

LE MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2023



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

8ÈME BILAN FERROVIAIRE DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES TRANSPORTS

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

- **Le présent bilan « l'Essentiel »**, qui intègre les principaux indicateurs structurels de l'activité ferroviaire portant sur l'année 2022 et sur leur évolution annuelle et pluriannuelle depuis 2015 ;
- **Le bilan complet, qui sera publié en début d'année 2025**, et intégrera des analyses thématiques complémentaires.

Ces deux rapports portent sur l'ensemble des marchés de transport ferroviaire fret et voyageurs en France (dont l'activité exhaustive du réseau express régional (RER), 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 2023. Ils ont été enrichis de nouveaux indicateurs et analyses thématiques portant sur :

- un bilan des **flux financiers de l'activité de gestionnaire d'infrastructure** ferroviaire en France ;
- une photo du parc de **matériel roulant ferroviaire** en France ;
- un chapitre désormais dédié consacré à l'état des lieux de **l'activité des gares de voyageurs** ;
- une analyse à maille plus fine de l'évolution des marchés de transport conventionnés régionaux en 2023.

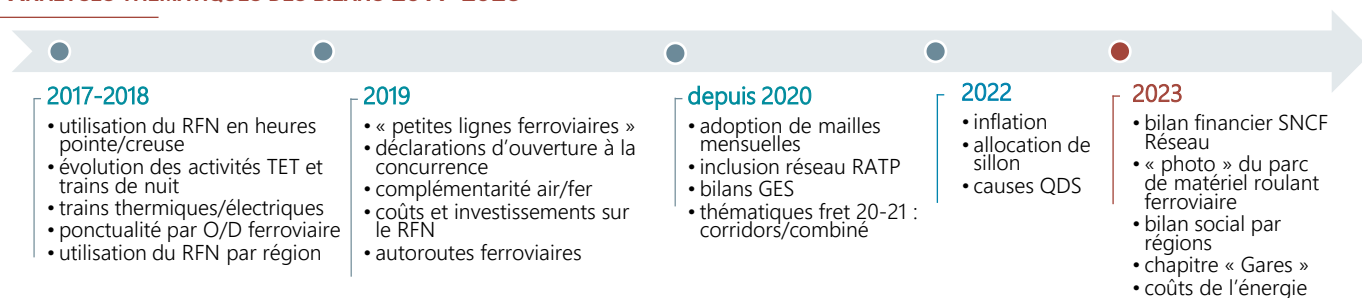
Les années 2020 à 2022 ont été marquées par la crise sanitaire affectant le secteur des transports ; certaines analyses portant sur les évolutions observées en 2023 ne permettent pas, à ce stade, de caractériser des évolutions de long terme et sont présentées essentiellement sur une évolution annuelle. Il convient donc de ne pas tirer de conclusion définitive de ces évolutions.

CONTEXTE DU BILAN ANNUEL FERROVIAIRE

La directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire européen unique impose aux autorités de régulation sectorielles d'assurer le suivi de la concurrence sur le marché des services ferroviaires. En France, parmi les missions que le législateur a confiées à l'Autorité de régulation des transports, figure en premier lieu celle de concourir « *au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire* » (article L. 2131-1 du code des transports). Pour mener à bien cette mission, l'Autorité s'est vu confier un pouvoir de collecte régulière d'informations auprès des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'installations de service, des opérateurs ferroviaires et autres candidats autorisés sur le réseau ferré national et sur le réseau de la RATP, lui permettant de procéder à des expertises et à des études, et de conduire l'action d'information nécessaire sur le secteur ferroviaire que constitue ce rapport. Enfin, « *l'Autorité de régulation des transports établit chaque année un état des lieux de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire* » (article L. 2133-1-1 du code des transports), qui figure dans le présent rapport.

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 2017-2023



SOMMAIRE

01	Caractéristiques et utilisation du réseau ferré national	6
02	Résultats économiques des gestionnaires d'infrastructure	10
03	Parts modales du transport ferroviaire (fret et voyageurs)	14
04	État des lieux du transport ferroviaire de marchandises	15
05	État des lieux du transport ferroviaire de voyageurs	18
06	État des lieux de l'activité des gares de voyageurs	24
07	Résultats économiques du transport ferroviaire de voyageurs	27
08	Qualité de service du transport ferroviaire de voyageurs	29
09	Bilan des services régionaux conventionnés (TER)	32
10	Bilan des services conventionnés d'Île-de-France (Transilien et RER)	35
Annexes	Annexes et Glossaire	37

SYNTHÈSE (1/2)

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



- **Le réseau ferré national (RFN*) n'a pas encore retrouvé, en 2023, le niveau de trafic observé en 2019**, au regard d'une chute annuelle de 3,8 % et d'une baisse de 3,2 % par rapport au niveau de 2019. Cette baisse a été causée, pour les services voyageurs (notamment conventionnés), par les mouvements sociaux du premier semestre 2023, tandis que les activités fret ont subi une baisse très supérieure (-12 %).
- **L'âge du réseau s'est seulement stabilisé (depuis 2021) à un peu plus de 28 ans**. Si cela traduit des efforts de régénération du réseau ferré et notamment des voies considérées « hors d'âge » (représentant encore 8 % du réseau structurant), ces efforts demeurent insuffisants à date pour converger vers les objectifs de renouvellement des voies poursuivis par SNCF Réseau.
- **Le secteur ferroviaire emploie plus de 150 000 salariés (ETP) en 2023, dont 29 000 salariés affectés à l'activité TER** de SNCF Voyageurs, représentant entre 800 et 5 000 emplois par région.

02. Résultats économiques des GI



- **Les revenus de péages d'infrastructure et de gares sont en recul de -1,0 % (en euros constants) par rapport à 2019** et de -1,6 % depuis 2022. Le montant des péages perçus par SNCF Réseau (6,4 Mds€) se situe ainsi proche du niveau établi dans le contrat de performance, malgré des trafics plus faibles qu'anticipé, grâce à la hausse des redevances électriques et de la redevance d'accès.
- **Les dépenses d'entretien du réseau ferré sont en hausse (en euros constants)**, après trois années de baisse, sans pour autant rejoindre leur niveau de 2019. Les achats d'énergie refacturés aux transporteurs ont plus que doublé en un an (+135 %).
- **Les investissements réalisés par SNCF Réseau restent à un niveau stable et relativement faible depuis 2022**. Les dépenses en modernisation du réseau (déploiement de la commande centralisée du réseau, CCR*, et du système européen de gestion du trafic, ERTMS*) demeurent également faibles.

03. Parts modales



- **Le transport ferroviaire de voyageurs a de nouveau augmenté sa part modale (qui reste proche de 10 %)**. Celui-ci affiche une dynamique supérieure à celle du transport aérien intérieur et du transport routier, et une croissance plus forte que celle observée dans les pays voisins. **À l'inverse, la part modale du fret ferroviaire a diminué en France de 1,3 point pour repasser sous le seuil de 9 %, déjà faible au regard de la moyenne européenne.**

04. État des lieux du transport ferroviaire de fret



- **Le fret ferroviaire a fortement reculé en 2023 (-17 % de tonnes.km)**. Cette baisse notable, d'une ampleur plus forte qu'au cours de la crise sanitaire, est causée par de multiples facteurs (coûts de l'énergie, éboulement de la Maurienne, mouvements sociaux). Le transport combiné a été plus affecté par la baisse du trafic (-19 %), si bien qu'après une forte progression (+ 27 % entre 2019 et 2022), le trafic effectif (tonnes.km) accuse un recul, revenant au niveau de 2020. **La rentabilité du secteur apparaît en conséquence plus dégradée qu'en 2021** malgré un maintien des recettes des opérateurs (la hausse des prix n'ayant que partiellement compensé celle des coûts de l'énergie).
- **Fret SNCF reste l'opérateur majoritaire** avec une part de marché de 48 % (en baisse annuelle de 2 points), mais le plan de discontinuité engagé depuis 2024 devrait conduire à une forte réorganisation du secteur du fait de la cession de 30 % de l'activité de l'opérateur historique.

05. État des lieux du transport ferroviaire de voyageurs



- **L'offre de trains.km voyageurs en 2023 a de nouveau été affectée par des mouvements sociaux**, conduisant à une chute depuis 2019 de près de 3 % de l'offre des services librement organisés et de 7 % des services Transilien-RER. Ces baisses sont compensées cependant par des hausses de la capacité d'emport.
- **La fréquentation a fortement augmenté (+5 %) et dépassé de 21 %, pour les services TER-Intercités, le niveau de 2019**. Les taux d'occupation sont en hausse de 2 à 3 points en un an pour TER-Intercités et atteint 77 % en moyenne pour les services librement organisés.
- **À fin 2023, le parc du matériel roulant en France compte plus de 4 000 véhicules moteurs** (automoteurs et locomotives) **et atteint presque 27 ans en moyenne**. Le nombre de TGV de l'opérateur historique s'élève à plus de 360 rames, en forte baisse depuis 2019 où il dépassait 400 rames.
- **Le marché des services ferroviaires librement organisés en France reste peu concurrencé en 2023**. Pour autant l'arrivée de Trenitalia et Renfe a déjà permis des augmentations de l'offre ferroviaire supérieures à 10 %, et le maintien, dans un contexte d'inflation, d'une pression sur les prix sur les liaisons en concurrence.

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

SYNTHÈSE (2/2)

06. État des lieux de l'activité des gares de voyageurs



- **Plus de 100 gares ferroviaires d'intérêt local sont peu voire pas desservies par des services ferroviaires en 2023**, et la grande majorité de ces gares ou haltes voient une fréquentation par train s'y arrêtant (en moyenne annuelle) inférieure à 10 passagers.
- **Les très grandes gares ont vu les départs de trains baisser de 8 % depuis 2019**, contre une augmentation moyenne, toutes gares confondues, de 4 %. L'emport des trains et la fréquentation des passagers en gare a progressé depuis 2019 pour toutes les catégories de gares et pour l'ensemble des régions hors Île-de-France.
- **Si les revenus des gares sont composés à plus de 72 % des redevances perçues pour des prestations régulées**, les grandes gares disposent, à hauteur de 46 %, de revenus « autres » issus notamment de la location de leurs espaces en gare pour diverses activités commerciales.

07. Résultats économiques du transport ferroviaire de voyageurs



- **Les revenus des entreprises ferroviaires ont désormais rejoint leur niveau de 2019 (en euros constants)**, en bénéficiant d'une hausse notable de recette par train.km pour l'ensemble des services. Ces hausses résultent à la fois d'une augmentation de l'emport et des prix. Elles ont cependant été compensées par une hausse de même ampleur des coûts (péages d'infrastructure, redevances d'accès en gare et charges d'énergie), qui ont augmenté, en un an, de 5 % pour les services conventionnés et de 8 % pour les services librement organisés. Ces postes représentent ainsi 35 % du revenu des entreprises ferroviaires, soit une hausse de 1 point depuis 2019.
- **La recette moyenne par passager.km continue de progresser en 2023 et au premier semestre 2024**. Elle a progressé de 2 % et 8 % en 2023 par rapport à 2022 pour les services TER-Intercités et les services librement organisés respectivement. Pour ces derniers, la hausse concerne l'ensemble des classes tarifaires et distances parcourues, mais elle est plus forte pour les services à bas coûts Ouigo (en hausse annuelle, de près de 10 %, contre 6 % pour les autres services domestiques).

08. Qualité de service voyageurs



- **L'offre programmée de trains à grande vitesse a diminué de 15 % en cinq ans**, une tendance également observée pour les services Transilien. De plus, la hausse des annulations tardives a de nouveau dégradé le taux de réalisation de cette offre programmée en 2023.
- **La ponctualité a également diminué pour l'ensemble des services hors trains internationaux**. Les retards des trains conventionnés en 2023, affectés notamment par les aléas climatiques, se sont accrues plus fortement sur les heures de pointe. La répartition des causes de retard des trains de voyageurs est stable en moyenne, imputables (hors causes externes) à parts similaires aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure.
- **Le taux de passagers indemnisés pour leur retard est stable en moyenne**, mais en baisse tendancielle pour les retards les plus importants.

09. Bilan des services régionaux conventionnés (TER)



- **La fréquentation des trains TER a progressé en 2023 pour toutes les régions** (de plus de 10 % en régions Bretagne, Pays de la Loire et Occitanie). Cette hausse s'accompagne d'une hausse des taux d'occupation des trains (de plus de 5 points en Occitanie et Normandie). La fréquentation des abonnés explique notablement la forte hausse pour ces régions, même si le poids des non abonnés y reste prépondérant et atteint plus de 70 % pour plusieurs régions.
- **Les revenus des activités TER ont progressé avec la hausse de fréquentation**. Cela résulte de l'augmentation de 6 % à 14 % de recettes par train.km et de la hausse légère des concours publics par train.km (en euros constants) pour la plupart des régions.
- **Les charges d'exploitation des activités TER ont fortement augmenté (+7 %) en dépit de la baisse de l'offre effective**, du fait de la hausse à la fois des dépenses d'énergie (+38 % par train.km en moyenne) et des autres charges d'exploitation. Ces dernières montrent toujours de fortes disparités entre régions.
- **Les taux de régularité et de ponctualité des services TER se sont dégradés dans 10 régions sur 11**, en particulier en Nouvelle-Aquitaine.

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



- **L'offre et la fréquentation des Transilien-RER en 2023 restent inférieures à leur niveau de 2019** pour la quasi-totalité des lignes à l'exception, côté fréquentation, de la ligne transilien R, qui enregistre une hausse de +3 % des passagers.km, et côté offre, du RER A (avec une hausse de +2 % en trains.km et sièges.km).
- **En 2023, le taux de réalisation* de l'offre des services Transilien et RER a reculé de deux points par rapport à 2022**, conséquence d'une hausse des déprogrammations. Le taux de ponctualité s'est également dégradé d'un point. La majorité des lignes sont touchées par ces deux baisses.

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

ÉTAT DES LIEUX DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (1/4)

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 31/12/2023)	Évolution annuelle (2022-2023)	Évolution sur 4 ans (2019-2023)
Longueur du réseau ferroviaire exploité (en lignes)	27 586 km	-7 km	-544 km
Longueur du réseau ferroviaire exploité (en voies)	48 828 km	-38 km	-673 km
Âge de l'infrastructure des voies du réseau ferré national	28,6 ans	+1 mois	-7 mois
Le réseau ferroviaire électrifié (km de voies)	34 855 km	-20 km	+147 km
Le réseau ferroviaire interoperable ERTMS* (% de lignes)	4,0 %	+0,1 point %	n/d
Trafic ferroviaire (trains.km)	450 M	-3,8 %	-3,2 %
80 % du trafic ferroviaire (trains.km) s'effectue sur...	40 % du RFN	-1 point %	+1 point %

Le réseau ferré exploité est resté stable en 2023, mais a vu son trafic baisser

La longueur du réseau ferré national (RFN) s'est stabilisée en 2023 (légère baisse de 38 km de voies), après plusieurs années de fermeture continue des voies les moins circulées (voies 7 à 9¹). Le RFN a ainsi vu plus de 670 km de voies sortir du réseau exploité depuis 2019.

La baisse du trafic ferroviaire observée au cours des trois dernières années a par ailleurs conduit à **des reclassements de voies**. Près de 900 km de voies, catégorisées en 2022 comme les plus circulées (« 2 à 4 »), ont en effet basculé en 2023 dans les catégories de voies « 5 à 6 » (pour 240 km) et dans les catégories les moins circulées « 7 à 9 AV » (pour près de 630 km). Les catégories de voies les plus circulées ne représentent ainsi plus que 26 % du linéaire contre 34 % en 2019.

Ces reclassements, en jouant sur la durée de vie théorique de la voie², conduisent à **une baisse « apparente » des besoins de renouvellement**. Toutefois, cette approche n'a qu'une valeur indicative pour le gestionnaire d'infrastructure, qui mettra en œuvre une opération de régénération après évaluation de l'usure réelle des voies.

Après une baisse entre 2015 et 2022, l'âge du réseau s'est stabilisé en 2023

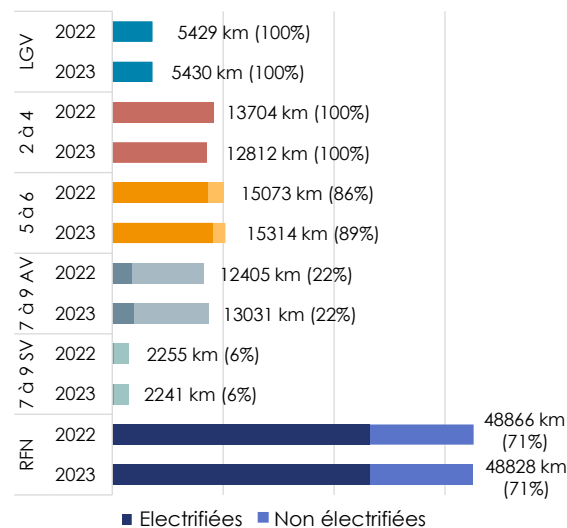
L'âge des voies du RFN s'est stabilisé à 28,4 ans en 2023 (+ 1 mois). Cet âge représente 55 % de la durée de vie théorique des voies².

Cette stabilisation marque un point d'arrêt au rajeunissement constaté entre 2015 et 2022 des voies sous gestion de SNCF Réseau (un peu moins de deux ans³).

En 2023, les efforts de régénération ont porté en premier lieu sur le réseau le plus circulé (voies 2 à 6). En 2023, ces catégories de voies ont rajeuni de près de cinq mois, portant leur âge moyen à 23,9 ans. Cet âge en baisse se rapproche ainsi de l'objectif de SNCF Réseau de demi-vie² en atteignant en 2023 51,4 % de la durée de vie théorique des voies 2 à 6. Dans le même temps, le réseau avec voyageurs le moins circulé (voies 7 à 9 AV) a vieilli de plus six mois pour atteindre 34,6 ans (pour 61 ans de durée de vie théorique), tandis que le réseau dédié à grande vitesse (LGV) a vieilli de plus de 7 mois.

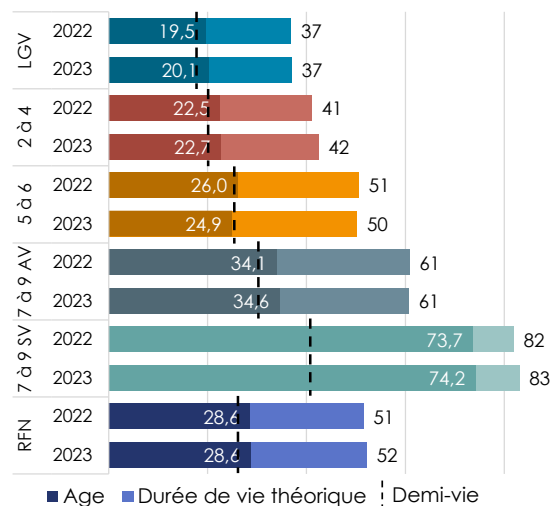
Les sections du réseau qui ont déjà atteint ou dépassé leurs durées de vie théoriques représentent, en 2023, 13,9 % du RFN, contre 14,4 % un an plus tôt, traduisant les efforts de régénération effectués. Dans le détail, ce stock diminue de -370 km pour les voies 2 à 6, se stabilise pour les LGV (+25 km) et augmente de 80 km pour les catégories 7 à 9 (annexe A1.1). Ainsi, en 2023, c'est l'équivalent de 8 % des voies 2 à 6 qui ont atteint leur durée de vie théorique, contre 11 % pour les LGV et 26 % pour les 7 à 9.

Figure 1.1 – Longueurs et électrification des voies du RFN exploité, par catégorie de voies, à fin 2022 et fin 2023
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 (années)



Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure

¹ Voir compléments dans le glossaire en fin de publication relatifs à la [classification des voies selon SNCF Réseau](#).

² Voir compléments dans le glossaire en fin de publication relatifs à la [durée de vie théorique](#) et à l'[indice de consistance de la voie \(ICV\)](#).

³ Sur le périmètre de SNCF Réseau hors nouvelles lignes SEA, BPL et contournement de Nîmes et Montpellier. L'âge de l'ensemble du RFN baissant de deux ans et demi.

CARACTÉRISTIQUES ET DEGRÉ D'UTILISATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL (2/4)

L'utilisation du RFN baisse de 3,8 % sur un an, notamment sous l'effet des mouvements sociaux.

En 2023, 450 millions de kilomètres ont été parcourus sur le RFN, en recul de plus de 3 % par rapport aux niveaux de 2022 et 2019. Sur un an, la baisse du trafic s'explique par l'impact des mouvements sociaux en 2023, notamment pendant les 35 jours de grèves nationales au 1^{er} semestre. Au 2nd semestre, le volume des trains.km est resté stable entre 2022 et 2023. Le transport de marchandises est pénalisé par d'autres facteurs (coûts de l'énergie, éboulement de la Maurienne,...), qui entraînent une chute des trafics de plus de 10 % sur un an (voir [section dédiée](#)) contre une baisse de 2 % dans le même contexte pour le transport de voyageurs. Au sein des activités voyageurs, les services Intercités et les services librement organisés (TAGV* et TGL*) ont conservé leur niveau de trafic de 2022, alors que les trains.km des services régionaux conventionnés ont reculé (-3 % pour les TER, et -4 % pour les Transilien et RER).

Sur un réseau stable, le niveau d'utilisation du RFN est en baisse de 3,8 % sur un an. Par rapport à 2019, la contraction du linéaire de lignes (-2 %) a limité la baisse du niveau d'utilisation du réseau à 1,3 %. En 2023, le niveau moyen d'utilisation du RFN est de 45 trains quotidiens par km de ligne (dont 38 trains de voyageurs). Le réseau français reste ainsi structurellement moins utilisé que la moyenne des réseaux européens (54 circulations quotidiennes en 2022). L'utilisation des LGV s'élève à 96 trains par jour par kilomètre de ligne, largement supérieure au niveau observé en Espagne, mais plus de deux fois inférieure à celui du réseau italien (34 et 232 trains en moyenne en 2022, respectivement¹).

Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T*) s'étend sur près de 16 000 km de lignes du RFN et comprend des grands axes de circulation ferroviaire en France. Les parties « Central » et « Central étendu » du réseau sont constituées à 48 % de voies très circulées (catégories 2 à 4). Elles voient passer plus de 60 trains par km de ligne par jour en 2023, soit 30 % de plus que la moyenne du RFN. Près de 370 millions de trains.km ont circulé sur la partie française du RTE-T en 2023, soit 82 % du trafic total sur le RFN.

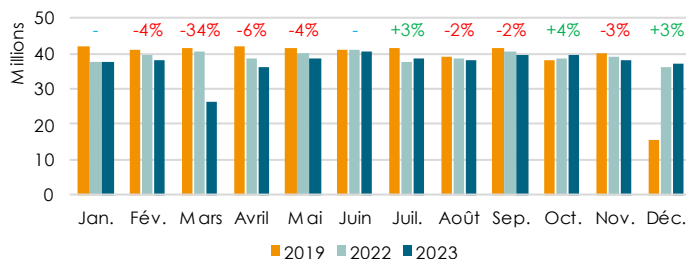
Les lignes 2 à 6 accueillent les deux tiers du trafic, dont les plus grands contributeurs sont les activités régionales conventionnées avec 206 millions² de trains.km au global des activités TER-Transilien. Les trains TER représentent aussi 90 % de l'utilisation des lignes 7 à 9 avec voyageurs (7 à 9 AV).

* Voir définitions et acronymes dans le glossaire en fin de publication.

¹ Voir le [12^{ème} rapport d'Observation de marché de l'IRG-Rail](#).

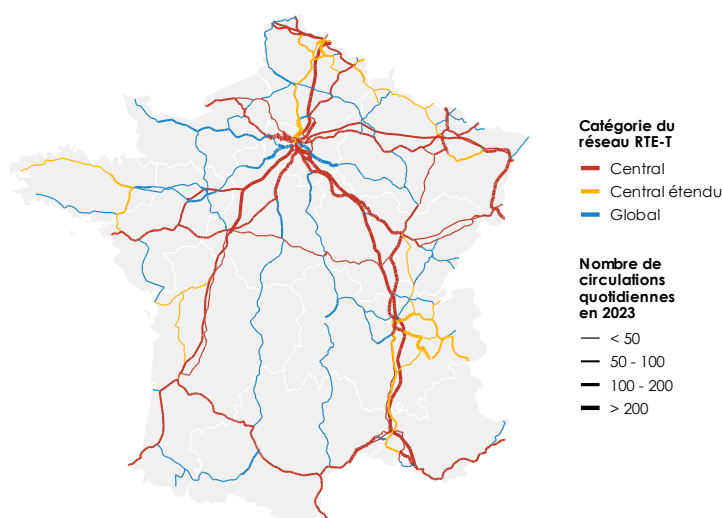
² incluant les trains.km non commerciaux.

Figure 1.3 – Trains.km mensuels sur le RFN entre 2019 et 2023 (évolution entre 2023 et 2022 en étiquette)



Source : ART d'après SNCF Réseau

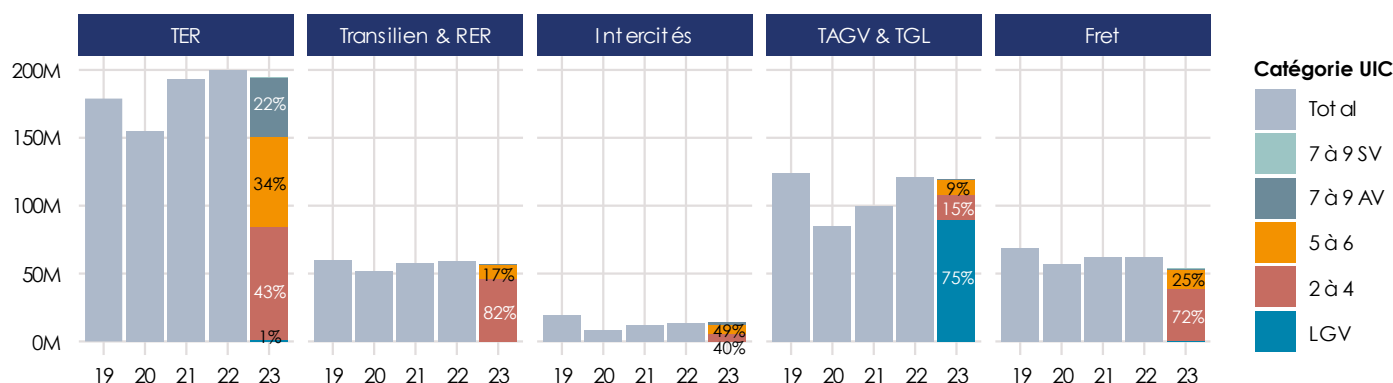
Figure 1.4 – Nombre de circulations ferroviaires sur le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T*) en 2023



Catégorie du réseau	Distance (km)	Nombre de circulations quotidiennes	Évolution 2023/2022	Évolution 2023/2019
RTE-T - Central	8 022	84	-3,0%	-3,9%
RTE-T - Central étendu	2 556	61	-8,0%	-8,0%
RTE-T - Global	5 255	35	-4,1%	-2,1%
RFN hors RTE-T	11 747	18	-5,3%	-0,9%
Total RFN	27 586	45	-3,8%	-1,3%

Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 1.5 – Distribution et volume des trains.km sur le RFN par activité et par catégorie de ligne (en millions)



Note de lecture : l'activité TER totalise 195 millions de trains.km sur le RNF en 2023 dont près de la moitié (43 % soit 83 millions de trains.km) sur les lignes 2 à 4.

Source : ART d'après SNCF Réseau

CARACTÉRISTIQUES ET DEGRÉ D'UTILISATION DU RFN (3/4) – ACTEURS ET EMPLOI DU SECTEUR

Le secteur ferroviaire compte 25 entreprises ferroviaires de fret et voyageurs...

À fin d'année 2023, quatre entreprises ferroviaires de transport de voyageurs proposaient une offre ferroviaire interurbaine domestique/internationale en propre (hors partenariats) sur le RFN : SNCF Voyageurs, Eurostar (ayant absorbé la marque Thalys en octobre 2023), Trenitalia France (ayant succédé en 2021 à l'activité de Thello), et Renfe Viajeros (opérant indépendamment du partenariat 'Renfe-SNCF en coopération' depuis le 13 juillet 2023).

En 2024 cinq nouvelles entreprises se sont vu octroyer une licence d'entreprise ferroviaire et un certificat de sécurité pour opérer des services de transport de voyageurs : SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens, SNCF Voyageurs Loire Océan, SNCF Voyageurs Sud Azur, Transdev Rail Sud Inter-métropoles et Le Train. Les trois nouvelles filiales de l'opérateur historique, qui ont remporté l'attribution par appel d'offres de lots en régions Sud, Hauts-de-France et Pays de la Loire, devraient débiter leur activité d'ici la fin de l'année 2024. La filiale de l'opérateur alternatif Transdev s'est vu attribuer en novembre 2021 l'exploitation, prévue à compter de juin 2025, de la ligne Marseille-Toulon-Nice. Le Train viserait un début d'activité librement organisée en 2027.

Les activités ferroviaires de fret sont organisées (à fin 2023) par 21 entreprises ferroviaires (EF), soit 2 de moins qu'à fin 2022 :

- 5 EF du pôle Rail Logistics Europe du groupe SNCF : l'opérateur historique Fret SNCF, 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 ;
- 2 EF actives sur des sections-frontières du RFN : Captrain España et Renfe Mercancías ;
- et 9 autres entreprises ferroviaires actives en 2023 : CTSF, ETMF, Europorte France, Millet Rail, Combi Rail, RTM (ex RDT13), Regiorail France, Securail et Railcoop (qui a fait l'objet d'une liquidation judiciaire en juin 2024).

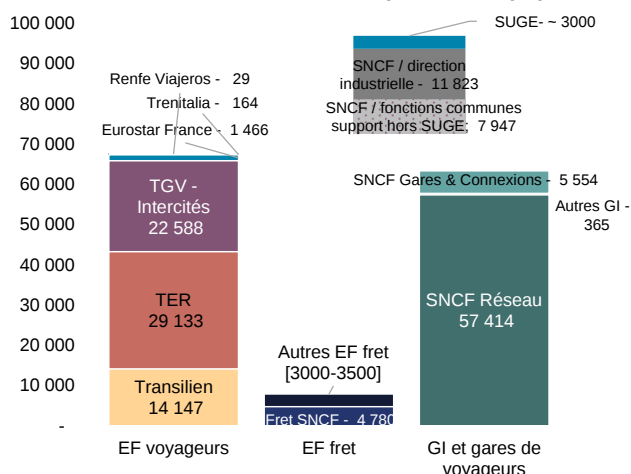
2 entreprises ferroviaires de transport de marchandises ont cessé leurs activités au cours de l'année 2023 : ESIFER et Ouest Rail (dont l'activité a été reprise par Millet Rail). 11 autres entreprises ferroviaires réalisent en complément des acheminements pour les besoins de l'infrastructure (travaux) ou le transport de matériels ferroviaires : Colas Rail, Bombardier, S2TF, Trackfer, Transifer, Time Fret Express, Eiffage Rail Services, ETF Services, Ferrotract, Caisse Rail et TSO.

...et génère l'emploi en France de plus de 150 000 salariés (ETP) pour la gestion et l'entretien de l'infrastructure et des gares ainsi que les activités de transport de fret et de voyageurs

Au sein de cet effectif global du secteur ferroviaire, plus de 60 000 salariés travaillent dans des activités de gestion et entretien des infrastructures ferroviaires et des gares de voyageurs. Près de 67 000 salariés des entreprises ferroviaires assurent des activités de transport ferroviaire de voyageurs et plus de 8 000 salariés travaillent au sein d'entreprises ferroviaires de transport de fret. Le groupe SNCF représente ainsi, en 2023, plus de 95 % de l'emploi salarié du secteur ferroviaire en France.

En comparaison des effectifs totaux des activités de transport ferroviaire, le groupe RATP représente un effectif total de 45 000 salariés pour l'ensemble des activités du groupe (intégrant les activités de transport guidé interurbain et urbain ainsi que de transport routier). Cet effectif intègre également l'activité GPSR ou Sûreté RATP, qui comprend près de 1 000 salariés.

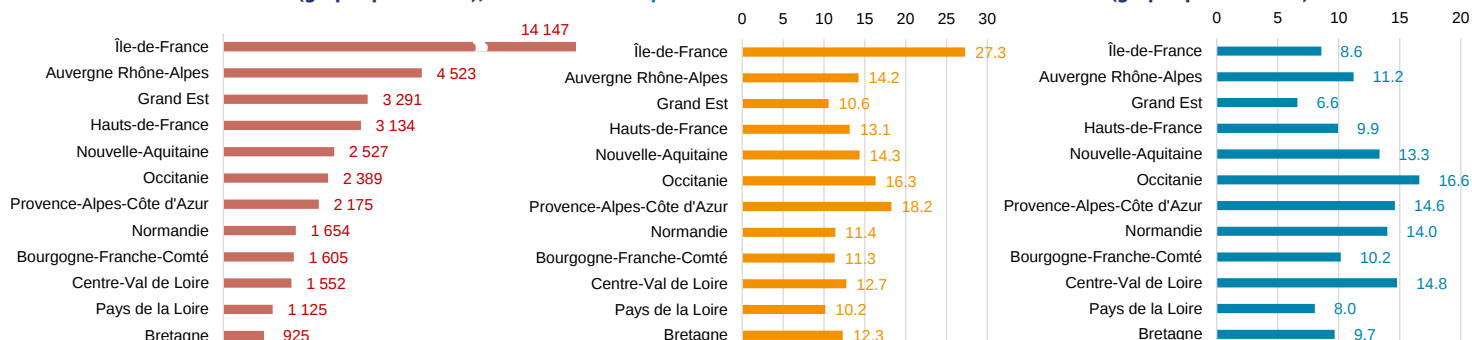
Figure 1.6 – Effectifs salariés au 31 décembre 2023 dans le secteur ferroviaire en France¹, en équivalent temps plein



Source : ART d'après GI et EF

L'activité TER représente un effectif global de 29 000 emplois en 2023 soit, selon les régions, entre 900 et 4 500 emplois. Les ratios d'effectifs rapporté au volume d'activité (en trains.km ou en volume de circulations) montrent cependant des niveaux très variables selon les régions, proches de 11 emplois pour 100 000 trains.km pour 5 régions contre près de 18 en région Sud. Ces différences peuvent s'expliquer en partie par l'hétérogénéité des activités TER comme Transilien, notamment en termes de fréquences de desserte et longueur de lignes, mais également par d'autres facteurs dont l'affectation des personnels au sein des activités et entités du groupe SNCF.

Figure 1.7 - Effectifs TER et Transilien par Région à fin 2023 (graphique de gauche), ratio 'effectifs pour 100 000 trains.km commerciaux réalisés' (graphique central), et ratio 'effectifs pour 1000 circulations commerciales réalisées' (graphique de droite)



Note de lecture : 2 389 agents travaillent en Région Occitanie. Rapporté à l'offre ferroviaire réalisée, cela correspond à 16 agents pour 100 000 trains.km en 2023. A noter que l'activité « Auvergne-Rhône-Alpes » couvre également l'activité du Léman Express.

Source : ART, d'après SNCF Voyageurs et SNCF Réseau

¹ Cette quantification exclue les activités support et de maintenance des opérateurs Trenitalia et Renfe Viajeros, effectuées majoritairement en 2023 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 Immobilier et Terrapha Leyfa Measurement.

CARACTÉRISTIQUES ET DEGRÉ D'UTILISATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL (4/4)

Hors réseau ferré national, focus sur le réseau RER RATP

La RATP partage la gestion de l'infrastructure et l'exploitation des lignes A et B du RER en Île-de-France avec SNCF Voyageurs, en assurant plus de 120 km sur 200 km au global de ces lignes.

	Niveau (31/12/2023)	Évolution sur un an (2022-2023)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2023)
▪ Longueur du réseau RER RATP exploité (en lignes)	123,4 km	-	-
▪ Longueur du réseau RER RATP exploité (en voies, y.c. voies de service)	377 km	-	-
▪ Pourcentage de durée de vie atteint pour le réseau RER RATP ¹	66 %	+2 points	ND
▪ Utilisation du réseau RER RATP (millions de trains.km, HLP* inclus)	12,9 M	-2,8 %	+2,7 %
dont RER A	8,8 M	-2,6 %	+3,6 %
RER B	4,1 M	-3,2 %	+0,8 %

Le trafic des RER A et B sur le réseau RATP a baissé sur un an mais reste supérieur au niveau d'avant-crise de 3 %

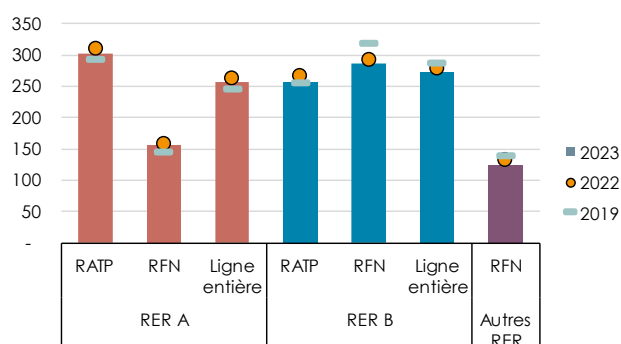
Près de 13 millions de trains.km ont été parcourus en 2023 sur le réseau RER RATP, soit une baisse de 3 % sur un an. La baisse du trafic sur un an s'explique en partie par les effets des mouvements sociaux survenus en 2023, et a touché à la fois les RER A et B.

Par rapport à 2019, le trafic du RER A sur réseau RATP a augmenté de 3,6 %. Le trafic semble stagner sur la ligne B (+0,8 %), affecté par des travaux sur les sections de lignes sur RFN, qui ont occasionné des réductions de fréquence sur l'ensemble de la ligne.

La densité de circulation sur les lignes RER A et B atteint près de 290 trains par jour en moyenne, contre 125 trains pour les autres lignes du RER (entièrement sur RFN et exploitées par SNCF Voyageurs) et 242 trains sur les lignes classiques les plus utilisées du RFN (voies de catégorie 2).

Les composantes des voies du réseau RER RATP ont atteint en moyenne, en 2023, 66 % de leur durée de vie (+2 points sur un an). À titre de comparaison, les lignes du RFN empruntées par les RER ont atteint 56 %² de la durée de vie des composantes des voies.

Figure 1.8 – Nombre de circulations quotidiennes par ligne sur les lignes A et B du RER en Île-de-France



Source : ART d'après RATP et SNCF Réseau

Hors réseau ferré national, focus sur les réseaux à voies métriques

	Niveau (au 31/12/2023)	Évolution sur un an (2022-2023)	Évolution par rapport à 2019 (2019-2023)
▪ Longueur du réseau des Chemins de fer de la Corse (en lignes)	232 km	-	-
▪ Longueur du réseau des Chemins de fer de Provence (en lignes)	151 km	-	-
▪ Utilisation du réseau des Chemins de fer de la Corse (trains.km)	1 030 732 ³	+7,1 % ³	ND
▪ Utilisation du réseau des Chemins de fer de Provence (trains.km)	517 561 ⁴	-1,7 % ⁴	+22 % ⁴

La France compte deux réseaux ferrés hors RFN d'envergure régionale avec plus de 100 km de longueur : les Chemins de fer de la Corse et les Chemins de fer de Provence, constitués en 2023 de la ligne Digne-Nice (ou « Train des pignes »). Les premiers sont exploités par une société dédiée pour la Collectivité de Corse et les derniers par la Régie régionale des transports de Provence-Alpes-Côte d'Azur (RRT PACA). Ces deux réseaux comptent parmi les cinq réseaux secondaires de voies uniques à écartement métrique (non électrifiés) exploités en France⁵. Le réseau Corse dessert 16 gares et 60 haltes ferroviaires, contre 20 gares et 48 haltes ferroviaires pour la ligne Digne-Nice.

Le trafic des Chemins de fer de la Corse représentait, en 2023, plus de 1 million de trains.km, soit plus de 12 trains par km de ligne par jour. Ce réseau a transporté 45 millions de voyageurs.km, une fréquentation en hausse régulière, de 2 % par rapport à 2022 et de près de 9 % par rapport à 2019.

La ligne Digne-Nice a enregistré, en 2023, près de 520 000 trains.km (9,4 trains.km par km de ligne par jour), auxquels s'ajoutent près de 145 000 km parcourus par des autocars de substitution⁴. La fréquentation sur la ligne Digne-Nice atteint 0,9 million de voyageurs.km en 2023, en hausse de 7 % sur un an mais en recul de 10 % par rapport à 2019.

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

² Le pourcentage d'atteinte de la durée de vie établi par la RATP (indicateur croissant entre 0 % et 100 %) peut ainsi être rapproché de l'indice ICV suivi par SNCF Réseau – voir note de bas de page en début de partie 01.

³ Valeur au 31/12/2022, soit la dernière information disponible à date. L'évolution sur un an est celle d'entre 2022 et 2021.

⁴ Le trafic de la ligne Digne-Nice compte aussi des autocars.km (145 000 en 2023, 146 000 en 2022, 37 000 en 2019) en substitution des trains en raison des intempéries affectant les matériels roulants ou des travaux sur les infrastructures. Ce phénomène, peu présent avant 2020, s'est accéléré depuis 2021.

⁵ Les trois autres réseaux secondaires à voies métriques sont la ligne de Cerdagne (dite « Le Train Jaune », de 63 km), le Mont-Blanc Express (37 km) et la Ligne du Blanc-Argent (56 km). Ceux-ci font partie du RFN, à la différence des Chemins de fer de la Corse et des Chemins de fer de Provence.



	Niveau (2023)	Évolution annuelle Euros constants* (2022-2023)	Taux de croissance annuel moyen Euros constants* (2019-2023)
■ Péages perçus par les gestionnaires d'infrastructure ¹	6,7 Mds€	-1,6 %	-1,0 %
dont LISEA	282 M€	+2 %	+0,0 %
dont concours publics ²	2,4 Mds€	-3,9 %	+0,1 %
■ Coûts d'exploitation de SNCF Réseau ³	5,8 Mds€	+7,4 %	+1,8 %
dont coûts d'entretien et de surveillance	3,0 Mds€	+6,0 %	-1,3 %
■ Investissements de SNCF Réseau ⁴	5,4 Mds€	-0,1 %	-1,0 %

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 Ile-de-France Mobilités (IdFM), et compensation fret (augmentée d'une aide exceptionnelle à la suite de la crise sanitaire).

³ Hors subventions d'exploitation (100 M€) et hors indemnités commerciales (20 M€).

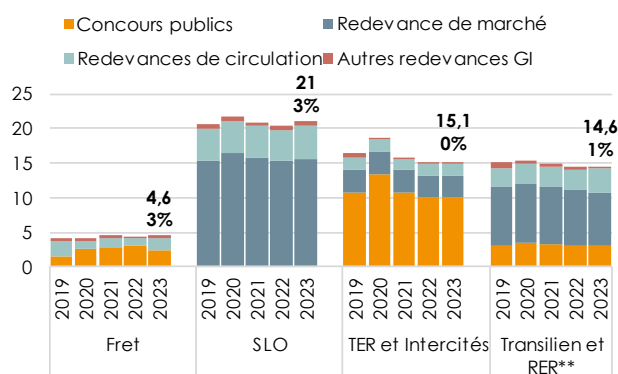
⁴ Y compris Opex sur projet (357 M€) et hors investissements industriels (318 M€) et frais financiers (129 M€).

Hors inflation, les revenus de péages des gestionnaires d'infrastructure ont reculé de 1,6 % en 2023

Les gestionnaires d'infrastructure (SNCF Réseau et LISEA) et SNCF Gares & Connexions ont perçu 6,7 milliards d'euros de redevances en 2023, en baisse de 1,6 % en euros constants* par rapport à 2022 (en hausse en euros courants de 4 %). Le montant des péages perçus par SNCF Réseau (6,4 Mds€) se situe ainsi à un niveau proche de celui établi dans le contrat de performance malgré des trafics moins dynamiques qu'anticipés. En 2023, cette situation s'explique principalement par une hausse des redevances électriques, refacturées au réel (+ 206 M€ pour la RCTE composante A) et par une hausse de la redevance d'accès (+ 78 M€) qui n'est pas affectée par le niveau de trafic effectif.

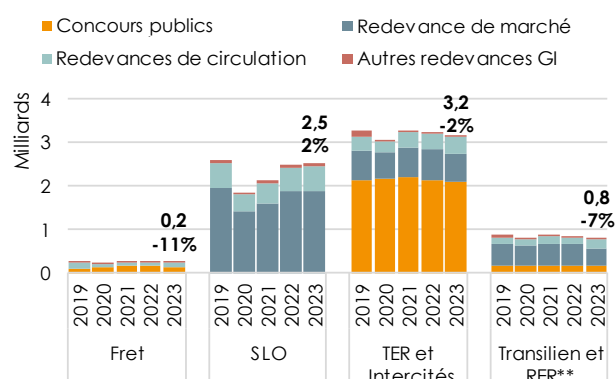
Seuls les revenus issus de l'activité des services librement organisés de voyageurs ont augmenté (+2 %), tandis qu'ils reculent fortement pour les services fret (-11 %) de même que pour les activités Transilien et RER (-7 %). Ces diminutions sont notamment dues à une baisse des concours publics (de -3,9 % en euros constants) et à la baisse annuelle du trafic facturé des activités voyageurs et fret (-4,3 % de trains.km).

Figure 2.2 – Revenus des gestionnaires d'infrastructure
(euros constants 2023* par train.km facturé –
étiquettes : évolutions 2023/2022)



Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure

Figure 2.1 – Revenus des gestionnaires d'infrastructure
(euros constants 2023* – étiquettes : évolutions 2023/2022)



Source : ART d'après gestionnaires d'infrastructure

Le recul du volume de trains.km facturés a été en partie compensé par une hausse de la redevance par train.km (en euros constants) :

- pour les services conventionnés, le niveau moyen des redevances perçues par train.km pour les services TER, Intercités, Transilien et RER stagne en 2023 par rapport à 2022 (respectivement +0 % et +1 %) mais reste inférieur aux niveaux de 2019 (-8 % et -4 %) ;
- les services commerciaux de voyageurs ont vu une hausse annuelle de la redevance par train.km de 3 %, dépassant ainsi de 2 % le niveau de 2019 ;
- pour les services de transport de fret, la croissance du revenu par train.km continue pour la quatrième année consécutive (+3 %) et se situe à un niveau supérieur de 9 % par rapport à 2019. Pour la première fois depuis la crise sanitaire, la part de redevances payées par les entreprises ferroviaires progresse pour atteindre 44 %, soit une hausse annuelle de 10 points de pourcentage.

* Voir en annexe les indices utilisés pour corriger des effets de l'inflation les séries temporelles (Annexe 0).

** 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 renoncements à la réservation et les non-circulations donnent lieu à des régularisations ou à des pénalités, notamment au travers des dispositifs d'incitations réciproques.

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE (2/4)

Après prise en compte de l'inflation, les charges d'exploitation de SNCF Réseau augmentent de 6,6 % en 2023 (euros constants)

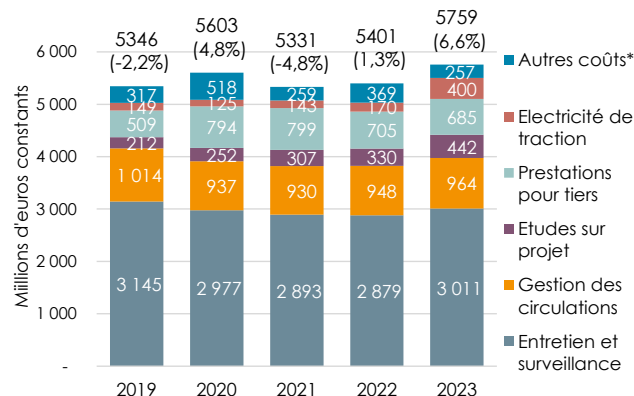
Après une relative stabilité en 2022, les dépenses d'exploitation de SNCF Réseau ont augmenté en 2023 de 6,6 % (en euros constants).

Premier poste de charge du gestionnaire d'infrastructure avec 3 Mds€ en 2023, les coûts d'entretien et de surveillance du réseau s'accroissent de 4,6 % en euros constants. Ramenés au kilomètre de voie¹, ils s'établissent, en 2023, à 59 200 euros. **Après trois années consécutives de diminution, les dépenses par kilomètre ont augmenté de 6,3 % en euros constants en 2023, mais elles restent néanmoins inférieures de 3,7 % à celles de l'année 2019.**

Deuxième poste de charges, les coûts de gestion des circulations ont également augmenté en 2023, de +1,7 % en euros constants, tout en restant inférieurs au niveau de 2019 (-4,9 %).

On observe également une **hausse significative des coûts énergétiques pour la traction électrique**, qui sont passés de 170 à 400 M€ (en euros courants, ces charges étant directement refacturées aux transporteurs).

Figure 2.3 – Coûts d'exploitation de SNCF Réseau hors subventions d'exploitation (euros constants 2023 sauf électricité de traction en euros courants)



Note : les « Autres coûts » recouvrent la gestion de sillons et les activités de commercialisation (128 M€), les impôts (50 M€) et des coûts divers (79 M€). Les prestations pour tiers intègrent des ventes externes au groupe SNCF ou internes (pour SNCF Gares & Connexions principalement). Les coûts d'électricité de traction sont isolés depuis ce bilan des coûts de gestion des circulations. **Ces coûts diffèrent de ceux présentés en page 12**, car nets de subventions d'exploitation (100 M€) et d'indemnités commerciales (20 M€).

Source : ART d'après SNCF Réseau

En 2023, le montant des investissements ferroviaires reste stable à 5,4 milliards d'euros

Après une baisse importante en 2022 (-11 %), **les dépenses d'investissements de SNCF Réseau sont restées stables en 2023 (en euros constants)**. Selon le rapport financier 2023 de SNCF Réseau, il s'agit de la 1^{ère} année de mise en œuvre de son programme d'accélération de la régénération du réseau, ayant conduit à une hausse de 7 % (en euros courants) des dépenses de renouvellement et le maintien de la valeur cible du contrat de performance conclu pour la période 2021-2030 (2,9 Mds€ par an en moyenne sur la période). Néanmoins, en se basant sur les prix de 2020², la moyenne des dépenses de renouvellement n'est que de 2,6 Mds€ entre 2021 et 2023, en deçà des objectifs du contrat.

Près de 60 % des investissements de « renouvellement et performance » sont dédiés aux voies en 2023. Cette proportion est cependant en recul continu depuis 2018 au profit des investissements dans la commande centralisée du réseau (CCR) et dans les installations fixes de traction électrique. Les

investissements dans la CCR ont bondi en 2023 (+26 % en euros constants) pour atteindre 370 M€. Ce montant reste largement inférieur à ce qui est prévu dans le contrat de performance (450 M€ par an), dont les trajectoires d'investissements de modernisation ne permettront un déploiement sur l'ensemble du réseau qu'à horizon 2070³. Par ailleurs, après plusieurs années de croissance, les investissements dans le déploiement du système européen de gestion du trafic, l'ERTMS, marquent le pas en 2023, avec une baisse annuelle de 13 % (en euros constants).

Au total, 69 % des investissements en 2023 sont destinés aux catégories de voies 2 à 6, permettant un rajeunissement de ce réseau de 5 mois. La part des investissements alloués aux lignes de desserte fine du territoire est de 12 % (+2 points sur un an) et celle des LGV est de 6 % (-1 point).

Figure 2.4 – Dépenses d'investissements de SNCF Réseau (y compris Opex et hors frais financiers - euros constants 2023)

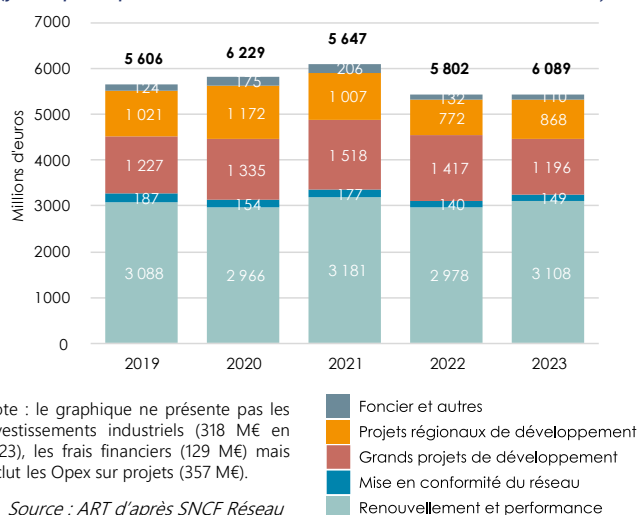
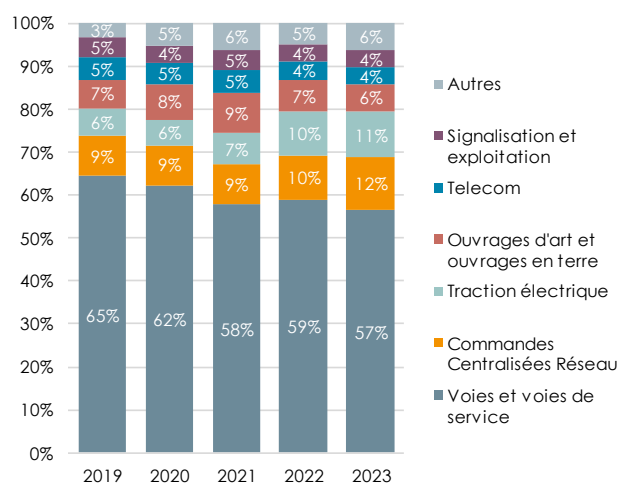


Figure 2.5 – Répartition des investissements de « renouvellement et performance »



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

² Indice de prix au moment de l'élaboration du contrat de performance 2021-2030.

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

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE (3/4)

En 2023, les dépenses de SNCF Réseau ont été de 11,7 Mds€, financées à hauteur de 6,4 Mds€ par des redevances

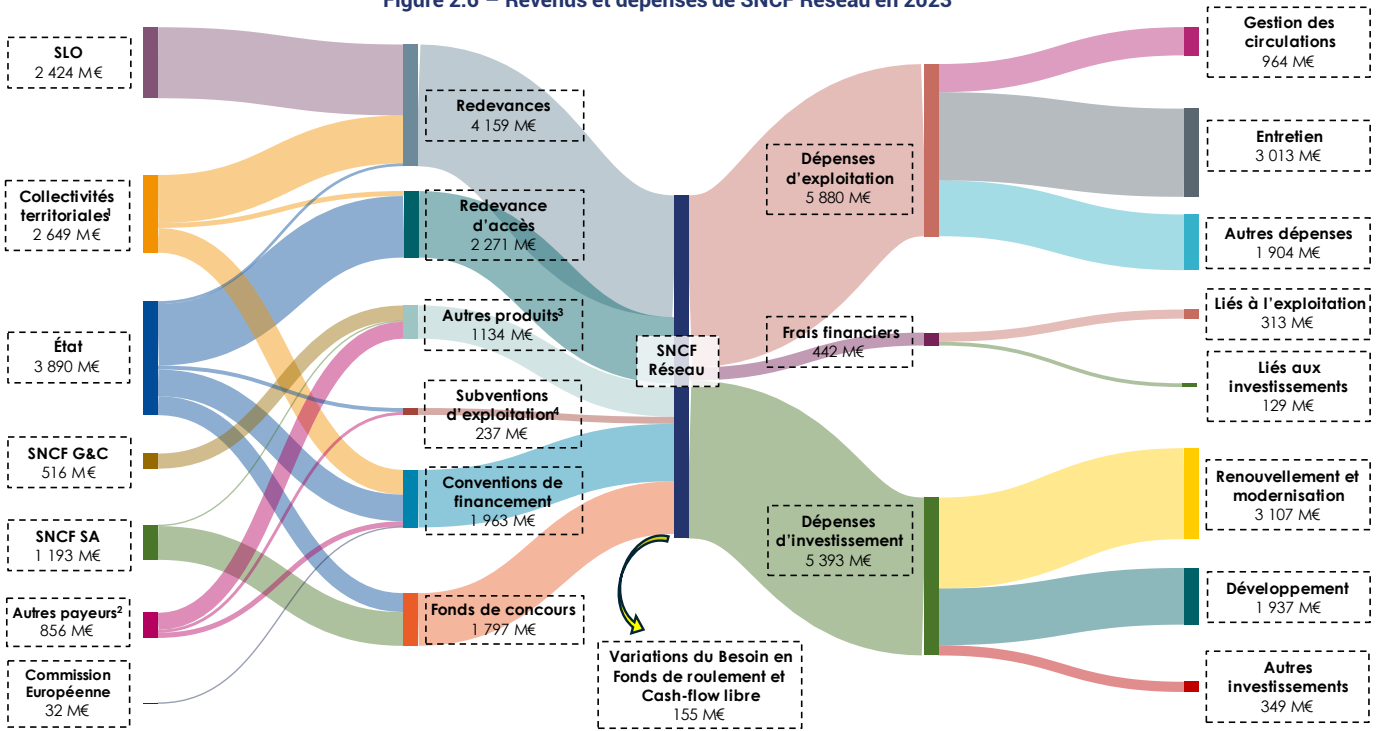
Les redevances liées au trafic ferroviaire, représentant 6,4 Mds€, sont la principale source de revenus pour SNCF Réseau. Parmi ces péages, 4 Mds€ sont issus des services de transport de voyageurs conventionnés (Transilien, TER et Intercités). Une part substantielle (57 %) provient de la redevance d'accès, directement versée par l'État et Île-de-France Mobilités. Cette redevance sert à couvrir les coûts fixes d'exploitation et de maintenance du réseau. Les autres redevances (2,4 Mds€) sont payées par les services librement organisés (TAGV et fret principalement). De plus, SNCF Réseau bénéficie de 135 M€ de compensation pour les péages liés au fret ferroviaire (pour une analyse des péages, voir page 10). SNCF Réseau perçoit également 1,1 Md€ d'autres produits, dont 976 M€ pour des services fournis à des tiers, notamment à SNCF Gares & Connexions (439 M€).

Pour financer ses projets d'investissement, SNCF Réseau reçoit 3760 M€ de subventions au travers de deux mécanismes. D'une part, grâce à des conventions de financement signées avec des

entités publiques et privées pour un peu moins de 2 Mds€. Parmi les contributeurs, l'État occupe la première place (47 %)⁵, suivi des Régions et autres administrations locales (43 %), de tiers privés (9 %) et enfin de la Commission européenne (2 %)⁶. D'autre part, les subventions d'investissement sont perçues au travers du fonds de concours de l'État (1,8 Md€). Ce fonds est alimenté à hauteur de 1 Md€ grâce aux dividendes de la société-mère SNCF SA, de 125 M€ de produits de cession du groupe SNCF et de 644 M€ supplémentaires de recapitalisation par l'État⁷.

Hors frais et flux financiers, les dépenses de SNCF Réseau se répartissaient, en 2022, à parts égales en dépenses d'exploitation et en dépenses d'investissement. En 2023, les charges d'exploitation représentaient 53 % des dépenses, soit une hausse annuelle (en euros courants) de 10,7 % pour atteindre 5,9 Mds€. Les dépenses d'investissement sont quant à elles restées stables (+0,9 % en euros courants). Pour une analyse plus précise des dépenses de SNCF Réseau, voir page 11.

Figure 2.6 – Revenus et dépenses de SNCF Réseau en 2023



Source : ART d'après SNCF Réseau

Précision méthodologique

Les montants des revenus et dépenses de SNCF Réseau (figure 2.6 ci-dessus) comportent des écarts de périmètre par rapport à ceux présentés dans ce bilan (écarts précisés dans le tableau ci-contre).

Par ailleurs les chiffres de la figure 2.6 présentent des écarts de périmètre avec ceux du « Bilan annuel des transports » du SDeS, en particulier concernant les subventions d'investissements perçues par SNCF Réseau. Ces différences s'expliquent notamment par une exclusion, dans la figure ci-dessus, de subventions afférentes à des projets d'investissements réalisés par des tiers, et qui ne génèrent donc pas de dépenses pour SNCF Réseau. Elles ne font donc que transiter dans ses comptes.

	Figure 2.6	Autres figures
Redevances ou Péages	Année civile de comptabilisation	Année civile de prestation
Dépenses d'exploitation	Avec subventions d'exploitation (100 M€) et indemnités commerciales (20 M€)	Hors subventions d'exploitation et hors indemnités commerciales
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 Autres payeurs regroupent SNCF Voyageurs et Fret SNCF (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 Autres produits regroupent la vente des prestations intra-groupe SNCF (652 M€), les études et travaux pour tiers (101 M€), les dividendes reçus (de la part de SNCF Gares & Connexions principalement, 77 M€), les produits de cessions d'actifs (de SNCF Réseau, 81 M€), et les autres produits (224 M€).

⁴ Les subventions d'exploitation comprennent la compensation fret (augmentée d'une aide exceptionnelle à la suite de la crise sanitaire) et les subventions qui visent à compenser des dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires)

⁵ En 2023, les conventions de financement versées à SNCF Réseau comprennent la première tranche de la « nouvelle donne ferroviaire », pour 100 M€ versée par l'AFIT

⁶ La recapitalisation du groupe SNCF en 2020 à hauteur de 4 050 M€ dans le cadre du plan France Relance, fait l'objet d'un financement a posteriori par le plan de recouvrement et de résilience de l'Union Européenne

⁷ Les produits de cession (125 M€) et la recapitalisation par l'État (644 M€) découlent des engagements pris dans le cadre du plan de relance de septembre 2020.

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

Hors réseau ferré national, focus sur le réseau RER RATP

	Niveau (au 31/12/2023)	Évolution par rapport à 2022 valeur réelle ¹ (2022-2023)
■ Charges globales d'entretien et de surveillance sur réseau RER RATP	175,3 M€	+ 7,4 %
dont charges affectables RER A	64,2 M€	- 1,2 %
charges affectables RER B	33,5 M€	- 0,9 %
■ Investissements sur réseau RER RATP	230,6 M€	- 1,6 %
dont investissements affectables RER A	96,0 M€	- 3,9 %
investissements affectables RER B	115,0 M€	- 1,7 %

Une hausse sur un an des dépenses d'entretien de la RATP sur les lignes RER malgré la baisse du trafic

Les charges d'entretien et de surveillance des lignes RER A et B de la RATP s'élèvent à plus de 175 M€ en 2023, en hausse de 7 % sur un an en euros constants¹ (+12 % en euros courants). Cette hausse est intervenue alors que le trafic du RER a baissé de 3 % sur la même période. Les coûts d'entretien affectés aux RER A et B restent stables (-1 %) tandis que ceux non-géographisés ont fortement augmenté (+20 %). **Rapportés au kilomètre de voie, les coûts d'entretien de la RATP pour les RER s'élèvent à près de 465 000 euros**, dont 21 % sont consacrés à la voie et aux équipements de voie.

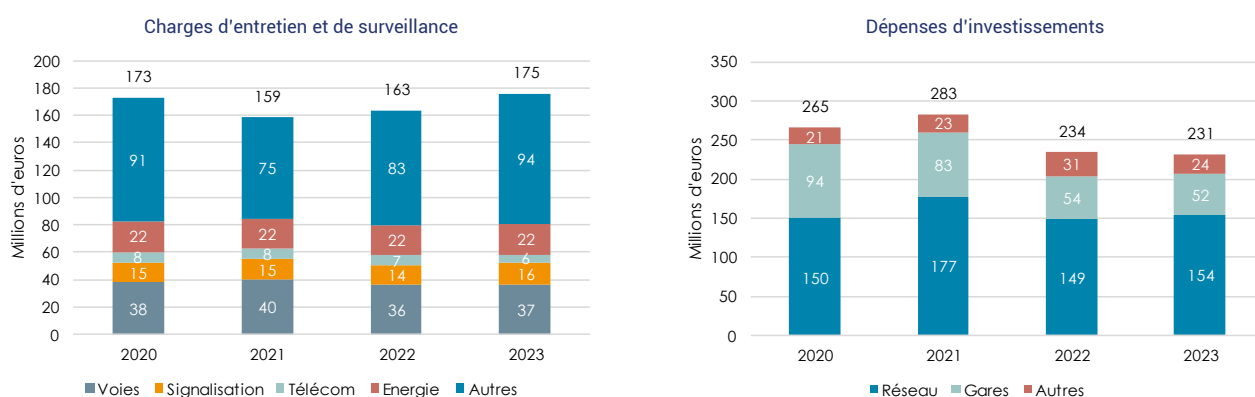
Plus de 230 M€ de dépenses d'investissements ont été affectés par la RATP au réseau RER sous sa gestion en 2023, soit un montant stable sur un an (-2 % en euros constants) mais en baisse de 13 % par rapport à 2020 et de 18 % par rapport à 2021. Ces investissements représentent un poids de 9 % dans l'enveloppe globale des investissements réalisés en 2023 par le groupe RATP² (laquelle apparaît cependant en légère hausse de

4 % en euros constants sur un an).

La structure des investissements reste également stable sur un an, que ce soit par actif (plus de 65 % sont destinés au réseau) ou par ligne (42 % pour le RER B). Les dépenses en gros entretien des voies en 2023 (40,4 M€), permettant de renouveler 40 km de rail et 13 appareils de voie, sont les plus élevées depuis 2020. Cet effort semble cependant insuffisant, à date, pour réduire le vieillissement du réseau, au regard de l'avancement de 2 points sur un an de l'âge relatif du réseau RER RATP (voir partie 1).

La modernisation des infrastructures de la ligne B se poursuit en 2023 avec les moyens comparables à ceux de 2022. Depuis 2020, près de 174 M€ (euros constants 2023) ont été consacrés à la modernisation des infrastructures du RER B, auxquels s'ajoutent près de 90 M€ (constants) pour l'adaptation des infrastructures afin d'accueillir les nouveaux matériels roulants, les rames MI 20, à partir de 2025.

Figure 2.7 – Charges d'entretien et de surveillance et dépenses d'investissements de la RATP pour les RER A et B
(euros constants 2023)



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 2023. Voir en annexe les indices utilisés pour corriger des effets de l'inflation les séries temporelles ([Annexe A0](#))

² Selon le Rapport annuel [2023](#) (page 26) du groupe RATP, les investissements du groupe s'élèvent à 2 546 millions d'euros en 2023. Le montant en 2022 (selon le Rapport annuel [2022](#), page 26) s'établit à 2 386 millions d'euros. Cela correspond à 2 455 millions d'euros en valeur 2023.

PARTS MODALES DU TRANSPORT FERROVIAIRE (FRET ET VOYAGEURS)



	Niveau (2023)	Évolution annuelle (2022-2023)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2023)
■ Part modale du transport ferroviaire de voyageurs	10,4 %	+0,6 point %	+1,2 point %
■ Part modale du transport ferroviaire de fret	8,6 %	-1,3 point %	-0,8 point %

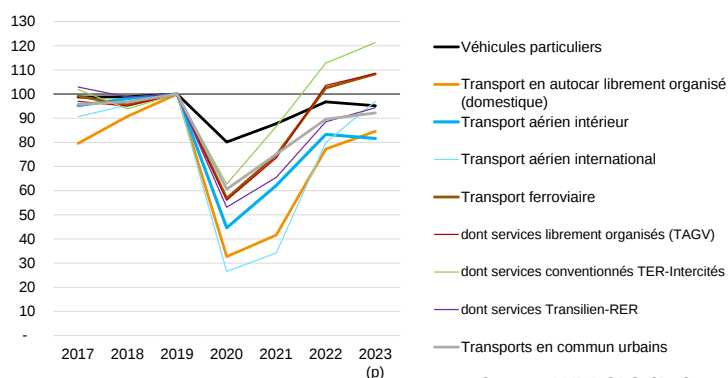
Le train est le seul mode de transport ayant dépassé dès 2023 son niveau de fréquentation d'avant-crise en France, augmentant sa part modale face aux baisses de l'usage de la voiture et de l'avion sur des liaisons domestiques.

Le transport ferroviaire de voyageurs a connu une année 2023 de croissance robuste en comparaison aux autres modes de transport en France. Le trafic routier de véhicules particuliers et le transport aérien ont accusé des baisses annuelles respectives de -1,6 % et -2 %. Ces baisses sont associées, pour le mode routier, à un trafic en diminution sur le réseau départemental et local, et, pour le mode aérien, à une baisse notable de trafic sur les liaisons radiales. Le transport en autocars librement organisé ainsi que le transport aérien international connaissent en revanche des reprises fortes en 2023 (+9,5 % pour le mode autocar et +21 % pour

l'aérien) mais plus tardives que le mode ferroviaire. La part modale du mode ferroviaire s'établit ainsi à 10,4 %¹ en 2023, en hausse annuelle de +0,6 point et de +1,2 point depuis 2019.

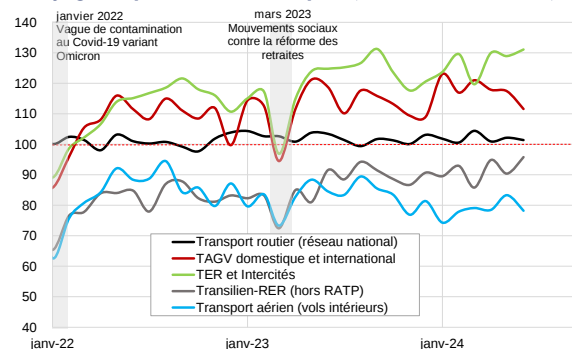
Le transport de marchandises par le mode ferroviaire a plus chuté en 2023 que le mode routier (en baisse annuelle de 2,3 %). En conséquence, la part modale du transport ferroviaire de fret a reculé notablement en 2023 (-1,3 point), atteignant le niveau le plus bas observé par l'Autorité depuis 5 ans (8,6 % de part modale).

Figure 3.1 – Évolution 2017-2023 de la fréquentation annuelle de voyageurs par mode de transport (indices 100 en 2017)



Source : ART, DGAC, SDeS

Figure 3.2 – Évolution 2022-2023 de la fréquentation mensuelle de voyageurs par mode de transport (indices 100 en 2017)



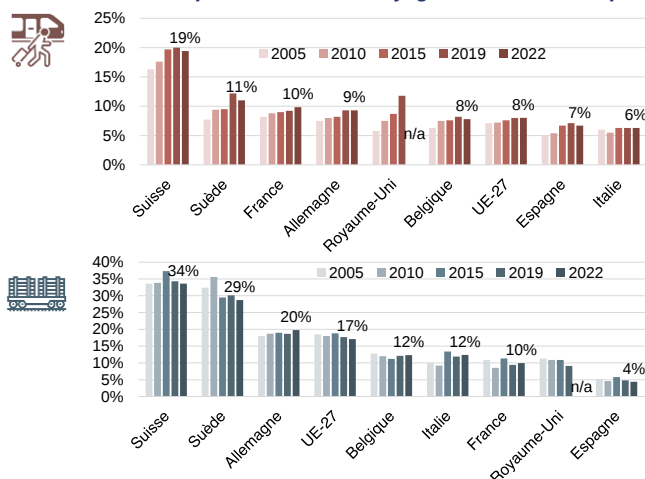
Source : ART, DGAC, SDeS

Le mode ferroviaire voit sa part modale stagner en Europe pour le transport de voyageurs, et diminuer en revanche pour le transport de fret en 2022 par rapport aux niveaux d'avant-crise

En 2022, la part modale du transport ferroviaire de voyageurs atteint ainsi 8 % en moyenne en Europe. Contrairement à la France, qui a vu cette part croître depuis 2019, celle-ci est restée stable en moyenne européenne, notamment en Allemagne et Italie, et a diminué en revanche en Suisse, Suède, Espagne et Belgique.

En dépit de la baisse observée en 2023, la part modale du transport ferroviaire intérieur de marchandises en France demeure notablement plus forte qu'en Espagne (près de 4 % en 2022), mais inférieure, en revanche, à la plupart des autres pays voisins. On peut par ailleurs noter en 2022 une hausse plus marquée (+1 point) en Allemagne de cette part modale, atteignant 20 %, soit le double de celle observée en France.

Figure 3.3 – Évolution 2005-2022 des parts modales du transport ferroviaire de voyageurs et fret en Europe



Source : ART, Eurostat, IRG-Rail

¹ La série « véhicules particuliers » du SDeS a fait l'objet d'une révision en 2023 en y intégrant désormais les véhicules utilitaires légers. Cela induit une correction à la baisse de la part modale estimée du transport ferroviaire présentée dans les précédents bilans ferroviaires, atteignant ainsi 9,6 % en 2019, 9,9 % en 2022, et dépassant 10 % en 2023.



ÉTAT DES LIEUX

DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES (1/3)

	Niveau (2023)	Évolution annuelle (2022-2023)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2023)
■ Offre de transport ferroviaire de fret (trains.km)	52,3 millions	-11,6 %	-11,1 %
■ Trafic effectif (tonnes.km)	29,4 milliards	-16,7 %	-13,4 %
■ Emport moyen des trains (tonnes par train)	562	-5,8 %	-2,6 %
■ Recettes issues du trafic (évolution en euros courants)	1 140 M€	+0,6 %	+2,5 %
■ Part du transport combiné (tonnes.km)	39,8 %	-1,1 pts de %	+6,5 pts de %
■ Taux de retard des trains de fret à 30 minutes	16,7 %	+0,8 pt %	+1,2 pt %

Après une chute historique du trafic en 2023...

En 2023, le transport ferroviaire de marchandises totalisait 29,4 milliards de tonnes.km, soit une chute de près de -17 % par rapport à l'année 2022. Conséquence d'un recul moins marqué du volume de circulations (-11,6 % des trains.km), l'emport moyen des trains chute à 560 tonnes contre 600 tonnes en 2021 et 2022. Cette chute met fin à la hausse continue de l'emport constatée entre 2017 et 2021.

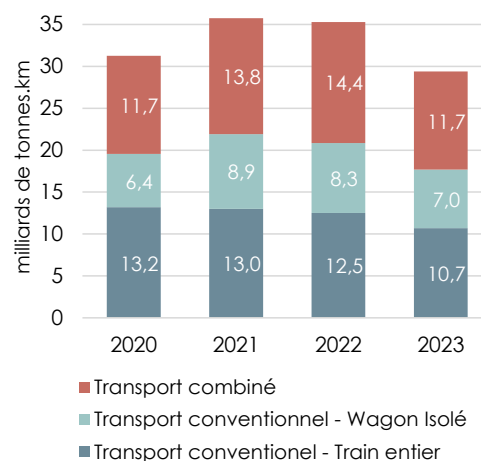
Ce volume de tonnes.km constitue un point bas historique inférieur à ceux de 2010 et 2020. Ces deux années avaient pourtant été touchées par des événements majeurs (mouvements sociaux et suites de la crise financière, puis crise sanitaire).

La forte baisse en 2023 s'explique par une série d'événements concomitants : mobilisation sociale contre la réforme des retraites, éboulement en vallée de Maurienne le 27 août 2023, augmentation des coûts de l'énergie (voir page 17), et ralentissement économique.

Le transport international (hors Italie) connaît une baisse un peu moins forte (-15 %) que le transport domestique (-17 %). A contrario, les trafics ayant pour origine ou destination l'Italie ont quant à eux chuté de -27 %, conséquence de la fermeture de la liaison ferrée transfrontalière.

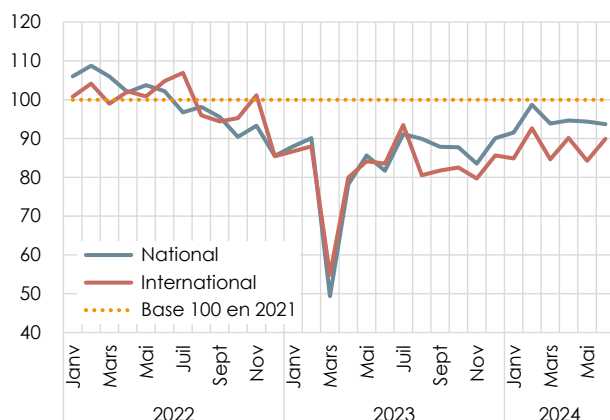
Après une forte progression du transport combiné (+ 27 % entre 2019 et 2022), ce segment accuse la plus forte baisse au cours de l'année 2023 avec un recul des tonnes.km transportées de -19 %.

Figure 4.1 – Tonnes.km du transport ferroviaire de fret par segment de marché



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Figure 4.2 – Tonnes.km du transport ferroviaire de marchandises corrigées des variations saisonnières et jours ouvrés (base 100 en 2021)



Source : ART d'après SDES

...l'activité rebondit au premier semestre 2024 mais demeure inférieure à celle de l'année 2022

Le premier semestre de l'année 2024 marque une reprise de l'activité. En effet, les tonnes.km réalisées par le secteur marquent un rebond de +16 % au premier semestre par rapport à la même période en 2023.

Néanmoins, les tonnes.km effectuées sur la première moitié de l'année 2024 restent inférieures au premier semestre 2022 : -10 % pour le transport national et -14 % pour le transport international (-11 % au global).

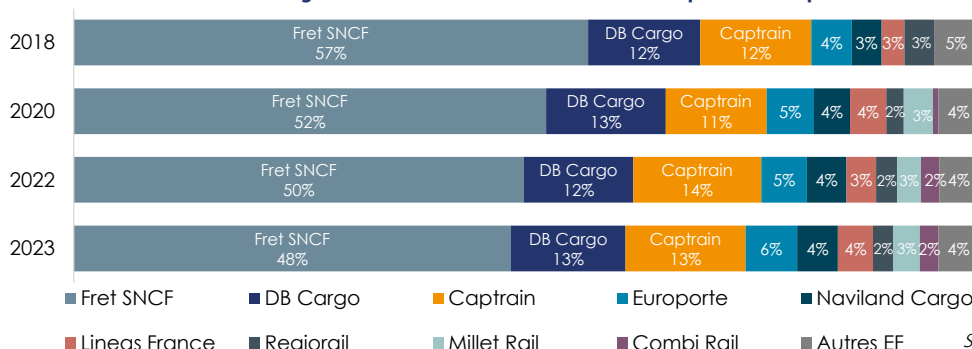
Cette différence s'explique en partie par la fermeture toujours effective sur l'ensemble de l'année 2024 de la liaison ferroviaire vers l'Italie.

ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES (2/3)

Dans un contexte où l'ensemble des entreprises ferroviaires ont vu leur trafic de marchandises reculer en 2023, la part de marché du groupe SNCF a reculé de deux points.

Après s'être stabilisée entre 2021 et 2022, l'activité mesurée en tonnes.km de l'opérateur historique, Fret SNCF, s'est contractée en 2023 de près de 19 %, conduisant à une baisse de sa part de marché de 1,5 point de pourcentage. Les entreprises ferroviaires du groupe SNCF¹ représentent encore un peu moins de 68 % des tonnes.km en 2023 soit une baisse de près de 2 points de parts de marché par rapport à 2022. **Cette tendance devrait se poursuivre en 2024, Fret SNCF ayant débuté la cession de 23 flux de trains entier à des opérateurs alternatifs** (voir encart ci-dessous). Par ailleurs, si l'activité des autres entreprises ferroviaires recule également en 2023, les baisses sont relativement moins marquées pour trois entreprises : Lineas France (-1,3 %), Europorte France (-5,6 %) et Millet Rail (-7,7 %).

Figure 4.3 – Part des tonnes.km réalisées par les entreprises ferroviaires



La société Millet Rail intègre dans cette figure les activités précédemment réalisées par l'entreprise Ouest Rail (radiée le 9 mars 2023 et dont les activités ont fait l'objet d'une fusion dans la société Millet Rail).

Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Mise en œuvre d'un plan de « discontinuité » pour Fret SNCF dès le 1^{er} janvier 2024

La Commission européenne a ouvert une enquête approfondie le 18 janvier 2023 sur les mesures de soutien de l'État français dont a bénéficié Fret SNCF entre 2007 et 2019. Cette enquête vise à déterminer si ces mesures étaient en conformité avec les règles de l'Union en matière d'aides d'État, conformément à l'article 108(2) du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Considérant, en issue possible de la procédure formelle d'examen, une exigence, par la Commission, du remboursement des aides perçues par l'opérateur (représentant un montant de 5,3 Mds€), le gouvernement français a engagé en 2024 la mise en œuvre d'une « transformation structurelle de Fret SNCF et de Rail Logistic Europe (RLE) »¹. Cette solution pourrait ainsi être reconnue par la Commission comme une « discontinuité économique entre Fret SNCF et des nouvelles entités qui pourraient être créées », permettant l'abandon de l'exigence de remboursement des aides qui seraient jugées non conformes au Traité.

En pratique, le plan de discontinuité prévoit ainsi :

- le désengagement progressif par Fret SNCF, depuis début 2024, de 23 flux de trafic dits de « trains entiers dédiés » : au 30 juin 2024, 22 des 23 flux visés avaient été repris par des opérateurs alternatifs de Fret SNCF. Dans son rapport financier du 30 juin 2024, le Groupe SNCF indique que les 39 locomotives utilisées pour la réalisation de ces trafics « n'ont pas fait l'objet d'une demande de rachat par les opérateurs reprenneurs », ces derniers ayant souhaité utiliser leur propre matériel roulant. La cession des 39 locomotives pourrait intervenir dans les prochains mois.
- la création, au 1^{er} janvier 2025, de deux nouvelles entités au sein de Rail Logistics Europe. Une première société, **Hexafret**, reprendra l'activité non cédée de Fret SNCF, se spécialisant dans l'activité de transport conventionnel en wagon isolé. Une seconde société, **Technis**, reprendra une activité de maintenance du matériel roulant.

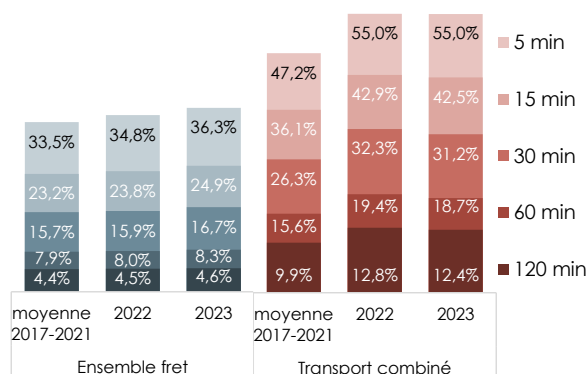
Nouvelle dégradation de la ponctualité des trains de marchandises en 2023

En 2023, 16,7 % des trains arrivaient à leur terminus avec un retard de plus de 30 minutes, soit une dégradation de la ponctualité de 0,8 point par rapport à 2022, et d'un point par rapport à la période comprise entre 2017 à 2021. Cette tendance s'observe pour tous les paliers de retard, mais elle est particulièrement marquée pour les paliers les plus faibles, plus susceptibles de fluctuer. Ainsi, la ponctualité s'est dégradée depuis 2019 de 2,8 points à 5 minutes et de 0,4 point à 60 minutes.

La ponctualité des trains du transport combiné¹ s'est légèrement améliorée entre 2022 et 2023, avec un taux de retard en diminution de 1,1 point au seuil de 30 minutes et de 0,8 point au seuil de 60 minutes.

Cependant, malgré cette tendance positive, les taux de retard du fret combiné demeurent très supérieurs à ceux constatés en moyenne sur la période 2017-2021 et structurellement plus élevés que ceux du transport ferroviaire de marchandises, avec 31,2 % des trains arrivant avec plus de 30 minutes de retard.

Figure 4.4 – Taux de retard au terminus des trains de fret



Source : ART d'après SNCF Réseau

¹ Les sociétés réunies au sein de la branche Rail Logistic Europe sont : Fret SNCF, Captrain France, Naviland Cargo, Ecorail Transport et Normandie Rail Services.

² Rapport de l'Assemblée nationale de décembre 2023 fait au nom de la commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir (pages 191-193).

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

Les opérateurs de fret ont pu préserver leurs recettes en majorant les prix, mais la rentabilité du secteur reste dégradée dans le contexte de forte hausse des coûts énergétiques

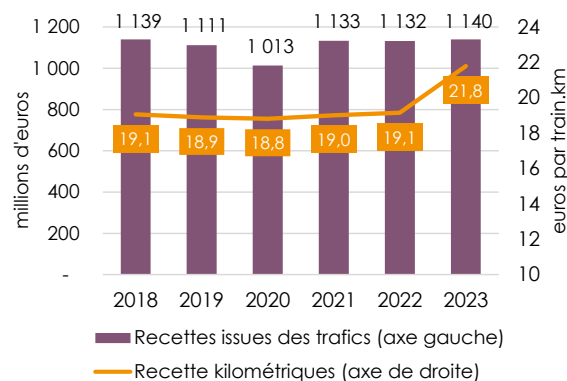
Malgré la diminution significative du transport ferroviaire de marchandises, les entreprises ferroviaires sont parvenues à maintenir (+0,6 %) le niveau des revenus 2023 liés à la traction ferroviaire.

La baisse des circulations (-11,6 % des trains.km) a été compensée par un fort effet prix. La recette kilométrique a ainsi progressé de manière substantielle (+14 %), contribuant à limiter l'impact négatif sur les revenus de la baisse des trafics.

Alors que le secteur a affiché des résultats économiques encourageants, mais encore fragiles, en 2021 et 2022, l'année 2023 marque une nouvelle dégradation de la rentabilité. En considérant 10 entreprises ferroviaires représentant 97 % des tonnes.km, le secteur a subi une perte d'exploitation d'environ 60 M€ alors qu'il avait enregistré un résultat positif d'un peu moins de 30 M€ en 2021 (21 M€ en 2022). Ces résultats masquent toutefois de grandes disparités. Malgré le contexte difficile, six des dix entreprises réalisent un bénéfice d'exploitation en 2023.

La hausse des prix de l'énergie a pesé sur la rentabilité. En effet, les dépenses kilométriques d'énergie ont plus que doublé entre 2021 et 2023 (+ 1,7 €/km). Elles représentent désormais 15 % des recettes, contre 8,4 % en moyenne entre 2019 et 2021 (voir encart ci-dessous).

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

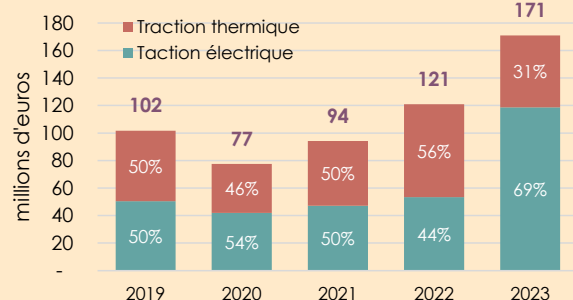
Les parcours utilisant un mode de traction électrique sont prépondérants pour le transport ferroviaire de marchandises : près de 75 % des trains.km et 81 % des tonnes.km brutes ont été effectués en traction électrique (moyenne constatée entre 2019 et 2023).

Entre 2019 et 2021, les dépenses d'énergie se répartissent à parts égales entre le gasoil et l'électricité, du fait d'un coût kilométrique plus élevé de la traction thermique.

En 2022, les dépenses d'énergie ont connu une première hausse significative liée principalement à l'augmentation des prix du gasoil, faisant passer le coût de la traction thermique de 3,1 €/km à 4,7 €/km. Bien que les prix du gasoil aient diminué partiellement en 2023, les dépenses d'énergie ont continué de croître, avec la forte augmentation des prix de l'électricité : la dépense moyenne des entreprises ferroviaires représentait ainsi 3 €/km en 2023 contre 1,2 €/km l'année précédente.

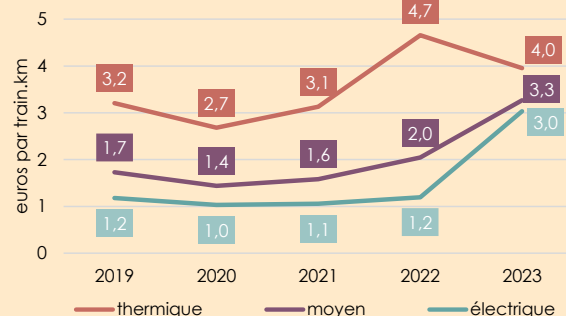
Le secteur du transport ferroviaire de marchandises a évité une envolée des prix qui aurait pu être bien plus importante. De nombreuses entreprises ferroviaires de fret s'approvisionnent en effet historiquement en énergie de traction auprès de SNCF Réseau en s'acquittant de la redevance de fourniture d'électricité (RFE). La politique d'achat de SNCF Réseau l'a conduit à se fournir à des conditions de marché peu favorables (474 €/MWh en 2023 contre 112 €/MWh en 2022). Ce quadruplement remettant en cause la pérennité de l'activité de fret ferroviaire, l'Autorité a recommandé à SNCF Réseau, dans son [avis 2023-010 du 9 février 2023](#), de faciliter la résiliation, par les entreprises ferroviaires, de leurs engagements contractuels en matière de fourniture d'électricité. L'Autorité a pu constater en février 2024 que cette recommandation avait bien été mise en œuvre par SNCF Réseau, permettant aux entreprises ferroviaires de rechercher des conditions d'approvisionnement sur les marchés à des tarifs plus favorables.

Figure 4.6 – Dépenses d'énergie par type de traction¹



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Figure 4.7 – Dépenses kilométriques d'énergie¹



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

¹ Les dépenses d'énergie sont établies sur le déclaratif des entreprises ferroviaires ayant répondu et représentant 88 % des trains.km. Afin d'être représentatives de l'ensemble du transport ferroviaire de marchandises, ces dépenses sont extrapolées. L'extrapolation s'appuie sur le prix et la consommation kilométrique moyenne constatée des entreprises répondantes en litre de gasoil et en kWh.



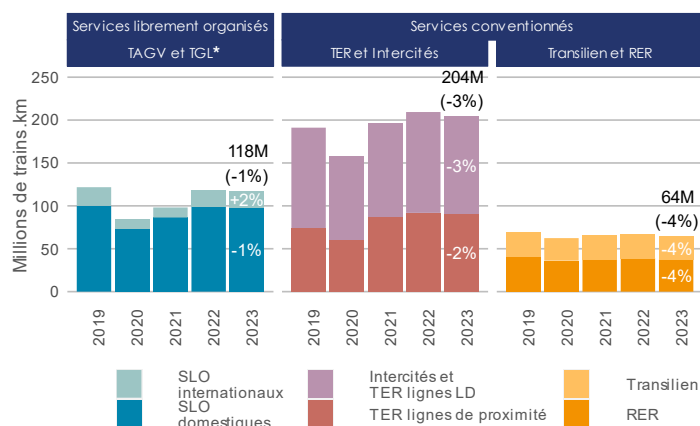
	Niveau (2023)	Évolution annuelle (2022-2023)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2023)
■ Offre de transport ferroviaire de voyageurs (trains.km)	386 millions	-2 %	+1 %
■ Offre de transport ferroviaire de voyageurs (sièges.km)	210 milliards	+0 %	+1 %
■ Capacité d'emport des trains (sièges par circulation)	544	+2 %	-0 %
■ Fréquentation (passagers.km)	107 milliards	+5 %	+8 %
■ Taux d'occupation du transport ferroviaire	51 %	+2 points %	+3 points %
■ Part des activités non conventionnées	30 % (trains.km)	+0 point %	-1 point %
	61 % (pass-.km)	+0 point %	+0 point %
	77 % (taux d'occ-.)	+3 points %	+5 points %

L'offre des services ferroviaires librement organisés reste en recul de 3 % par rapport à 2019

Sur un an, l'offre ferroviaire, mesurée en trains.km, est en légère baisse, notamment du fait des mouvements sociaux de mars 2023, d'environ -1 % pour les services librement organisés (trains à grande vitesse domestiques et internationaux – ci-après SLO) et de près de -2 % pour les services conventionnés (Intercités, TER ou Transilien-RER). En dehors des périodes affectées par les mouvements sociaux, l'offre est cependant en progression annuelle de 2 %. Par rapport à 2019, l'offre de services ferroviaires SLO reste en retrait de près de -3 % et celle des services conventionnés en Île-de-France (Transilien et RER) de -7 %, tandis que l'offre des services conventionnés TER et Intercités dépasse depuis 2021 son niveau d'avant-crise.

La baisse du nombre de circulations de trains opérés en services librement organisés, constatée depuis 2015, se poursuit, alors que l'offre de sièges.km progresse légèrement, bénéficiant d'une hausse tendancielle de la capacité d'emport des trains à grande vitesse en France. La capacité d'emport progresse également au global des services conventionnés d'Île-de-France, du fait d'une hausse de 5 % pour les RER, mais reste stable pour les trains TER et Intercités.

Figure 5.1 – Offre ferroviaire de voyageurs
(en millions de trains.km – évolutions 2023/22 en parenthèses)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP
*TGL : services de « trains grandes lignes » à vitesse classique

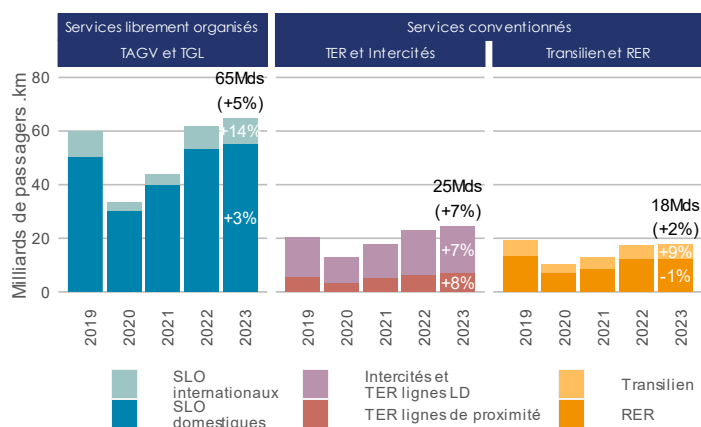
La fréquentation est en forte hausse et atteint un niveau record

Avec 107 milliards de passagers.km transportés, la fréquentation ferroviaire a atteint pour la deuxième année consécutive un niveau record en France, supérieur de 5 % au niveau de 2022. pour les services commerciaux comme pour les services conventionnés. Parmi ces derniers, les évolutions sont contrastées entre les services d'Île-de-France avec une hausse relative de 2 % du trafic et les services Ter et Intercités qui ont connu une croissance du trafic de 7 %. Grâce à une croissance déjà importante en 2022, la fréquentation des services conventionnés TER et Intercités dépasse ainsi nettement son niveau de 2019 (+21 %), tandis qu'elle reste en deçà pour les services conventionnés d'Île-de-France (-9 %).

La fréquentation des services librement organisés de voyageurs a également fortement augmenté (+5 % depuis 2022 et +8 % par rapport au niveau de 2019), portée notamment par la reprise plus tardive des trajets internationaux, en hausse annuelle de +15 % et dépassant de 5 % le niveau de fréquentation de 2019.

La hausse annuelle de la fréquentation ferroviaire de voyageurs s'est faite en dépit des mouvements sociaux du printemps 2023, qui ont conduit à une forte baisse durant le mois de mars de la fréquentation des trains pour l'ensemble des services (-8 % en moyenne par rapport au mois de mars 2022 et -15 % pour les services librement organisés domestiques). En dehors du mois de mars, la croissance annuelle de la fréquentation atteint 6 %.

Figure 5.2 – Fréquentation ferroviaire de voyageurs
(en milliards de passagers.km – évolutions 2023/22 en parenthèses)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (2/6)

Les taux d'occupation continuent de croître pour l'ensemble des services ferroviaires

La croissance de la fréquentation a contribué, en 2023, à la hausse des taux d'occupation pour l'ensemble des services. En progression de 3 points, le taux d'occupation moyen des services SLO (domestiques et internationaux) atteint 77 % en 2023.

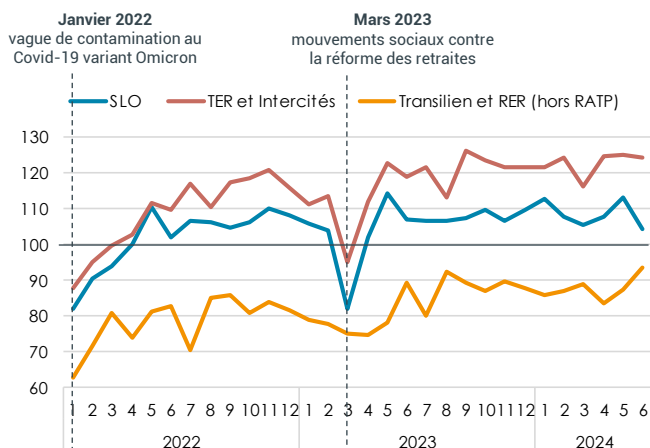
Cette évolution poursuit une tendance de long terme d'optimisation de l'emport des trains, au regard de la progression de plus de 14 points du taux d'occupation des services TAGV depuis 2015. Couplé à une progression des capacités d'emport des trains, le nombre de passagers transportés par circulation a ainsi progressé en moyenne de plus de 150 passagers en huit ans, pour dépasser 550 passagers en moyenne.

Les services conventionnés ont vu également leur taux d'occupation progresser et atteindre en moyenne 34 %. Cette moyenne en apparence faible masque de fortes disparités, à la fois entre services conventionnés (le taux est supérieur de 10 points pour les lignes de plus de 100 km (38 %) par rapport aux lignes TER de proximité (28 %)) mais aussi au sein des services (entre heures creuses et heures de pointe et entre proximité des gares principales et extrémités de lignes).

La fréquentation des trains de voyageurs a augmenté de plus de 10 % en Europe en 2023

Cette hausse résulte, en 2023, pour plusieurs pays, d'un retour (qui était encore partiel en 2022) aux niveaux observés avant la crise sanitaire. La fréquentation des trains de voyageurs a ainsi retrouvé 97 % du niveau de 2019 en Italie, tandis que l'Allemagne ou la Suisse enregistrent des niveaux supérieurs en 2023 de +4 % et +3 % à leurs niveaux respectifs d'avant-crise. L'Espagne se différencie cependant très nettement de l'ensemble des pays européens par une croissance annuelle de plus de 30 %. Cette hausse suit le développement fort de l'offre ferroviaire domestique sur un marché désormais concurrentiel, et a conduit à un niveau de fréquentation 2023 en Espagne supérieur de 18 % au niveau établi en 2019. En revanche, on peut noter, en dépit d'un taux de croissance annuel de 15 % en 2023 au Royaume-Uni, un faible taux de rattrapage de la fréquentation voyageurs, représentant, en 2023, seulement 84 % du niveau de 2019.

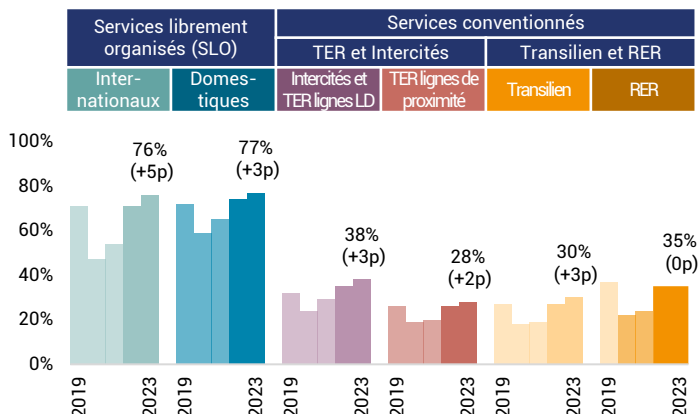
Figure 5.5 – Fréquentation mensuelle des services ferroviaires (en base 100 en 2019)



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

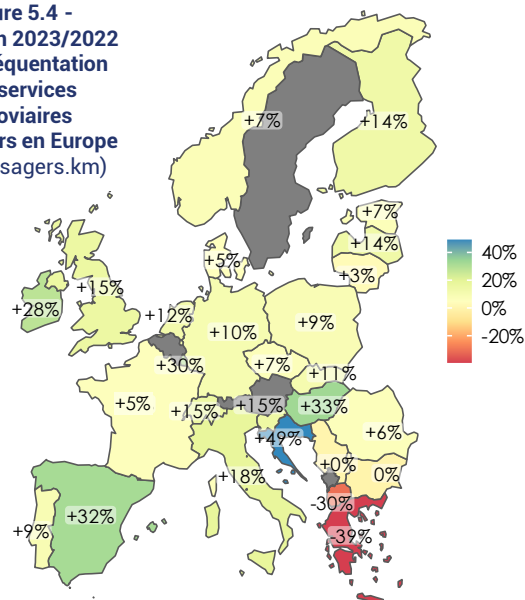
Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Figure 5.3 – Taux d'occupation des trains de voyageurs (en % – évolutions 2023/22 en pp en parenthèses)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Figure 5.4 - Évolution 2023/2022 de la fréquentation des services ferroviaires voyageurs en Europe (en passagers.km)



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

Au premier semestre 2024 la fréquentation ferroviaire reste en retrait de plus de 10 % du niveau de 2019 pour les services franciliens, tandis qu'elle se stabilise aux niveaux de 2023 pour les autres services.

Après un fort rattrapage de la fréquentation au premier semestre 2022 et une année 2023 record malgré la grève du mois de mars, les niveaux de fréquentation ferroviaire des services domestiques semblent se stabiliser au premier semestre 2024 :

- La fréquentation des services librement organisés oscille autour de 10 % au-dessus de son niveau de 2019 ;
- La fréquentation des services conventionnés hors Île-de-France se situe à un niveau supérieur de 20 % du niveau de 2019 ;
- Les services Transilien et RER restent en revanche en net retrait en début d'année 2024 et semblent plafonner autour de 90 % du niveau de 2019, confirmant une rupture durable pour ces services.

ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (3/6)

Le parc du matériel roulant en France compte, à fin 2023, plus de 4 000 véhicules moteurs, dont 363 rames TGV de l'opérateur historique, soit une baisse de près de 40 rames depuis 2019.

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 2023, le parc ferroviaire « en service » en France compte plus de 6 300 éléments², dont 61 % d'automoteurs, 6 % de locomotives et 33 % de voitures.

Le parc TAGV ne comporte que des automotrices, dont 363 rames exploitées par SNCF Voyageurs pour les services domestiques et internationaux inOui et Ouigo, et 51 rames exploitées par Eurostar. Ces chiffres confirment la forte baisse du nombre de TGV en exploitation en France ces dix dernières années, alors que ce parc comptait plus de 400 rames (hors Eurostar) à fin 2019 et plus de 450 rames il y a 10 ans³. À la différence des services Ouigo Grande Vitesse, Ouigo Train Classique exploite des rames tractées sur la base de 9 locomotives et 36 voitures Corail. Enfin, l'activité de Trenitalia en France, à hauteur de 5 trains quotidiens programmés en 2023, mobilise une part assez mineure du parc de 50 rames Frecciarossa dont l'opérateur dispose pour l'ensemble de ses activités à grande vitesse en Italie, Espagne et France.

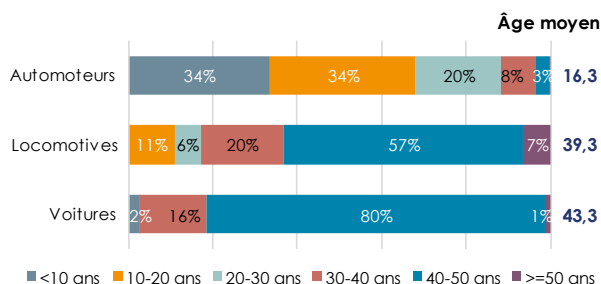
Les activités TER sont opérées par plus de 2 000 automotrices et, pour 7 régions sur 11, par des rames tractées (via un parc de près de 180 locomotives - cf. [Annexe 5.1](#)). Le parc TER comporte, à fin 2023, plus d'un quart (26 %) de matériels thermiques et 23 % de matériels bimodes. Alors que seules 11 % des locomotives sont thermiques, ce taux est de 27 % pour les automotrices. Ce volume des matériels thermiques apparaît ainsi important au regard de l'utilisation de ces matériels (moins de 15 % des trains.km TER). Cela pointe le degré d'utilisation très supérieur des matériels bimodes et électriques au sein des services TER. Les régions Nouvelle Aquitaine, Bourgogne-Franche Comté et Grand Est disposent des plus forts taux de matériels thermiques, représentant un tiers ou plus de leur parc global.

L'âge moyen⁴ du matériel roulant exploité sur le marché français est de près de 27 ans.

Cette moyenne masque de fortes disparités entre familles de matériel et entre activités (cf. [Annexe 5.2](#)). Autour d'un âge moyen de 15,6 ans, le parc TAGV compte 14 % de rames entre 30 et 35 ans. En dépit de possibles opérations de prolongation de leur durée de vie (de +2 à +10 ans⁵), cela induit une tension accrue sur le parc global en activité, s'ajoutant aux difficultés et retards observés dans la mise en service de nouveaux matériels roulants à grande vitesse⁶.

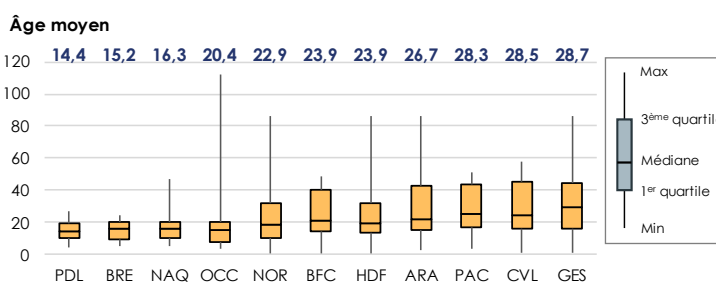
Le parc Transilien-RER a, en moyenne, moins de 20 ans, soit près de 5 ans de moins que le parc TER. En effet, plus de 30 % des matériels en région Île-de-France ont été renouvelés pendant la dernière décennie. C'est aussi le cas pour les régions Pays de la Loire, Bretagne et Nouvelle Aquitaine, d'où un parc plus jeune de plus de cinq ans par rapport aux autres régions. L'âge moyen du matériel roulant approchait en revanche à fin 2023 les 30 ans en régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Centre-Val de Loire et Grand-Est.

Figure 5.8 – Répartition du parc² par catégorie d'âge et âge moyen⁴ du parc à fin 2023



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et IDFM

Figure 5.9 – Distribution du parc TER régional par âge et âge moyen⁴ du parc régional à fin 2023



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

¹ À 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).

² Hors matériels exploités par Trenitalia France, Renfe Viajeros et Deutsche Bahn (pour les services France-Allemagne en partenariat avec SNCF Voyageurs).

³ Selon une [étude de septembre 2023](#) du cabinet trans-missions.

⁴ L'âge du matériel roulant est le temps (en années) écoulé entre la date de mise en service et la date de référence (ici, le 31 décembre 2023). 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).

⁵ Selon [le programme "d'obsolescence déprogrammée" de SNCF Voyageurs](#).

⁶ Voir notamment [un article du Point du 1^{er} septembre 2024](#).

ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE VOYAGEURS – BILAN DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE (4/6)

À fin 2024, 7 lots d'offre ferroviaire conventionnée ont été attribués à l'issue d'un processus de mise en concurrence, dont 3 à des opérateurs alternatifs

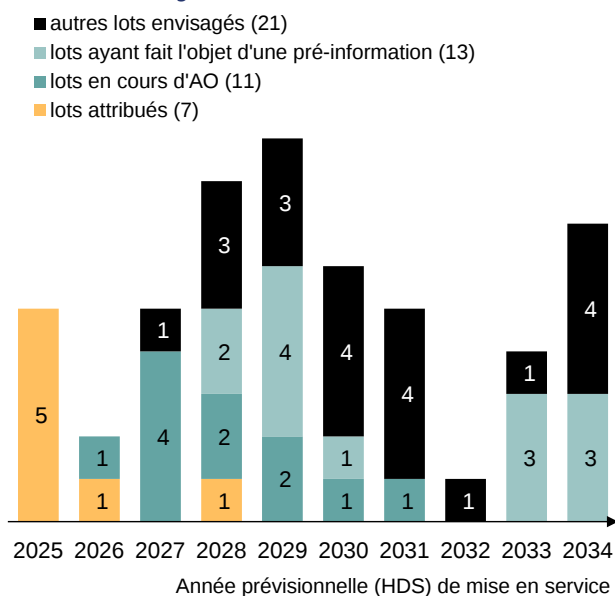
Comme le prévoit le quatrième paquet ferroviaire européen, la mise en concurrence de services ferroviaires conventionnés est obligatoire en France depuis le 25 décembre 2023.

À fin 2024 :

- ▶ **4 lots ont été attribués à l'opérateur historique** SNCF Voyageurs (et au groupement Keolis-SNCF Voyageurs en Île-de-France) : le lot **Azur** (région Sud PACA), le lot **Étoile d'Amiens** (Hauts-de-France), le lot **Tram-train Sud-Loire** (Pays de la Loire) et, en Île-de-France, le lot des lignes de **tram-train T4 et T11** (et une branche de la ligne P).
- ▶ **2 lots ont été attribués à l'opérateur Transdev** : le lot **Intermétropoles** (Sud PACA) et le lot **Nancy-Contrexéville** (Grand-Est), intégrant à la fois la remise en exploitation et la gestion de la ligne ferroviaire.
- ▶ **Enfin, 1 lot en Île-de-France a été attribué à RATP Cap Île-de-France**, constitué des lignes de tram-train T12 et T13.

Les lots Azur, Étoile d'Amiens et une partie du lot Tram-train Sud-Loire sont les premiers lots régionaux à être opérés dans ce cadre, à compter de décembre 2024 par des entreprises ferroviaires dédiées filiales de l'opérateur historique : SNCF Voyageurs Sud Azur, SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens et SNCF Voyageurs Loire Océan. Le lot Intermétropoles sera opéré à partir de juin 2025 par Transdev Rail Sud Intermétropoles.

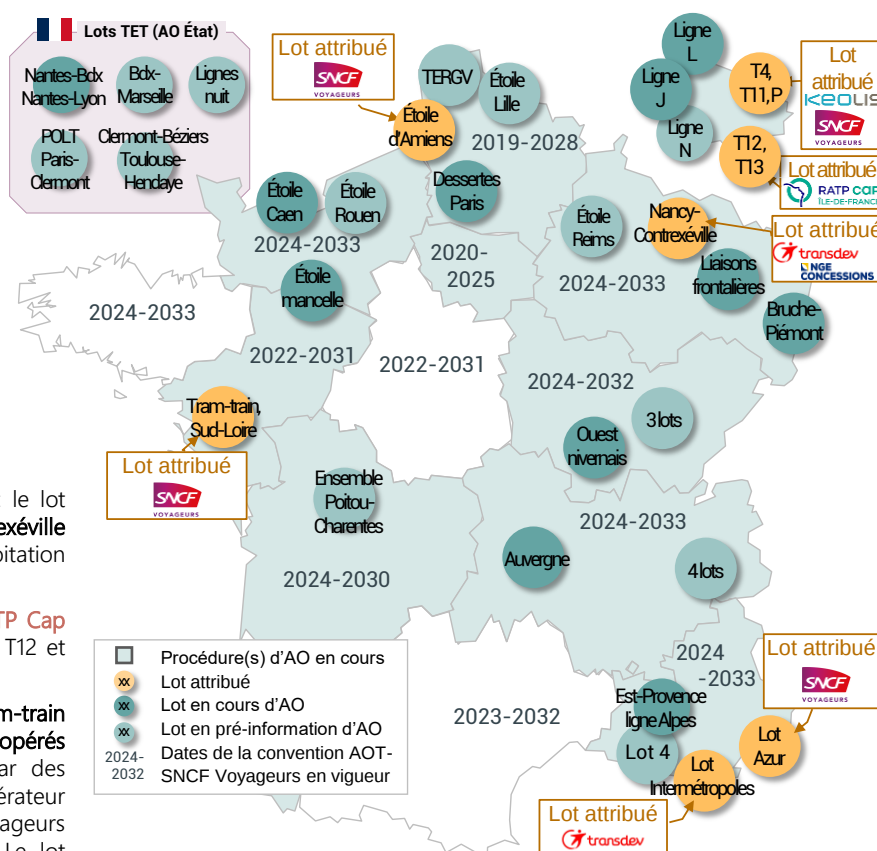
Figure 5.11 - Lots attribués/en cours d'appel d'offres pour l'ouverture à la concurrence des services régionaux conventionnés



Source : ART d'après BOAMP / JOUE, communications des Régions et [rapport 2024 de la Cour des Comptes](#) sur les TER à l'heure de l'ouverture à la concurrence (Annexe n°2)

Note de lecture du graphique 5.11 : à fin d'année 2024, 8 lots sont annoncés pour être mis en service pour l'horaire de service 2028, dont, à date, 1 lot attribué (Nancy-Contrexéville), 2 lots en cours d'appel d'offres (Dessertes parisiennes et ligne J), 2 lots font l'objet d'un avis de pré-information (Étoile de Lille et Ensemble Poitou-Charentes), et 3 lots additionnels sont prévus par les régions pour un début d'exploitation à cet horizon (lignes R, P et E en Île-de-France).

Figure 5.10 - Lots attribués/en cours d'appel d'offres pour l'ouverture à la concurrence des services conventionnés et dates des conventions d'exploitation en vigueur



Source : ART d'après BOAMP / JOUE

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

Le calendrier prévisionnel de mise en concurrence des lots d'offre ferroviaire des régions fait apparaître un fort risque de « congestion » d'ici l'échéance réglementaire de la fin des délégations actuelles (calendrier ci-contre, détaillé par année prévue de mise en service des lots) :

- ▶ 28 lots TER et Transilien encore non attribués prévoient une mise en service d'ici à 2030, parmi lesquels seuls 10 avaient fait l'objet, à fin 2024, d'un appel d'offres, 7 autres d'un avis de pré-information et 11 d'une simple annonce publique des régions.
- ▶ 17 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 pré-information pour mise en concurrence. À ces lots s'ajoutent les offres régionales 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).

Ce calendrier resserré réduit de plus en plus le temps dont disposent les régions pour mener l'attribution, via une mise en concurrence, de leur offre ferroviaire conventionnée, et bénéficier des apports déjà observés à maille française et européenne de cette mise en concurrence (cf. ci-après), sans menacer la capacité des entreprises ferroviaires à y candidater.

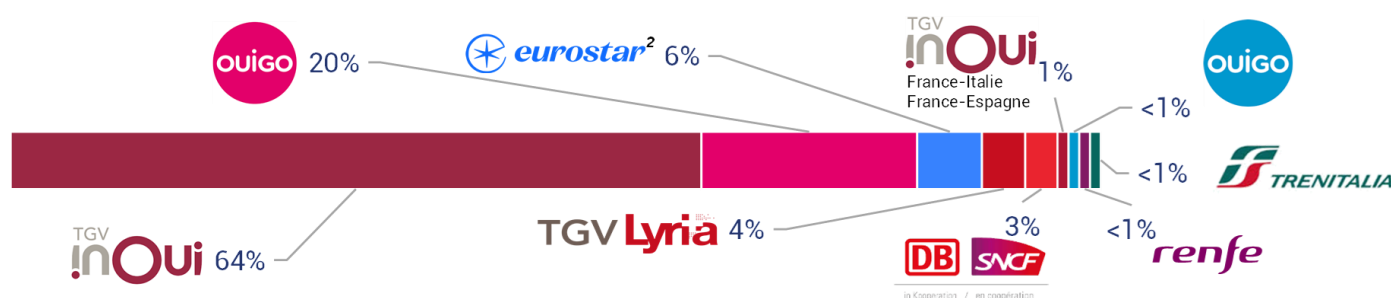
ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE VOYAGEURS – BILAN DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE (5/6)

L'ouverture du marché des services ferroviaires librement organisés en France reste très progressive en 2023

En 2023 comme en 2022, l'activité ferroviaire librement organisée reste largement dominée, en France, par les différentes marques et filiales de services à grande vitesse de **SNCF Voyageurs**, qui représentent, au cumul des opérateurs **inOui** et **Ouigo**, près de 85 % de part de marché, devant les filiales du groupe SNCF **Eurostar** (6 %) et **Lyria** (4 %), le **partenariat de SNCF avec la Deutsche Bahn** (3 %), et les deux nouveaux opérateurs italien **Trenitalia France** et espagnol **Renfe Viajeros** qui représentent chacun moins de 1 % de part de marché. Depuis octobre 2023, **Eurostar** a absorbé la marque Thalys au sein de son réseau desservant désormais la France, le Royaume-Uni, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne.

À fin 2024, la concurrence directe entre services librement organisés se restreint à la ligne Paris-Lyon : opérée à la fois par Trenitalia France et SNCF Voyageurs, le prolongement vers l'Italie de cette desserte en trajet ferroviaire direct par les deux opérateurs reste coupé (à minima jusqu'au premier trimestre 2025) depuis l'éboulement de la Maurienne du 27 août 2023 et proposé uniquement via une jonction en cars de substitution par SNCF Voyageurs. **Renfe Viajeros** opère deux lignes internationales (Lyon-Barcelone et Marseille-Madrid), sans concurrence directe pour l'heure avec l'opérateur historique, qui opère pour sa part sur la ligne Paris-Barcelone. L'opérateur espagnol a annoncé, pour 2025, l'ouverture de nouvelles lignes transfrontalières à destination de Toulouse, ainsi que la mise en exploitation de nouveaux matériels roulants (AVE s-106) d'une capacité (500 places) très supérieure à celle de ses trains actuels. La desserte ferroviaire entre Paris-Berlin a par ailleurs fait l'objet d'une ouverture à la fois en train de nuit depuis décembre 2023 par l'opérateur autrichien **ÖBB Nightjet** (s'ajoutant à la desserte de nuit Paris-Vienne opérée depuis fin 2021) et, en train de jour depuis décembre 2024, par le partenariat **DB-SNCF Voyageurs en coopération**.

Figure 5.12 – Fréquentation 2023 des services ferroviaires librement organisés en France¹
(% du nombre de voyageurs.km transportés en France)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Deux nouvelles notifications de services ferroviaires librement organisés ont été reçues au second semestre 2024 par l'ART, concernant la desserte TAGV, prévue à compter de 2025 par Trenitalia France, de la ligne Paris (Gare de Lyon) – Lyon (Saint-Exupéry) – Marseille (4 trains par jour), ainsi que le renforcement de l'offre ferroviaire opérée sur la ligne Paris-Milan via la commercialisation de l'ensemble des dessertes entre les gares françaises (entre les gares lyonnaises et la gare de Chambéry notamment) et la desserte de la gare de Saint-Jean de Maurienne. Ces notifications s'ajoutent à d'autres projets rendus publics d'un grand nombre d'acteurs :

- **Projets d'offre domestique** : les opérateurs **Le Train** et **Proxima** prévoient d'opérer des dessertes dans l'Ouest de la France, tandis que l'opérateur **Kevin Speed** vise d'offrir une desserte à haute fréquence (16 trains par jour) depuis Paris vers Lille, Strasbourg et Lyon. Celui-ci a, à cet égard, signé avec SNCF Réseau 3 accords-cadres de capacité, constituant une première mise en œuvre d'un tel dispositif en France, pour lequel l'Autorité a émis des recommandations dans son [avis consultatif](#).
- **Projets d'offre internationale** : les opérateurs **Arriva**, **Evolyn**, **Virgin Trains** et **Heuro** prévoient d'opérer sur des dessertes entre Paris, Londres et Bruxelles, et **European Sleeper** une offre de trains de nuit.

Le projet de train de nuit de **Midnight Trains** a en revanche été arrêté courant 2023, de même que ceux de **Railcoop** et **Flixbus**, préalablement envisagés sur le réseau ferroviaire français.

La concurrence des opérateurs SNCF Voyageurs, Trenitalia et Renfe a permis des augmentations de l'offre ferroviaire supérieures à 10 % et le maintien, dans un contexte d'inflation, d'une pression sur les prix

En 2023, 160 circulations ont été opérées en moyenne quotidienne sur l'axe Paris-Lyon par les services TAGV InOui (assurant encore plus de trois quarts des circulations), Ouigo (18 % des trains à grande vitesse sur l'axe) et Trenitalia (6 % de l'offre de trains).

Le nombre de circulations sur l'axe Paris-Lyon était ainsi supérieur en 2023 de 13 % par rapport à 2019, et stable par rapport à 2022, malgré les impacts, d'une part, des mouvements sociaux 2023 (ayant conduit à la suppression de près de 1/5e des circulations programmées), d'autre part, de l'interruption, à compter d'août 2023, du trafic ferroviaire France-Italie, à la suite de l'éboulement en Maurienne, qui représente près de 8 % des circulations de l'axe Paris-Lyon.

La fréquentation 2023 sur la liaison Paris-Lyon a également dépassé de près de 10 % le niveau de 2019, tandis que le niveau de prix moyen sur cette liaison reste inférieur de près de 10 % au niveau observé avant l'ouverture à la concurrence.

Sur la liaison internationale France - Espagne, l'arrivée de l'opérateur Renfe Viajeros au deuxième semestre 2023 a également généré une croissance de l'offre globale, de l'ordre de 15 % par rapport au deuxième semestre 2022.

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 DU TRANSPORT DE VOYAGEURS – BILAN OUVERTURE À LA CONCURRENCE (6/6)

Bilans européens de l'ouverture des services ferroviaires conventionnés et librement organisés

La concurrence ferroviaire librement organisée a permis des effets bénéfiques d'induction de trafic et de baisses de prix en Europe

La concurrence librement organisée sur les marchés ferroviaires domestiques est devenue effective et notable depuis plusieurs années déjà en Italie et en Espagne :

- Depuis 2012, en Italie, l'opérateur de trains aptes à la grande vitesse **Italo S.p.A.** (anciennement NTV) est en concurrence directe avec l'opérateur historique **Trenitalia** sur une grande partie du réseau italien ;
- Depuis 2021, en Espagne, les opérateurs **Ouigo** et **Iryo**, filiales respectives des opérateurs historiques français et italiens, opèrent en concurrence avec l'opérateur **Renfe Viajeros**. Afin d'éviter que les opérateurs ferroviaires privilégient les axes ferroviaires au potentiel le plus important, le gestionnaire du réseau ferré espagnol (ADIF) a créé trois lots comprenant chacun les trois axes principaux du réseau à grande vitesse depuis Madrid (Barcelone, Est-Valence-Murcie, Sud-Séville-Málaga), obligeant ainsi les nouveaux entrants et l'opérateur historique, titulaires de ces lots, à faire circuler des trains sur l'ensemble des trois axes.

L'arrivée de cette concurrence a eu des effets positifs similaires, pour le développement du mode ferroviaire, selon trois études¹ :

- **une augmentation de l'offre** : en Espagne, entre 2019 et 2023, le nombre de sièges disponibles a augmenté de +60 % sur les lignes Madrid-Barcelone, Madrid-Levante et Madrid-Sud. En Italie, l'offre en trains.km sur le réseau de lignes à grande vitesse (LGV) a augmenté d'environ +80 % de 2012 à 2019, grâce à l'effet combiné de l'ouverture à la concurrence et du développement du réseau. À titre d'exemple, sur la ligne Rome-Milan, entre 2010 et 2013, la fréquence a augmenté de +56,4 % ;
- **une baisse des prix** : en moyenne, en Europe, les prix ont baissé de -28 % après l'ouverture à la concurrence, avec une grande variabilité selon les lignes. Ces baisses ont également été observées en Espagne, représentant jusqu'à -40 % sur les lignes concurrencées par les 3 opérateurs². En Italie, en revanche, la baisse des prix observée semble avoir été uniquement temporaire³ et peu dissociable des effets d'une baisse concomitante des péages ferroviaires ;
- **une augmentation de la demande** : en Italie, la demande sur LGV a augmenté de +64 % entre 2012 et 2017 selon la Commission Européenne, tandis que le FS Research Centre (centre d'études sur la mobilité du groupe ferroviaire historique italien) indique que le nombre de passagers.km sur ligne LGV a doublé entre 2012 et 2019 ;
- **une hausse de la part modale du train, en particulier des trains opérant sur lignes à grande vitesse** : en Espagne la part modale du train (au sein des transports en commun) a augmenté, au niveau national, de +5pts% entre 2019 et 2023⁴. En Italie, la part modale ferroviaire a augmenté de +24pts% sur la liaison Milan-Rome entre 2012 et 2023, dont +18pts% sur les 5 premières années d'ouverture à la concurrence ;
- **une amélioration de la qualité de service s'agissant du matériel roulant (matériel neuf⁵, nouveaux services à bord)**, une plus grande différenciation des niveaux de service et des prix associés, mais une augmentation des retards : ainsi, en Espagne, le temps de retard moyen a augmenté de +21 % entre 2019 et 2023.

Les mises en concurrence par appels d'offres des services de transport ferroviaire conventionné en Allemagne confirment les effets bénéfiques également anticipés en France

En Allemagne, la mise en concurrence des services ferroviaires régionaux a permis aux autorités organisatrices de réaliser d'importantes économies, représentant, selon l'étude de la Commission européenne, un montant global de 0,2 Md€ sur la période 2005-2019, et une baisse des concours publics de 14 à 11 ct€ par passager.km sur la même période. 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.

En France, les premières attributions par appels d'offres des services publics de transport ferroviaire de voyageurs anticipent des effets similaires :

- une **forte hausse de l'offre ferroviaire** pour les 4 premiers lots régionaux attribués (dont un quasi-doublement pour les 2 lots de Sud-PACA) ;
- pour un **coût pour l'AOT identique ou en baisse significative** (de plus de 20 % pour les lots des régions Hauts-de-France et Pays de la Loire) ;
- ainsi que des **conditions contractuelles plus incitatives** (pénalités, conditions de résiliation, etc.).

¹ Cette analyse reprend les conclusions tirées : (1) pour l'Espagne de [Report on the liberalisation of passenger rail transport](#), CNMC (2024), (2) pour l'Italie de [A short history of high-speed rail development in Italy](#), Mario Tartaglia, FS Research Centre/RFI (2024), (3) pour la moyenne européenne de [Study on passenger and freight rail transport services' prices for final customers](#), Commission européenne (2024).

² Une baisse moindre (entre -10 % et -24 %) a également été observée sur les lignes ouvertes plus récemment et opérées par seulement 2 opérateurs

³ Selon la Commission européenne, les prix ont baissé de -31 % entre 2011 et 2012. Toutefois, le FS Research Centre indique que, si l'indice des prix TGV a fortement baissé après l'arrivée de NTV (baisse de 20 %), il s'est rétabli dès 2017 à 90 % du niveau observé avant l'arrivée de la concurrence.

⁴ Cette part modale aurait augmenté sur la ligne Madrid-Barcelone de +25pts% sur les deux premières années d'ouverture à la concurrence.

⁵ En Italie, le nouvel entrant NTV a introduit du matériel roulant neuf en 2012 et 2017, ce qui a pu avoir un effet incitatif sur l'opérateur historique, qui a renouvelé une partie de son matériel roulant en 2015.



	Niveau (2023)	Évolution annuelle (2022-2023)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2023)
■ Nombre de gares peu/pas desservies*	140	-10 gares	+13 gares
■ Nombre moyen de dessertes quotidiennes par gare	37	-2 %	+4 %
■ Nombre moyen de passagers quotidiens par gare	2 703	+7 %	+2 %
■ Nombre moyen de passagers par desserte en gare	74	+10 %	2 %
■ Montant de redevance en gare	923 M€	+7 % (réelle)	+9 % (réelle)
■ Prestation de base unifiée par départ-train	24,3 €	+8 % (réelle)	+4 % (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 définit les conditions, notamment tarifaires, d'accès aux gares, et est soumis à un avis conforme de l'Autorité. Le DRG s'appuie sur une classification des gares de voyageurs revue tous les trois ans en fonction du volume et de la typologie de trafic des deux années précédentes. Quatre classes de gares ont été 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.

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.

Plus de 100 gares ferroviaires d'intérêt local sont peu voire pas desservies par des services ferroviaires en 2023

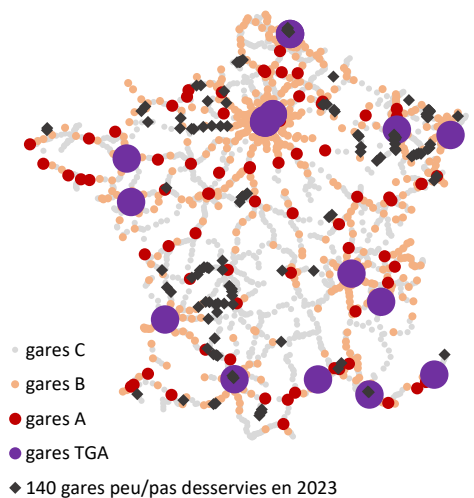
En 2023 le panel des gares de voyageurs en France comprend **21 « très grandes gares A »** (intégrant six gares de Paris intramuros et la gare de l'aéroport Paris-CDG), **79 autres gares A** (intégrant 17 gares TGV), **919 gares B** (intégrant **346 gares en Île-de-France**, isolées pour les analyses de chapitre dans une **catégorie « BIDF »**), et plus de 1 900 gares d'intérêt local (gares C).

22 gares de catégorie A et 99 de catégorie B ont été « déclassées » par rapport à la classification précédente du DRG respectivement dans les catégories inférieures B et C (cf. carte en annexe 6). Ce déclassement, qui affecte, pour les trois années 2023 à 2025, le niveau de tarification de ces gares, traduit ainsi, pour plusieurs d'entre elles (hors effets de seuil possibles), une diminution notable du trafic moyen observé sur la période 2021-2022 par rapport à la période 2018-2019 du fait de la crise sanitaire. Dans le même temps, 7 gares sont passées de la catégorie B à la catégorie A, traduisant un trafic en hausse.

140 gares d'intérêt local (sur le total de 2 965 gares et haltes ferroviaires que compte le RFN) sont peu (voire pas) desservies* en 2023, un volume stable depuis 2019. Ce panel, qui concerne près de 1 gare sur 10 des régions Normandie, Grand Est et Nouvelle-Aquitaine, intègre notamment des gares sur des lignes en situation de fermeture partielle ou totale en 2023, ou proposant en 2023 une desserte unique par des autocars.

Par ailleurs, si l'ensemble des gares accueillent des services conventionnés (TER, Intercités ou Transilien-RER), les services librement organisés, qui représentent près des deux tiers des passagers.km transportés, ne desservent que 6 % des gares (soit 185) en 2023 (un niveau stable depuis 2019).

Figure 6.1 – Classement 2023-2025 des gares et gares très peu/pas desservies en 2023



Source : ART d'après SNCF Gares&Connexions

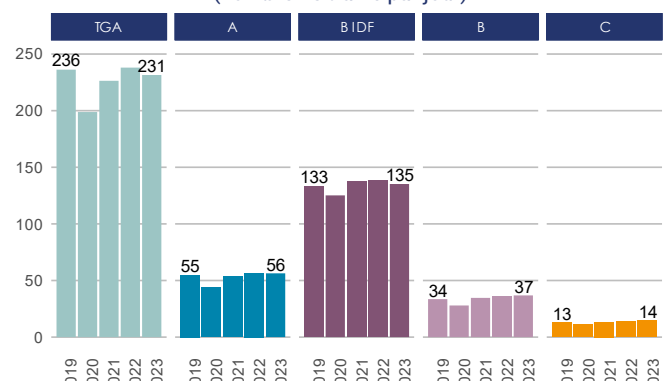
Les très grandes gares ont vu les variations annuelles les plus fortes de leur niveau d'activité ferroviaire

Le niveau de desserte des gares (mesuré en fréquences de trains) s'est légèrement contracté en 2023 par rapport à 2022 (-2 %), suivant l'évolution de l'offre en trains.km, mais reste nettement supérieur au niveau de dessertes d'avant-crise (+4 %) grâce à une nette progression de l'offre Intercités et TER sur la période (+7 %). Les gares de catégories TGA, qui concentrent une activité très supérieure aux autres gares avec plus de 200 dessertes par jour en moyenne, ont ainsi vu les évolutions les plus fortes depuis 2019, du fait de variations annuelles plus fortes de l'offre ferroviaire librement organisée par rapport aux offres TER et Transilien.

La forte hétérogénéité des gares françaises s'observe au regard du niveau de desserte moyen des gares, représentant près de 135 trains par jour en Île-de-France, contre près de 10 fois moins pour les gares d'intérêt local.

* 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.

Figure 6.2 – Fréquence moyenne de desserte des gares (nombre de trains par jour)



Source : ART d'après SNCF Gares&Connexions

ÉTAT DES LIEUX DE L'ACTIVITÉ DES GARES DE VOYAGEURS (2/3)

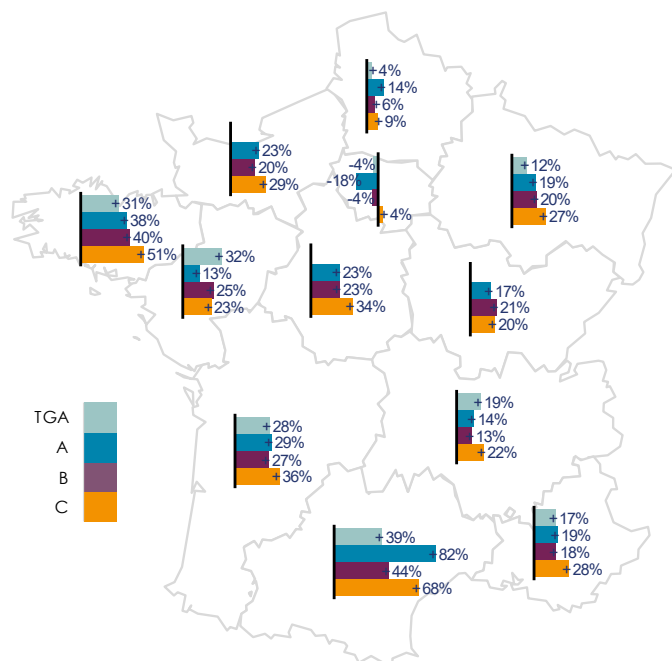
Malgré une baisse moyenne, en 2023, de l'offre de trains en gares, l'emport des trains et la fréquentation globale des gares a progressé depuis 2019 pour toutes les catégories de gares hors Île-de-France

Avec 2 700 passagers accueillis quotidiennement, le nombre moyen de passagers par gare a progressé de 7 % en un an et dépassé de 2 % le niveau d'avant-crise. Cette hausse est portée par un emport effectif des trains (nombre de passagers par desserte) qui continue de progresser en 2023 (+10 %) et a dépassé le niveau de 2019 pour tous les services, hors services conventionnés d'Île-de-France.

Dans les gares des catégories A, B hors Île-de-France et C, le volume de fréquentation moyen quotidien a largement dépassé le niveau de 2019 (respectivement +19 %, +18 % et +27 %, à périmètre constant de la segmentation 2023), grâce à des volumes de passagers par desserte en forte hausse, profitant de la progression des services conventionnés TER et Intercités. En volume de passagers, ces services représentent 85 % de la fréquentation des gares hors Île-de-France, et ont vu une hausse de cette fréquentation de +21 % depuis 2019, voire de +29 % hors liaisons vers/depuis les gares parisiennes. La part de trafic national accueillie dans ces gares a ainsi fortement progressé depuis 2019, passant de 19 % à 22 % des passagers en 2023.

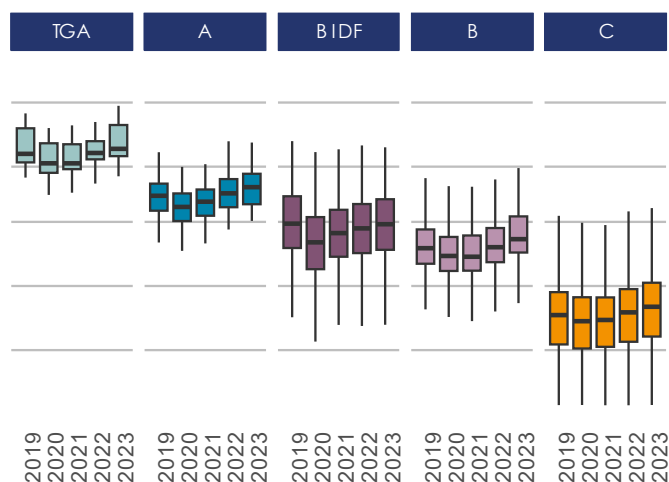
En revanche, les gares d'Île-de-France (des catégories TGA et B) ont vu leur fréquentation progresser en 2023, mais demeurer en retrait de celle observée en 2019, du fait de la dynamique de reprise plus modérée des services Transilien-RER. Les gares de catégorie B d'Île-de-France ont ainsi vu leur fréquence moyenne de dessertes dépasser le niveau de 2019 en 2023 (en partie du fait de la mise en service de plusieurs lignes de trams-trains), mais une fréquentation en retrait (-7 %) du fait d'un emport par train en hausse mais qui reste encore inférieur à celui observé en 2019.

Figure 6.5 – Évolution 2023/2019 du nombre de passagers en gare selon la segmentation du DRG 2023



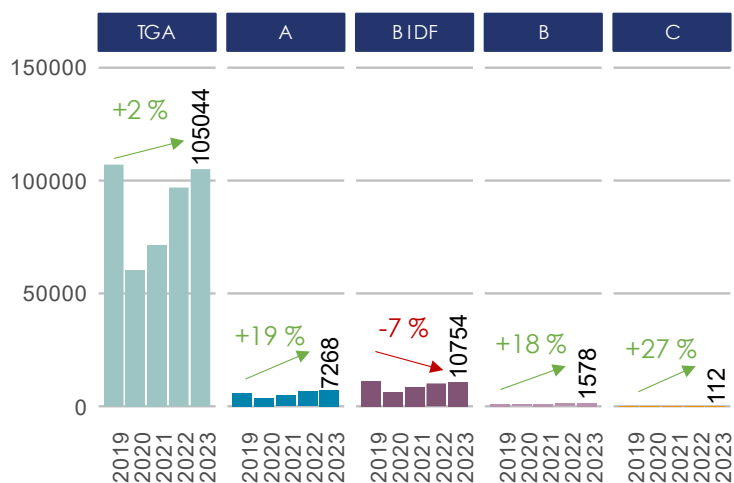
Source : ART d'après SNCF Gares & Connexions

Figure 6.3 – Distribution du nombre de passagers par desserte (échelle logarithmique)



Source : ART d'après SNCF Gares & Connexions

Figure 6.4 – Nombre moyen de passagers quotidiens par gare



Source : ART d'après SNCF Gares & Connexions

Depuis 2019 le trafic en gare a progressé dans toutes les régions, à l'exception de l'Île-de-France, et dans des proportions contrastées

La fréquentation dans les gares (hors gares TGA) des différentes régions a fortement progressé entre 2019 et 2023 (+21 %). Cette hausse a été particulièrement importante en région Occitanie, où la croissance de la fréquentation des gares de catégorie A (+82 %) a été notamment portée par la dynamique des nouvelles gares Montpellier Sud de France (ouverte en juillet 2018) et Nîmes Pont du Gard (ouverte en décembre 2019). La région Occitanie est par ailleurs, avec la région Bretagne, la région qui a vu la plus forte progression de son trafic TER sur la période, avec une hausse de plus de 50 % des passagers.km.

À l'inverse, la région Hauts-de-France est la région qui a vu son volume de passagers accueillis en gare progresser le moins vite entre 2019 et 2023, traduisant une plus faible dynamique du trafic TER sur la période (+2 % des passagers.km).

La région Île-de-France est la seule dont la fréquentation des gares reste en deçà de son niveau de 2019 (-4 %), du fait d'une baisse structurelle du trafic Transilien depuis la crise sanitaire.

ÉTAT DES LIEUX DE L'ACTIVITÉ DES GARES DE VOYAGEURS (3/3)

Les activités non régulées représentent entre 7 % et jusqu'à plus de 45 % des revenus d'activité des gares

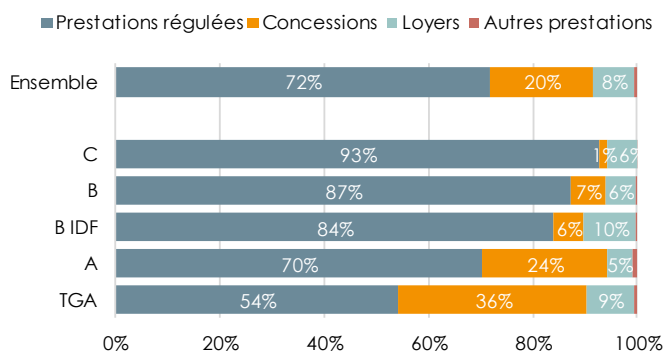
L'activité des gares ferroviaires, de même que celle des gares routières ou aéroports, comprend une répartition d'activités régulées et non régulées : les activités régulées regroupent l'ensemble des services essentiels assurés auprès des entreprises ferroviaires pour l'utilisation des infrastructures d'accès aux trains et la location d'espace en gare (notamment pour la billetterie). Les activités non régulées intègrent l'ensemble des autres services développés dans les gares : services commerciaux, concessions d'espaces disponibles, parkings, etc. Les revenus des gares sont donc constitués des redevances (ou loyers) associées à l'ensemble de ces activités et perçues par SNCF Gares & Connexions auprès des entreprises ferroviaires et des autres clients des gares ferroviaires.

Les revenus issus des activités régulées représentent, en 2023, 72 % des revenus de l'activité des gares. Le poids des activités non régulées est le plus important pour les gares de catégorie A et TGA. Les concessions commerciales y représentent, respectivement, 24 % et 36 % des revenus, contre moins de 7 % pour les gares de catégories B et C.

Note : les activités non régulées s'inscrivent dans le modèle économique de gestion des gares de SNCF Gares & Connexions et peuvent affecter le niveau des redevances régulées. Le principe de rétrocession pour les gares de voyageurs prévoit en effet que « 50 % du bénéfice des activités non régulées d'un périmètre de gestion¹, lorsque positif, vienne en diminution des charges des activités régulées, au sein du même périmètre de gestion » (point 7.1.1 du DRG 2023).

¹ Pour les catégories de gares B et C, le périmètre de gestion correspond à l'ensemble des gares du segment (B ou C) d'une région donnée. Pour les gares d'intérêt national, le périmètre de gestion correspond à une gare de voyageurs ou à un ensemble fonctionnel de gares de voyageurs.

Figure 6.6 – Structure des revenus issus de la gestion des gares de voyageurs



Source : ART d'après SNCF Gares & Connexions

Des redevances en forte augmentation en 2023 pour couvrir la hausse des charges

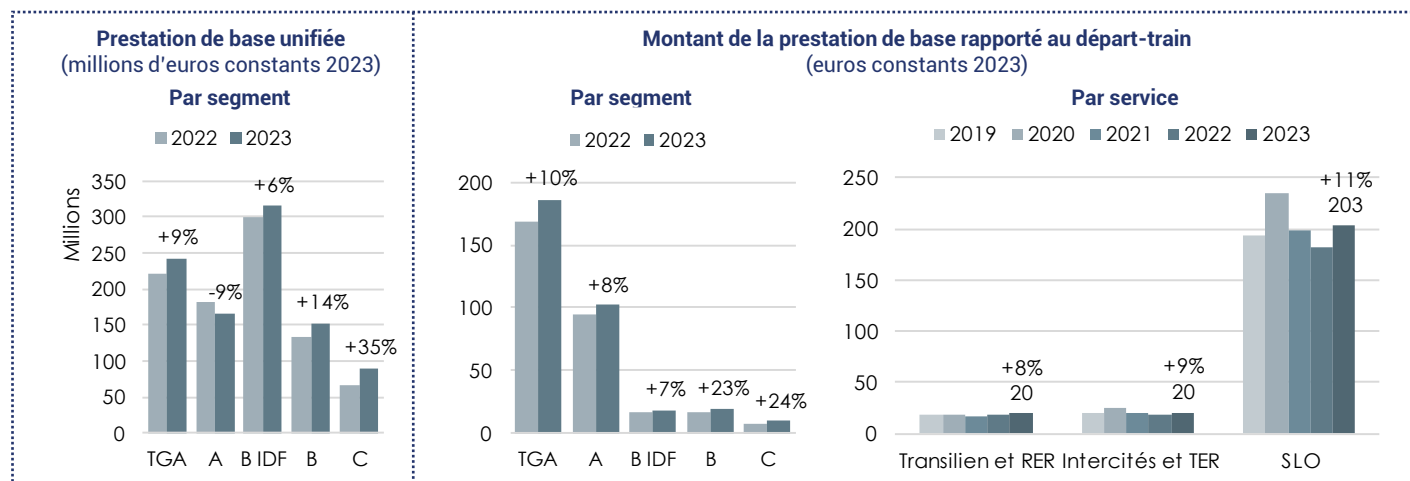
La principale redevance régulée est liée à la prestation de base unifiée, qui représente 93 % des revenus régulés et comprend un socle de services indissociables, fournis à tout transporteur présent en gare. Son montant est défini chaque année par le DRG et vise à couvrir les charges réguliées supportées par SNCF Gares & Connexions. Le DRG 2023 prévoyait une forte hausse du revenu autorisé (+15 %), en lien avec la hausse des charges (notamment liée à l'inflation). Cette augmentation a conduit SNCF Gares & Connexions à proposer la mise en place d'un « bouclier tarifaire » pour la prestation de base unifiée, consistant à limiter la hausse des factures par client autour de 10 %, hors effet volume.

En pratique, le niveau de redevance par départ-train a progressé de 10 % en valeur nominale, soit une hausse réelle de 8 %. La hausse est particulièrement importante pour les services librement

organisés (+11 %), dont la facture moyenne pour la prestation de base unifiée a dépassé 200 € par départ-train en 2023, soit dix fois plus que pour les services conventionnés. C'est néanmoins dans les gares d'intérêt régional et local de catégorie B et C hors Île-de-France que la croissance du montant moyen de redevances rapportées au départ-train a été la plus forte (respectivement +23 % et +24 %), avec de fortes disparités régionales, comme prévu par le DRG.

Au global, les revenus liés à la prestation de base unifiée ont augmenté de 10 % en valeur nominale en 2023, soit une hausse réelle de 7 %, commune à l'ensemble des services, la hausse du coût par départ-train ayant largement compensé la baisse du nombre de départs-trains (de -1 %).

Figure 6.7 – Montant de la prestation de base unifiée perçue par SNCF Gares & Connexions



Source : SNCF Gares & Connexions

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

Résultats d'activité sur RFN uniquement

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

	Niveau (2023)	Évolution annuelle valeur réelle (2022-2023)	Évolution nette depuis 2019 valeur réelle (2019-2023)
Revenus totaux de l'activité ferroviaire voyageurs	16,8 Mds€	+5 %	+2 %
dont recettes directes des entreprises ferroviaires	10,0 Mds€	+5 %	+1 %
dont concours publics perçus	6,8 Mds€	+5 %	+5 %
Revenu moyen par passager.km	16,5 centimes €	-1 %	-5 %
Recette commerciale par passager.km	9,9 centimes €	-1 %	-7 %
Recette commerciale par train.km	26,8 €	+7 %	+1 %

Les revenus des entreprises ferroviaires progressent en 2023, dépassant pour la première fois le niveau de 2019 en valeur réelle

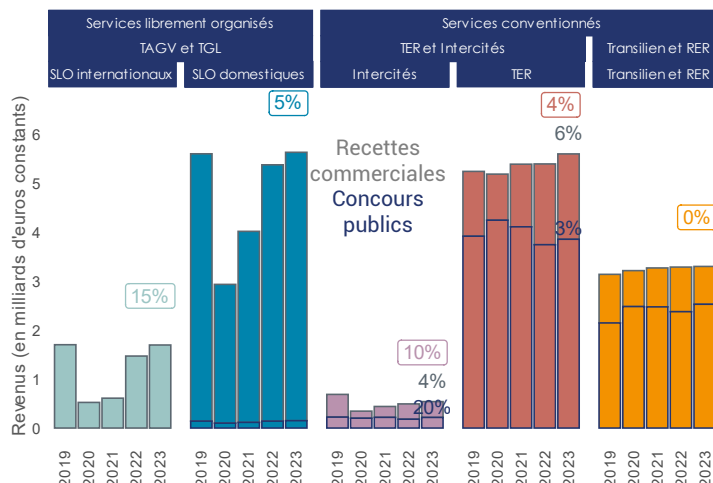
En 2023 les revenus réels progressent pour l'ensemble des services, à l'exception de ceux issus des services Transilien et RER (périmètre SNCF), qui restent stables.

Les revenus des services librement organisés ont progressé en valeur réelle de 7 % grâce, notamment, à une reprise de l'activité internationale par rapport à 2022 (+15 %). Le niveau réel des revenus des services librement organisés rejoint ainsi les niveaux de 2019 grâce à une forte croissance du trafic et malgré des prix qui ont crû moins vite que l'inflation.

Les revenus réels des services TER et Intercités ont progressé de 4 % (+9 % en valeur nominale) grâce, notamment, à une progression de plus de 5 % des recettes commerciales (+10 % en valeur nominale). Depuis 2019, les revenus réels ont progressé de près de 4 %, portés par la forte croissance des recettes commerciales (+15 %) et malgré des concours publics qui stagnent. La part des recettes commerciales dans les revenus des services TER et Intercités a atteint 34 % en 2023, contre 30 % en 2019.

Les revenus réels des services Transilien et RER sont quant à eux restés stables en 2023 et ont progressé de 5 % par rapport à 2019.

Figure 7.1 – Revenus de l'activité ferroviaire voyageurs par service, sur la partie RFN des trajets (en euros constants 2023) [% d'évolution 2023/2022]

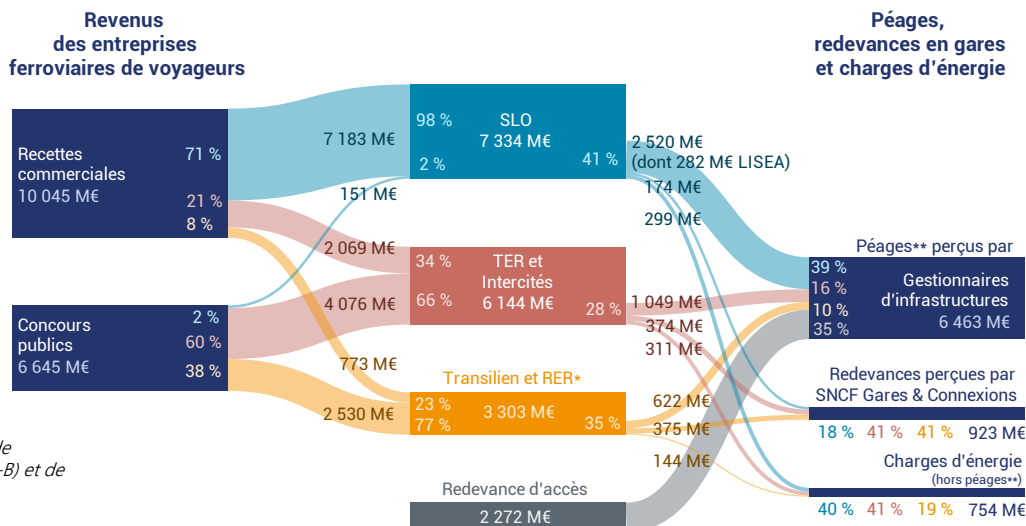


Note : pour l'activité Transilien et RER, les recettes commerciales sont directement perçues depuis 2020 par Île-de-France Mobilités et non plus par SNCF Voyageurs : le niveau de recette commerciale présenté ici illustre une part indicative du montant payé par les usagers.

Source : ART, d'après entreprises ferroviaires

En 2023, les charges de redevances représentent 23 % (pour les services TER et Intercités) à 37 % (pour les services librement organisés) des revenus des entreprises ferroviaires, et les charges d'énergie un poids de 4 %

Figure 7.2 – Structure des revenus et péages des services voyageurs par activité en 2023



Notes :

* cf. note Figure 6.1

**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

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

Les revenus par train.km progressent pour l'ensemble des services au même rythme que les charges

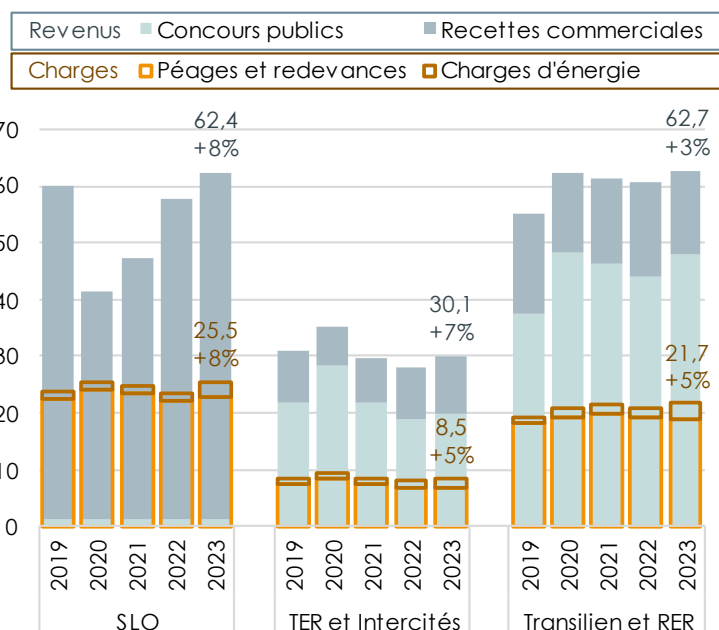
Le niveau de revenus par train.km progresse en 2023 par rapport à 2022 (+7 % en valeur réelle) grâce à des revenus qui progressent (+5 %) et une offre en trains.km en baisse (-1 %).

Cette hausse concerne l'ensemble des services avec une croissance marquée pour les services librement organisés (+8 %) et pour les services TER et Intercités (+6 %). La hausse est plus modérée pour les services Transilien et RER (+3 %) et résulte d'une baisse de l'offre en trains.km à niveau de revenu constant.

La progression des revenus par train.km en 2023 compense une progression dans des proportions comparables (+7 %) du coût des péages d'infrastructure, redevances en gares et charges d'énergie. Sur la période 2019-2023 la croissance de ces coûts a néanmoins été plus forte que la croissance des revenus pour les services librement organisés et conventionnés hors Île-de-France pour lesquels la part de ces coûts dans les revenus a progressé de 1,5 point de pourcentage pour atteindre respectivement 41 % et 28 % en 2023.

Le coût des charges d'énergie a le plus fortement progressé en 2023 pour l'ensemble des services, avec une hausse du niveau par train.km de plus de moitié par rapport à 2022. Ce coût a presque doublé pour les services librement organisés. Cette hausse, liée à l'inflation des coûts de l'énergie, résulte en une part croissante du poids de l'énergie par rapport aux revenus et atteint en moyenne 4 % des revenus en 2023, contre 2 % en 2019.

Figure 7.3 – Revenus et charges par train.km, sur la partie RFN des trajets (en euros constants 2023) [% d'évolution 2023/2022]



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Les prix du transport ferroviaire ont augmenté en 2023 et au S1 2024, notamment pour les services Ouigo

Les prix effectifs des services ferroviaires librement organisés (mesurés via la recette moyenne par passager.km), qui avaient fortement chuté avec la crise sanitaire, ont augmenté en 2023 de +8 % et de +2 % au premier semestre 2024, dépassant – en euros courants – leur niveau de 2019. Les prix ont augmenté pour l'ensemble des classes tarifaires et distances parcourues, mais plus fortement pour les services à bas coûts Ouigo (en hausse annuelle de près de 10 %, contre 6 % pour les autres services domestiques).

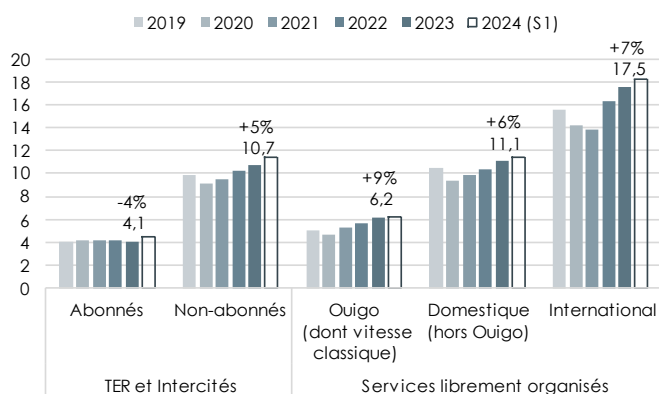
Les prix des services librement organisés au cours de l'année 2023 ont augmenté plus fortement que l'inflation annuelle (+5,7 %), en étant affectés par la hausse notable des taux d'occupation. Les prix sont ainsi plus élevés aux mois de juin et juillet, concomitamment à la hausse du taux moyen d'occupation des trains, tandis qu'ils sont plus faibles en janvier et février. En dépit de taux d'occupation élevés, la recette moyenne perçue par passager en « première classe » apparaît plus faible sur le mois d'août, possiblement en raison de la baisse de la clientèle professionnelle durant cette période. Le prix moyen masque cependant des variations très

importantes tant des niveaux de prix que de leur évolution, à la fois au regard des dates du voyage mais aussi de la période d'achat, du type de liaison ferroviaire ainsi que de la classe tarifaire (cf. analyse dédiée dans notre [publication à mi-année](#)).

Depuis 2019, la hausse des prix des services librement organisés (+5 %) reste en deçà de l'inflation globale sur la période (+15 %).

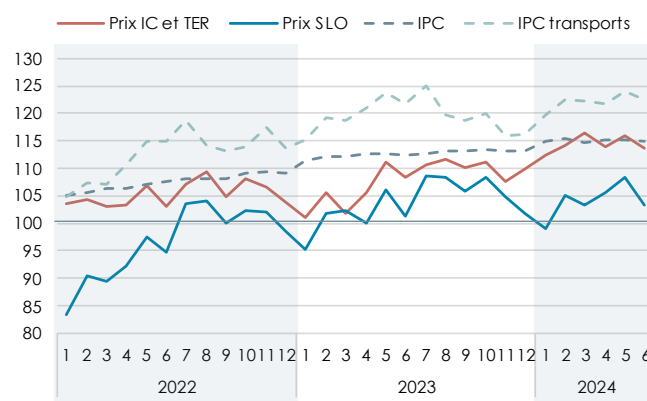
La recette moyenne par passager.km (mesurée en valeur nominale) des services conventionnés hors Île-de-France est en hausse annuelle en 2023 (+2 %) et au premier semestre 2024 (+8 %). La hausse importante entre 2019 et 2023 (+10 %) est le résultat d'une croissance de la recette par passager.km des passagers non abonnés (+8 %) et d'une progression de la part des voyageurs non abonnés sur la période (67 % soit +3pp) dont la recette moyenne par passager.km est plus de deux fois supérieure. La recette moyenne par passager.km est restée stable pour les passagers abonnés.

Figure 7.4 – Niveau annuel de recettes commerciales par passager aux 100 km (en euros courants) (valeurs 2023 et évolution 2023/2022 en étiquettes)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Figure 7.5 – Niveau mensuel moyen de recettes commerciales par passager.km (indice en base 100 valeur nominale en 2019)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires



QUALITÉ DE SERVICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (1/3)

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.

	Niveau (2023)	Évolution annuelle (2022-2023)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2023)
■ Taux de déprogrammations de trains avant J-1 16h	9 %	+2 points %	+0,6 point %
■ Taux d'annulations totales « de dernière minute » après J-1 16h	1,9 %	-	+0,2 point %
■ Taux de réalisation effectif de l'offre programmée	89 %	-2 points %	-0,8 point %
■ Taux de retard des trains au seuil de 05min00s	12 %	+1,3 point %	+1 point %
■ Régularité et ponctualité des circulations non conventionnées	94 % circ. effect. 86 % circ. <5mn	-0,5 point % -0,7 point %	+0,1 point % -1 point %

L'offre de trains à grande vitesse programmés a diminué de 15 % en cinq ans...

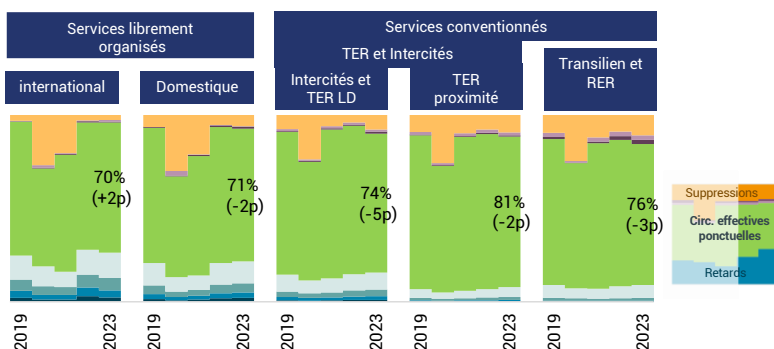
Le volume de circulations programmées a évolué de manière hétérogène pour les différents services sur la période 2017-2023. Pour les services TER et Intercités, le volume de circulations programmées se situe à un niveau supérieur ou égal à celui observé en 2017 sur toute la période. À l'inverse, l'offre programmée de circulations ferroviaires est en baisse tendancielle depuis 2017 pour les services Transilien et pour les services librement organisés (SLO) domestiques avec, en 2023, un niveau inférieur de, respectivement, 11 % et 13 % à celui observé il y a six ans. Enfin, bien que la tendance soit à la hausse pour les services librement organisés internationaux depuis la fin de la crise sanitaire, le niveau de 2017 n'a pas été rattrapé (-14 %).

...et le taux de réalisation de cette offre s'est de nouveau dégradé en 2023.

À l'exception du premier trimestre, marqué par des mouvements sociaux au mois de mars, les taux de déprogrammation observés en 2023 retrouvent leur plus bas niveau depuis le T4 2019. Sur les trois derniers trimestres 2023, le taux de déprogrammation est retombé à 6 %, contre 9 % en moyenne (et 19 % pour le T1).

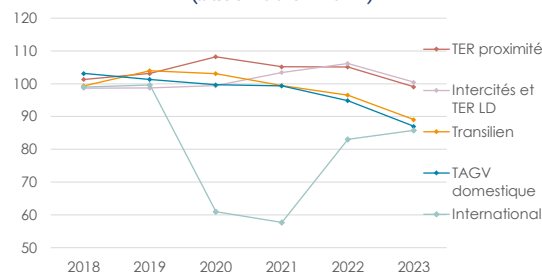
En revanche, les taux d'annulations totales « de dernière minute » se situent dans la moyenne haute des dernières années, avec notamment un pic au T4 2023 (2,5 % de circulations annulées), qui s'explique en partie par des conditions météorologiques dégradées au mois de novembre 2023.

Figure 8.3 – Évolution annuelle par service du taux de réalisation de l'offre programmée (2019-2023)



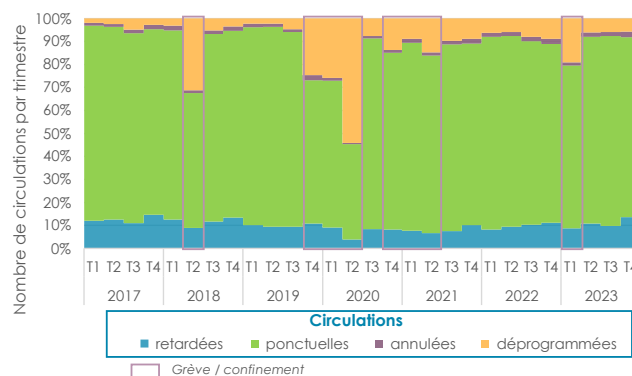
Source : ART d'après SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires

Figure 8.1 – Évolution annuelle de l'offre de trains programmés (base 100 en 2017)



Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 8.2 – Évolution trimestrielle du taux de réalisation de l'offre programmée (2019-2023)



Source : ART d'après SNCF Réseau

La ponctualité a également diminué pour l'ensemble des services hors trains internationaux

La ponctualité des trains (mesurée au terminus) a ainsi baissé d'un point en moyenne, et jusqu'à deux points pour les services Intercités et TER longue distance.

Les retards sont par ailleurs en hausse par rapport à 2019 pour tous les services et tous les seuils considérés (à l'exception des retards Transilien de plus de 30 minutes) (cf. Annexe 7.2).

Au global, le taux de circulations effectives et ponctuelles atteint ainsi 78 % en 2023, en baisse annuelle de trois points. Ce taux est très hétérogène d'un service à l'autre, atteignant 70 % pour les services SLO internationaux (du fait de taux de retard élevés), contre 81 % pour les services TER de proximité.

QUALITÉ DE SERVICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (2/3)

Note sur le périmètre des indicateurs et des graphiques sur cette page :

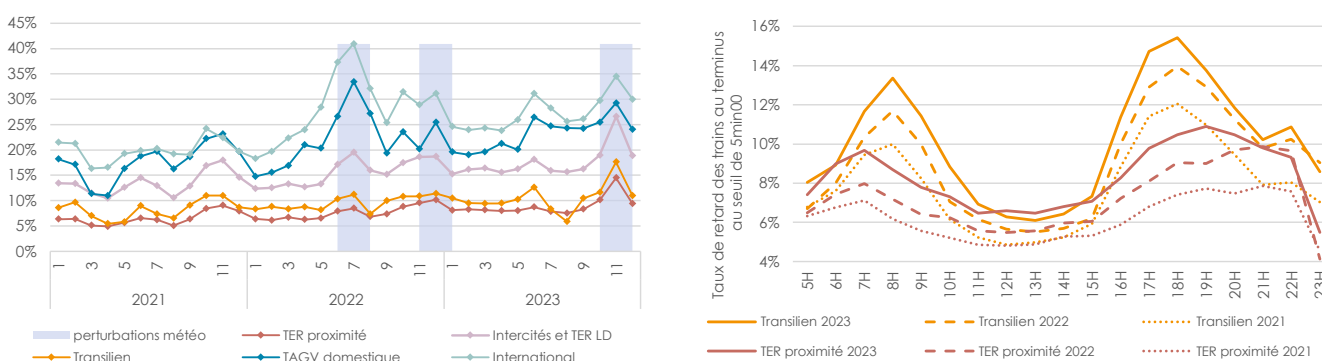
- Le seuil de retard considéré est celui de 5 minutes et 0 seconde. Les annulations sont comptées après 16h la veille du départ.
- Les services RER SNCF uniquement, hors services de tram-train pour les TER et Transilien.

Les retards des trains conventionnés, affectés notamment par les aléas climatiques, se sont également accrus en 2023, plus fortement encore sur les heures de pointe

En 2023, les taux de retard observés pour les services conventionnés ont augmenté sur la quasi-totalité des mois de l'année, les mois de juillet et août faisant exception en raison des retards importants enregistrés en 2022 du fait des défaillances induites par les fortes chaleurs. Le mois de novembre 2023 se distingue par ailleurs par un nouveau pic de retard pour l'ensemble des services (19 % contre 11 % en moyenne sur le reste de l'année), de nouveau dû en grande partie à des défaillances induites par des conditions climatiques dégradées.

La dégradation de la ponctualité des trains en 2023 est, par ailleurs, plus marquée sur les heures de pointe pour les transports du quotidien et, de fait, plus pénalisante pour les usagers. Pour les services Transilien, une hausse de +1,4 point du taux de retard en moyenne en heure de pointe est observée (contre +0,9 en heure creuse) avec jusqu'à +1,8 point pour les trains partant à 17h. De même, pour les TER de proximité, le taux de retard progresse de près de +1,7 point pour les départs de 7h et de 17h (+1,5 point en moyenne entre 6h et 8h et entre 16h et 19h) contre +1 point en heure creuse.

Figure 8.4 – Taux de retard des trains au terminus au seuil de 5min00s par mois (à gauche) et suivant l'heure de départ du train (à droite)



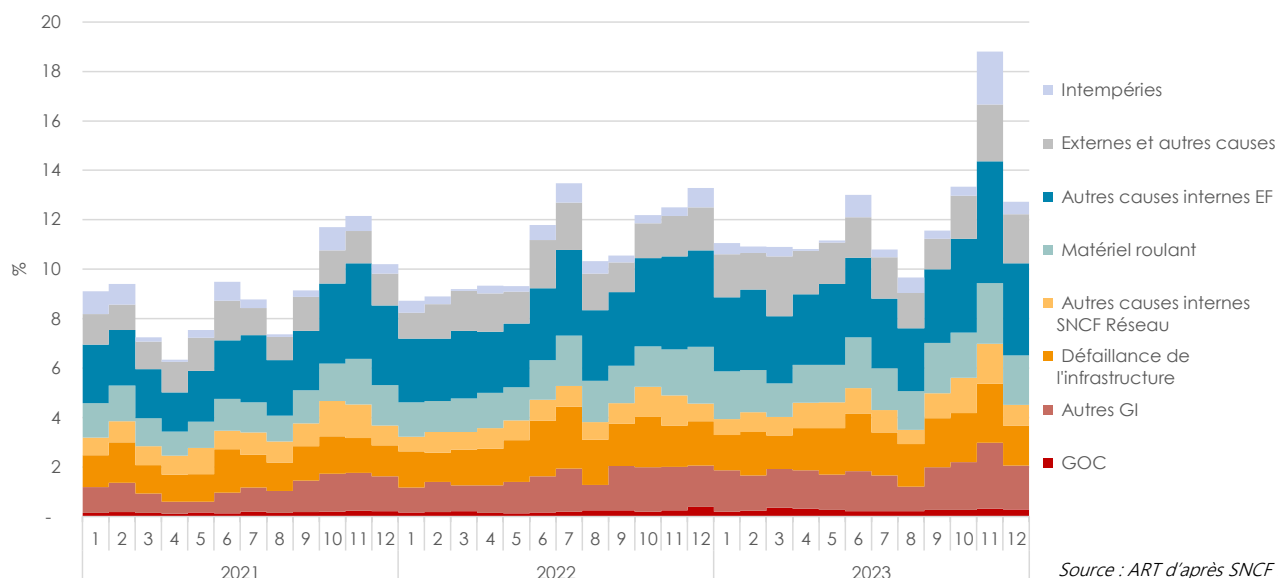
Source : ART d'après SNCF Réseau

Une répartition des causes de retard des trains de voyageurs stable en moyenne, imputables (hors causes externes) à parts similaires aux entreprises ferroviaires ou aux gestionnaires d'infrastructure

La répartition des causes de retard évolue peu en moyenne. Le poids des retards imputables à des problèmes de matériel roulant varie de plus ou moins un point suivant les services par rapport à 2022 et celui des défaillances d'infrastructures baisse d'un à deux points. Une forte progression du poids des causes « autre GI » pour les services SLO internationaux peut être observée sur les deux dernières années, qui s'explique en partie par la reprise progressive des circulations après la période de crise sanitaire (cf. [Annexe 7.3](#)).

La ponctualité des trains apparaît très affectée par les conditions météorologiques. Si les intempéries ne représentent que 4 % des causes de retard en moyenne sur la période 2021 – 2023, leur poids avoisine les 10 % pour les mois concernés par des événements climatiques intenses sur ces trois dernières années (cf. [Annexe 7.4](#)). Ces événements semblent par ailleurs induire une augmentation des autres types d'incidents. En novembre 2023, 5 % des circulations ont ainsi enregistré un retard de plus de cinq minutes au terminus en raison d'une avarie de matériel roulant ou d'infrastructure contre 3,5 % en moyenne sur le reste de l'année.

Figure 8.5 – Répartition des causes de retard mensuelles des trains sur la période 2021 - 2023



Source : ART d'après SNCF Réseau

QUALITÉ DE SERVICE

DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS (3/3)

	Niveau (2023)	Évolution annuelle (2022-2023)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2023)
▪ Taux de passagers impactés par des retards à leur descente du train au seuil de 5 minutes 0 seconde	12 %	+1 point %	-
▪ Taux de passagers indemnisés pour les TAGV domestiques (hors Ouigo) et les trains internationaux en retard de plus de 60 minutes	51 %	-3 points %	-4 points %

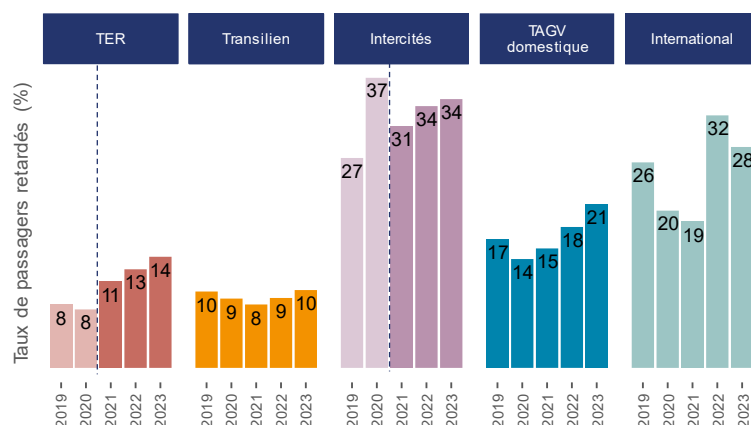
Le taux de ponctualité des passagers à leur gare de descente s'est dégradé d'un point de pourcentage par rapport à 2022

La dégradation constatée du taux de ponctualité des trains à leur terminus a été observée dans une même ampleur pour la moyenne des passagers : ceux-ci ont vu une hausse annuelle du taux de retard à leur point de descente du train de près d'un point de pourcentage, affectant ainsi 12 % des voyageurs en France.

Le taux de retard des passagers des services TAGV domestiques s'est dégradé en revanche plus fortement que celui des trains (+3 points), du fait d'une fréquentation accrue sur les périodes où les retards sont les plus importants.

Seuls les passagers des services SLO internationaux ont vu leur taux de ponctualité s'améliorer – la forte hausse en 2022 du taux de retard pour ces services étant liée à des difficultés d'exploitation dans un contexte de forte reprise de l'activité en 2022, qui avait atteint 95 % du volume 2019 de passagers.km contre seulement 42 % en 2021, et de hausse globale des retards des trains.

Figure 8.6 – Taux de passagers en retard à leur gare de descente, au seuil de 5 minutes, par activité et par année

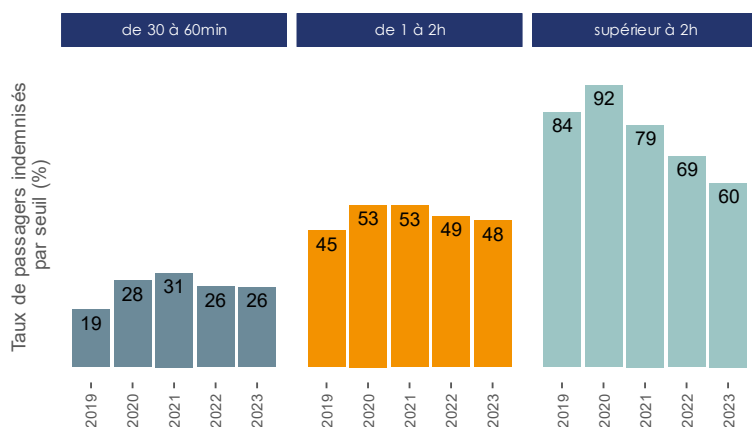


Périmètre : TER y.c. tram-trains, TAGV y.c. Ouigo.

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



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

Source : ART d'après les entreprises ferroviaires

Un taux de passagers indemnisés stable en moyenne mais en baisse tendancielle pour les retards les plus importants.

En 2023, 21 % des passagers retardés des services librement organisés ont subi un retard supérieur à 30 minutes, ouvrant droit à une indemnisation pour les activités inOui, Trenitalia, Thalys et Renfe Viajeros.

9 % des passagers retardés ont en outre subi un retard de plus d'une heure, qui constitue le seuil de remboursement exigé par la réglementation européenne² pour l'ensemble des activités, ce qui inclut donc en complément les activités Eurostar et Ouigo.

Le taux de passagers indemnisés apparaît cependant faible : en moyenne, un peu moins de 4 passagers retardés sur 10 (hors service Ouigo) ont utilisé les dispositifs de compensation proposés par les opérateurs (souvent sous forme de bon d'achat). Ce ratio tombe sous les 30 % pour les retards de moins de 60 minutes et avoisine les 50 % pour les retards d'une à deux heures. On observe en revanche une baisse tendancielle du taux de passagers indemnisés pour les retards de plus de deux heures, alors même que le taux de passagers TAGV affectés par les gros retards a augmenté.

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

BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (TER) (1/3)



Périmètre commun au global de la page : 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 (2023)	Évolution annuelle (2022-2023)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2023)
■ Circulations quotidiennes	6 300	-2 %	+7 %
■ Capacité d'emport des trains	345 sièges	+2 %	-
■ Taux d'occupation des trains	31 %	+2 points %	+3 points %
■ Taux de passagers.kilomètres abonnés	39 %	+1 point %	-4 points %
■ Poids des concours publics dans les revenus	68 %	-0,6 point %	n/d
■ Taux de réalisation de l'offre programmée	90 %	-2 points %	-0,6 point %
■ Taux de retard au terminus des trains au seuil de 5min00s	11 %	+1 point %	+2 points %

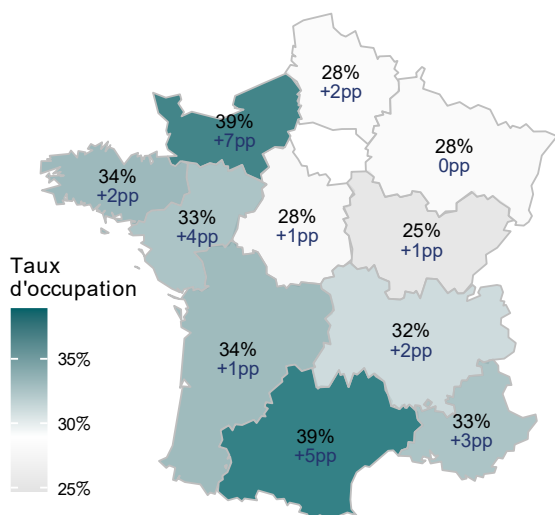
La fréquentation des trains des services TER a progressé en 2023 pour toutes les régions (de +3 % à +16 %), s'accompagnant d'une hausse des taux d'occupation des trains

La fréquentation TER a progressé annuellement de plus de 10 % notamment pour trois régions : Bretagne, Pays de la Loire et Occitanie.

Cette hausse se fait en dépit d'une offre TER réalisée en baisse pour la plupart des régions, du fait essentiellement des mouvements sociaux de mars 2023. L'offre en trains.km a en effet reculé pour 10 des 11 régions (et jusqu'à -8 % en Bourgogne-Franche-Comté). Cette baisse de l'offre de trains.km s'accompagne néanmoins d'une augmentation du volume de sièges.km pour plusieurs régions, du fait d'une hausse globale de la capacité d'emport des trains (+2 %) (hausse pouvant être induite à la fois par des évolutions de matériel roulant et par des évolutions dans la composition des trains sur les différentes lignes).

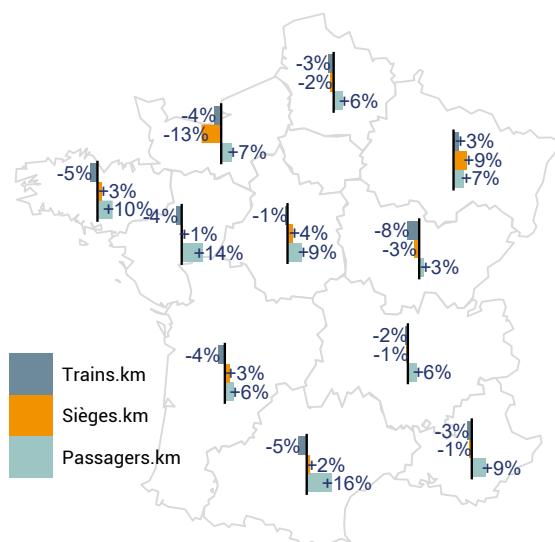
L'année 2023 connaît ainsi une nouvelle augmentation du taux d'occupation des TER, qui dépasse de trois points le niveau de 2019, bien que la croissance semble ralentir depuis le T4 2022. Les régions Occitanie et Normandie enregistrent par ailleurs un nouveau niveau record avec 39 % de taux d'occupation, soit huit points de plus que la moyenne. Il découle directement de la forte augmentation de fréquentation pour l'Occitanie alors que la hausse de sept points pour la Normandie s'explique en partie par une forte baisse du volume de sièges.km (liée à des évolutions du matériel roulant, notamment au remplacement des trains opérant sur les lignes Intercités normandes).

Figure 9.2 – Taux d'occupation moyens par région en 2023 et évolution 2023/2022



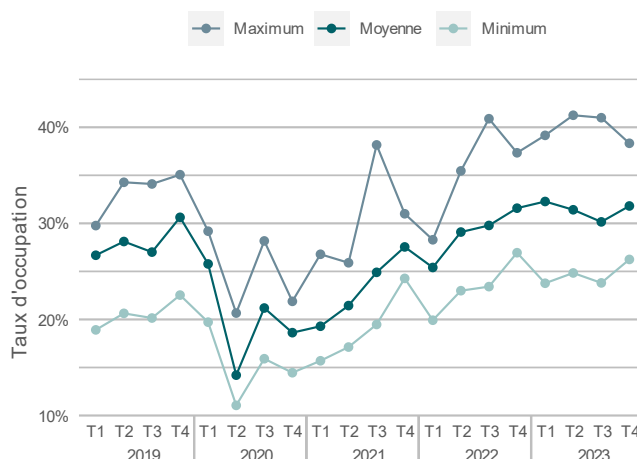
Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Figure 9.1 – Évolution de l'offre et de la fréquentation TER entre 2022 et 2023



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Figure 9.3 – Évolution trimestrielle des taux d'occupation par région depuis 2019



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

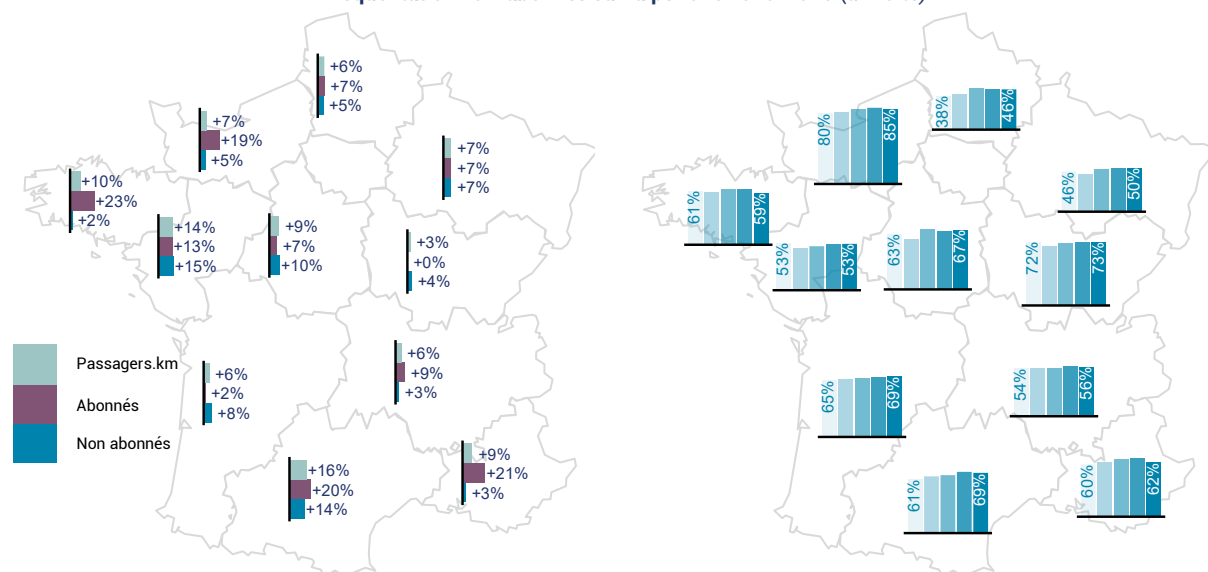
BILAN DES SERVICES RÉGIONAUX CONVENTIONNÉS (TER) (2/3)

La fréquentation des abonnés progresse plus fortement en 2023 que celle des non-abonnés.

La fréquentation des usagers abonnés a fortement augmenté en 2023 (+10 % en un an) avec près ou plus de 20 % de hausses en Bretagne, PACA, Occitanie et Normandie. Elle reste néanmoins toujours inférieure au niveau de 2019 pour trois régions frontalières de l'Île-de-France (de -1 % pour la région Centre-Val de Loire, -11 % pour la région Hauts-de-France et -19 % pour la région Normandie).

La croissance du nombre d'usagers non abonnés se poursuit également, mais de manière moins soutenue (+6 % par rapport à 2022). Le poids des non abonnés dans la fréquentation TER recule donc en 2023 (de -1 point) après presque trois années d'augmentation pour la plupart des régions. Le poids de la fréquentation des non-abonnés approche voire dépasse 70 % dans 4 régions : Normandie (85 %), Bourgogne-Franche Comté (73 %), Nouvelle-Aquitaine (69 %) et Occitanie (69 %), régions où il a le plus augmenté depuis 4 ans (+ 8 points).

Figure 9.4 – Évolution 2023/2022 de la fréquentation TER abonnée et non abonnée (à gauche) et poids de la fréquentation non-abonnés sur la période 2019-2023 (à droite)



*Périmètre : les lignes Intercités normandes ont été intégrées au service TER pour l'année 2019 afin d'avoir un périmètre constant.
Source : ART d'après SNCF Voyageurs*

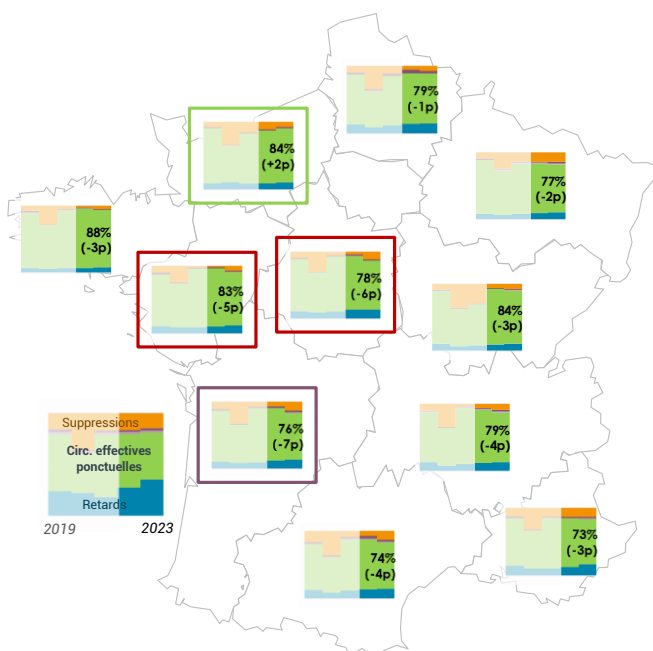
Figure 9.5 – Fiabilité des services ferroviaires régionaux (2019-2023)

La régularité et la ponctualité des services TER se dégradent dans 10 régions sur 11, en particulier en Nouvelle-Aquitaine

Le taux le plus faible de circulations TER effectives et ponctuelles est observé en région Sud-PACA (seuls 73 % des trains programmés ont circulé et sont arrivés à leur terminus à l'heure ou avec un retard inférieur à cinq minutes). Il s'explique par un taux de retard historiquement élevé en 2023 (15 %, en hausse de trois points).

La baisse annuelle la plus marquée du taux de circulations effectives et ponctuelles est observée en région Nouvelle-Aquitaine (-7 points). Celle-ci est expliquée par une détérioration notable de la ponctualité, ainsi que par une augmentation de 5 points du taux de suppression de trains, suppressions qui sont par ailleurs également en forte hausse en 2023 pour les régions Centre-Val de Loire (+6 points), Occitanie et Pays de la Loire (+4 points).

Seule la région Normandie enregistre une amélioration de son taux de circulations effectives et ponctuelles. Il s'agit par ailleurs de la seule région, avec Hauts-de-France et PACA, à ne pas enregistrer une augmentation du taux de trains supprimés.



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 les annulations totales 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

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

Les revenus de l'activité TER progressent de 4 % en moyenne, avec une part de concours publics stable

En 2023, la recette commerciale des services TER progresse de 6 % par rapport à 2022 (en euros constants), portée par une nouvelle hausse de la fréquentation. Cette augmentation concerne l'ensemble des régions et avoisine les 10 % en régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Grand Est.

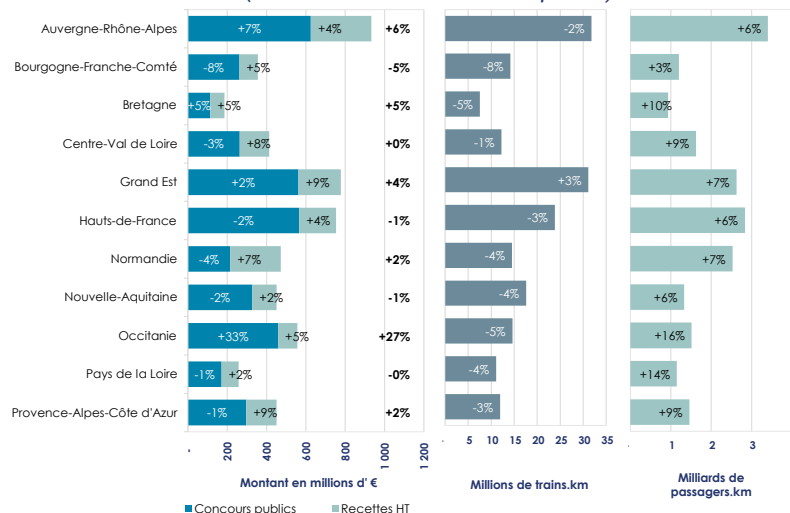
Cependant, la croissance plus forte des abonnés, pour lesquels la recette par passager est moins élevée et en recul par rapport à 2022, induit une augmentation de la recette commerciale inférieure à celle observée pour la fréquentation dans la plupart des régions.

Le montant des concours publics est lui aussi en hausse de 3 % en euros constants par rapport à 2022, avec des évolutions contrastées par région, de -4 % pour la Normandie à +7 % en région Auvergne-Rhône-Alpes.

Note : en région Occitanie, les fortes évolutions de concours publics et charges sont associées à un changement de régime fiscal pour la région (cf. nbp).

Les revenus en euros constants de l'activité TER progressent ainsi de 4 % par rapport à 2022 (en euros constants), avec une part de concours publics relativement stable (-0,6 point).

Figure 9.6 – Décomposition 2023 des revenus de l'activité TER (en euros constants 2023) et offre et fréquentation par région (% évolution 2023/2022 en étiquettes)



Note de lecture : la région Auvergne-Rhône-Alpes a vu en 2023 une baisse de 2 % de ses trains.km et une hausse de 6 % de ses passagers.km par rapport à 2022. En parallèle, les revenus de l'activité TER dans cette région, qui s'élèvent à 933 millions d'euros, ont augmenté (en euros constants) de 6 % au global (avec une hausse de 4 % pour la composante « recettes commerciales » et de 7 % pour la composante « concours publics »).

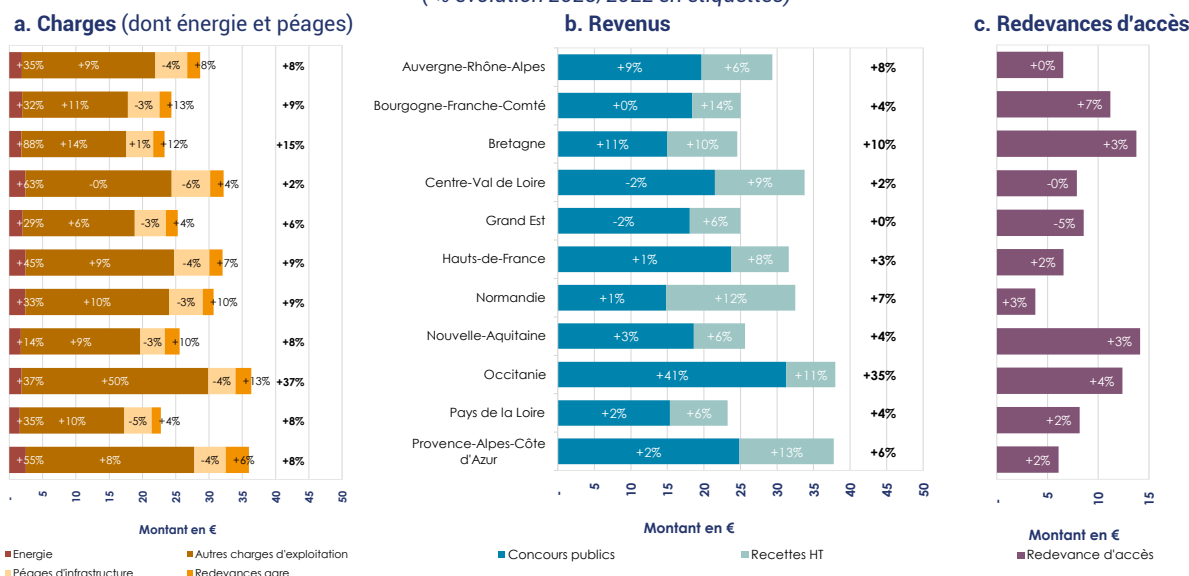
Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Au-delà de la hausse des charges d'énergie subie par l'ensemble des régions en 2023, les autres charges d'exploitation ont également augmenté (hors inflation) en dépit de la baisse de l'offre TER pour la plupart des régions

Les charges d'exploitation TER ont augmenté en 2023 de +7 % en moyenne en euros constants (+5 % hors région Occitanie), en dépit de la baisse de l'offre effective. Cela induit une forte augmentation des charges kilométriques pour l'ensemble des régions, de +2 % pour la région Centre-Val de Loire à près de 10 % pour plusieurs régions et +15 % en Bretagne (et +37 % en Occitanie¹). Les dépenses d'énergie en particulier sont en forte hausse, de +38 % par train.km en moyenne et de plus de 50 % pour les régions Bretagne, Centre-Val de Loire et PACA. Leur poids dans les dépenses est ainsi passé de 5,7 % en 2022 à 7,1 % en 2023. Le montant des autres charges d'exploitation a également notablement augmenté (de près de 8 % à 10 % par train.km pour une majorité de régions), et montre toujours de fortes disparités : ces charges représentent près de 15€/train.km en Bourgogne-Franche Comté, Bretagne et Pays de la Loire, contre plus de 25 €/train.km en régions Occitanie et PACA.

Le montant des redevances d'accès payées par l'État (basé sur un coût estimé en 2011 et revu en 2017 pour acter le transfert des trains Intercités aux régions), rapporté aux trains.km, augmente de +1 % en moyenne avec des évolutions très contrastées par région.

Figure 9.7 – Décomposition 2023 des volumes des revenus et charges de l'activité TER, par train.km (en euros constants 2023) (% évolution 2023/2022 en étiquettes)



Source : ART d'après SNCF Voyageurs

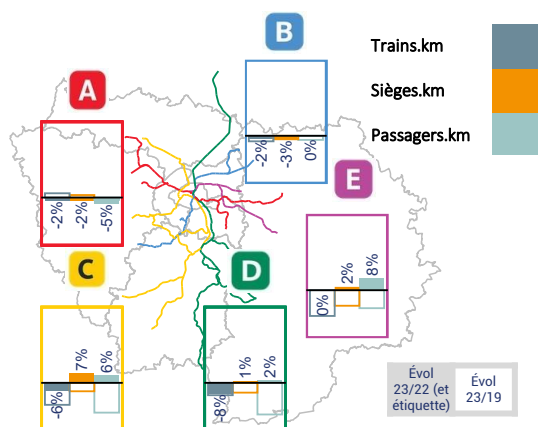
¹ Selon un [rapport 2024 de la Cour des Comptes](#), « la hausse des concours publics TER en 2023 est due pour partie – environ 0,1 Md€ – à un changement de régime juridique de l'exploitation des TER en Occitanie. Depuis 2023, au plan fiscal, la région est l'exploitante du service. Ce changement fait de la région la propriétaire des titres de transport que SNCF Voyageurs doit lui racheter pour pouvoir les commercialiser (intermédiation opaque). Pour maintenir l'équilibre économique de la convention et compenser la charge d'achat des titres supportée par SNCF Voyageurs, la région a augmenté sa contribution. »



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

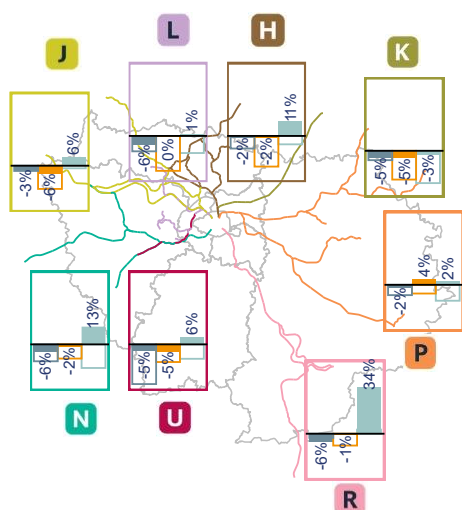
	Niveau (2023)	Évolution annuelle (2022-2023)	Évolution nette depuis 2019 (2019-2023)
■ Circulations quotidiennes (hors RATP et tram-trains)	3 700	-3 %	-5 %
■ Capacité d'emport des trains	834 sièges	+4 %	-1 %
■ Taux d'occupation des trains	33 %	+1 point %	-
■ Taux de réalisation de l'offre programmée	87 %	-2 points %	-1 point %
■ Taux de retard au terminus des trains au seuil de 5min00s	9 %	+1 point %	-

Figure 10.1 – Évolution de l'offre (trains.km et sièges.km) et de la fréquentation (passagers.km) par ligne RER entre 2022 et 2023 (barres pleines) et entre 2019 et 2023 (barres transparentes)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Figure 10.2 – Évolution de l'offre (trains.km et sièges.km) et de la fréquentation (passagers.km) par ligne Transilien entre 2022 et 2023 (barres pleines) et entre 2019 et 2023 (barres transparentes)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

La fréquentation est toujours en dessous des niveaux de 2019 pour la majorité des lignes Transilien et RER, bien qu'elle ait progressé en un an

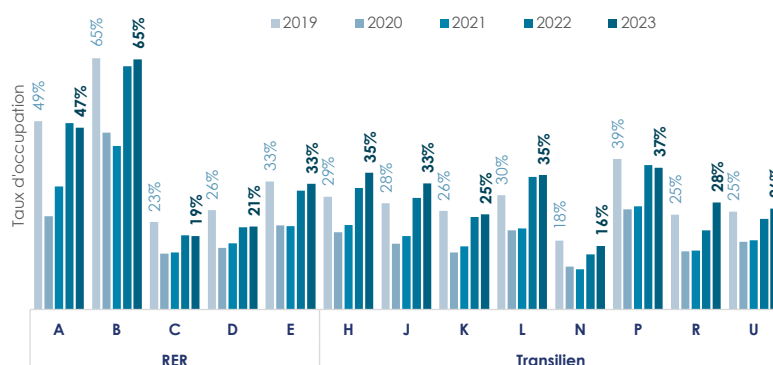
La fréquentation des lignes Transilien et RER semble avoir été durablement affectée par la crise sanitaire. En dépit d'une progression entre 2022 et 2023 pour la quasi-totalité des lignes, seules la ligne R a retrouvé un niveau de fréquentation supérieur à celui 2019 (de +3 %). Ce constat semble confirmer des évolutions structurelles des habitudes de déplacement en Île-de-France, associées notamment à une augmentation du recours au télétravail en jour de semaine, les baisses de trafic étant en effet moindres par rapport à 2019 pour les jours de week-end.

L'offre de transport se réduit en revanche par rapport à 2022, entraînant une hausse du taux d'occupation

L'offre de transport recule par rapport à 2022 pour la quasi-totalité des lignes, notamment en raison des mouvements sociaux du mois du mars qui ont entraîné une baisse de 28 % des trains.km en moyenne. Elle reste par ailleurs inférieure au niveau de 2019 pour toutes les lignes, excepté le RER A (+2 % en trains.km et en sièges.km).

On observe par conséquent une augmentation du taux d'occupation des Transilien et RER entre 2022 et 2023 de +1 point en moyenne et jusqu'à +7 points pour la ligne R en raison d'une forte hausse de la fréquentation en un an.

Figure 10.3 – Taux d'occupation des trains par ligne depuis 2019 (étiquettes 2019 et 2023)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

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

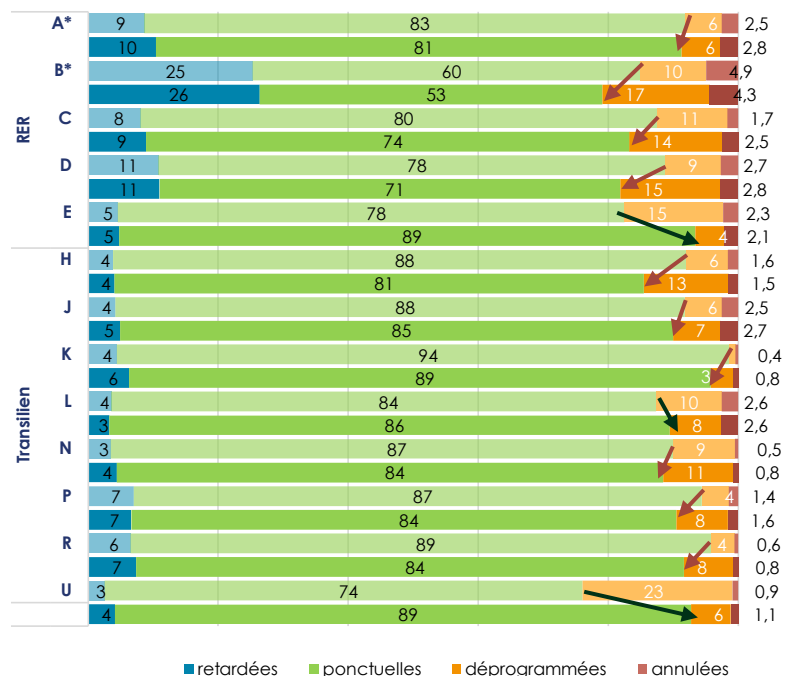
En 2023, le taux de réalisation de l'offre Transilien est de 87 %, en baisse de deux points sur un an

Cette dégradation du taux de réalisation s'explique par une hausse des déprogrammations (de +2 points en moyenne). Elle concerne la quasi-totalité des lignes avec des taux plus élevés en moyenne pour les RER. Seules trois lignes voient leur taux de déprogrammation s'améliorer. Il s'agit la ligne U pour laquelle près de 1 circulation sur 4 avait été déprogrammée ou annulée en 2022 et dont le taux de déprogrammation recule de 17 points en 2023, de la ligne E (-11 points pour le taux de programmation) et, dans une moindre mesure, de la ligne L (-2 points). Un grand nombre de ces déprogrammations sont liées à des fermetures pour travaux, notamment dans le cadre du prolongement de la ligne E, de la création de la ligne CDG Express ou de projets de modernisation.

Le taux d'annulations totales de "dernière minute" (annulations après J-1 16h) reste stable pour la plupart des lignes, avec des variations de -0,1 à +0,3 point. La ligne C est la seule à enregistrer une hausse plus importante (de +0,8 point) tandis que la ligne B enregistre une baisse de 0,6 point.

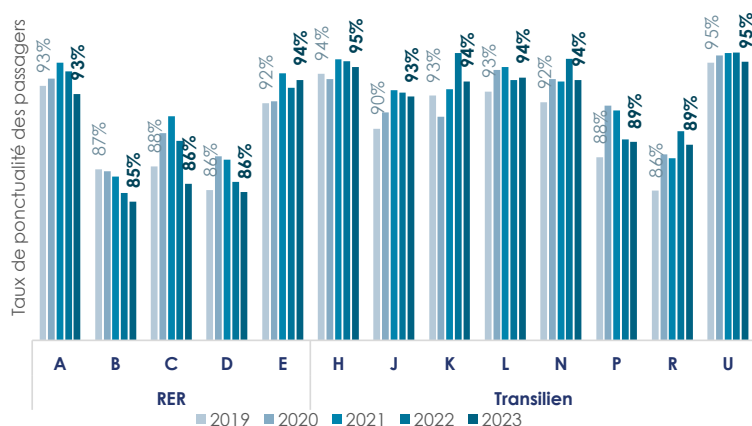
Le taux de circulations programmées arrivant en retard au terminus au seuil de 5 minutes progresse par ailleurs de +1 point en moyenne en 2023, et de +2 points pour les lignes A, K et U. La ligne B enregistre le taux le plus élevé avec plus de 1 circulation programmée sur 4 en retard.

Figure 10.4 – Taux des circulations retardées, ponctuelles, déprogrammations et annulations de dernière minute des services ferroviaires Transilien et RER (*hors RATP) en 2022 et 2023



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

Figure 10.5 – 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

En 2023, 1 passager sur 10 des services Transilien et RER arrive à son terminus avec un retard de cinq minutes ou plus

La hausse du taux de retard des trains se répercute sur les passagers, avec une baisse d'un point du taux de ponctualité en moyenne.

Cette baisse concerne la quasi-totalité des lignes Transilien et RER et apparaît plus marquée pour certaines. Le RER C enregistre la plus forte baisse (-3 points de ponctualité) mais la ligne ayant le taux le plus faible reste le RER B (85 %). Les lignes Transilien N et K et la ligne RER A voient également leur taux de ponctualité se dégrader plus fortement que la moyenne (de -2 points).

La ligne RER E et, dans une moindre mesure, la ligne Transilien L sont les seules pour lesquelles le taux de ponctualité s'améliore (de, respectivement, +0,6 point et +0,2 point), mais c'est pour les lignes H et U qu'il est le plus élevé, avec 95 % de passagers à l'heure.

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 09	Revenus et charges de l'activité TER	100 % IPCH

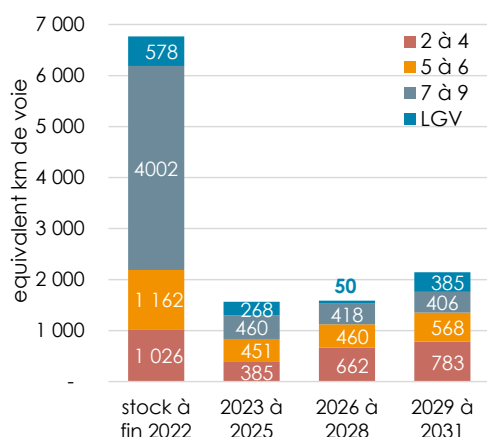
*CMA : Coût moyen agent de SNCF Réseau. Il est repris des rapports financiers du gestionnaire d'infrastructure.

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.

ANNEXE – CHAPITRE 1

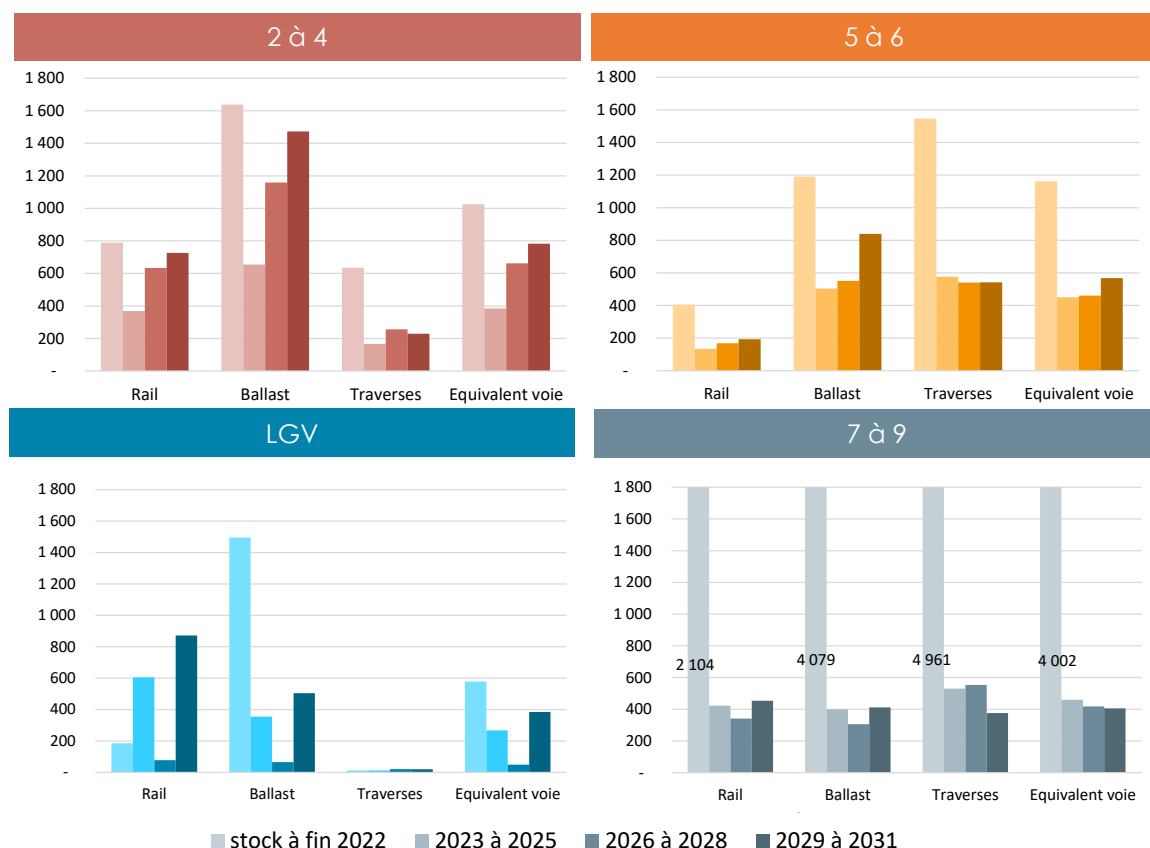
Figure A1.1 – Kilomètres de voie équivalents* ayant atteint leur durée de vie par catégorie de voie



*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 2022 et 2031

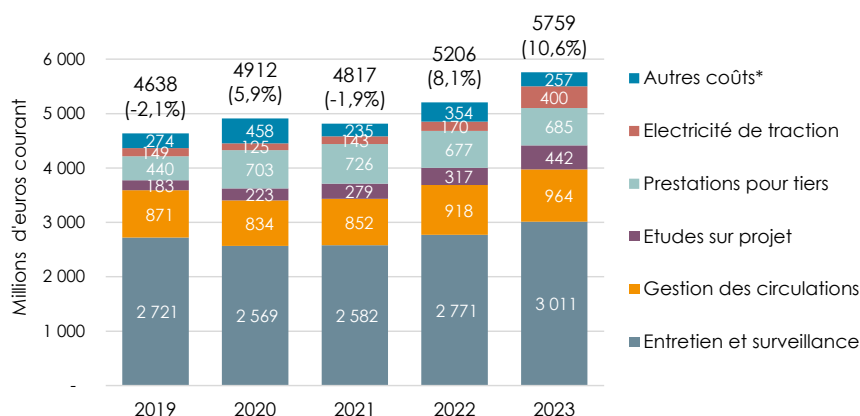


Les équivalents kilomètres de voie sont calculés à partir des composants de la voie ayant atteint leur durée de vie théorique. Le poids de chaque composant dépend du poids économique de l'actif dans la voie : 22,6 % pour le rail, 35,5 % pour le ballast, et 41,9 % pour les traverses. Si 1 km de rail a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

Source : ART d'après SNCF Réseau

ANNEXE – CHAPITRE 2

Figure A2.1 – Coûts d'exploitation de SNCF Réseau en euros courants
hors subventions d'exploitation (Évolution en glissement annuel en %)

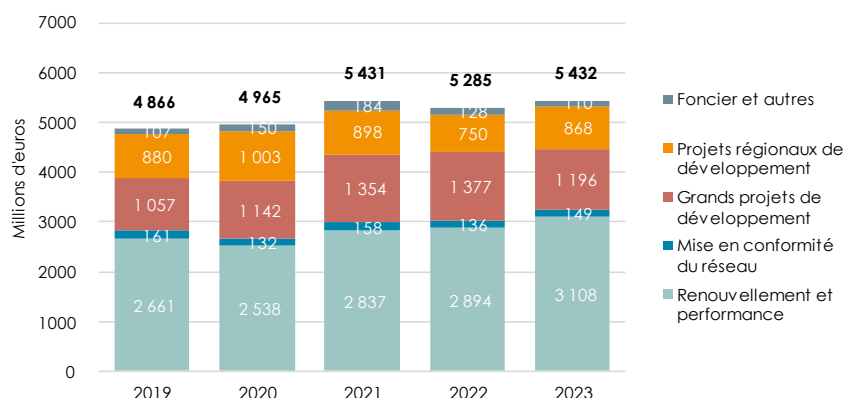


Note : En 2023, les « Autres coûts » recouvrent, les sillons et la commercialisation (128 M€), les impôts (50 M€) et des coûts divers (79 M€). Les prestations pour tiers correspondent à des ventes pour tiers extérieurs ou autres entités du groupe SNCF (Gares & Connexion principalement). Dans les précédentes publications, l'électricité de traction était incluse dans les coûts de « gestion des circulations », cette destination est désormais présentée à part.

Ces coûts diffèrent de ceux présentés en [page 15](#), car ils sont nets de subventions d'exploitation (pour environ 100 M€) et d'indemnités commerciales (20 M€)

Source : ART d'après SNCF Réseau

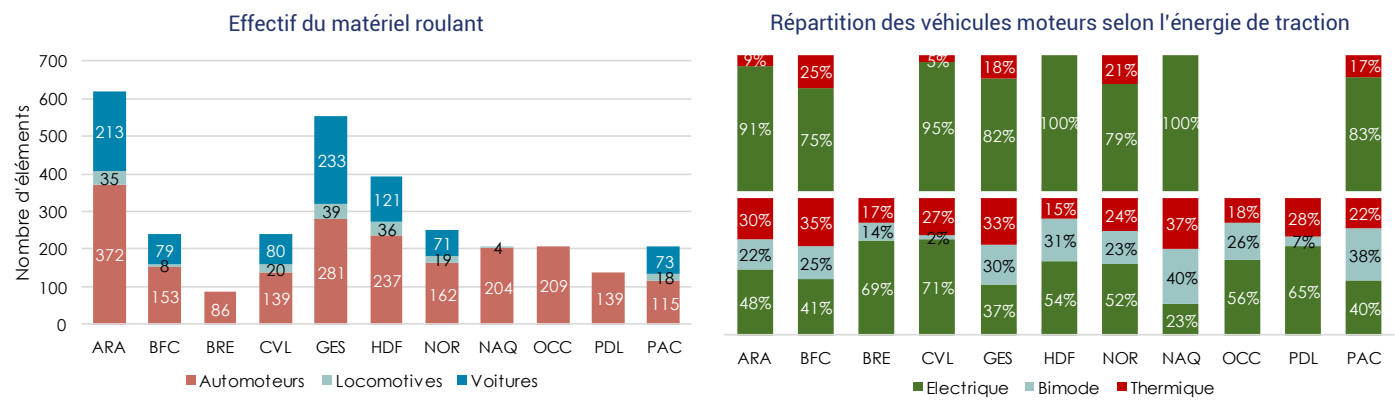
Figure A2.2 – Dépenses d'investissement de SNCF Réseau (euros courants)



Note : Le graphique ne présente pas les investissements industriels (318 M€ en 2023), les frais financiers (129 M€) mais inclut les Opex sur projets (357 M€).

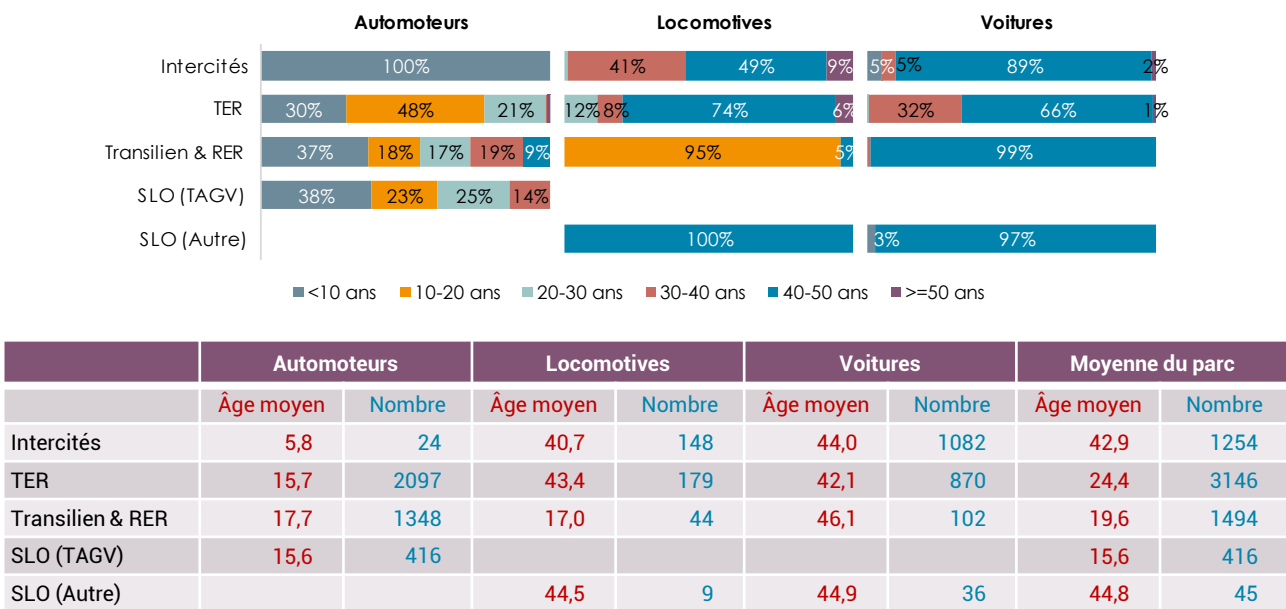
Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure A5.1 – Photo du parc des services TER à fin 2023



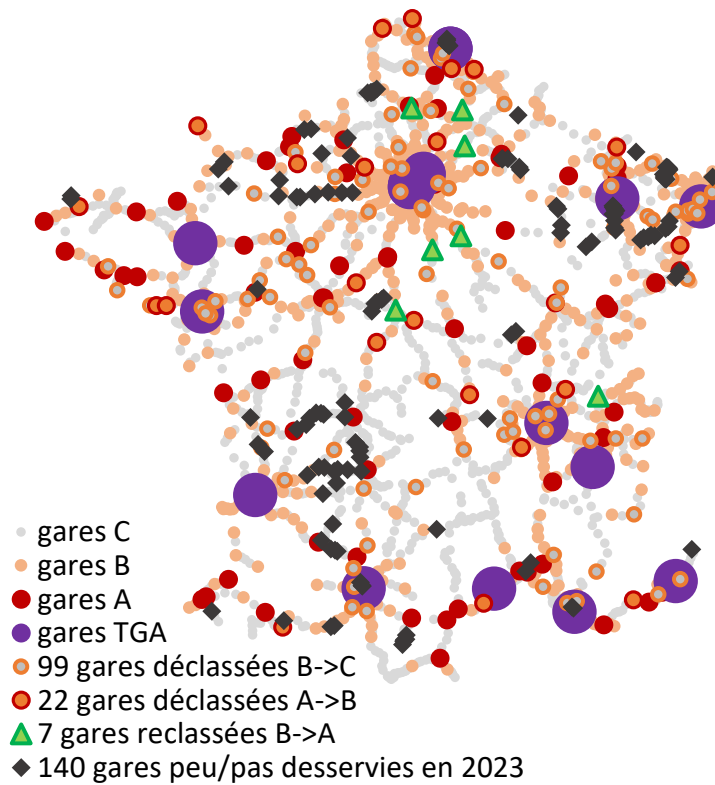
Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Figure A5.2 – Répartition des matériels selon les catégories d'âge et l'âge moyen par type de matériel



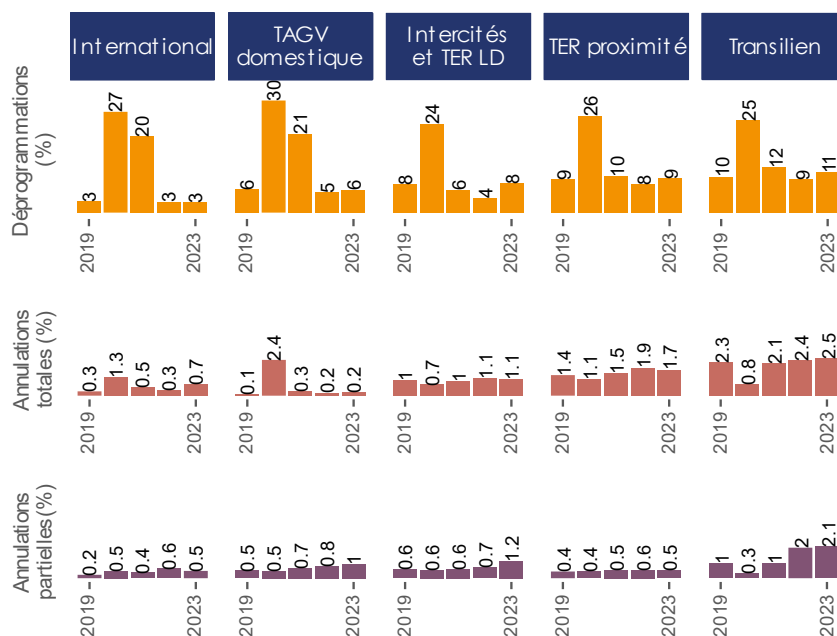
Source : ART d'après SNCF Voyageurs

Figure A6.1 – Évolution du classement des gares entre les périodes 2020-2022 et 2023-2025



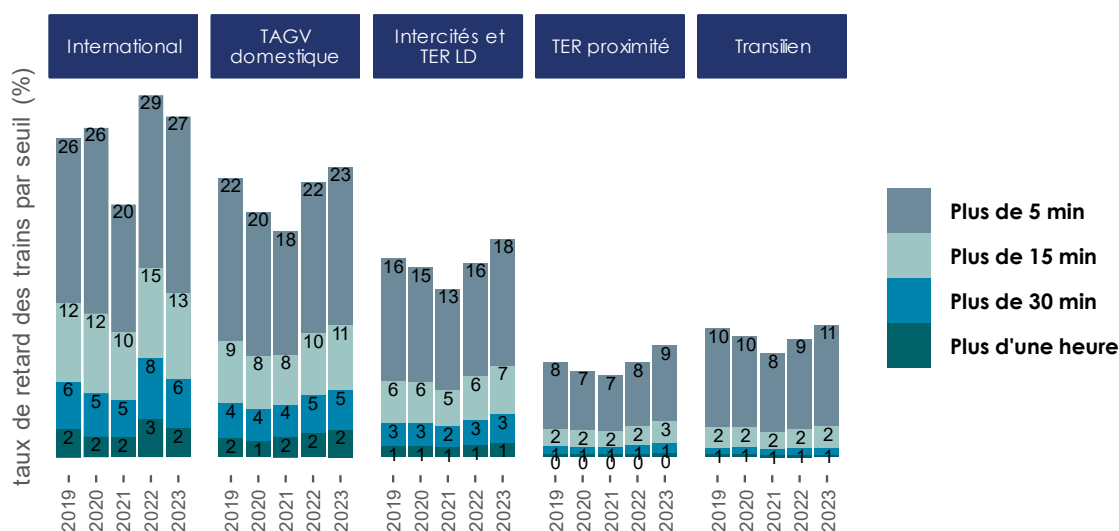
Source : ART d'après SNCF Gares&Connexions

Figure A7.1 – Taux de déprogrammations, et d'annulations (totales ou partielles) par service entre 2019 et 2023



*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 A7.2 – Taux de retard des trains par activité et par seuil de retard au terminus entre 2019 et 2023

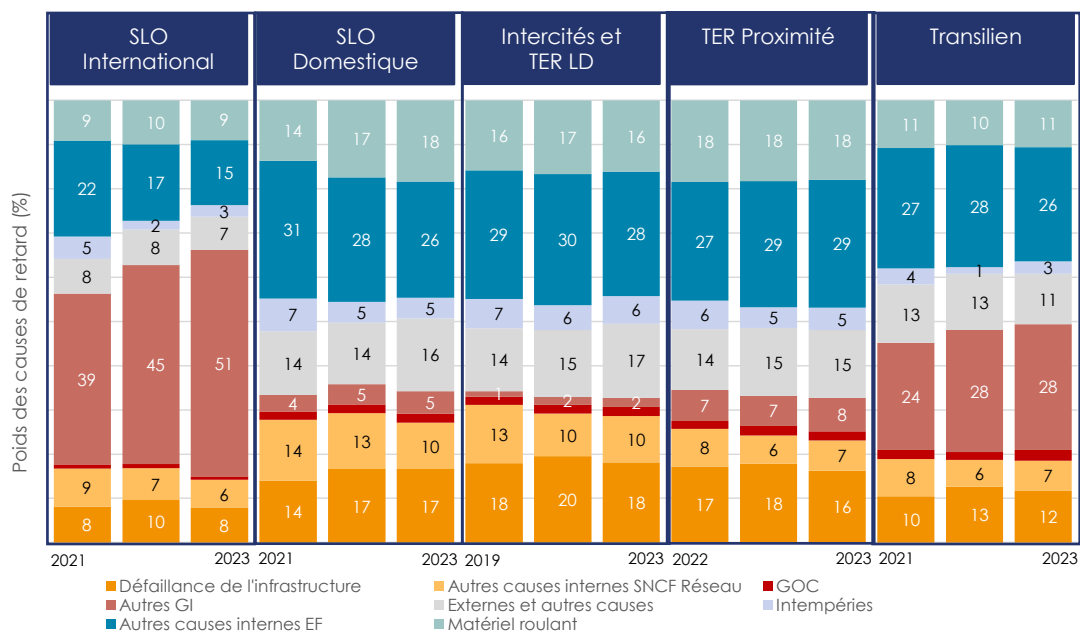


Note de lecture : En 2022, 30 % des Intercités enregistrent un retard d'au moins 5min00s à l'arrivée, 2 % des TAGV domestique atteignent leur destination avec plus d'1 heure de retard.

*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.*

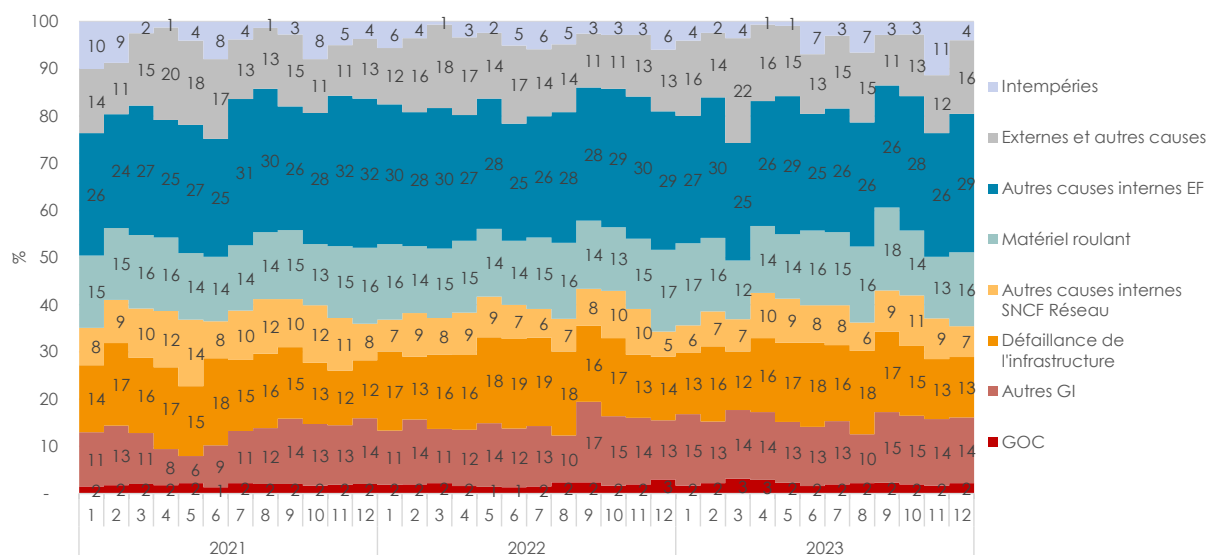
Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure A7.3 – Répartition des causes de retard des trains par service entre 2019 et 2023



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

Figure A7.4 – Répartition des causes de retard des trains par mois pour la période 2021 – 2023 (tous services confondus)



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

DÉFINITIONS/GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Âge moyen d'une voie du réseau	années	Pour les voies de SNCF Réseau, l'âge moyen d'une voie correspond à l'âge moyen des composants pondéré par le poids économique de chacun (le rail représente 22,6 %, les traverses 41,9 % et le ballast le reste).
Annulations 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.
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	-	Organisation ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités d'infrastructure. Un candidat peut notamment être une entreprise ferroviaire (EF), un groupement d'EF, une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), un opérateur de transport combiné, un port, un chargeur, un transitaire.
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 ».
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
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 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 17h.
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 du réseau	DRR	Document précisant, les règles générales d'accès à l'infrastructure, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités d'infrastructure, y compris toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités d'infrastructure (sillons).
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 évalue un indice de consistance des voies (ICV) . SNCF Réseau considère, pour les catégories de voie 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, qui a notamment obtenu une licence et un certificat de sécurité conformément à la législation applicable, fournissant des prestations de transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.
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	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, et qui, de ce fait, n'est pas 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, sigle de European Train Control System). Ce dernier comporte trois niveaux de fonctionnement; le réseau défini comme « interopérable » dans ce bilan est celui ayant atteint au moins le niveau d'interopérabilité ETCS niveau 1.

DÉFINITIONS/GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
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 CO ₂ (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 émis pour les activités de traction du secteur ferroviaire (hors impact relatif aux infrastructures), mesuré en quantité d'équivalent CO ₂ (eqCO ₂) 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. Les voies de catégorie 7 à 9 SV ne font pas l'objet du suivi du nombre des GOPEQ.
Horaire de service	HDS	Période de douze mois à compter du deuxième samedi de décembre à minuit de l'année A-1. HDS 2019 : du 9 décembre 2018 au 14 décembre 2019 HDS 2020 : du 15 décembre 2019 au 11 décembre 2020 HDS 2021 : du 12 décembre 2020 au 10 décembre 2021 HDS 2022 : du 11 décembre 2021 au 9 décembre 2022
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	-	Il s'agit d'une liaison reliant la ville de Paris à une autre commune française.
Liaison transversale	-	Il s'agit d'une 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 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	OFP	Expression désignant une TPE ou 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 OFP 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 OFP.
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.
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.
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.

DÉFINITIONS/GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Relation	-	Définition SNCF : il s'agit d'un découpage géographique de l'offre de service ferroviaire. Il 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	En distinction aux services TAGV, trains ou services de trains librement organisés opérant uniquement sur le réseau de lignes classiques – c'est le cas en particulier en 2022 des services Ouigo trains classiques
Taux d'annulations	%	Ratio annulations (totales) / circulations programmées
Taux de déprogrammations	%	Ratio déprogrammations / circulations programmées
Taux de passagers indemnisés (pour des retards de trains)	%	Ratio de passagers affectés par un retard de train ayant effectué une demande de compensation et s'étant vu attribués par l'entreprise ferroviaire un bon de compensation ou remboursement.

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 au différentiel (circulations programmées – déprogrammations – annulations).
Taux de retard	%	Ratio nombre de circulations en retard / circulations prévues à J-1 16h
Taux d'occupation	%	Ratio voyageurs.km/sièges.km
Transports express régionaux	TER	Marque commerciale de SNCF Voyageurs qui s'applique aux trains et autocars qu'elle exploite dans le cadre de conventions passées avec les régions. Le terme TER est utilisé pour désigner l'ensemble de l'activité du transport régional ou un train faisant partie de cette activité (train express régional). Tous les trains de desserte régionale et locale exploités par SNCF Voyageurs sont des trains TER, sauf en Île-de-France, où la marque Transilien est utilisée,
Trains d'équilibre du territoire	TET	Services ferroviaires publics d'intérêt national organisés par l'Etat conformément à l'article L. 2121-1 du code des transports. Du point de vue de l'utilisateur final, les TET sont regroupés sous l'appellation "Intercités".
Trains.kilomètres	trains.km	Unité de mesure de l'offre de service ferroviaire correspondant au déplacement d'un train sur un km.
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 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 2022. L'ensemble de ces données relatives au marché du transport ferroviaire de voyageurs pour les années 2015 à 2022 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 2023, sont à considérer comme provisoires.

Directeur de la publication : Thierry Guimbaud

Pilotage et coordination : Fabien Couly / Anthony Martin

Auteurs et contributeurs : Antoine Beaughon, Olivier Chalmeau, Claudia Judith, Anh Lai, Toni Vialette

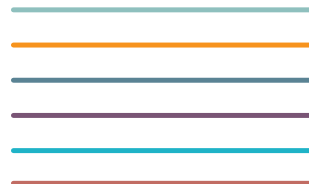
Impression : Imprimerie de la direction de l'information légale et administrative en 200 exemplaires

Dépôt légal : décembre 2024

ISSN : 2678-6575

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

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



11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon
CS 30054 - 75675 Paris Cedex 14
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

 @ART_transports

Retrouvez toute l'actualité, les avis et décisions,
les textes de référence et les publications
de l'Autorité **sur le site internet**

autorite-transports.fr