

Premiers chiffres 2025

Synthèse

La fréquentation et les taux d'occupation des trains ont de nouveau progressé en 2025

En poursuite des tendances observées depuis 2019, l'offre ferroviaire effective de trains à grande vitesse a de nouveau accusé en 2025 une baisse du nombre de fréquences opérées mais est restée relativement stable en nombre de sièges commercialisés. L'offre ferroviaire internationale a en revanche bénéficié de la réouverture de la ligne France-Italie en avril 2025 et dépassé de 7 % son niveau de 2019.

L'offre de trains conventionnés de courte et longue distance a de nouveau augmenté (en sièges et fréquences) pour la plupart des régions. La hausse est notable, en particulier, en région Sud - Provence-Alpes Côte d'Azur, du fait de la mise en service des deux nouveaux lots attribués à SNCF Voyageurs et Transdev après appel d'offres. En Île-de-France, en revanche, l'offre de plusieurs lignes RER s'est contractée en 2025.

La fréquentation des trains a augmenté pour la quasi-totalité des services ferroviaires. La fréquentation et l'emport des trains à grande vitesse domestique ont de nouveau augmenté, notamment au second semestre 2025, conduisant à un taux d'occupation « moyen » record de près de 77 %, ce qui suggère une augmentation de la proportion de trains circulant à très fort taux de remplissage. La fréquentation des services TER a également augmenté pour la quasi-totalité des régions, sur un rythme plus proche de l'évolution des offres conventionnées.

Le prix « moyen » (mesuré à partir des recettes unitaires) des services Ouigo a augmenté en 2025 plus fortement que l'inflation, tandis qu'il est resté stable pour les autres services à grande vitesse domestiques. Les services à bas coûts représentent, en 2025, 21 % de la fréquentation des services ferroviaires librement organisés en France, une part stable sur les 4 dernières années.

La concurrence entre services librement organisés, bien que limitée à 2 % du marché national, se développe désormais sur quatre marchés entre SNCF Voyageurs, Renfe et Trenitalia

L'année 2025 a marqué la reprise des services ferroviaires entre la France et l'Italie et l'extension des services offerts par Trenitalia sur la ligne Paris-Lyon-Marseille, conduisant à une forte hausse (et diversification) de l'offre ferroviaire globale proposée aux usagers : sur l'axe Paris-Marseille (comme sur la ligne Paris-Lyon), l'ouverture à la concurrence s'est accompagnée d'un accroissement net de plus de 20 % des fréquences proposées aux usagers, tandis qu'elle a doublé sur le marché France-Italie.

Les hausses de l'offre ont accompagné de fortes hausses de fréquentation, de plus d'un quart au global des liaisons domestiques en concurrence depuis 2019, soit deux fois plus que l'évolution moyenne des services librement organisés. La fréquentation a également doublé entre la France et l'Italie grâce à une croissance de l'offre et a progressé de 30 % sur le marché France-Espagne, en dépit d'une offre stable pour ce dernier. La rentabilité économique des nouveaux entrants apparaît cependant encore fragile, au regard d'un taux d'occupation inférieur de plus de 10 points pour Trenitalia à la moyenne des services librement organisés en France, et de l'utilisation de matériels moins capacitaires que ceux de l'opérateur historique.

À mi-année 2026, 15 lots conventionnés (sur plus de 50 prévus) ont été attribués à l'issue d'une mise en concurrence, dont dix ont été remportés par l'opérateur historique et un lot en groupement de celui-ci avec Keolis. Les opérateurs alternatifs RATP et Transdev ont ainsi remporté, chacun, deux lots, totalisant 9,3 % et 4,4 %, respectivement, de l'offre ferroviaire attribuée à date (en trains.km), contre 86,3 % pour SNCF Voyageurs.

La régularité et la ponctualité des services ferroviaires en 2025 ont suivi des niveaux proches de ceux de l'année 2024, malgré la dégradation observée pour les TAGV domestiques

De même qu'en 2024, l'année 2025 s'est caractérisée par un taux faible de suppressions de trains TER, proche des niveaux records observés sur une période de 10 ans, et ce en dépit de la hausse des fréquences de circulations programmées sur les lignes conventionnées de courtes et longues distances. La ponctualité des services TER s'est en revanche légèrement dégradée (-0,5 point), notamment en région Occitanie.

La ponctualité des trains à grande vitesse domestiques s'est également dégradée en 2025, de près d'un point par rapport à 2024. La régularité des trains internationaux s'est en revanche améliorée.

Le transport de fret poursuit son rebond en 2025, porté par le transport combiné

En 2025, le trafic ferroviaire de marchandises atteint 34,4 Md de tonnes.km, un niveau qui demeure toutefois inférieur à ceux observés en 2021 et 2022, lorsque les trafics dépassaient 36 Md de tonnes.km. Ce rebond reste principalement porté par le transport combiné (+7 %). Conséquence de la mise en œuvre du plan de discontinuité, la part de marché résiduelle de la nouvelle société Hexafret s'établit à 34 % des tonnes.km, hors flux transférés demeurant encore exploités en sous-traitance pour le compte de leurs reprenneurs.

Chiffres clés

% évolutions 2025/2024

► Offre réalisée (trains.km)

SLO*	124 M (+2 %)
Trains interurbains (TER/TET)	223 M (+2 %)
Trains franciliens	68 M (+2 %)
Fret	54 M (+1 %)

► Fréquentation (passagers.km) et Trafic fret (tonnes.km)

SLO	70 Md (+4 %)
Trains interurbains (TER/TET)	28 Md (+2 %)
Trains franciliens	20 Md (+5 %)
Fret	34 Md (+4 %)

► Prix moyen du train (recettes/passager aux 100 km)

SLO domestiques	10,3 € (+1 %)
dont SLO traditionnels	11,4 € (0 %)
dont SLO à bas coûts	6,6 € (+5 %)

► Qualité de service (taux de retard à 5min00s)

TAGV	25 % (+0,9 pt %)
TER & Intercités	11 % (+0,5 pt %)
Transilien & RER	9 % (-0,2 pt %)
Fret	36 % (+0,1 pt %)

Tableaux de bord
opendata.autorite-transport.fr



* Voir glossaire



*L'état des lieux du transport de voyageurs est établi sur la base des indicateurs les plus consolidés transmis à mi-année 2025 par les entreprises ferroviaires actives sur le réseau ferré national en 2025. L'entrée en service récente de plusieurs nouveaux opérateurs notamment pour des services conventionnés (filiales de l'opérateur historique, Transdev, RATP et Stretto – voir page 5) induit des travaux, toujours en cours, de collecte, de consolidation et d'homogénéisation des métriques suivies ayant subi des évolutions lors de l'attribution des lots. Les chiffreages 2025 et les évolutions de fréquentation sont à considérer comme provisoires à ce stade et seront confirmés dans le bilan ferroviaire à fin d'année de l'Autorité.

La fréquentation continue de progresser plus fortement que l'offre ferroviaire

L'offre ferroviaire reste stable pour les trains à grande vitesse

Mesurée en sièges.km, l'offre de **trains à grande vitesse domestique** est restée stable en 2025 par rapport à 2024, et ce malgré une nouvelle baisse des fréquences programmées (voir en page 7). Les **services librement organisés internationaux** connaissent en revanche une progression notable de l'offre (+13 %) grâce à la reprise du trafic entre la France et l'Italie par le tunnel du Fréjus au printemps 2025, dépassant de 7 % son niveau de 2019.

L'offre de **trains conventionnés** continue de croître pour une majorité de régions, en sièges comme en nombre de circulations. L'évolution de l'offre apparaît faible au global pour les **activités RER et Transilien**, masquant cependant une contraction pour plusieurs lignes RER (voir détails page suivantes).

La fréquentation progresse pour l'ensemble des services et a atteint en 2025 un niveau record pour la quatrième année consécutive

Avec 118 milliards de passagers.km transportés, la fréquentation ferroviaire a dépassé de 4 % son niveau de 2024 (chiffreages provisoires*). Cette dynamique devrait ainsi accroître de nouveau la part modale du train au regard d'une dynamique moindre du transport routier sur les dernières années.

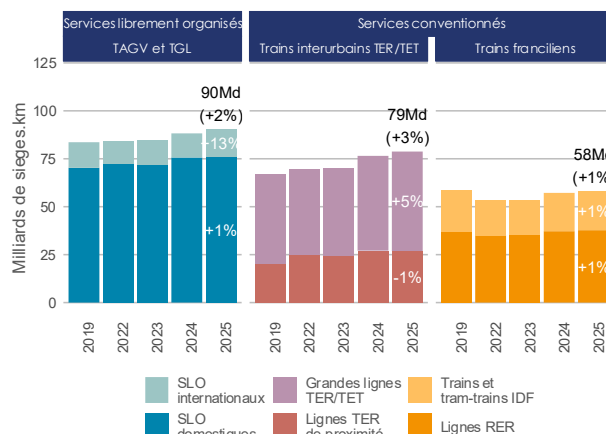
La fréquentation des **trains librement organisés** a progressé de 4 % : cela tient en partie à la reprise du trafic entre la France et l'Italie qui porte le trafic international (+14 %), mais également à la nouvelle hausse du trafic domestique des trains à grande vitesse (+2 %), confirmant le taux de croissance annuel moyen supérieur à 2 % observé depuis 2019.

La fréquentation des **trains conventionnés interurbains (TER et Intercités)** a augmenté de 2 % en 2025, traduisant une consolidation de la fréquentation après plusieurs années de forte progression. Portée par une croissance de 6 % de la fréquentation des lignes de RER, la fréquentation des **services conventionnés d'Île-de-France (Transilien et RER)** dépasse pour la première fois son niveau de 2019 (+3 %).

et en Europe ? (voir le Bilan ART France-Europe 2024 - Fig. 15)

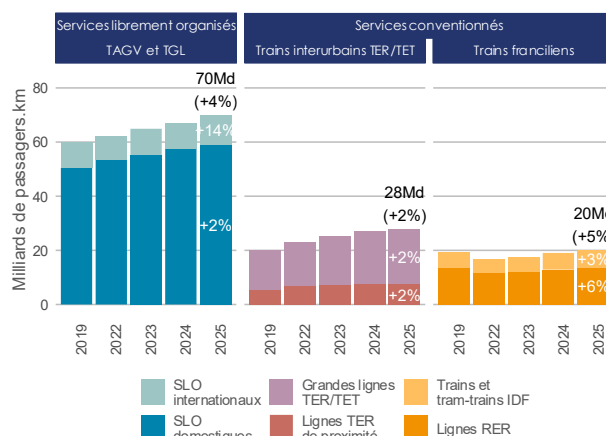
Les premiers chiffres disponibles pour les pays voisins de la France montrent un léger repli de la fréquentation ferroviaire 2025 en Espagne (-1 %) et en Italie (-3 %) du fait notamment de l'arrêt de politiques de gratuité en Espagne, tandis que le trafic a vu une croissance assez faible en Allemagne (+2 %) et poursuit sa reprise au Royaume-Uni.

Figure 1 - Offre effective de sièges.km (milliards)
% évolutions 2025/2024



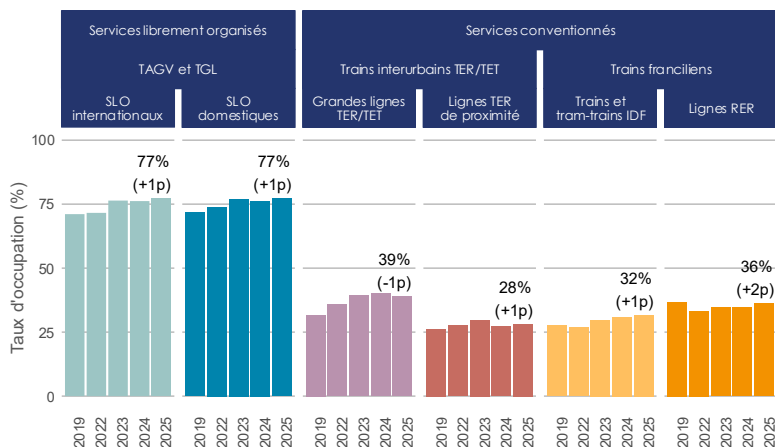
Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Figure 2 - Fréquentation en passagers.km (milliards)
% évolutions 2025/2024



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Figure 3 - Taux d'occupation moyen (%)
évolutions en point de pourcentage 2025/2024



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Les taux de remplissage « moyens » des trains à grande vitesse se rapprochent de 80 %

Alors que le taux d'occupation moyen des services de voyageurs était resté stable en 2024, il progresse de nouveau en 2025 (+1p) atteignant le niveau record de 52 %. Cette croissance est observée pour les services ferroviaires librement organisés comme conventionnés :

- L'emport moyen des **trains librement organisés** poursuit son augmentation (+1pp en un an), atteignant 77 % pour les services domestiques comme internationaux.
- La hausse marquée de fréquentation des **lignes RER** se traduit par une hausse en 2025 de leur taux d'occupation moyen (+1pp).
- Le taux d'occupation moyen des **services conventionnés interurbains (TER et Intercités)**, bien que stable par rapport à 2024, se situe en 2025 à un niveau nettement plus élevé qu'en 2019 (+5pp).



La fréquentation des trains à grande vitesse a notablement augmenté au second semestre 2025

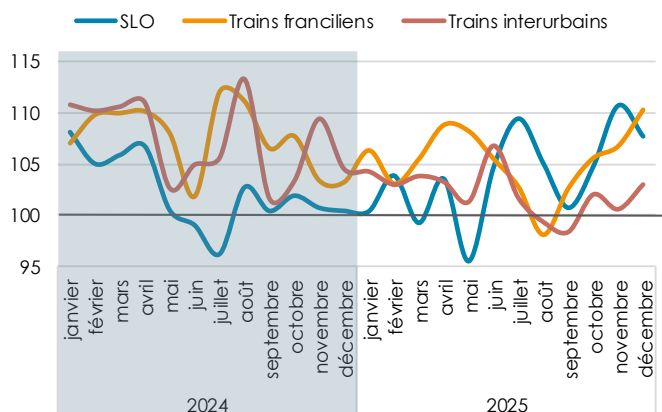
Les évolutions mensuelles en année glissante de la fréquentation montrent plusieurs mois de croissance notable de la demande ferroviaire.

La fréquentation des services librement organisés (SLO) a augmenté sur l'ensemble des mois 2025 hors mars et mai, et fortement progressé à partir de juin. La croissance 2025/2024 la plus forte est observée au mois de novembre (+11 %).

Les trains franciliens présentent la progression la plus régulière en 2025 autour de la croissance annuelle moyenne de 5 %. La fréquentation n'a reculé qu'en août 2025 par rapport à 2024 (période olympique), et a atteint une croissance de +10 % sur le mois de décembre 2025.

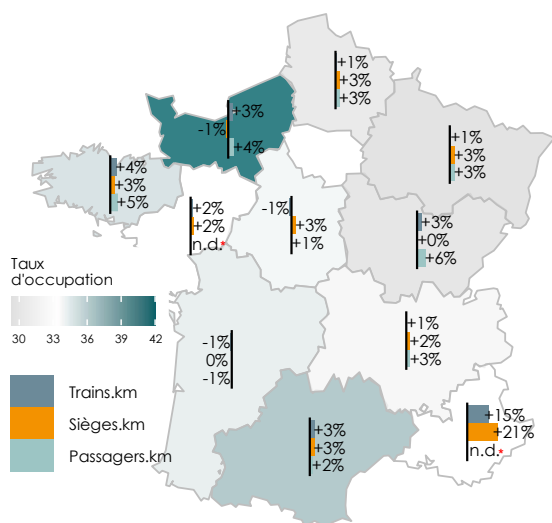
À l'inverse, la croissance de la fréquentation des trains interurbains a essentiellement eu lieu au cours du premier semestre. En hausse moyenne de 4 % sur les 6 premiers mois, la fréquentation a reculé durant l'été par rapport à 2024 (période de mise en place du *Pass Rail* non reconduit en 2025) et est restée proche des niveaux de 2024 en fin d'année.

Figure 4 – Évolution de la fréquentation mensuelle (passagers.km en indice 100 sur l'année précédente)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Figure 5 – Évolutions 2025/2024 de l'offre effective et de la fréquentation TER par région



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

*Les données de fréquentation ne sont pas disponibles à date pour le lot Inter-métropoles (Provence-Alpes-Côte d'Azur) opéré par *Transdev Rail Sud Inter-Métropoles* et sont incomplètes pour le lot Loire-Océan (Pays de la Loire) opéré par *SNCF Voyageurs Loire Océan*. L'évolution de la fréquentation n'est donc pas mesurée pour ces deux régions.

La fréquentation et les taux d'occupation sont en forte hausse pour les lignes Transilien et RER en 2025

En 2025, l'offre de transport a diminué pour toutes les lignes RER, à l'exception du RER E, dont la hausse marquée (près de 30 %) s'explique par le prolongement de la ligne depuis mai 2024. La baisse la plus importante a concerné le RER B, avec une diminution de -3 % de l'offre en sièges.km. Pour les lignes Transilien, les évolutions ont été plus hétérogènes, variant de -5 % pour la ligne K à +6 % pour la ligne U.

À l'inverse, la fréquentation a progressé pour la quasi-totalité des lignes Transilien et RER, avec notamment une hausse de plus de 10 % par rapport à 2024 pour les RER C, D et E. Seule la ligne L a enregistré une baisse de fréquentation (-4 %). Par conséquent, le taux d'occupation a augmenté pour la quasi-totalité des lignes, jusqu'à +3 points pour les RER B, C et D.

Les régions poursuivent le développement de leur offre TER, s'ajustant aux hausses de fréquentation confirmées en 2025

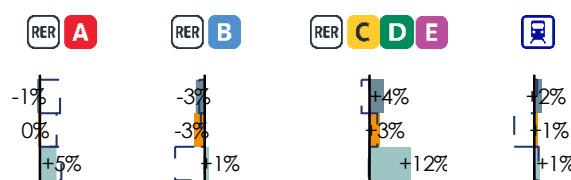
En 2025, l'offre de transport TER a de nouveau progressé pour une majorité de régions. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a ainsi enregistré une forte augmentation de son offre, principalement en raison des hausses observées sur les lots mis en concurrence. L'offre en sièges.km a progressé annuellement de plus de 70 % pour le lot Sud Azur et de près de 20 % pour le lot Sud Inter-métropoles (ligne Marseille-Nice). Opéré par Transdev depuis le second semestre 2025 avec des rames de moindre capacité (418 places assises en simple rame pour les Omneo Premium de Transdev contre 700 pour les précédentes rames Corail) que celles utilisées dans la convention précédente, cette évolution a été contrebalancée par une forte hausse des fréquences commercialisées par le nouvel opérateur. Sur le second semestre 2025 la hausse de l'offre s'élève ainsi à +40 % de sièges.km et +102 % de trains.km par rapport au second semestre 2024.

L'offre 2025 a également augmenté de près/plus de 3 % pour la moitié des régions. Seule la région Normandie a enregistré une légère baisse des sièges.km.

La fréquentation des services TER a de nouveau augmenté en 2025 pour la quasi-totalité des régions, avec des évolutions comprises entre +1 % et +6 % (en passagers.km). Seule la région Nouvelle-Aquitaine a enregistré une baisse de la fréquentation en passagers.km qui s'explique par une baisse des distances parcourues.

L'offre et la fréquentation ayant évolué de manière comparable dans la plupart des régions, les taux d'occupation sont restés relativement stables en 2025, avec des variations limitées à ± 1 point pour toutes les régions, exceptée la Normandie, où la hausse a été plus importante du fait de la baisse des sièges.km.

Figure 6 – Évolutions 2025/2024 de l'offre effective et de la fréquentation RER et Transilien



Source : ART d'après SNCF Voyageurs et RATP
Périmètre : Hors tram-train

La concurrence des opérateurs alternatifs à SNCF Voyageurs s'est renforcée en 2025, avec l'entrée en service de Trenitalia sur la ligne Paris-Marseille, mais leur part de marché nationale demeure limitée à environ 2 %

En 2025 la structure des parts de marchés des SLO reste relativement stable. Les services inOui et Ouigo de l'opérateur historique représentent plus de 80 % de part de marché des services ferroviaires voyageurs en France (63 % et 19 % respectivement), une part de marché en recul de plus d'un point par rapport à 2024. Suivent les deux filiales du groupe SNCF Eurostar (7 %) et Lyria (4 %), et le partenariat de SNCF avec la Deutsche Bahn (3 %).

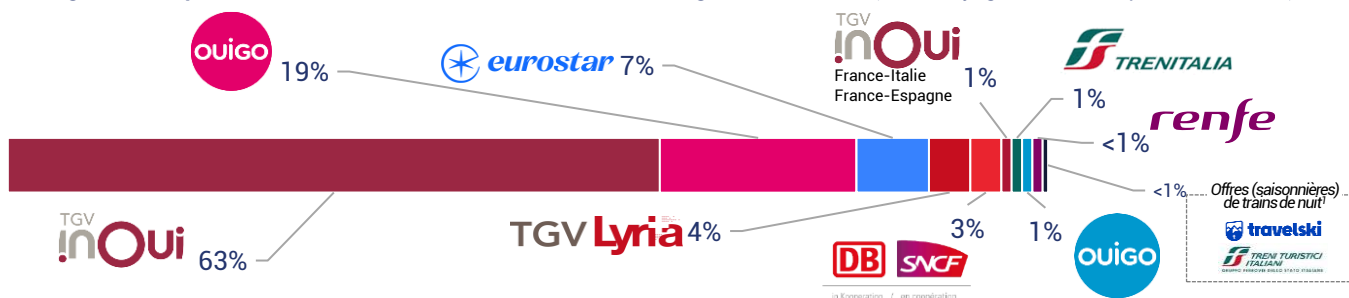
Les opérateurs concurrents Trenitalia et Renfe représentent chacun 1 % de part de marché de l'activité TAGV en France, avec une offre en concurrence avec le groupe SNCF sur 4 axes :

- Deux axes domestiques concurrencés entre les services inOui, Ouigo et Trenitalia : (1) Paris-Lyon et (2) Paris-Marseille.
- Deux axes internationaux : (3) la desserte internationale Paris-Lyon-Milan, rouverte depuis avril 2025 après plus d'un an d'interruption, concurrencée entre SNCF Voyageurs et Trenitalia et (4) les lignes Lyon-Barcelone et Marseille-Madrid, dont les liaisons (intermédiaires uniquement*) sont opérées à la fois par Renfe Viajeros et SNCF Voyageurs.

L'arrivée en juin 2025 de Trenitalia sur la ligne Paris (Gare de Lyon) – Lyon (Saint-Exupéry) – Marseille (4 trains par jour) constitue un renforcement de son développement en France (voir page suivante), tandis que Renfe a annoncé avoir suspendu les ouvertures envisagées de lignes transfrontalières vers Toulouse et Paris. Ces développements s'ajoutent aux projets annoncés d'offre domestique de Velvet (envisagé à horizon 2028), Le Train et Kevin Speed, d'offre internationale vers Londres et/ou Bruxelles des opérateurs Arriva, Evolyn, Trenitalia, Virgin Trains et Heuro, et d'offre de trains de nuit internationaux par European Sleeper (Paris-Berlin opéré depuis mars 2026) et Travelski (offre saisonnière depuis Amsterdam).

*SNCF Voyageurs opère en 2025 la liaison Paris-Barcelone sans arrêt intermédiaire à Lyon

Figure 8 - Fréquentation 2025 des services ferroviaires librement organisés en France (% des voyageurs.km transportés en France)



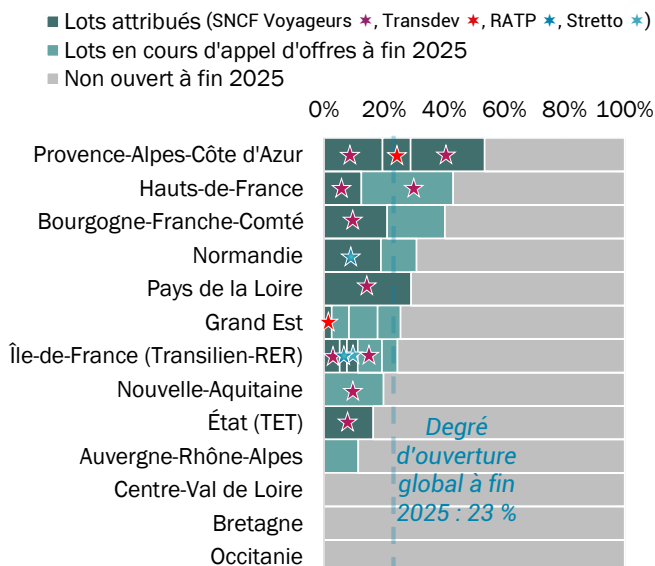
*Services de trains de nuit librement organisés en France en 2025 : desserte entre décembre 2025 et fin mars 2026 de gares alpines par Travelski Night Express (filiale du groupe Compagnie des Alpes) en partenariat avec Pegasus Trains, et service "Espresso Riviera" opéré en été 2025 – interrompu en 2026 - entre Marseille et Rome par FS Treni Turistici Italiani (filiale de Trenitalia). Hors desserte Paris-Berlin desservie par European Sleeper depuis mars 2026.

Source : ART d'après entreprises ferroviaires et INSEE

À mi-2026, 15 lots conventionnés (sur plus de 50 prévus) ont été attribués à l'issue d'une mise en concurrence

- ✓ 8 autorités organisatrices régionales sur 12, ainsi que l'État, ont débuté l'attribution via mise en concurrence de lots de services ferroviaires conventionnés. À fin 2025 23 % de l'offre TER/TET/Transilien faisait ainsi l'objet d'un appel d'offre (en cours ou déjà attribué), représentant en proportion des trains.km totaux des degrés d'avancement supérieurs en régions PACA, Hauts-de-France et Bourgogne-Franche-Comté.
- ✓ SNCF Voyageurs a remporté à date 10 des 15 lots ouverts à la concurrence (dont 3 en 2026 : lot « Poitou-Charentes » (Nouvelle-Aquitaine), ligne J (Île-de-France) et lot « Dessertes parisiennes » (Hauts-de-France)), ainsi que le lot de tram-trains T4/T11/T14 en partenariat avec Keolis au sein du groupement Stretto. Les groupes Transdev et RATP ont ainsi remporté chacun 2 lots, représentant respectivement 4 % et 9 % de l'offre ferroviaire ayant fait l'objet d'une attribution, contre 86 % d'offre remportée par l'opérateur historique.
- ✓ 6 lots attribués étaient déjà exploités en 2025 : les lots « Sud Azur », « Étoile d'Amiens » et « Loire Océan » opérés depuis décembre 2024 par 3 filiales de SNCF Voyageurs, le lot « Inter-métropoles » opéré par Transdev depuis la mi-année, et les 2 lots de trams-trains du groupement Stretto (depuis mars) et de RATP (depuis décembre).
- ✓ 1 seul nouvel AO (lot TET Paris-Toulouse et Paris-Clermont) a été émis à date en 2026 (4 depuis mi-2025). Plus de 40 lots devraient encore faire l'objet d'une mise en concurrence avant 2033, à l'issue des conventions d'exploitation actuellement en vigueur avec SNCF Voyageurs.

Figure 9 – Part d'offre ferroviaire conventionnée attribuée à l'issue d'une mise en concurrence (en trains.km 2024)



Source : ART d'après BOAMP/JOUE et entreprises ferroviaires



Le prix « moyen » des services Ouigo a de nouveau augmenté en 2025 mais cet indicateur reste globalement stable pour les autres trains à grande vitesse

En 2025, le prix moyen (mesuré à partir des recettes unitaires perçues par passager.km) des services à bas prix Ouigo a progressé de 5 %, soit au-delà de l'inflation annuelle, tandis qu'il a « en moyenne » stagné pour les autres SLO domestiques et reculé de 4 % pour les trains internationaux (-2 % en dehors de l'effet structure du trafic France-Italie).

À un niveau moyen de 6,6 € par passager aux 100km, le prix des services Ouigo reste ainsi inférieur de 42 % à celui des autres SLO domestiques mais est supérieur de 30 % à son niveau de 2019. La hausse observée en 6 ans est ainsi notablement supérieure à celle de l'inflation des prix à la consommation sur la période (+16 %) et à la hausse des prix des autres services à grande vitesse domestiques (+9 %).

Figure 10 – Répartition de la fréquentation SLO

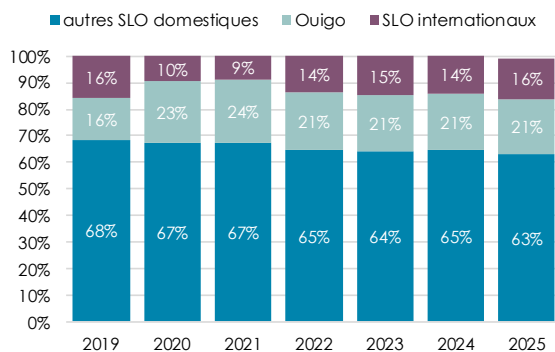
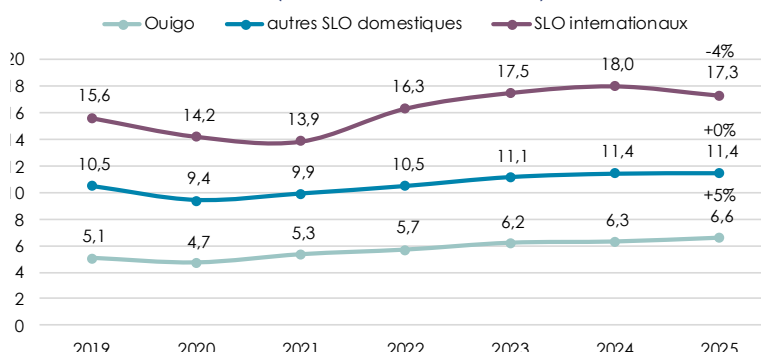


Figure 11 – Recette moyenne par passager aux 100km (€) (évolutions 2025/2024 en %)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Une concurrence affirmée en offre et fréquentation peut être observée sur les quatre marchés où se sont positionnés à date Trenitalia et Renfe face à SNCF Voyageurs

La concurrence sur Paris-Lyon et Paris-Marseille a permis d'augmenter de plus de 20 % l'offre en fréquence proposée aux usagers

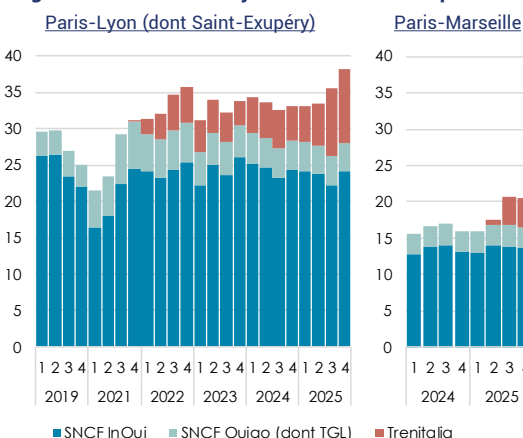
L'arrivée de Trenitalia sur la liaison Paris-Lyon a induit une hausse notable du nombre de rotations commercialisées entre les deux métropoles, passant de moins de 30 allers-retours quotidiens en 2019 à plus de 35 en moyenne en 2025. En fin d'année 2025, Trenitalia assurait plus d'un quart des fréquences de train entre Paris et Lyon, les offres à bas prix Ouigo et l'offre inOui représentant respectivement 10 % et 63 % des rotations. Sur la ligne Paris-Marseille, l'entrée en service à mi-année 2025 de Trenitalia a permis un accroissement net de trois fréquences quotidiennes, soit 20 % des trains désormais commercialisés en concurrence entre les 2 villes.

Si sa fréquence de desserte apparaît conséquente, le matériel roulant utilisé par Trenitalia reste toutefois nettement moins capacitair que celui de l'opérateur historique. D'une capacité d'emport inférieure à 500 places, les rames Frecciarossa 1000 permettent un emport deux fois plus faible que les TGV duplex en unités doubles (>1000 places) majoritairement utilisées par inOui sur l'axe Paris-Lyon-Marseille et que les rames Ouigo (1200 places). Mesurée en offre de sièges commercialisés, l'offre de Trenitalia ne représente ainsi que 13 % de l'offre globale sur l'axe Paris-Lyon-Marseille.

La croissance de l'offre en fréquences et sièges, et sa diversification en services et prix (notamment de prix bas Ouigo), s'est accompagnée d'une induction de fréquentation.

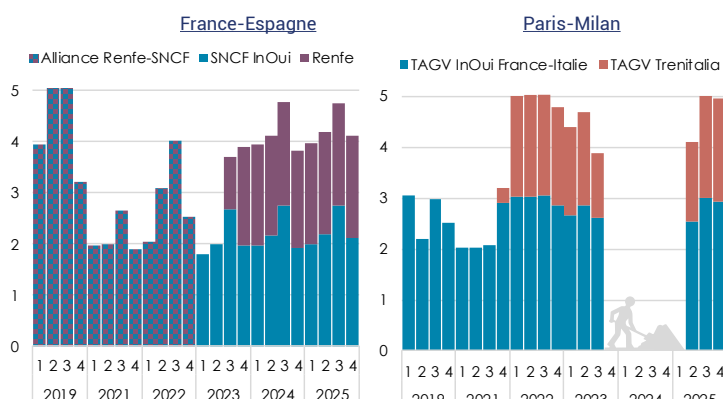
Au second semestre 2025, le niveau de fréquentation sur les liaisons domestiques en concurrence est supérieur de plus d'un quart à celui de 2019, soit une croissance deux fois plus importante que l'ensemble des services librement organisés domestiques (en hausse 2025/2019 de +12 % hors effets grèves). La hausse de fréquentation reste cependant à ce stade insuffisante pour assurer un niveau de rentabilité soutenable pour l'opérateur italien. Le taux d'occupation sur le marché domestique annoncé par Trenitalia est de 65 %, et reste insuffisant pour lui permettre de couvrir ses coûts. L'activité de l'opérateur italien en France reste ainsi encore déficitaire en 2025 malgré la croissance du trafic¹.

Figure 12 – Nombre moyen d'allers-retours quotidiens



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Figure 13 – Nombre moyen d'allers-retours quotidiens



Renfe et Trenitalia contribuent à renforcer l'offre internationale avec l'Espagne et l'Italie

La fréquence de desserte ferroviaire entre la France et l'Italie a presque doublé depuis 2019. En fin d'année 2025 l'opérateur italien assure deux allers-retours Paris-Milan quotidiens en moyenne, contre trois pour SNCF Voyageurs. Cette progression de l'offre a induit un doublement de la fréquentation entre la France et l'Italie en 2025 par rapport à 2019 (hors effets grève et interruption du trafic).

L'ouverture des lignes Marseille-Madrid et Lyon-Barcelone par Renfe a permis de maintenir un niveau de trafic stable entre la France et l'Espagne après l'interruption de l'alliance Renfe-SNCF Voyageurs en décembre 2022. En 2025 Renfe assure la moitié de l'offre transfrontalière. Avec 1,1 million de passagers en 2025, la fréquentation des liaisons entre la France et l'Espagne a progressé à périmètre constant* de plus d'un tiers depuis 2019.

(* hors ligne interrompue Toulouse-Barcelone)

¹ Déclaratifs publics de Trenitalia, repris notamment en [article de La Tribune du 9 décembre 2025](#).



Le transport combiné est toujours le moteur de la croissance du fret ferroviaire, tandis que le transport conventionnel demeure en deçà des niveaux atteints en 2021-2022

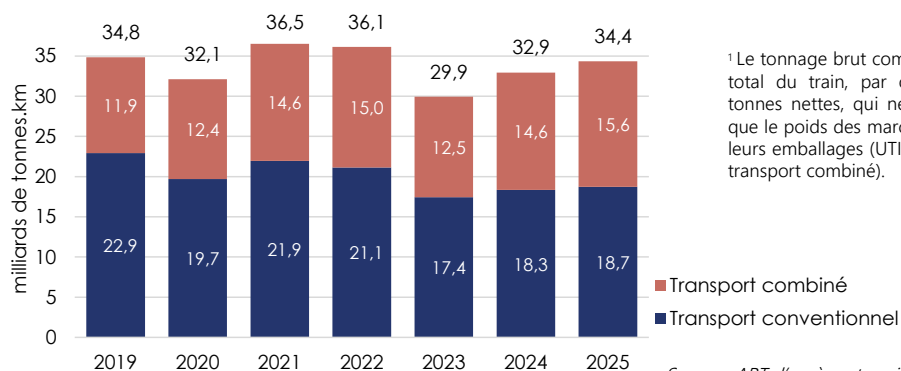
Le trafic ferroviaire de marchandises a poursuivi en 2025 le rebond amorcé en 2024 et atteint 34,4 Md de tonnes.km. Les volumes demeurent toutefois inférieurs aux niveaux observés en 2021 et 2022, lorsque les trafics dépassaient 36 Md de tonnes.km.

Cette croissance reste principalement portée par le **transport combiné**, dont les trafics progressent de plus de 7 % sur un an pour atteindre un niveau historiquement élevé de 15,6 Md de tonnes.km. Le dynamisme du segment repose notamment sur l'entrée en service en 2025 de [dix nouveaux flux](#).

À l'inverse, la **progression du transport conventionnel apparaît plus limitée** (+2 %) et les volumes demeurent en retrait par rapport aux niveaux atteints en 2021 et 2022.

Dans le même temps, alors même que le trafic de marchandises transitant par les grands ports de commerce métropolitains [progresses de 2,7 % par rapport à 2024](#), les **trafics ferroviaires en partance ou à destination des grands ports maritimes ont reculé en 2025**, tant en nombre de mouvements (-1,7 %) qu'en tonnage brut¹ (-2,1 %). Cette évolution masque toutefois des situations contrastées selon les places portuaires : les trafics diminuent à Marseille-Fos (-3 %), Dunkerque (-7 %) et Calais (-5 %), tandis qu'ils progressent à HAROPA (+ 4,6 %) et à Sète (+ 24 %).

Figure 14 – Trafic (en tonnes.km nettes) ferroviaire de fret par segment de marché



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Chiffres clés

Transport de marchandises

- **54 M de trains.km¹**
(+ 1 % /2024) (-8 % /2021)
- **34 Md de tonnes.km**
(+ 4 % /2024) (-6 % /2021)
- **630 tonnes par train**
(610 en 2024) (620 en 2021)
- **Retards¹ > 30 min : 16,1 %**
(+0,1 pt /2024) (+0,7 pt /2021)

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

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



Nota bene: Les séries exprimées en tonnes.km ont fait l'objet d'un correctif lié à l'usage, par le passé par une entreprise ferroviaire, de distanciers non conformes aux distances ferroviaires réelles.

Le plan de discontinuité accélère la reconstitution du marché du fret ferroviaire et ramène la part d'Hexafret à 34 %

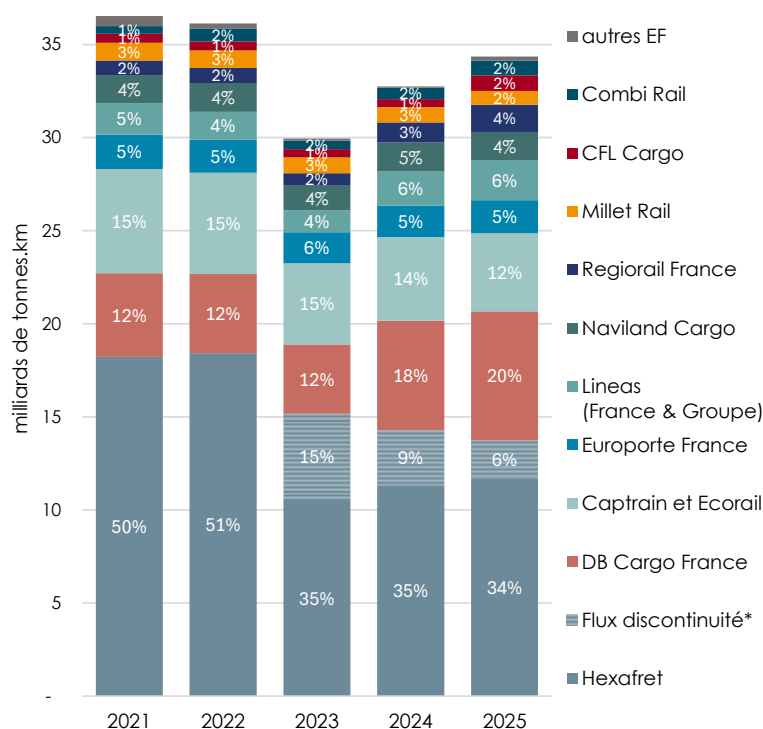
En 2025 l'opérateur historique, Hexafret (ex-Fret SNCF) a réalisé 40 % de la traction des tonnes.km de fret transportées par train, soit une part de marché en baisse de 4 points sur un an et de plus de 10 points depuis 2022.

Ce recul résulte de la mise en œuvre du plan de « discontinuité »² engagé à la suite de l'ouverture, par la Commission européenne, d'une enquête portant sur de potentielles aides d'État incompatibles avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Cette diminution devrait se poursuivre à court terme, certains flux transférés demeurant encore exploités en sous-traitance pour le compte de leurs repreneurs. En excluant ces flux, la part de marché résiduelle d'Hexafret s'établit d'ores et déjà à 34 % des tonnes.km.

Dans ce contexte, plusieurs opérateurs concurrents renforcent leur position sur le marché. Depuis 2022, les parts de marché ont progressé de 8 points pour DB Cargo France, de 2 points pour Lineas et Regiorail France, et de 1 point pour CFL Cargo.

À l'inverse, les autres sociétés du groupe SNCF³ enregistrent des évolutions plus défavorables, avec un recul des volumes transportés pour Captrain France et Ecorail et une stabilité pour Naviland Cargo. Au total, la part de marché cumulée Rail Logistic Europe (RLE) s'établit à 51 %⁴ en 2025, contre 70 % en 2022, traduisant un recul marqué de la position du groupe SNCF dans le transport ferroviaire de marchandises.

Figure 15 – Tonnes.km nettes réalisées par les entreprises ferroviaires



* Flux dont la traction est encore assurée par Hexafret en sous-traitance pour le compte des entreprises ferroviaires reprenantes

Source : ART d'après entreprises ferroviaires

² Le plan a conduit au transfert de 23 flux à des entreprises concurrentes ainsi qu'à la disparition de Fret SNCF au 1^{er} janvier 2025. Les activités conservées ont été reprises par Hexafret (traction) et Technis (maintenance). Le plan prévoit également l'ouverture du capital de Rail Logistics Europe (RLE), société mère d'Hexafret.

³ Les sociétés réunies au sein de la branche Rail Logistic Europe (RLE) sont : Hexafret, Captrain France, Naviland Cargo, Ecorail Transport et Normandie Rail Services.

⁴ Hors flux liés au plan de discontinuité effectué en sous-traitance par Hexafret.



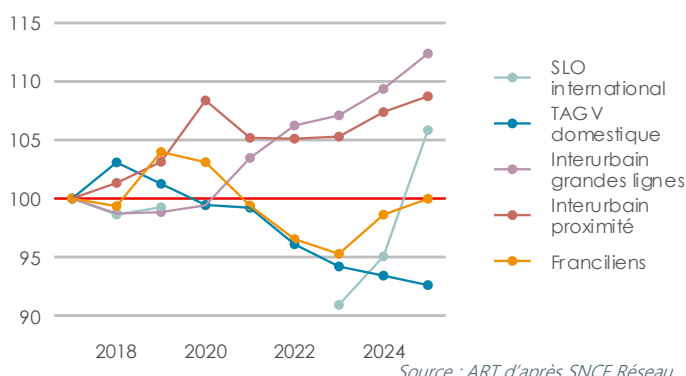
L'Autorité effectue un suivi de la qualité des services ferroviaires en tant que dimension clé du bon fonctionnement du secteur, au travers ici de trois indicateurs principaux : **le niveau d'offre programmée** par les opérateurs, **les déprogrammations et annulations de trains** (voir glossaire) et **leur ponctualité** (mesurée à différents seuils). Le bilan ferroviaire publié à fin d'année détaille en complément les **causes associées** aux suppressions et retards ainsi que les volumes de **passagers affectés et indemnisés par les retards**. Il s'attache également à apporter des éclairages sur la qualité des infrastructures ferroviaires (vétusté, entretien, etc.) ainsi que sur la ponctualité des services de transport de marchandises.

Les fréquences programmées subissent une nouvelle baisse en 2025 pour les trains à grande vitesse domestiques, mais augmentent pour les services conventionnés

En 2025, l'offre programmée de transport ferroviaire de voyageurs a progressé de 2 % en moyenne par rapport à 2024. L'offre des services librement organisés internationaux a fortement repris (+11 %) sous l'effet de la réouverture (en mars 2025) de la ligne ferroviaire entre la France et l'Italie, et dépassant ainsi de plus de 5 % son niveau de 2019. A contrario l'offre programmée des services TAGV domestiques a de nouveau diminué en nombre de circulations, à un niveau inférieur de près de 10 % à celui de 2019.

L'offre programmée des services conventionnés a de nouveau progressé en 2025, de 1 % en un an pour les lignes de courte distance et de 3 % pour la longue distance. Cette hausse est visible pour les services TER de la moitié des régions (voir figure ci-dessous) et dépasse désormais nettement les niveaux de 2019 pour les grandes lignes (de plus de 100 km) ou celles de proximité. Les fréquences programmées des services Transilien et RER SNCF restent en revanche toujours inférieures de 4 % au niveau d'avant crise.

Figure 16 – Évolution de l'offre de train programmée (base 100 en 2017)



Source : ART d'après SNCF Réseau

De même qu'en 2024, l'année 2025 s'est caractérisée par un taux faible de suppressions de trains, mais la ponctualité a légèrement diminué pour les trains à grande vitesse ainsi que dans plusieurs régions

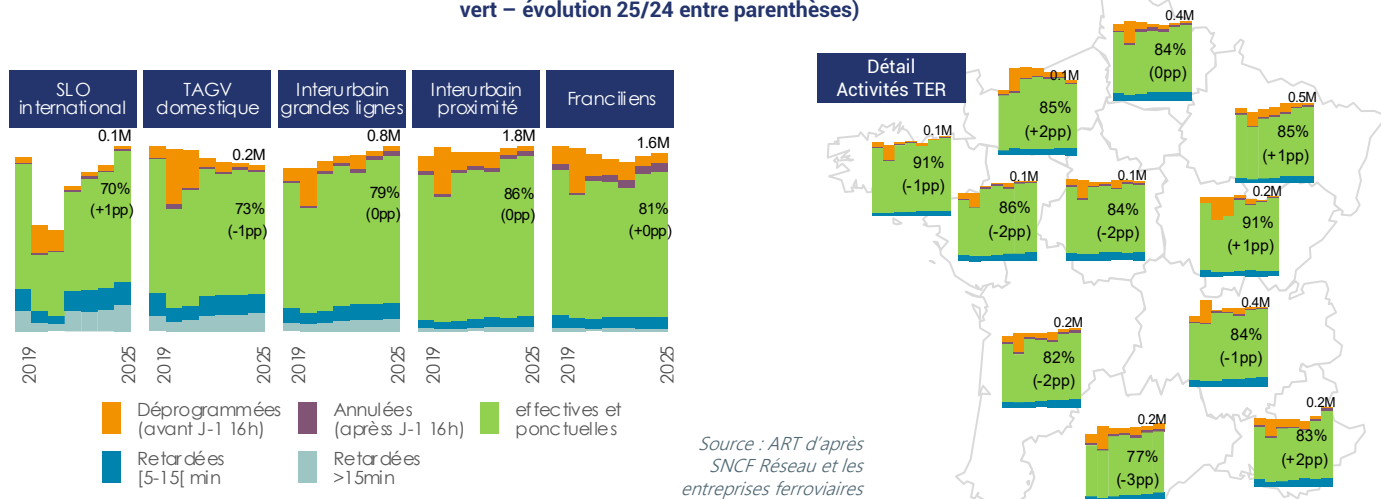
En 2025, 79 % des circulations programmées des services conventionnés de longue distance (86 % pour la courte distance) ont été réalisées et n'ont pas subi de retard de plus de 5 minutes. Après la nette amélioration observée entre 2023 et 2024, ces taux sont ainsi stables en 2025 ($\pm 0,4$ point) et proches des niveaux les plus élevés observés sur les 10 dernières années. Cette stabilité masque cependant une légère baisse de la ponctualité des services TER (-0,5 point), compensée par une hausse du taux de réalisation (+0,3 point).

Les évolutions sont néanmoins contrastées selon les régions :

- Quatre d'entre elles ont vu leur taux de circulations effectives et ponctuelles progresser, notamment en Provence-Alpes-Côte d'Azur, confirmant la tendance d'amélioration sur les dernières années, et en Normandie, qui avait connu une dégradation en 2024.
- À l'inverse, la qualité de service a diminué dans six régions, en particulier en région Occitanie qui a subi la plus forte dégradation (-3 points en un an), en raison de la baisse combinée du taux de réalisation et de la ponctualité.

Les services librement organisés internationaux affichent la progression la plus marquée de leur taux de circulations effectives et ponctuelles, de un point par rapport à 2024, portée par une amélioration de près de deux points de leur taux de réalisation en un an. À l'inverse, les services TAGV domestiques se caractérisent par une dégradation de leur qualité de service, principalement en raison d'une baisse de la ponctualité (de près d'un point par rapport à 2024) ; ils enregistrent par ailleurs un recul d'un point de leur taux de circulations effectives et ponctuelles.

Figure 17 – Offre annuelle programmée par service (nombre de circulations), et part des circulations effectives et ponctuelles à leur terminus (en vert – évolution 25/24 entre parenthèses)



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

- **Annulations** : circulations non effectuées le jour J alors qu'elles étaient prévues dans le plan de transport arrêté à J-1 16h.
- **Capacité d'emport** : nombre de places assises commercialisées par circulation de train.
- **Déprogrammations** : circulations non effectuées le jour J alors qu'elles étaient prévues au plan de transport initial mais supprimées au plan de transport arrêté à J-1 16h.
- **Gares à proximité d'une LGV** : gares desservies par des trains aptes à la grande vitesse (TAGV) et se situant dans un département desservi par une ligne à grande vitesse (LGV) ou par le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM). *Nb : le périmètre des agglomérations retenu en page 4 correspond à la définition de l'aire d'attraction des villes de l'INSEE.*
- **Gares hors LGV** : gares desservies par des trains aptes à la grande vitesse (TAGV) et ne se situant pas dans un département desservi par une ligne à grande vitesse (LGV) ou par le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM).
- **Grandes lignes TER/TET** : lignes TER/TET de plus de 100 km.
- **IPC** : indice des prix à la consommation.
- **Lignes de proximité TER/TET** : lignes TER/TET de moins de 100 km.
- **Prix moyen** : le prix moyen est mesuré à partir de la recette unitaire perçue par passager.km par l'entreprise ferroviaire. L'évolution de ce « prix moyen » dépend donc à la fois des évolutions de prix appliquées par l'opérateur pour des trajets donnés, ainsi que de possibles évolutions de la structure de la fréquentation.
- **RER** : lignes A, B, C, D, E. Les lignes A et B couvrent les sections de ligne sous gestion et exploitation RATP et les sections de lignes sous gestion SNCF Réseau exploitées par SNCF Voyageurs.
- **Retards** : sauf précision contraire, retards de trains de plus de 5 minutes et 0 seconde à leur terminus.
- **SLO** : services librement organisés domestiques et internationaux TAGV et TGL.
- **TAGV** : services de trains aptes à la grande vitesse, incluant les services opérés sur RFN en 2025 par SNCF Voyageurs, Trenitalia France, Renfe Viajeros, Eurostar et les autres activités exploitées par les filiales et partenariats de SNCF Voyageurs.
- **TER** : services ferroviaires régionaux conventionnés.
- **TET** : services de trains d'équilibre du territoire, opérés en 2025 sous la marque commerciale « Intercités » et « Intercités de nuit ».
- **TGL** : services de trains grandes lignes librement organisés opérés à vitesse classique, dont en particulier les services Ouigo Train Classique.
- **Trains interurbains longues distances** : services Intercités et lignes TER de plus de 100 km.
- **Trains et tram-trains franciliens** : lignes Transilien H, J, K, L, N, P, R et U et tram-trains T4 et T11 - hors lignes de tram-trains T12 et T13 (données 2023 et 2024 non disponibles).

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 2025, 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, Toni Vialette, Fabien Yao