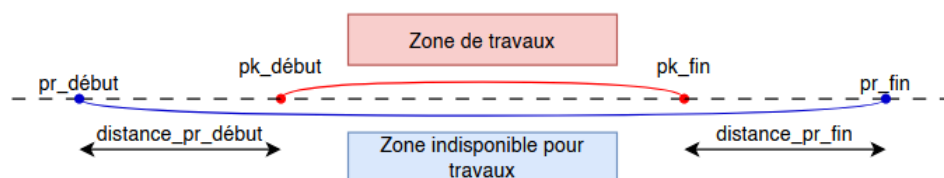
Les deux méthodes conduisent à des résultats proches, les faibles écarts constatés proviennent d'une prise en compte différenciée des valeurs manquantes de l'ICV. La seconde méthode exclut les tronçons de voie pour lesquels l'ICV d'au moins un composant de la voie n'est pas connu tandis que la première méthode utilise l'ensemble de l'information disponible.

Les indices d'ICV présentés dans le Bilan ferroviaire sont mesurés sur la première méthode.

GUIDE METHODOLOGIQUE

Concernant le calcul des indisponibilités du réseau liées aux fenêtres travaux :

Le calcul considère qu'une fenêtre de travaux impacte la capacité à partir du premier point remarquable (PR) précédent le point kilométrique (PK) de début de la zone de travaux jusqu'au premier PR suivant le PK de fin de travaux.



Ainsi :

$$\text{La distance indisponible} = \text{distance_pr_fin} + \text{pk_fin} - \text{pk_début} + \text{distance_pr_debut}$$

Le régime binaire journalier est utilisé pour déterminer les jours de travaux. Dans un second temps, pour chaque jour de travaux on affecte par tranche horaire les kilomètres indisponibles à partir l'heure de début et l'heure de fin des travaux (du pk début) en prenant en compte les passe-minuit lorsqu'une fenêtre travaux est à cheval sur plusieurs jours. Pour obtenir un pourcentage de réseau bloqué à chaque heure, on divise le montant ainsi obtenu précédemment par la distance totale du réseau exploité en kilomètres de voies.

Partie 2 - Résultats économiques des gestionnaires d'infrastructure

Les données mobilisées sont issues d'indicateurs établis par les quatre gestionnaires d'infrastructure ferroviaire sur RFN.

Concernant les indicateurs de péages et redevances, ceux-ci sont issus de statistiques de reporting fournies :

- par SNCF Réseau (données issues du SI Pacific établissant les justificatifs de redevance d'activité des entreprises ferroviaires voyageurs et fret sur le RFN), pour les circulations effectuées sur son périmètre de gestion ainsi que sur le périmètre de gestion des gestionnaires Eiffage Rail Express et Oc'Via
- par LISEA pour la LGV SEA

Les indicateurs de coûts d'infrastructure s'appuient sur les informations transmises par SNCF Réseau et Lisea (pour l'entretien de la ligne SEA). Les indicateurs par catégorie de voie concernant les charges d'entretien et de surveillance s'appuient sur la matrice 10 000 points dans laquelle ces charges sont attribués géographiquement (à près de 90 %) à une portion du réseau (segments de gestion).

Les indicateurs d'investissements reposent exclusivement sur les données transmises par SNCF Réseau (les autres gestionnaires d'infrastructure ayant déclaré des montants nuls jusqu'à présent. Les montants alloués aux projets d'investissement de SNCF Réseau correspondent aux dépenses totales et comportent une part qui n'est pas immobilisable (un peu plus de 200 millions d'euros en 2020). Ces dépenses ne prennent pas en considération le coût de financement.

Concernant les « Grandes Opérations Programmées Équivalent » (GOPEQ) et coût moyen du GOPEQ

Les indicateurs publiés sont ceux transmis par SNCF Réseau et ne sont pas retraités par l'Autorité. Le GOPEQ est une unité d'œuvre d'équivalence en volume pour les travaux de renouvellement de la voie qui correspond à un kilomètre de renouvellement de l'ensemble des composantes de la voie : rails, traverses et ballast. En cas de renouvellement partiel, une pondération est appliquée en fonction de l'élément de la voie. À titre d'exemple, le renouvellement d'un kilomètre de rail sur LGV équivaut à 0,40 GOPEQ. Par ailleurs, les voies de catégorie 7 à 9 SV ne font pas l'objet du suivi du nombre des GOPEQ.

Le coût moyen d'un GOPEQ ne peut être déduit directement de l'ensemble des coûts de renouvellement de la voie de l'année N. Un travail de rattachement des coûts est fait par SNCF Réseau aux GOPEQ réalisés en année N. Ainsi, le coût du GOPEQ est la somme de l'ensemble des dépenses pluriannuelles rattachables aux GOPEQ dont la production est affectée à l'année N. De cette façon, les dépenses d'études et de préparation de l'année N-1 sont prises en compte dans

GUIDE METHODOLOGIQUE

le calcul du coût moyen d'un GOPEQ. Des reliquats de dépenses peuvent être intégrés, même deux exercices après l'année de production du GOPEQ. C'est pour cette raison que l'indicateur coût moyen du GOPEQ est provisoire et amené à être révisé.

GUIDE METHODOLOGIQUE

Partie 3 - Parts modales du transport ferroviaire (fret et voyageurs)

Les données mobilisées sont issues d'indicateurs établis

- pour les modes autres que le mode ferroviaire et autocar librement organisé, par le SDeS (en voyageurs.km pour l'activité voyageurs et tonnes.km pour l'activité fret)
- pour le mode autocar librement organisé, les indicateurs utilisés en voyageurs.km sont issus de la collecte réalisée par l'ART auprès des opérateurs de ce marché. En accord avec les méthodologies utilisées par l'Autorité pour la protection des données couvertes par le secret des affaires, les données de fréquentation du transport collectif routier librement organisé qui couvrent pour l'année 2020 deux opérateurs nationaux uniquement sont présentées sous forme de fourchette³. L'ART et le SDeS assurent une consistance de cet indicateur dans leurs reportings respectifs, le SDeS pouvant faire le choix de retenir une valeur définie sur la base de la fourchette communiquée par l'ART (médiane ou valeur plancher/plafond).
- pour le mode ferroviaire voyageurs, l'indicateur global du volume de voyageurs.km est établi par l'ART. Il peut être noté une différence avec les niveaux historiques de l'indicateur produit par le SDeS, en particulier sur les services de trains à grande vitesse. Cela est essentiellement expliqué par une différence de méthodologie dans la construction de l'indicateur. Celui-ci est établi par l'ART en pondération du nombre de voyageurs sur les O/D ferroviaires par leur distance ferroviaire parcourue sur le RFN (kilomètres réellement parcourus par les passagers au sein des trains à grande vitesse en particulier). Pour le SDeS la pondération de ce nombre de voyageurs est effectuée en 2020 sur la base d'une « distance commerciale » établie par SNCF Voyageurs. Cette distance correspond notamment dans le cas des O/D sur LGV à la distance des liaisons parallèles effectuées sur ligne classique, du fait d'un « gel » de l'utilisation de cette distance avant la mise en place des lignes à grande vitesse. À titre d'exemple, sur un trajet Paris-Lyon empruntant la LGV, la distance « physique » est de 427 km, et la distance « commerciale » est de 511 km, induisant une possible surestimation d'environ 20 % des statistiques de trafic voyageurs.

L'Autorité expurge de plus les cars TER des statistiques de voyageurs.km relatives à l'activité TER.

En conséquence le volume de passagers.kilomètres « source ART » présenté dans le Bilan ferroviaire est inférieur au montant « source SDES » indiqué dans les Comptes des transports (en 2019 d'environ 3,7 milliards de passagers.kilomètres).

- pour le mode ferroviaire fret, l'indicateur global du volume de tonnes.km est établi par l'ART. Il peut également être noté une différence avec le niveau de l'indicateur produit par le SDeS, du fait d'écarts et manquements de réponse des opérateurs de fret ferroviaires aux collectes de données réalisées par l'Autorité et par le SDeS. Cela conduit l'Autorité et le SDeS à réaliser des travaux internes d'estimation et consolidation des indicateurs produits pouvant conduire à un écart de la statistique annuelle agrégée. Des travaux d'harmonisation de ces deux collectes sont en cours depuis 2020 et ont permis de réduire significativement les asymétries d'information et de reporting de cet indicateur par l'ART et le SDeS. Ces travaux visent encore à améliorer pour les futures échéances l'exhaustivité et l'explication des écarts résiduels qui peuvent encore demeurer pour l'année 2020 entre les 2 sources de données.

³ Pour plus de précisions sur la construction de ces fourchettes voir le rapport annuel 2020 du transport routier de voyageurs publié par l'Autorité.

GUIDE METHODOLOGIQUE

Partie 4 - État des lieux du transport de marchandises

Les données mobilisées sont issues des déclaratifs par les entreprises ferroviaires de transport de marchandises et les candidats autorisés à la commande de sillons pour cette activité.

Concernant les indicateurs de trains.km

Ceux-ci sont établis sur la base du déclaratif effectué par les entreprises ferroviaires.

Sont exclus de ces déclaratifs pour la mesure des trains.km de l'activité fret :

- les entreprises ferroviaire qui déclarent ne faire que des trains pour les besoins de l'infrastructure (trains travaux par exemple),
- les trains non commerciaux (i.e ne sont considérés que les trains commerciaux (à charge/vide)),
- certaines EF excluent de leur déclaratif la partie terminale des sillons sur RFN qui ne sont plus à proprement parler des circulations commerciales.

L'Autorité doit cependant palier l'absence de réponse de certaines entreprises ferroviaires ou d'incohérences détectées dans les réponses. Ces incohérences peuvent notamment découler :

- d'une mauvaise identification du tractionnaire unique des circulations ferroviaires, ce qui peut conduire à des « doublons » de réponses et une surestimation des trains.km effectués,
- d'une mesure erronée du kilométrage effectué par les trains.

L'Autorité établit ainsi un chiffrage consolidé sur la base des données de trains.km facturés par SNCF Réseau, permettant d'assurer (via une source de données unique) un décompte à priori exhaustif et non doublonné d'activités ferroviaires sur le RFN.

L'ensemble des entreprises ferroviaires (y.c. trains travaux), des circulations (y.c. non commerciales) et de leur distance parcourue sur RFN (y.c. parties terminales de sillons sur voies principales) sont en revanche bien incluses dans la partie concernant l'utilisation de l'infrastructure.

Concernant les indicateurs de tonnes.km

Ceux-ci se basent sur le déclaratif des entreprises ferroviaires en année N.

L'indicateur est basé sur la mesure du tonnage net des marchandises transportées, c'est-à-dire sans décompte du matériel roulant.

L'Autorité doit cependant palier l'absence de réponse de certaines entreprises ferroviaires ou d'incohérences détectées dans les réponses. Ces incohérences peuvent notamment découler :

- d'une mauvaise identification du transporteur des circulations ferroviaires, ce qui peut conduire à des « doublons » de réponses et une surestimation des tonnes.km effectués,
- d'une mesure erronée du kilométrage effectué par les tonnages transportés.

La détection d'incohérences potentielles est mesurée par l'Autorité sur la base du suivi année par année des déclaratifs des entreprises ferroviaires, et d'échanges avec le SDeS sur les volumes agrégés résultant des collectes parallèles réalisées par le SDeS et l'ART.

Dans le cas d'absences de réponses de la part de certaines entreprises ferroviaires, l'Autorité utilise à défaut pour la mesure des tonnes.km transportées par ces entreprises une clé de pondération du « tonnage moyen par train » :

- soit (en priorité) déclaré par l'entreprise ferroviaire à l'année N-1,
- soit (par défaut) mesuré au global du marché à l'année N.

L'Autorité établit ainsi un chiffrage consolidé des tonnes.km assurant un périmètre consistant avec l'indicateur de trains.km établi pour ce marché.

Concernant les indicateurs de recettes issues du trafic sur le RFN

Ceux-ci se basent sur le déclaratif des entreprises ferroviaires en année N. Les recettes sont retraitées afin de ne prendre en compte que celles générées sur le RFN. Les entreprises ferroviaires n'étant pas toujours en mesure de distinguer les recettes générées sur le RFN de celles générées en dehors du RFN (notamment pour les trafics transfrontaliers) une clé de répartition au train.km est alors utilisée. Ces correctifs visent à rendre comparables les recettes avec les péages payés au GI, les trains.km et les tonnes.km.

Dans le cas d'absences de réponses de la part de certaines entreprises ferroviaires, l'Autorité utilise à défaut pour la mesure des recettes par ces entreprises une clé de pondération exprimée en « euros par train.km » :

- soit (en priorité) déclaré par l'entreprise ferroviaire à l'année N-1,
- soit (par défaut) mesuré au global du marché à l'année N.

GUIDE METHODOLOGIQUE

Concernant les indicateurs de nombre de circulations globales de l'activité fret et les indicateurs de caractéristiques des circulations fret par type de marché (distances moyennes parcourues, taux de retard au terminus des trains)

Ces indicateurs se basent sur les données transmises par SNCF Réseau en année N issues du système d'information « Infocentre circulation ».

Pour les indicateurs s'appuyant sur une segmentation du marché du transport ferroviaire entre transport combiné et conventionnel, l'Autorité s'appuie sur les codes TCT (Type de Convoi Trafic, code de facturation SNCF Réseau associé à chaque circulation) et codes UI (Utilisateur de l'Infrastructure, code associé au propriétaire du sillon) affectés par SNCF Réseau à la maille de chaque circulation ferroviaire :

- le code UI permet une identification des opérateurs de transport combiné (c'est-à-dire les entreprises ferroviaires et candidats autorisés réalisant la totalité de leur activité en transport combiné), et donc une identification des circulations de transport combiné de ces opérateurs ;
- le code TCT permet une identification de circulations de catégorie « convois de transport combiné ». Cela permet ainsi une identification de circulations complémentaires du segment de marché de transport combiné. Cette identification est cependant partielle au regard d'applications multiples d'autres codes TCT non rattachables de manière unique à la segmentation visée par l'Autorité.

L'Autorité estime être en mesure d'identifier via cette segmentation près de la moitié des circulations relevant du marché du transport combiné.

Pour le calcul des taux de retard et de distance parcourue, le nombre d'observations est ainsi jugé suffisamment significatif pour chacun des segments (combiné/conventionnel) pour considérer les indicateurs mesurés sur ces panels comme fiables.

Concernant les indicateurs du nombre d'Unités de Transport Intermodal (UTI)

Les indicateurs d'UTI s'appuient sur le déclaratif des entreprises ferroviaires et candidats autorisés en année N.

Dans le cas d'absence de réponses de la part de certaines entreprises, l'Autorité estime le nombre d'UTI des ces entreprises à partir du nombre de tonnes nettes de marchandises transporté par des trains appartenant au segment de transport combiné. Le nombre d'UTI de ces entreprises est obtenu en multipliant ces tonnes par le nombre moyen de tonnes nettes par UTI constaté sur l'ensemble du marché de transport combiné en année N.

L'Autorité utilise également à défaut pour la mesure du nombre d'UTI à vide transportées par ces entreprises une clé de pondération correspondant au ratio moyen des UTI vides par rapport aux UTI chargées déclarées par les entreprises ferroviaires et candidats autorisés à l'année N.

Figure 89 - Correspondances des catégories de marchandises utilisées dans le Bilan ferroviaire avec la nomenclature NST (en vingt positions)

Catégories de marchandises	Divisions NST	Libellés NST
Produits de l'agriculture, la chasse, la forêt et la pêche	01	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche
	06	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition
	02	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel
Matières premières - matériaux de base	03	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction
	09	Autres produits minéraux non métalliques
	10	Métaux de base, produits métalliques
	14	Matières premières secondaires ; déchets
Produits alimentaires, boissons, tabac	04	Produits alimentaires, boissons et tabac
Produits manufacturés	05	Textiles, cuir et produits dérivés
	11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision
	12	Matériel de transport
	13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.
	16	Équipement pour le transport de fret
Coke et produits pétroliers raffinés - produits chimiques	07	Coke et produits pétroliers raffinés
	08	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire
Courriers colis	15	Courrier, colis
Marchandises groupées, autres marchandises	17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation
	18	Marchandises groupées
	19	Marchandises non identifiables
	20	Autres marchandises, non classées ailleurs

Source : ART d'après classification NST 2007

GUIDE METHODOLOGIQUE

Parties 5, 6, 8 et 9 - État des lieux du transport de voyageurs

Les données mobilisées sont issues d'indicateurs établis à partir des données déclarées par les entreprises ferroviaires de voyageurs par type de service :

- TER : services ferroviaires conventionnés régionaux opérés par SNCF Voyageurs et ses filiales (SNCF Voyageurs Sud Azur, Etoile d'Amiens et Loire Océan) et Transdev Rail Sud Inter-métropoles (à compter du 29 juin 2025) ;
- Transilien : services ferroviaires conventionnés en Île-de-France opérés par SNCF Voyageurs et par RATP Cap Île-de-France (à compter du 15 décembre 2025) ;
- RER : réseau RER en Île-de-France opéré par SNCF Voyageurs et RATP ;
- Intercités : services ferroviaires conventionnés par l'État (trains d'équilibre du territoire) opérés par SNCF Voyageurs ;
- TAGV domestique : services ferroviaires de voyageurs librement organisés par **Renfe Viajeros (depuis 2023), SNCF Voyageurs** (sous les marques **inOui**, **Ouigo Grand Vitesse** et depuis 2022 via la filiale OSLO opérant sous la marque **Ouigo trains classiques**), **Trenitalia France** (à compter du 18 décembre 2021) ;
- International : services librement organisés internationaux, opérés en 2025 par quatre entreprises ferroviaires : **Eurostar** (intégrant également depuis le 1^{er} octobre 2023 l'offre de Thalys), **Renfe Viajeros** (depuis 2023), **SNCF Voyageurs** et ses filiales et partenariats (dont la filiale Lyria, l'offre TGV inOui France-Italie, la desserte Paris-Bruxelles opérée par la filiale Ouigo trains classiques et le partenariat avec la Deutsche Bahn), et **Trenitalia France** (ex-Thello, opérant sur le RFN depuis le 18 décembre 2021 – Thello ayant cessé d'opérer sur le RFN au 1^{er} juillet 2021).

Concernant les données d'offre

Les données d'offre proviennent des déclaratifs des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau.

Concernant les données de fréquentation

Les données de fréquentation s'appuient sur les volumes déclarés par les entreprises ferroviaires. Les données de fréquentation de l'activité commerciale de SNCF Voyageurs sont issues du suivi des réservations. L'ART utilise les distances physiques parcourues par les voyageurs et non les distances commerciales utilisées par SNCF Voyageurs (qui tend à surestimer la fréquentation en passagers.km). Les données de fréquentation des activités TER, Intercités et Transilien sont estimées par SNCF Voyageurs et reprises sans retraitement par l'ART.

Concernant les données relatives aux GES

Les données de GES se basent sur les données mensuelles de consommation électrique (en kWh) et thermique (en litres de gazole) issues des données de facturation communiquées par SNCF Voyageurs, décomposées par service et famille d'engin de traction. La publication SNCF Voyageurs de « *L'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport – Méthodologie générale* », SNCF, mise à jour 2022 »⁴.

Concernant les données financières

Les données financières sont déclarées par les entreprises ferroviaires. De la même façon que les données de fréquentation, les données financières de l'activité commerciale de SNCF Voyageurs proviennent du suivi des réservations avec ajustement de flux financiers annexes le cas échéant (compensation avec autres EF, achats à bord, etc.). Les recettes issues des liaisons internationales sont par ailleurs retraitées pour correspondre à la partie du voyage parcourue sur le RFN, il s'agit donc d'une estimation. Les revenus des activités conventionnées proviennent des comptes détaillés par ligne pour les agrégats mais le détail temporel et géographique modélisé par SNCF Voyageurs (avec FC12k notamment) peut être utilisé. Les données de péages payés par les entreprises ferroviaires proviennent des comptes financiers communiqués par les entreprises ferroviaires.

⁴ https://medias.sncf.com/sncfcom/pdf/DESTE/Methodologie-generale-InfoGES_2022.pdf

GUIDE METHODOLOGIQUE

Partie 7 - Qualité de service du transport ferroviaire de voyageurs

Suivant les indicateurs, les données mobilisées sont transmises par SNCF Réseau ou les entreprise ferroviaires.

Les circulations programmées sont les circulations ouvertes à la commercialisation. Les données utilisées sont issues du système d'information HOUAT de SNCF Réseau via un retraitement effectué par SNCF Voyageurs, et des déclaraclations des autres entreprises ferroviaires.

Les annulations sont les circulations non effectuées le jour J alors qu'elles étaient prévues dans le plan de transport arrêté à J-1 17h. Les annulations considérées sont les annulations « totales ». Les annulations dites « partielles » renvoient à des circulations réalisées le jour J mais n'ayant pas effectué la totalité du parcours prévu dans le plan de transport publié à J-1 17h. Les données utilisées sont issues des déclarations des entreprises ferroviaires.

Les déprogrammations correspondent au solde entre les circulations programmées et les circulations prévues à J-1 17h. Les taux d'annulation et taux de déprogrammation sont ainsi mesurés comme suit :

- Le taux d'annulation correspond au rapport entre les annulations (totales) et l'ensemble des circulations initialement programmées,
- Le taux de déprogrammation correspond au rapport entre les déprogrammations et l'ensemble des circulations initialement programmées,
- Le taux de réalisation correspond à $1 - \text{taux d'annulation} - \text{taux de déprogrammation}$

Les circulations effectives sont les circulations effectivement réalisées, en totalité ou partiellement. Les données utilisées sont issues du système d'information Infocentre Circulation de SNCF Réseau.

Le taux de retard des circulations au départ et au terminus est calculé comme le rapport entre le nombre de circulations en retard (au seuil considéré) et le nombre total de circulations. Le taux de retard renseigné par défaut correspond au taux de retard au seuil de 5 minutes 0 seconde. Le calcul est effectué sur un échantillon limité de circulations pour lesquelles les horaires théoriques et réels sont renseignés dans la source de données à disposition de l'ART (à titre indicatif, cet échantillon représente plus de 85 % du volume total des circulations chaque année). Les données sont issues du système d'information Infocentre Circulation de SNCF Réseau.

Du fait de l'absence d'observations horaires consolidées pour les services de tram-trains, ceux-ci sont exclus de l'ensemble des indicateurs de qualité de service.

Le taux de retard des passagers est calculé comme le rapport entre le nombre de passagers en retard à leur descente du train (au seuil considéré) et le nombre total de passagers ayant voyagé. Les données utilisées sont issues des déclarations des entreprises ferroviaires.

Le taux d'indemnisation des passagers est calculé comme le rapport entre le nombre de passagers réellement indemnisés et le nombre de passagers ayant droit à une indemnisation au titre de leur retard à la descente du train. Les données utilisées sont issues des déclarations des entreprises ferroviaires.

Le taux de correspondance présenté dans le bilan ferroviaire est établi sur le périmètre restreint des voyages en correspondance dont le premier trajet est effectué via un service à grande vitesse opéré par SNCF Voyageurs.

GUIDE METHODOLOGIQUE

Différences entre les indicateurs communiqués par l'ART et l'AQST relatifs à la ponctualité et régularité des circulations ferroviaires

Certaines différences sont à noter dans la présentation des indicateurs fournis par l'ART et l'AQST sur la qualité de service :

- sur le décompte des circulations ferroviaires TER effectives : le décompte présenté par l'ART affecte les circulations de manière unique à la région en charge de la circulation à sa gare d'origine. L'AQST en revanche décompte pour une région donnée l'ensemble des circulations comportant une desserte au sein de la région. Les circulations interrégionales sont ainsi décomptées pour une seule région pour l'ART (la région d'origine de la circulation) et pour les 2 régions traversées pour l'AQST. Ceci se répercute également dans les périmètres choisis pour le relevé des statistiques de régularité et ponctualité « par région TER ».
- sur le décompte des circulations en retard : l'ART et l'AQST effectuent dans leur rapport un relevé identique du retard au terminus des circulations ferroviaires. Cela diffère notamment des méthodologies qui peuvent être employées pour d'autres pays européens. Les seuils de retard considérés peuvent en revanche être différents entre l'AQST et l'ART, l'AQST adoptant des seuils différenciés par activité⁵, notamment en les distinguant suivant le temps de trajet des trains grande ligne et en utilisant un seuil de 5min59s pour l'activité TER, tandis que l'ART considère un seuil de base commun à 5min00s pour l'ensemble des activités.
- sur le décompte des circulations « programmées » : l'ART considère en circulations programmées les circulations ayant été planifiées en début d'horaire de service pour l'année entière ou en début d'actualisation du programme à chaque trimestre de l'année. L'AQST en revanche considère en circulations programmées les circulations bien programmées au plan de transport à J-1. Le différentiel de cet écart constitue ainsi le « taux de déprogrammation » communiqué dans ce rapport.
- sur le taux de trains annulés : l'ART évalue ce taux par rapport aux circulations programmées, tandis que l'AQST évalue ce taux par rapport aux circulations prévues à J-1 17h. Pour l'ART, ce taux peut ainsi être sommé au taux de déprogrammation pour mesurer un taux de « non-réalisation » de l'offre programmée.

⁵ Voir <http://www.qualitetransports.gouv.fr/definition-des-indicateurs-r149.html>

Directeur de la publication : Thierry Guimbaud

Pilotage et coordination : Fabien Couly / Anthony Martin

Auteurs et contributeurs : Antoine Beaughon, Olivier Chalmeau, Bastien Clavel, Claudia Judith, Anh Lai, Neïlah Limbada, Toni Vialette, Fabien Yao

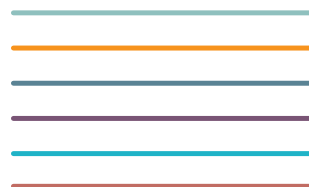
Impression : Imprimerie de la direction de l'information légale et administrative en 200 exemplaires

Dépôt légal : décembre 2025

ISSN : 2678-6575

L'édition du Marché du transport ferroviaire en 2024 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