MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Premiers chiffres 2023

Une offre ferroviaire en baisse alors que la fréquentation des trains continue de croître en 2023

L'offre des services ferroviaires de voyageurs recule en 2023

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[1]) et de près de -2 % pour les services conventionnés (Intercités, TER ou Transilien-RER). Corrigée des effets des mouvements sociaux de 2023, l'offre aurait connu une progression de 2 %. Par rapport à 2019, l'offre de services ferroviaires SLO a diminué 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 (de 1 % sur un an), 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.

La fréquentation est en forte hausse et atteint un niveau record

Avec 108 milliards de passagers.km transportés, la fréquentation ferroviaire atteint pour la deuxième année consécutive un niveau record en France, supérieur de 6 % au niveau de 2022. Le trafic progresse pour l'ensemble des services. Parmi ceux-ci, les services conventionnés connaissent la hausse annuelle la plus forte (+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 (-6 %).

La fréquentation des services librement organisés de voyageurs a également fortement augmenté (+5 %), portée notamment par la reprise plus tardive des trajets internationaux (+15 %), dont la fréquentation dépasse à nouveau son niveau de 2019 (+5 %).

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 de -15 % pour les services librement organisés domestiques).

Chiffres clés

Transport de voyageurs

% évolutions 2023/2022

▶ Trains.km / *circulations*

386 M (-1 %) / *4,2M (-3 %)*

SLO domestiques	98 M (-1 %) / *190 k (-1 %)*
SLO internationaux	19 M (+2 %) / *56 k (+9 %)*
Conventionné longue dist°[2]	113 M (-3 %) / *706 k (-3 %)*
TER de proximité	91 M (+2 %) / *1,6 M (-2 %)*
Transilien[3]	27 M (-4 %) / *906 k (-4 %)*
RER[4]	37 M (-4 %) / *684 k (-3 %)*

▶ Passagers.km / *passagers*

108 Mds (+6 %) / *1 350 M (+7 %)*

SLO domestiques	55 Mds (+3 %) / *123 M (+3 %)*
SLO internationaux	10 Mds (+15 %) / *28 M (+17 %)*
Conventionné longue dist°[2]	18 Mds (+7 %) / *178 M (+7 %)*
TER de proximité	7 Mds (+8 %) / *212 M (+11 %)*
Transilien[3]	6 Mds (+9 %) / *326 M (+8 %)*
RER[4]	13 Mds (+5 %) / *482 M (+5 %)*[5]

Tableau de bord Transport ferroviaire de voyageurs
opendata.autorite-transports.fr

Figure 1 - Offre effective de trains.km (millions)
(évolutions 2023/2022 entre parenthèses)

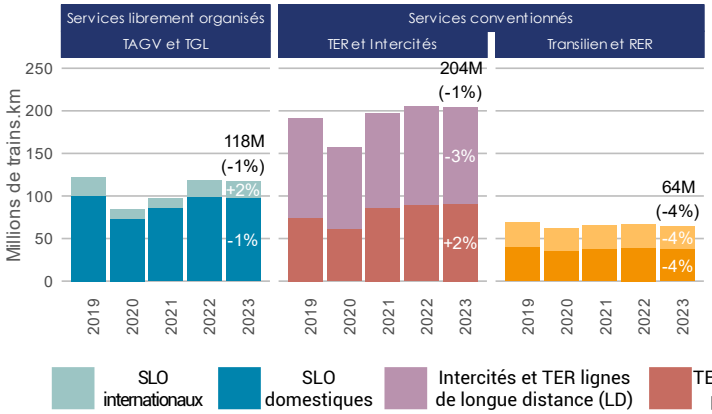
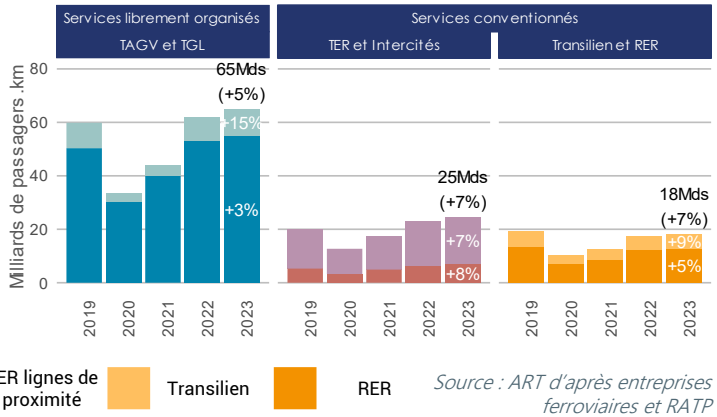


Figure 2 - Fréquentation en passagers.km (milliards)
(évolutions 2023/2022 entre parenthèses)



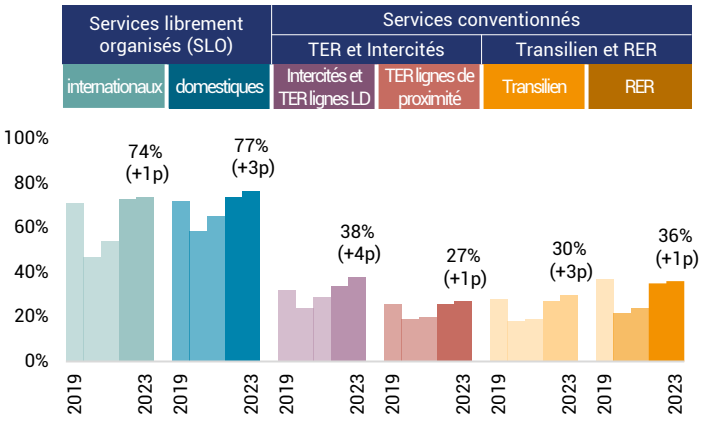
SLO internationaux | SLO domestiques | Intercités et TER lignes de longue distance (LD) | TER lignes de proximité | Transilien | RER

Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

[1]Services librement organisés (SLO) : dont tous services à grande vitesse et services Ouigo Train Classique; [2]Services conventionnés longue distance (LD) : services Intercités, et lignes TER de plus de 100 km; TER lignes de proximité : lignes TER de moins de 100 km; [3]Transilien : lignes H, J, K, L, N, P, R, U, T4, T11 - hors T12 et T13 (données 2023 non disponibles); [4]RER : lignes A, B, C, D, E; [5]Hors passagers RATP

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

Figure 3 – Taux d'occupation des trains de voyageurs (%)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

La croissance de la fréquentation a contribué en 2023 à la hausse des taux d'occupation pour l'ensemble des services. En progression de 2 points, **le taux d'occupation moyen des services SLO (domestiques et internationaux) dépasse 75 % 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 15 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 170 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 plus de 10 points pour les lignes de plus de 100 km (38 %) par rapport aux lignes TER de proximité (27 %)) mais aussi au sein des services (entre heures creuses et heures de pointe et entre proximité des gares principales et extrémités de lignes).

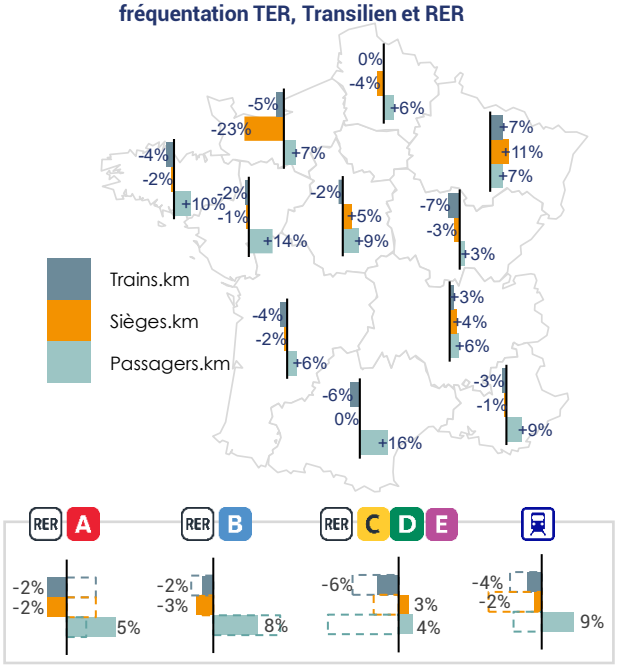
La fréquentation des services conventionnés a rejoint en 2023 les niveaux d'avant-crise dans la plupart des régions, à l'exception notable des services Transilien et RER en Île-de-France

La fréquentation des services TER est en hausse en 2023 pour l'ensemble des régions, progressant de plus de 10 % en Bretagne, Pays de la Loire et Occitanie. Bien qu'en progression de 6 % sur un an, la région Hauts-de-France est la seule où le nombre de passagers.km est toujours inférieur à celui de 2019 (-1 %).

Cette hausse annuelle de fréquentation se fait en revanche en dépit d'une offre TER en baisse pour la plupart des régions (associée à une hausse des suppressions de trains – voir en page 6) et conduit ainsi, pour 2023, à une augmentation observée du taux d'occupation moyen des trains.

La fréquentation des lignes Transilien et RER semble en revanche avoir été durablement affectée par la crise sanitaire. En dépit d'une progression entre 2022 et 2023 pour la quasi-totalité des lignes, seules les lignes A , B et R ont retrouvé un niveau de fréquentation supérieur à 2019, année pourtant marquée par d'importants mouvements sociaux. Cela semble ainsi 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. Par ailleurs, l'offre de transport étant en baisse pour la quasi-totalité des lignes, **on observe une augmentation du taux d'occupation des Transilien et RER entre 2022 et 2023 de +2 points en moyenne et jusqu'à +8 points pour la ligne B du RER.**

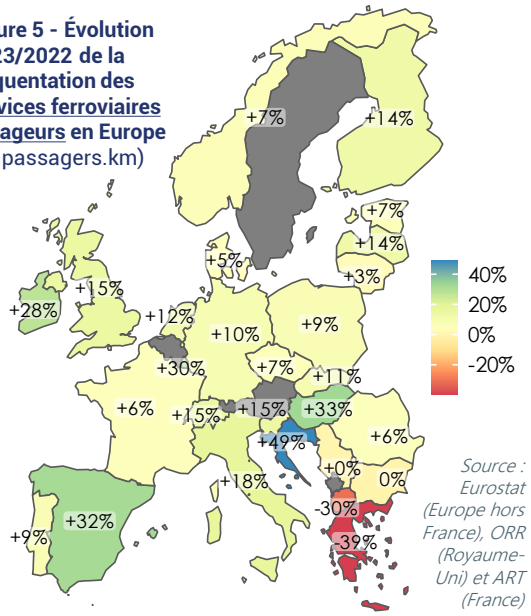
Figure 4 – Évolution 2023/2022 de l'offre effective et de la fréquentation TER, Transilien et RER



en pointillés complémentaires pour les graphes Transilien-RER : évolutions 2023/2019

Source : ART d'après SNCF Voyageurs et RATP

Figure 5 - 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)

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

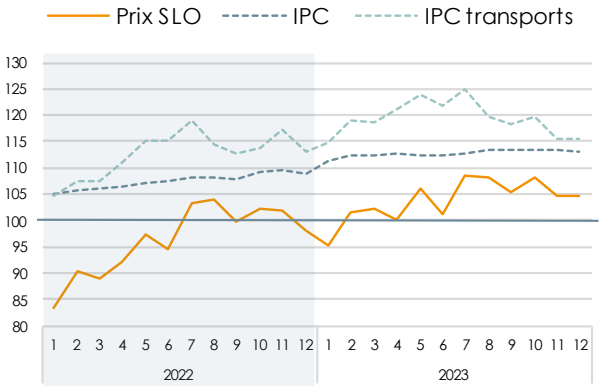
Cette hausse résulte, en 2023, pour plusieurs pays, d'un retour (qui était encore partiel en 2022) aux niveaux observés avant la crise sanitaire. La fréquentation des trains de voyageurs a ainsi retrouvé 97 % du niveau de 2019 en Italie, tandis que l'Allemagne ou la Suisse enregistrent des niveaux supérieurs 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.

Le « prix moyen » des trains à grande vitesse a augmenté de 7 % en 2023, soit plus fortement que l'inflation, mais reste inférieur en termes réels au niveau de 2019

Les prix des services ferroviaires librement organisés, qui avaient fortement chuté avec la crise sanitaire, semblent ainsi effectuer un rattrapage de l'indice des prix à la consommation (qui a augmenté de 5 % en 2023), mais leur évolution reste inférieure au cumul d'inflation observé depuis 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 5 % pour les autres services).

L'évolution du prix des trains au cours de l'année reflète en partie celle 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 (cf. ci-dessous) ainsi que de la classe tarifaire.

Figure 6 – Indice des prix des services librement organisés domestiques (en base 100 par rapport aux mois 2019)



Note : IPC, indice des prix à la consommation

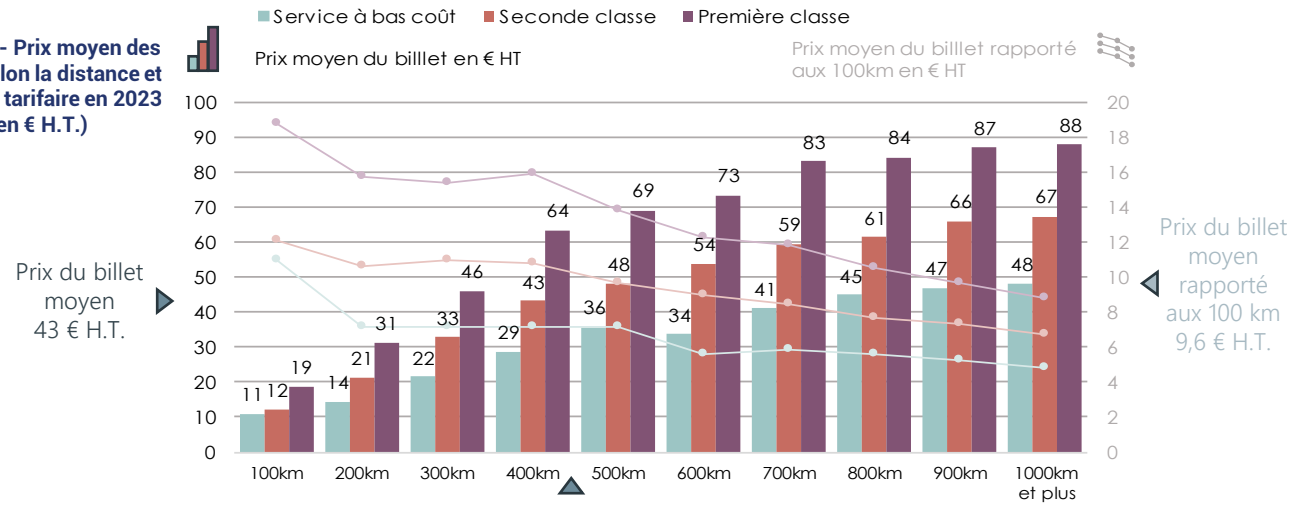
Source : ART d'après entreprises ferroviaires et INSEE

Le prix au kilomètre baisse avec la distance et peut aller du simple au double selon la classe tarifaire

La distance parcourue est l'un des déterminants pouvant affecter le prix des billets des services librement organisés : en effet, le prix au kilomètre décroît à mesure que la distance augmente. En moyenne, il est supérieur de plus de 20 % pour un trajet de 100 km par rapport à un trajet de 500 km par exemple. Par ailleurs, à distances égales, les liaisons vers/depuis les gares d'Île-de-France (opérées de fait en grande partie sur le réseau de lignes à grande vitesse), affichent un niveau de prix plus élevé de près de 10 % que celui des liaisons entre gares régionales, dites transversales.

À distances égales, les prix moyens en 1ère classe sont plus de deux fois supérieurs à ceux des services à bas coûts (Ouigo), le niveau de prix en 2nde classe se situant en moyenne entre les deux (+/- 40 %). En 2023, la fréquentation par classe tarifaire des services librement organisés domestiques (1ère/2nde classe proposées pour les services inOui, Lyria, Renfe et Trenitalia, et tarification à bas coûts proposée pour les services Ouigo) se répartissait comme suit : 55 % de passagers.km en 2nde classe, 21 % en 1ère classe et 24 % de fréquentation à bas coûts. Trenitalia France (tout comme Eurostar sur trajets internationaux) propose, en complément des deux classes tarifaires citées précédemment, une classe haut-de-gamme dont les prix sont nettement plus élevés et la part de trafic concerné très faible.

Figure 7 - Prix moyen des billets selon la distance et la classe tarifaire en 2023 (en € H.T.)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

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, au mois de mars 2023, des mouvements sociaux, qui ont 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 ainsi dépassé elle aussi, 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 au deuxième semestre 2023 a également généré une croissance de l'offre globale, de l'ordre de 15 % par rapport au deuxième semestre 2022.

OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES SERVICES VOYAGEURS

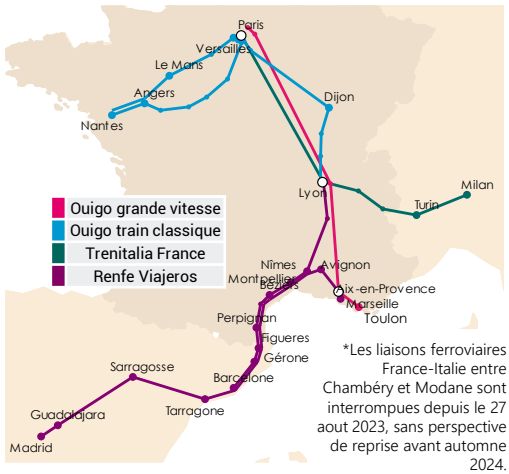
L'année 2023 a vu l'entrée effective de la Renfe sur le marché français, et la reprise par Eurostar de l'offre de Thalys, mais peu d'évolution des parts de marché des opérateurs

À mi-année 2024, deux nouveaux entrants opèrent des services ferroviaires librement organisées en France : Renfe Viajeros (Lyon-Barcelone et Marseille-Madrid), et Trenitalia France, qui opère sur la ligne Paris-Lyon et jusqu'à la gare de Chambéry dans l'attente d'une réouverture* de la ligne Paris-Lyon-Milan. 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. Enfin, en décembre 2023, l'opérateur autrichien ÖBB Nightjet a lancé la ligne de train de nuit Paris-Berlin, s'ajoutant à la desserte de nuit Paris-Vienne qu'il opère depuis fin 2021.

3 notifications de services ferroviaires ont été reçues à mi-année 2024 par l'ART, concernant la desserte TAGV, prévue à compter de 2029, par l'opérateur Kevin Speed des liaisons Paris-Lille, Paris-Lyon et Paris-Strasbourg avec des services quotidiens à haute fréquence (16 allers-retours journaliers). L'Autorité, consultée préalablement à la mise en place d'accords-cadres entre l'opérateur et SNCF Réseau en vue de l'exploitation de ces liaisons, a constaté qu'ils ne faisaient pas obstacle à un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire (avis n°2024-029 du 30 avril 2024).

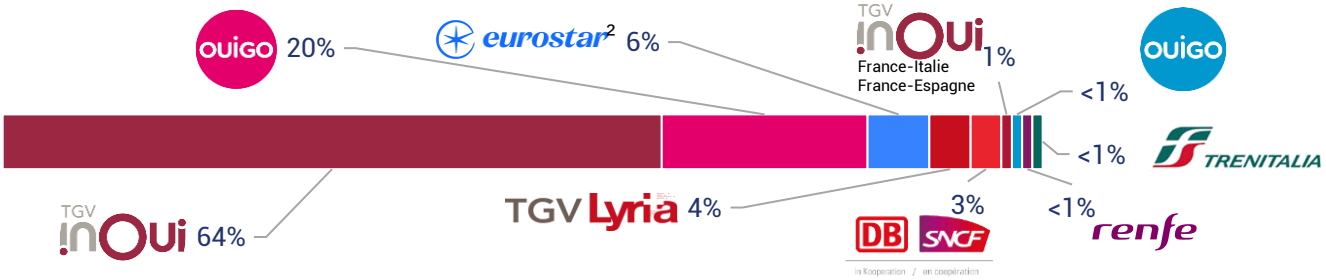
L'activité ferroviaire librement organisée reste largement dominée en France par les différentes marques et filiales de services à grande vitesse de SNCF Voyageurs, qui représentent, au cumul des opérateurs inOui et Ouigo, près de 85 % de part de marché, devant les filiales du groupe SNCF Eurostar (6 %) et Lyria (4 %), le partenariat de SNCF avec la Deutsche Bahn (3 %), et les deux nouveaux opérateurs italiens et espagnols.

Figure 8 - Nouveaux services ferroviaires librement organisés en France opérés à fin 2023 ayant fait l'objet d'une notification à l'Autorité (ainsi que liaisons de l'opérateur Renfe précédemment opérées en coopération)



*Les liaisons ferroviaires France-Italie entre Chambéry et Modane sont interrompues depuis le 27 aout 2023, sans perspective de reprise avant automne 2024.

Figure 9 - Fréquentation 2023 des services ferroviaires librement organisés en France[1] (% des voyageurs.km transportés en France)



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.

La concurrence en Espagne, effective depuis 2021, montre des effets très marqués

- ✓ Une **augmentation, depuis 2019, de près de 55 % de l'offre ferroviaire** (en fréquences) sur les corridors en concurrence, associée à des **hausses de fréquentation** de 95 % et 83 % respectivement sur les liaisons Madrid-Barcelone et Madrid-Valence, et de près de 50 % au global de la fréquentation ferroviaire à grande vitesse. 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-Malaga), obligeant ainsi les nouveaux entrants et l'opérateur historique, titulaires de ces lots, à faire circuler des trains sur l'ensemble des trois axes.
- ✓ Une **croissance de 5 points de la part modale du train** (atteignant ainsi 56 % au sein des transports collectifs longue distance (ferroviaires, routiers, aériens), malgré une **dégradation de la ponctualité** des trains, sur les corridors en concurrence (de 99 % en 2019 au seuil de 15 minutes à 94 % en 2023). 46 % des retards en 2023 (sur l'ensemble des axes TAGV) étaient imputables à des causes « matériel roulant » et 17 % à des causes « exploitation ».
- ✓ Une **capture de part de marché des nouveaux entrants** de 26 % sur le marché global (dont 11,2 % pour Ouigo et 14,8 % pour Iryo), et de 46 % sur les corridors sur lesquels opèrent les trois opérateurs, et une **baisse du prix moyen** sur ces liaisons de près de 40 %.

À mi-année 2024, 5 lots de services TER ont été attribués à l'issue d'une mise en concurrence

- ✓ **2 lots de lignes de tram-train ont par ailleurs été attribués en Île-de-France,** respectivement à RATP et Keolis/SNCF Voyageurs.
- ✓ **Par ailleurs, 6 nouveaux appels d'offre pour l'attribution de lots de services TER-Transilien ont été émis depuis 2023** : lot « Ouest nivernais » (Bourgogne-Franche-Comté), lot « Dessertes parisiennes » (Hauts-de-France), lot « Est Provence et ligne des Alpes (Sud-PACA), lot « Étoile de Caen » (Normandie), et ligne L et J (Île-de-France-Mobilités).
- ✓ Près de 50 lots TER ont été identifiés au global par les régions. **Plus de 30 lots devraient faire encore faire l'objet d'une mise en concurrence par appel d'offres avant 2033,** à l'issue des conventions d'exploitation actuellement en vigueur avec SNCF Voyageurs.

Figure 10 - Lots ferroviaires conventionnés attribués à l'issue d'un processus de mise en concurrence

Année	Autorité organisatrice	Lots attribués	Nombre de candidats	Attribution	Début d'exploit° envisagé
2024	Île-de-France mobilités	Lignes T12 et T13	n.d.	RATP Cap Île-de-France	déc. 2025
	Grand Est	Ligne Nancy-Contrexéville (exploitation et gestion)	2 (+2 désistements)	Transdev, NGE Concessions et Caisse des dépôts et consignations	déc. 2027
2023	Île-de-France mobilités	Lignes T4, T11 et P (tronçon Esbly Crécy)	3	Stretto (Keolis et SNCF Voyageurs)	mars 2025
	Région Hauts-de-France	Lot "Étoile d'Amiens"	3	SNCF Voyageurs	déc. 2024
2021	Pays de la Loire	Ensemble "Tram-train et Sud-Loire"	5	SNCF Voyageurs	déc. 2024
2020	Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur	Lot « Intermétropoles"	5	Transdev	juil. 2025
		Lot "Azur"	4	SNCF Sud Azur	déc. 2024

Le transport ferroviaire de marchandises accuse une chute historique de ses trafics en 2023

En conséquence d'une chute annuelle de près de 17 %, le trafic de fret ferroviaire connaît en 2023 son plus bas niveau depuis 1980. Même en 2010 et 2020, le transport ferroviaire de marchandises avait réalisé un volume de tonnes.km supérieur à celui de l'année 2023 (respectivement de +2 % et +6 %) alors que ces deux années avaient été affectées par des évènements majeurs (mouvements sociaux et suites de la crise financière, puis crise sanitaire).

Le contexte inflationniste et le ralentissement économique figurent dans les difficultés principales rencontrées par le fret ferroviaire en France, mais ne les expliquent qu'en partie.

En effet, la mobilisation sociale contre la réforme des retraites apparaît comme une cause importante du recul des trafics au premier semestre. Ainsi, en mars 2023, les tonnes.km ont chuté de 45 % en glissement annuel. Sans la baisse constatée les deux mois les plus fortement affectés par les grèves (février et mars), la chute du trafic aurait été moins importante sur un an (-13 % au lieu de -17 %).

L'éboulement en vallée de la Maurienne le 27 août 2023 a, dans la suite de l'année, pénalisé le transport ferroviaire international avec l'Italie. Ceci explique en partie pourquoi, de septembre à décembre 2023, les trafics internationaux reculent de -12 % en glissement annuel contre seulement -6 % pour les trafics domestiques.

Enfin, indépendamment des grèves et de l'éboulement de la Maurienne, le mode ferroviaire semble avoir plus souffert de la conjoncture que le transport routier de marchandises. En effet, sur les trois premiers trimestres de l'année 2023, le mode routier connaît une baisse en glissement annuel plus modérée, de -1,6 % (source Eurostat).

Chiffres clés

Transport de marchandises

- **52 M de trains.km**[1] **(-12 % /2022)** (-12 % /2021)
- **29 Mds de tonnes.km (-17 % /2022)** (-18 % /2021)
- **560 tonnes par train (600 en 2022)** (600 en 2021)
- **Retards**[1] **> 30 min : 16,7 % (+0,8 pt / 2022)** (+1,1 pt /2021)

1. Circulation commerciales (hors circulations haut-le-pied)

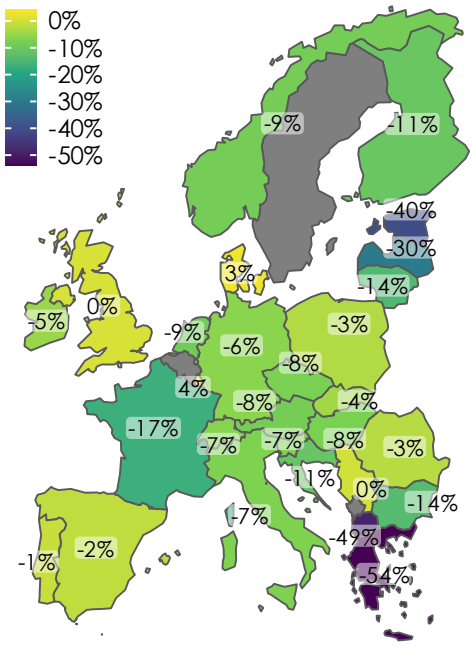
Tableau de bord transport ferroviaire de marchandises
opendata.autorite-transports.fr

La baisse du fret ferroviaire, bien qu'importante, a été moins marquée dans les autres pays européens

En 2023, le trafic ferroviaire de marchandises aurait (chiffres provisoires) enregistré une baisse annuelle de près de 8 % en Europe. Dans un contexte d'inflation dans l'ensemble des pays européens, cette baisse apparaît cependant près de deux fois plus forte en France (-17 %) que dans la plupart des pays voisins. L'Allemagne, la Suisse et l'Italie ont ainsi subi une chute de près de -6 % à -7 % de leur trafic ferroviaire, et celui-ci est resté relativement stable en 2023 au Royaume-Uni ainsi que dans la péninsule ibérique.

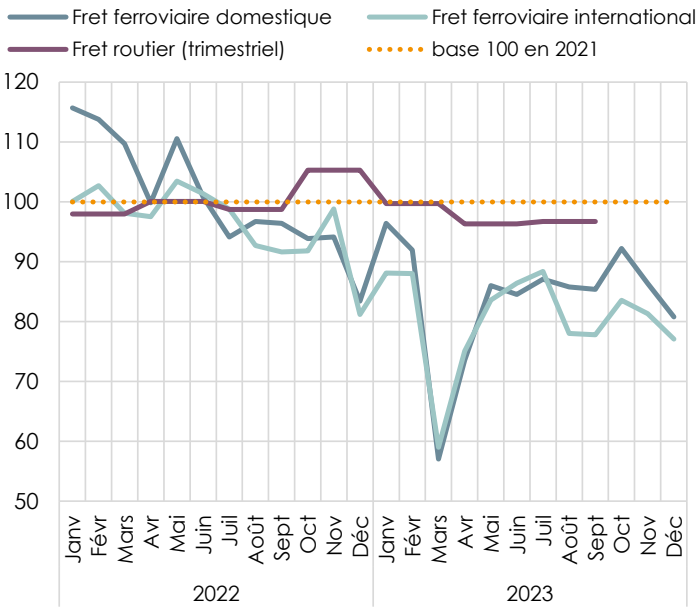
Les évolutions relatives des modes routier et ferroviaire apparaissent également moins divergentes dans les autres pays européens qu'en France. En effet, sur les trois premiers trimestres 2023, le trafic de marchandises assuré par le mode routier a stagné en Espagne (+0,3 % en tonnes.km), tandis qu'il a reculé de -3 % en Italie, -5 % en Autriche, -6 % en Allemagne et -8 % en Suisse (source Eurostat).

Figure 11 – Évolution 2023/2022 des tonnes.km du transport ferroviaire de marchandises en Europe



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

Figure 12 – Tonnes.km du transport ferroviaire et routier de marchandises (base 100 en 2021)



Source : ART et SDES

Un taux de réalisation stable en 2023, mais une ponctualité qui se dégrade

91 % des circulations de trains de voyageurs programmées en 2023 ont été effectivement réalisées, un ratio stable depuis 2022. Cet indicateur, qui rend compte à la fois des déprogrammations de trains (suppressions effectuées avant J-1 16h) et des annulations « de dernière minute » (i.e. après J-1 16h), s'est dégradé pour les services TER (en raison d'une hausse des déprogrammations – voir *infra*). Il s'est en revanche amélioré pour les services internationaux. Au sein des annulations de dernière minute, on peut noter que les annulations « partielles » (circulations en partie opérées) ont fortement augmenté depuis 2022 pour l'ensemble des services, avec des niveaux particulièrement élevés pour les services Transilien.

La ponctualité s'est dégradée pour l'ensemble des services, à l'exception des trains internationaux. Les taux de retards apparaissent en hausse par rapport à 2019 pour les services conventionnés, et particulièrement élevés pour les services conventionnés de longue distance : seuls 62 % des trains Intercités programmés roulent et arrivent à leur terminus avec moins de 5 minutes de retard. C'est un taux en baisse de deux points par rapport à 2022, et ce malgré une année 2023 moins affectée que l'année 2022 par des aléas climatiques, qui apparaissent à l'origine d'un grand nombre de défaillances induites de l'infrastructure ou d'incidents liés aux matériels roulants ferroviaires.

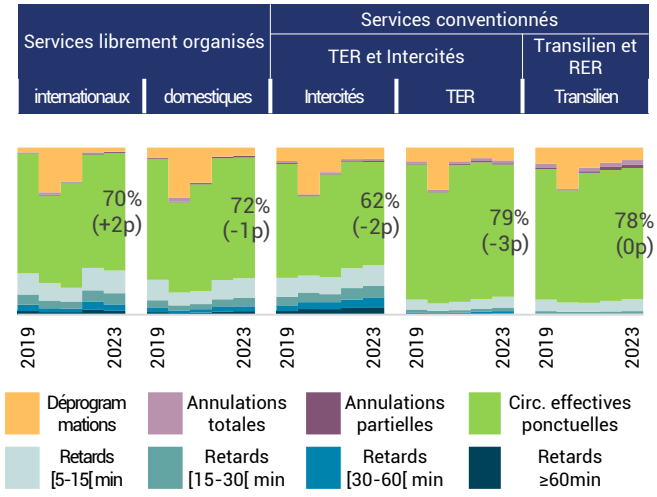
Chiffres clés

Qualité de service voyageurs

- **Déprogrammations (avant J-1 16h) : 8 %** (+0,3p)
- **Annulations : 3 %** (+0,1p)
- **Retards ≥5min00s : 12 %** (+1,4p)

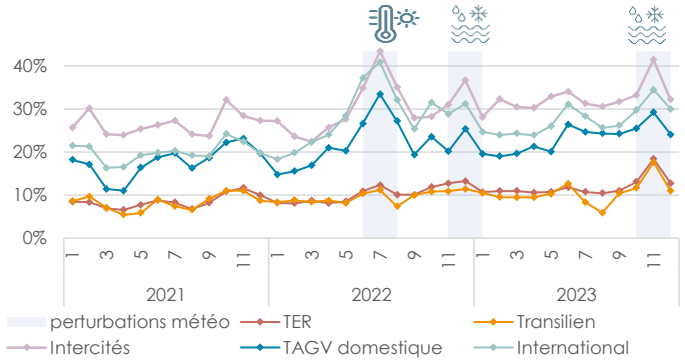
Tableau de bord Fiabilité et ponctualité ferroviaire
opendata.autorite-transports.fr

Figure 13 – Taux de circulations effectives et ponctuelles à leur terminus



Source : ART d'après SNCF Réseau et entreprises ferroviaires

Figure 14 – Taux de retards de plus de 5min00s au terminus des trains, par activité et par mois



Source : ART d'après SNCF Réseau et entreprises ferroviaires

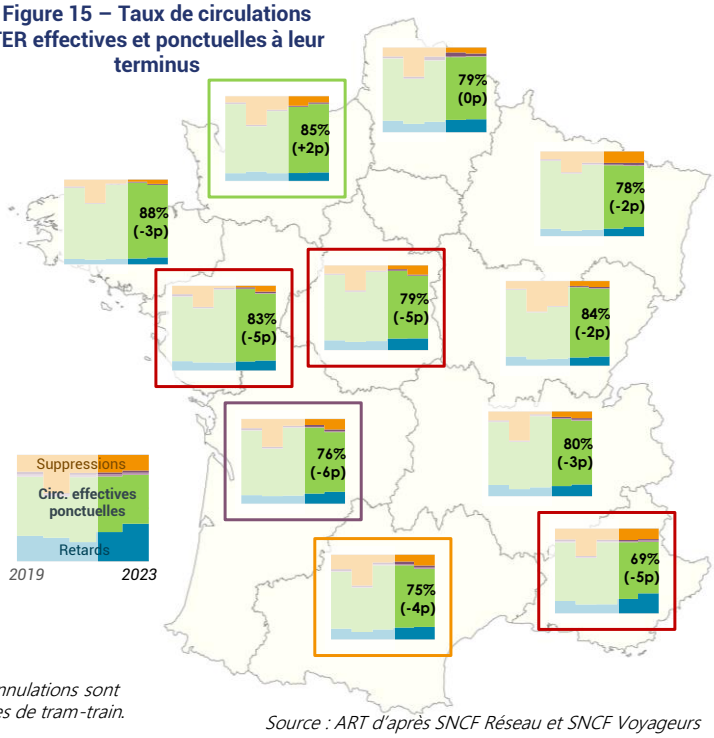
La régularité et la ponctualité des services TER se dégradent dans 9 régions sur 11, en particulier en Nouvelle-Aquitaine

Le taux le plus faible de circulations TER effectives et ponctuelles est observé en région Sud-PACA (seuls 69 % des trains programmés ont circulé et sont arrivés à leur terminus à l'heure ou avec un retard inférieur à 5 minutes), et est expliqué par le taux de retard historiquement élevé et en hausse marquée en 2023.

La baisse annuelle la plus marquée du taux de circulations effectives et ponctuelles est observée en région Nouvelle-Aquitaine **(de -6 points)**. Celle-ci est expliquée par une détérioration notable de la ponctualité, ainsi que par une augmentation des suppressions de trains, hausse également observée en 2023 en Centre-Val de Loire et Pays de la Loire.

Seules les régions Hauts-de-France et Normandie **enregistrent une stabilité et amélioration respective de leur taux de circulations effectives et ponctuelles.**

Figure 15 – Taux de circulations TER effectives et ponctuelles à leur terminus



Source : ART d'après SNCF Réseau et SNCF Voyageurs

Notes méthodologiques : Le seuil de retard considéré est de 5 minutes et 0 seconde. Les annulations sont comptées après 16h la veille du départ. Le périmètre TER et Transilien est établi hors services de tram-train.

Avertissement : les résultats présentés ont été obtenus par traitements statistiques des services de l'Autorité, à partir des données collectées auprès des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, entreprises ferroviaires et candidats autorisés, en application des décisions n° 2019-020 du 11 avril 2019 et n° 2021-018 et n° 2021-019 du 11 mars 2021. Dans ce processus déclaratif, il est de la responsabilité des gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires et candidats autorisés de s'assurer de la fiabilité et de la complétude des données avant de les transmettre à l'Autorité. La réalisation du présent bilan a permis la mise à jour de données statistiques figurant dans les bilans annuels publiés précédemment, dans les bases de statistiques accessibles en Open Data sur le site de l'Autorité ainsi que sur son portail de datavisualisation. Les données nouvelles contenues dans cette plaquette, relatives à l'année 2023, sont à considérer comme provisoires.

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

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

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