

Premiers chiffres 2024

Synthèse

L'offre et la fréquentation ont progressé en 2024 pour l'ensemble des services voyageurs

L'offre ferroviaire effective a augmenté de 6 % en 2024. Cette hausse a été observée à la fois par les services conventionnés (TER, Intercités et Transilien-RER) et les services librement organisés (trains à grande vitesse domestiques et internationaux – ci-après SLO*). La hausse de l'offre a été, de plus, pénalisée pour les services internationaux par la fermeture effective, jusqu'en avril 2025, de la liaison directe entre la France et l'Italie. Les services Transilien-RER se démarquent cependant par une offre effective n'ayant pas retrouvé, pour plusieurs lignes, son niveau d'avant la crise sanitaire.

La fréquentation des trains conventionnés a augmenté de plus d'un tiers depuis 2019, et à un rythme deux fois plus rapide que la moyenne pour les liaisons de proximité. Elle représentait ainsi en 2024 une hausse annuelle de 22 % pour les lignes TER de proximité et de près ou plus de 10 % en moyenne pour l'ensemble des régions TER. Cette hausse, supérieure à l'offre, a été notable sur la période estivale, avec un effet positif (même si modéré) du Pass Rail, récemment abandonné. Cela a conduit à une nouvelle hausse des taux d'occupation de 4 points en moyenne au sein des régions.

Les services Transilien et RER ont également bénéficié d'une hausse de la fréquentation en 2024 et retrouvent ainsi quasiment leur niveau d'avant-crise, avec une pointe d'affluence au cours de la période estivale marquée par les Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de Paris. Leur niveau de fréquentation est cependant variable selon les lignes, en restant inférieur de près ou plus de 10 % au niveau de 2019 pour plusieurs lignes RER.

Une fréquentation de nouveau « record » pour les trains à grande vitesse, en hausse de 4 % en moyenne, qu'amplifie l'ouverture à la concurrence sur la ligne Paris-Lyon

Du fait de cette hausse, le taux d'occupation moyen des TAGV domestiques et internationaux se maintient à niveau élevé (≥75 %). La fréquentation TAGV s'est notablement accrue sur la liaison Paris-Lyon en concurrence entre SNCF Voyageurs et Trenitalia France, atteignant en 2024 un niveau supérieur de 20 % à son niveau de 2019, soit une progression deux fois plus rapide que celle observée en moyenne pour les SLO sur la période. La dynamique 2024 des services ferroviaires librement organisés est encore plus forte en Espagne, où l'ouverture à la concurrence, plus marquée, a déjà permis de dépasser (tous services confondus) de près d'un tiers le niveau de fréquentation de 2019.

Les prix des services librement organisés ont suivi l'inflation en 2024, avec une hausse plus modérée que celles observées en 2022 et 2023 et un effet modérateur de l'ouverture à la concurrence sur les lignes concernées.

L'année 2024 marque une amélioration notable de la régularité et ponctualité des trains, mais voit une nouvelle baisse de l'offre programmée de trains à grande vitesse

L'année 2024 a connu un taux historiquement faible d'annulations de trains du fait de l'absence, inédite depuis 7 ans, de mouvements sociaux d'ampleur. Cela a ainsi permis d'assurer une croissance de l'offre effective en dépit de la baisse tendancielle depuis 2019 de l'offre programmée TAGV.

La fréquence des dessertes effectives en gare des services librement organisés a ainsi progressé de 4 % en 2024 sans retrouver son niveau de 2017, et apparaît notamment en retrait marqué pour les gares intermédiaires sur le réseau LGV – un mouvement observé bien avant l'arrivée effective de nouveaux acteurs et malgré la faible part de marché des nouveaux entrants en France.

L'offre effective a également notablement augmenté en 2024 pour les services conventionnés, mais sans rejoindre à date les niveaux de 2019 pour les services Transilien-RER.

La ponctualité des trains s'est également améliorée pour la plupart des services, conduisant ainsi à des améliorations annuelles des taux de circulations « effectives et ponctuelles au seuil de 5 minutes » d'environ 5 points pour les services conventionnés et de 3 points pour les TAGV. La ponctualité s'est en outre significativement améliorée pour les services Transilien-RER au cours des JOP.

Le transport de fret rebondit en 2024, dans un contexte de restructuration

Après une année de forte baisse en 2023, le transport de marchandises est reparti à la hausse, du fait essentiellement d'une croissance de 20 % du segment du transport combiné. Le volume global de trafic reste cependant inférieur à ses niveaux de 2021 et 2022. La mise en œuvre du plan de discontinuité visant Fret SNCF a conduit à une chute (et reprise par des opérateurs alternatifs) de plus de 20 % de son trafic. La part de marché de l'opérateur historique (dont l'activité non-reprise est opérée à compter de début 2025 par la nouvelle entité Hexafret), a ainsi diminué en un an de 6 points à un niveau de 42 %.

Chiffres clés

% évolutions 2024/2023

► Offre réalisée (trains.km)

SLO*	123 M (+5 %)
Trains interurbains (TER/TET)	222 M (+9 %)
Trains franciliens	69 M (+7 %)
Fret	54 M (+3 %)

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

SLO	67 Md (+4 %)
Trains interurbains (TER/TET)	27 Md (+11 %)
Trains franciliens	19 Md (+8 %)
Fret	32 Md (+10 %)

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

SLO domestiques	10,1 € (+2 %)
dont SLO traditionnels	11,4 € (+2 %)
dont SLO à bas coûts	6,3 € (+1 %)

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

TAGV	24 % (-0,3 pt %)
TER & Intercités	11 % (-0,9 pt %)
Transilien & RER	9 % (-1,4 pt %)
Fret	35 % (-0,7 pt %)

Tableaux de bord
opendata.autorite-transport.fr



* Voir glossaire



L'offre et la fréquentation ont progressé en 2024 pour l'ensemble des services voyageurs

L'offre ferroviaire effective, mesurée en sièges.km, a progressé de 6 % en 2024

La hausse est particulièrement importante pour les services conventionnés franciliens (+7 %) et interurbains hors Île-de-France (+7 %). L'offre des services librement organisés a également progressé (+4 %), mais a été pénalisée par la légère contraction de l'offre des services internationaux (-1 %) du fait de la fermeture des services ferroviaires dans la vallée de Maurienne entre août 2023 et fin mars 2025, conduisant à une cessation par SNCF Voyageurs et Trenitalia de leurs services ferroviaires directs* entre la France et l'Italie.

*SNCF Voyageurs a maintenu sur la période une offre minimale avec correspondance en autocar.

La fréquentation des trains a atteint en 2024 un niveau record pour la troisième année consécutive

Avec 114 milliards de passagers.km transportés, la fréquentation a atteint un niveau supérieur de 6 % au niveau de 2023 et de 14 % au niveau de 2019.

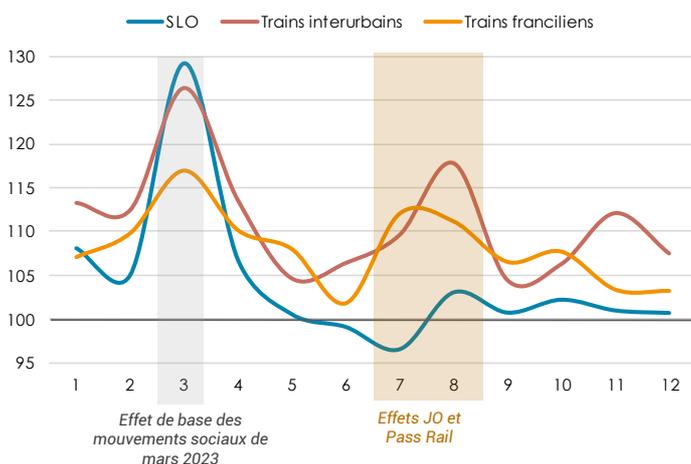
Si le trafic progresse pour l'ensemble des services, **les services conventionnés interurbains (TER et Intercités) connaissent la hausse la plus forte (+11 %) en 2024**. Grâce à une croissance déjà importante en 2022 et 2023, la fréquentation de ces services dépasse ainsi de plus d'un tiers (+35 %) son niveau de 2019. La fréquentation des services conventionnés d'Île-de-France est également en hausse notable (+8 %) et se rapproche plus nettement de son niveau d'avant crise (-2 %), après quatre années de reprise très modérée.

La fréquentation des services librement organisés a atteint 110 % de son niveau d'avant crise. Cette hausse s'est faite grâce à une croissance annuelle de +4 %, malgré la stagnation de la fréquentation des services internationaux pénalisée par l'interruption du trafic vers l'Italie. Hors liaisons France-Italie, il est à noter que la fréquentation des services internationaux progresse dans une proportion semblable à celle des services domestiques librement organisés.

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

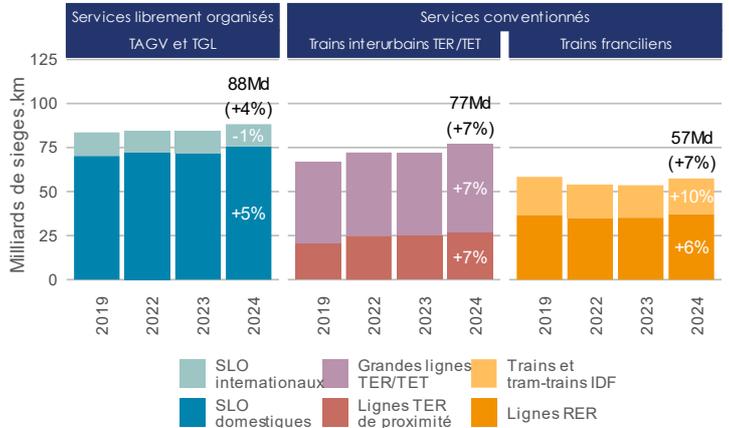
L'année 2023 avait été marquée par des mouvements sociaux au mois de mars, ce qui accentue mécaniquement la hausse 2024/2023 observée du trafic. **En neutralisant l'effet de cette grève, la croissance annuelle de l'offre et de la fréquentation reste cependant à un niveau élevé, respectivement de +4 %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

Figure 3 – Niveau mensuel de fréquentation 2024 par rapport à 2023 (indice 100 des passagers.km)



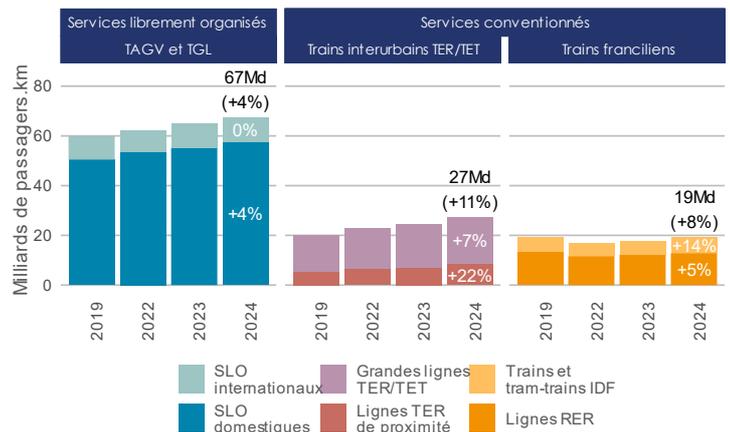
Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Figure 1 - Offre effective de sièges.km (milliards)
% évolutions 2024/2023



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Figure 2 - Fréquentation en passagers.km (milliards)
% évolutions 2024/2023



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

En dehors de l'effet du mois de mars 2023, **la croissance a été la plus forte pour les services conventionnés durant l'été 2024**. Cette hausse est à mettre en perspective, d'une part, pour les services franciliens, avec l'organisation des JOP de Paris 2024. La fréquentation des lignes RER A, B, C, D a notamment augmenté de près de 20 % sur les mois de juillet et août 2024 par rapport à leur niveau de 2023 (en chute saisonnière habituelle) ; d'autre part, si la mise en place du Pass Rail pour les lignes conventionnées interurbaines a bénéficié à « seulement » 230 000 jeunes sur 800 000 visés par l'initiative, près de 2,4 millions de voyages ont été effectués avec ce dispositif, et ont pu contribuer (de manière limitée cependant, à hauteur de 3 points maximum) à la hausse de fréquentation estivale des trains conventionnés interurbains.

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



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

La croissance de la fréquentation en 2024 a été portée par une progression de l'offre, impliquant des taux d'occupation relativement stables par rapport à 2023, s'établissant à 51 % en moyenne. Les services librement organisés ont notamment vu leur moyenne de taux d'occupation reculer d'un point sur les lignes domestiques, restant cependant à un niveau très élevé de 76 %.

Dans un contexte de stabilisation des taux d'occupation, les lignes conventionnées de proximité font figure d'exception avec un taux d'occupation qui a progressé de 4 points, pour dépasser une valeur annuelle moyenne de 30 % (voir compléments ci-après).

La fréquentation TER continue de croître dans toutes les régions alors que les évolutions restent contrastées pour les lignes Transilien et RER en Île-de-France

La fréquentation des services TER a de nouveau augmenté en 2024, de près ou plus de 10 % en un an pour l'ensemble des régions. En moyenne, cela représente un tiers de fréquentation supplémentaire par rapport à 2019 et jusqu'à plus de 60 % pour les régions Bretagne, Occitanie et Pays de la Loire.

La fréquentation a augmenté plus fortement que l'offre dans neuf régions sur onze, induisant une hausse du remplissage des TER. Après une année 2023 marquée par un grand nombre de déprogrammations, l'offre de transport effective a bien augmenté dans la plupart des régions (de plus de 10 points en trains.km en PACA et Nouvelle-Aquitaine), mais sur un rythme moindre que la demande, hormis en Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie. Cela a conduit à une hausse des taux d'occupation TER moyens pour neuf régions, atteignant jusqu'à +7 points en Centre-Val de Loire.

La reprise de trafic apparaît contrastée entre les lignes RER. L'offre et la fréquentation du RER A ont augmenté en 2024 dans des proportions comparables, et la fréquentation dépasse pour la première fois son niveau d'avant-crise. Les autres lignes de RER ont également vu des hausses marquées, retrouvant à fin d'année 2024 près de 80 % (RER C) à 90 % (RER B, RER D et RER E¹) de leur fréquentation de 2019.

L'offre des lignes Transilien est également en hausse, atteignant notamment +25 % de sièges.km sur la ligne R (du fait à la fois d'une reprise d'offre TER « imbriquée » de la région Bourgogne-Franche-Comté et d'un renforcement de rames). La fréquentation Transilien a dépassé les niveaux de 2019 en moyenne (bénéficiant des effets de reprise sur la ligne R et, dans une moindre mesure, d'une hausse sur les lignes H, J et N).

¹Le RER E a également bénéficié de son prolongement depuis mai 2024, induisant une hausse annuelle de +15 % de sièges.km.

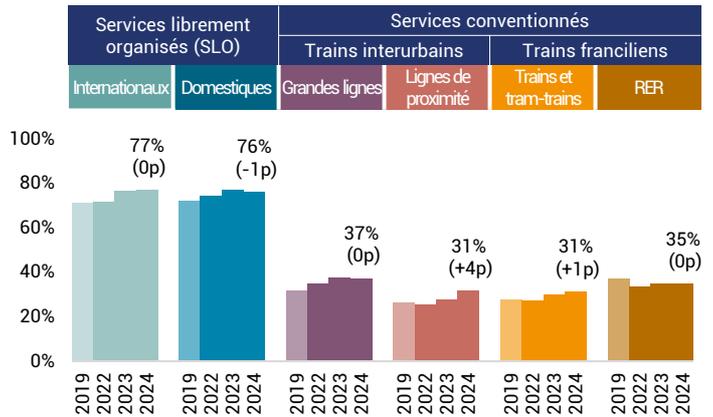
La fréquentation des trains de voyageurs poursuit sa hausse également en Europe en 2024

En 2024, la fréquentation ferroviaire a augmenté de 7 % (en passagers.km) en Europe et dépassé de 9 % son niveau d'avant-crise. La dynamique la plus forte est observée en Espagne (comme cela était précédemment le cas en 2023) du fait du développement marqué de la concurrence pour les services domestiques. La fréquentation y a ainsi progressé de 14 % par rapport à 2023 et dépasse de près d'un tiers le niveau de 2019, tandis que le niveau atteint en France et Allemagne, en 2024, respectivement 114 % et 110 % des niveaux de 2019.

En revanche, malgré un taux de croissance annuel de l'ordre de 10 % en 2024, le Royaume-Uni fait toujours partie des pays où la fréquentation globale des trains de voyageurs n'a pas rattrapé son niveau d'avant-crise (-8 % par rapport à 2019).

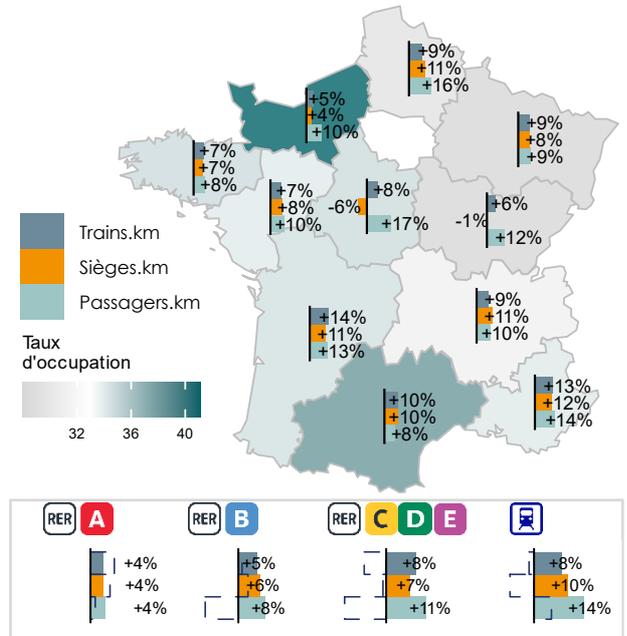
Cf. Bilan ART France-Europe pour plus de détails (dernier bilan portant sur l'année 2023) sur les comparaisons France - Europe.

Figure 4 – Taux d'occupation des trains de voyageurs (%)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

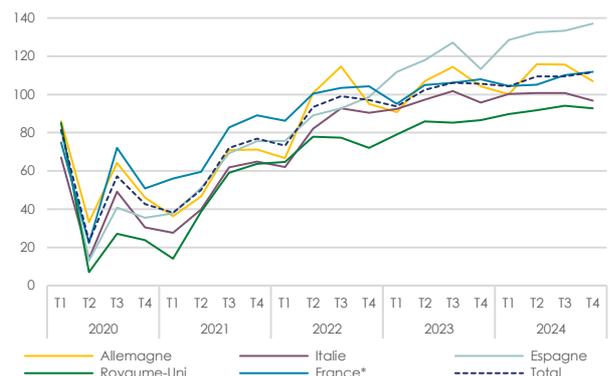
Figure 5 – Évolutions 2024/2023 de l'offre effective et de la fréquentation TER, Transilien et RER



évolutions 2024/2019 en pointillés pour les graphes Transilien-RER. Note : la baisse 2024/2019 pour le RER B traduit une diminution du parcours kilométrique moyen estimé des usagers, tandis que le volume de voyageurs a retrouvé son niveau de 2019.

Source : ART d'après SNCF Voyageurs et RATP

Figure 6 – Évolution de la fréquentation en passagers.km des services ferroviaires voyageurs en Europe (indice base 100 en 2019 pour chaque pays)



Périmètre : *Données France corrigées des effets de la grève de 2019. Total Europe sur pays UE 27 ayant publié leurs données 2024 à date, i.e. hors Autriche, Belgique, Suède et Serbie.

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

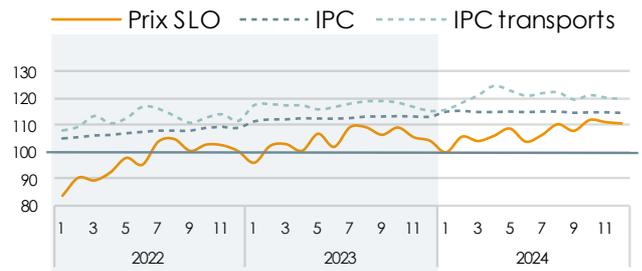


Les « prix moyens » des trains à grande vitesse ont suivi l'inflation en 2024

Les prix des services librement organisés ont augmenté de 2 % en 2024, soit une hausse plus modérée que celles observées en 2022 (+8 %) et 2023 (+15 %). L'évolution des prix analysée depuis 2019 reste ainsi inférieure à l'inflation cumulée sur la période.

La hausse « modérée » du niveau de prix des services librement organisés par rapport à l'inflation entre 2019 et 2024 est liée à la progression de la part de marché des services à bas prix Ouigo dans la fréquentation (+6 points de pourcentage pour atteindre 25 % du trafic domestique), en dépit d'une forte hausse des prix de ces derniers (de +25 %), tandis que les prix des services classiques ont augmenté de +9 %.

Figure 7 – Prix des services librement organisés domestiques (indice en base 100 par rapport aux mois 2019)



IPC : indice des prix à la consommation
Source : ART d'après entreprises ferroviaires et INSEE

En dépit d'une nouvelle baisse des fréquences de desserte programmées, les fréquences effectives des services librement organisés ont progressé en 2024, sans atteindre leur haut niveau de 2017

Sur un an, la fréquence des dessertes effectives des services librement organisés (en nombre d'arrêts en gare) a progressé de 4 %, après plusieurs années de recul. Cette progression s'est faite malgré une baisse de l'offre programmée, du fait d'un meilleur taux de réalisation. (cf. Page 7 Qualité de service). La progression a été la plus forte dans les grandes agglomérations, atteignant +5 % dans les agglomérations de plus de 700 000 habitants. Au sein de celles-ci, les gares de l'axe Atlantique (Rennes, Nantes et Bordeaux) ont vu la plus forte hausse annuelle de fréquence de trains (+8 %), devant Lyon (+4 %). La progression annuelle de la fréquence de desserte en 2024 concerne par ailleurs à la fois les gares proches des lignes à grande vitesse et celles en étant éloignées.

Sur une tendance plus longue, le niveau de dessertes effectives a reculé de 7 % au global et reste en deçà de son niveau de 2017 pour toutes les catégories d'agglomération, à l'exception des agglomérations de plus de 700 000 habitants et, en particulier, celles de l'axe Atlantique, qui ont profité des effets de l'ouverture des lignes LGV Sud Europe Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire en 2017. Le niveau de fréquence a reculé de 11 % pour les agglomérations de moins de 700 000 habitants, avec une baisse plus marquée pour les gares proches du réseau LGV (-13 %) que celles sur lignes classiques (-8 %). Le réseau étant structuré autour des dessertes entre l'Île-de-France et

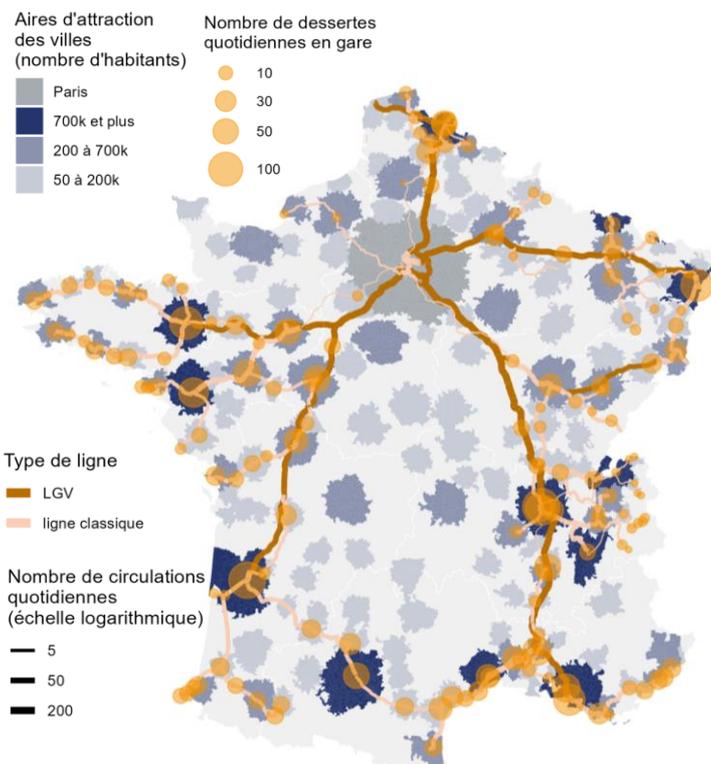
les grandes agglomérations, cela signifie que la fréquence de dessertes a davantage diminué pour les agglomérations en amont des principales dessertes (dessertes intermédiaires sur LGV) que celles en aval, c'est-à-dire en bout de lignes.

Bien que l'évolution des circulations effectives soit affectée par des effets conjoncturels (mouvements sociaux, notamment), la baisse tendancielle depuis 2017 des circulations TAGV s'observe également en nombre de circulations programmées (cf. Page 7).

La baisse observée du niveau des circulations a été en partie compensée par une hausse de la capacité d'emport de 7 % depuis 2017, permettant une offre en sièges relativement stable au global. Cette croissance résulte en grande partie de la progression du poids des services à bas coûts dans l'ensemble des catégories de gares. Le poids des services à bas coûts reste cependant plus faible sur la desserte des « petites gares » (ne représentant que 5 % des dessertes dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants, contre 13 % pour les gares parisiennes), ainsi que sur les gares hors réseau LGV (représentant 8 % des dessertes contre 11 % sur LGV).

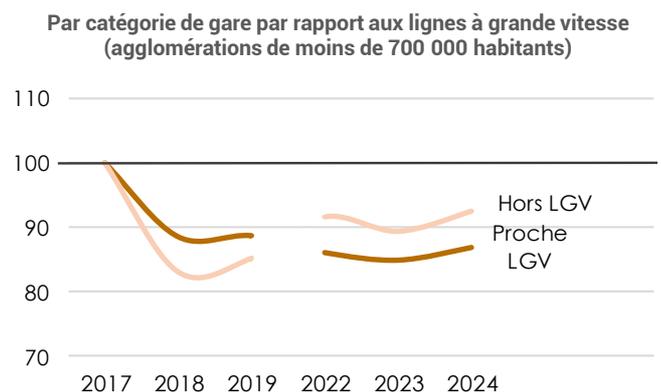
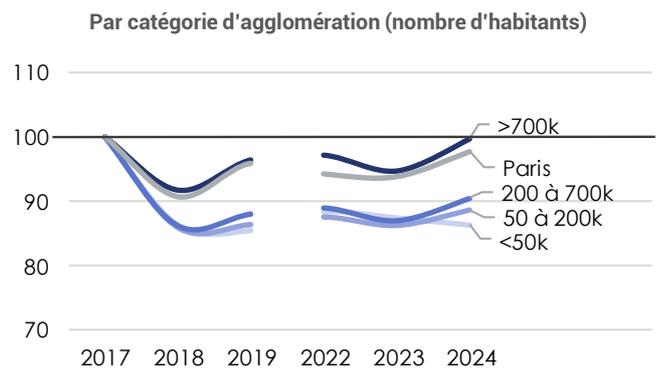
Ces évolutions sont ainsi intervenues bien avant l'entrée de nouveaux acteurs sur le marché des services librement organisés à compter de l'horaire de service 2022.

Figure 8 – Fréquence de desserte effective des SLO selon la catégorie d'agglomération en 2024 (hors Île-de-France)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et INSEE

Figure 9 – Évolution de la fréquence de desserte effective des SLO (indice 100 2017)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et INSEE



OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES SERVICES VOYAGEURS

La fréquentation des trains en concurrence librement organisés sur l'axe Paris-Lyon a crû de plus de 20 % depuis 2019, bénéficiant de prix notablement inférieurs à leur niveau d'il y a 5 ans

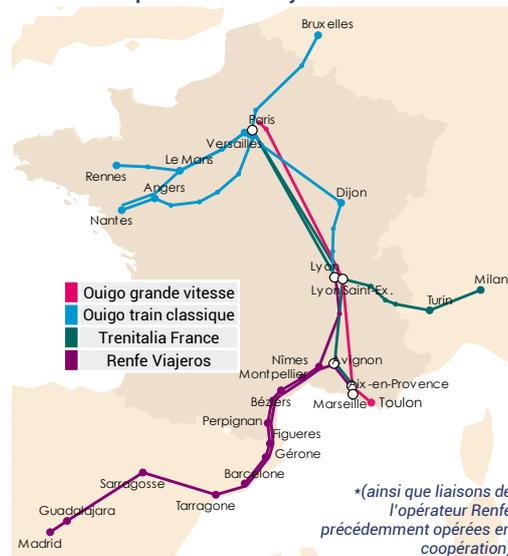
À mi-année 2025, les services **inOui** et **Ouigo** de l'opérateur historique représentent près de 85 % de part de marché des services ferroviaires voyageurs en France (64 % et 20 % respectivement), devant les 2 filiales du groupe SNCF **Eurostar** (7 %) et **Lyria** (4 %), et le partenariat de SNCF 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 3 axes : (1) l'axe Paris-Lyon concurrencé entre inOui, Ouigo et Trenitalia, (2) la desserte internationale Paris-Lyon-Milan, rouverte depuis avril 2025 après plus d'un an d'interruption, et (3) les lignes Lyon-Barcelone et Marseille-Madrid, dont les liaisons (intermédiaires uniquement*) sont opérées à la fois par Renfe Viajeros et SNCF Voyageurs.

En 2025 **Trenitalia France** renforce son développement en France, avec l'ouverture à compter de juin de la ligne Paris (Gare de Lyon) – Lyon (Saint-Exupéry) – Marseille (4 trains par jour). **La Renfe** a reporté en revanche l'ouverture prévue en 2025 de nouvelles lignes transfrontalières à destination de Toulouse. Ces développements s'ajoutent aux projets annoncés d'offre domestique des opérateurs **Le Train**, **Proxima** et **Kevin Speed**, et d'offre internationale visant les dessertes entre Paris, Londres et Bruxelles des opérateurs **Arriva**, **Evolyn** (en partenariat avec Trenitalia), **Virgin Trains** et **Heuro**.

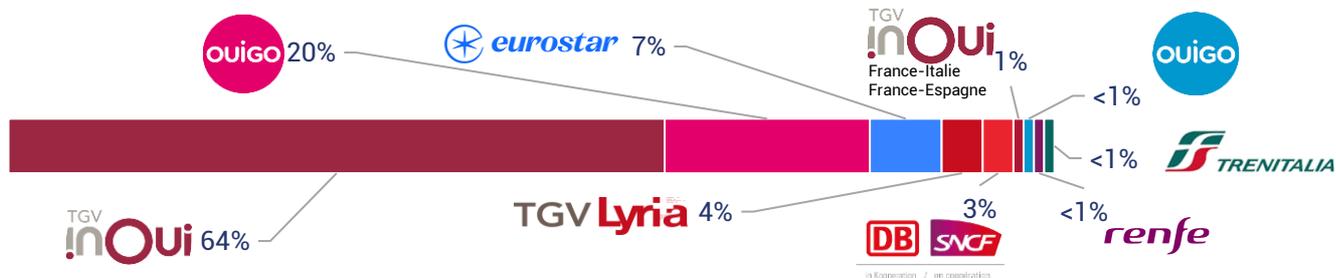
*SNCF Voyageurs opère en 2025 la liaison Paris-Barcelone sans arrêt intermédiaire à Lyon

Figure 10 - Nouveaux services librement organisés en France opérés à mi-2025 ayant été notifiés à l'ART*



*(ainsi que liaisons de l'opérateur Renfe précédemment opérées en coopération)

Figure 11 - Fréquentation 2024 des services ferroviaires librement organisés en France¹ (% 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 puisqu'ils sont considérés comme conventionnés du fait du soutien financier de l'État sur la partie française du trajet.

En 2024, 160 circulations à grande vitesse étaient opérées par jour en moyenne sur l'axe Paris-Lyon par les services **inOui**, **Ouigo** et **Trenitalia** (assurant, respectivement, 68 %, 21 % et 11 % des circulations). Cette offre a ainsi augmenté en fréquence de 7 % par rapport à 2023 et de 16 % depuis 2019, malgré l'impact de l'interruption en 2024 du trafic ferroviaire France-Italie, représentant près de 8 % des circulations de l'axe Paris-Lyon. **La fréquentation 2024 sur la liaison Paris-Lyon a ainsi dépassé de plus de 20 % le niveau de 2019, contre 10 % au global de l'activité TAGV en France.** En dépit d'une forte hétérogénéité (par service, période d'achat et de voyage), les prix moyens de cette liaison restaient également toujours inférieurs en 2024 de plus de 10 % au niveau observé avant l'ouverture à la concurrence. **Sur les liaisons internationales France - Espagne, l'arrivée de l'opérateur Renfe (depuis 2023) a également généré une hausse de la fréquentation, de l'ordre de 30 % entre 2019 et 2024.**

À mi-2025, 10 lots conventionnés (sur plus de 50 prévus) ont été attribués à l'issue d'une mise en concurrence

- ✓ Le premier lot de trains d'équilibre du territoire (TET), visant les lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon, actuellement exploité par les services SNCF Voyageurs Intercités, a été remporté par l'opérateur historique pour une durée de 10 ans à l'issue d'un processus d'appel d'offres auquel ont également candidaté **Renfe** et **Le Train**.
- ✓ Comme pour la plupart des lots attribués à date, cette mise en concurrence a permis de viser une augmentation de l'offre ferroviaire sur les lignes (en fréquence pour Nantes-Bordeaux et capacité d'emport pour Bordeaux-Lyon), à coût réduit par rapport aux niveaux actuels.
- ✓ Les 3 premiers lots attribués dans le cadre d'une mise en concurrence sont exploités depuis décembre 2024 par 3 filiales de SNCF Voyageurs : « Sud Azur », « Étoile d'Amiens » et « Loire Océan ».
- ✓ Plus de 40 lots TER/TET/Transilien 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 12 - Lots attribués à l'issue d'une mise en concurrence

Année	Autorité organisatrice	Lots attribués	Nb candidats	Attribution	Début d'exploit (envisagé)
2025	Île-de-France mobilise	Ligne L	n/d	SNCF Voyageurs	déc. 2026
	REGION BOURGOGNE FRANCHE COMTE	Lot "Ouest nivernais"	n/d	SNCF Voyageurs	déc. 2026
	État français	Lignes TET Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon	3	SNCF Voyageurs	déc. 2026
2024	Île-de-France mobilise	Lignes T12 et T13	2	RATP Cap Île-de-France	déc. 2025
	Grand Est	Ligne Nancy-Contrexéville (exploitation et gestion)	2 (+2 désist)	Transdev, NGE Concessions et Caisse des dépôts et consignations	déc. 2027
2023	Île-de-France mobilise	Lignes T4, T11 et P (tronçon Esbly Crécy)	3	Stretto (Keolis et SNCF Voyageurs)	mars 2025
	Region Hauts-de-France	Lot "Étoile d'Amiens"	3	SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens	déc. 2024
2021	MAIRIE PAYS DE LA LOIRE	Ensemble "Tram-train et Sud-Loire"	5	SNCF Voyageurs Loire Océan	déc. 2024
2020	REGION SUD	Lot "Intermétropoles"	5	Transdev	juil. 2025
	PROVENCE PAYS D'AUVERGNE	Lot "Azur"	4	SNCF Voyageurs Sud Azur	déc. 2024

Le transport ferroviaire de marchandises rebondit en 2024 mais reste inférieur au niveau atteint en 2021

Le trafic réalisé par les entreprises ferroviaires de fret rebondit en 2024 à 32 Md de tonnes.km, un niveau qui reste toutefois inférieur de 10 % à l'activité de 2021. Cette progression a été possible grâce à une hausse de 3 % du nombre de trains.km, mais aussi grâce à l'augmentation de 7 % de l'export moyen des trains, qui a retrouvé le niveau de 600 tonnes par train observé en 2021 et 2022.

Comme pour les services voyageurs (voir page suivante), le transport ferroviaire de marchandises a été peu affecté en 2024 par des mouvements sociaux d'ampleur. Toutefois, la fermeture de la principale liaison avec l'Italie dans la vallée de la Maurienne, effective de fin août 2023 à fin mars 2025, a continué de peser sur l'activité fret tout au long de l'année 2024.

Le rebond de l'activité est porté en premier lieu par le **transport combiné**, qui progresse de 20 % en tonnes.km, contribuant ainsi à 85 % de la hausse constatée par rapport à 2023. Le transport combiné demeure toutefois inférieur de près de 2 % à l'année 2022, où les entreprises ferroviaires avaient réalisé 14,4 Md de tonnes.km. Le transport conventionnel a connu une croissance très faible en revanche entre 2023 et 2024, et demeure très en deçà des niveaux observés en 2021 et 2022.

Chiffres clés

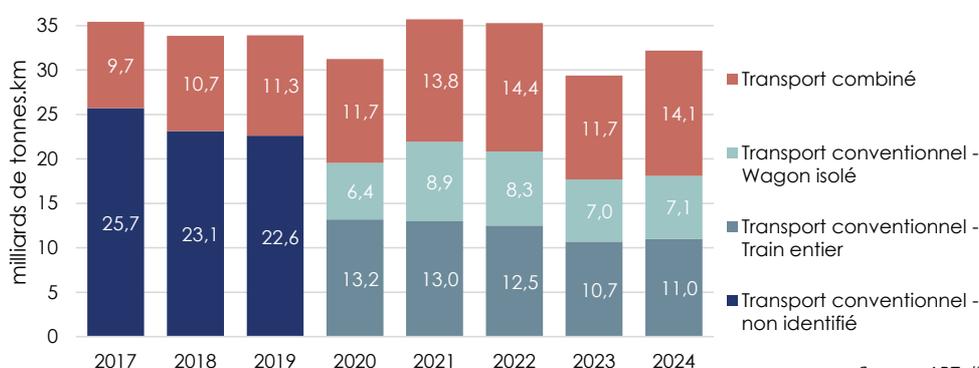
Transport de marchandises

- ▶ **54 M de trains.km¹**
(+ 3 % /2023) (-10 % /2021)
- ▶ **32 Md de tonnes.km**
(+ 10 % /2023) (-10 % /2021)
- ▶ **600 tonnes par train**
(560 en 2023) (600 en 2021)
- ▶ **Retards¹ > 30 min : 15,7%**
(-0,6 pt / 2023) (+0,4 pt /2021)

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

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

Figure 13 – Trafic (en tonnes.km) ferroviaire de fret par segment de marché



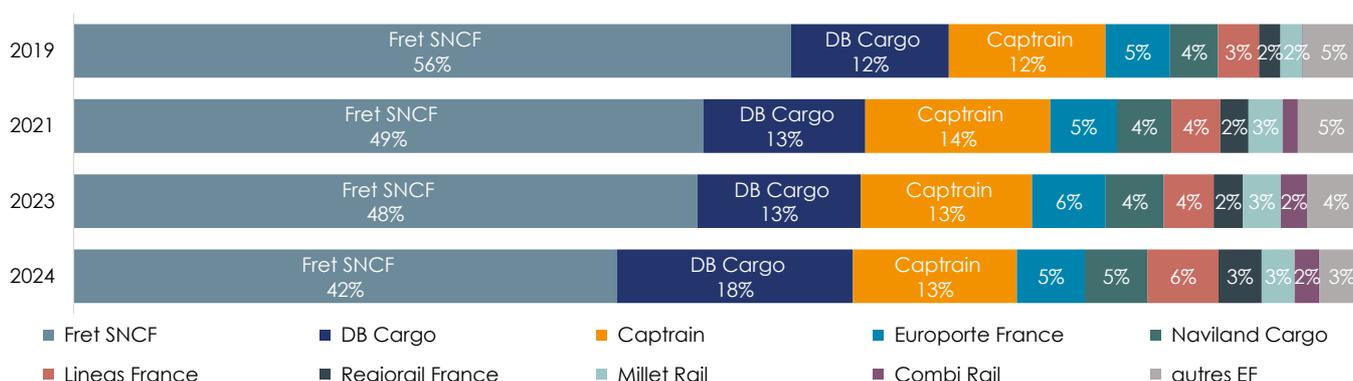
Source : ART d'après entreprises ferroviaires

L'opérateur historique Fret SNCF perd six points de part de marché.

En 2024, la part de marché de Fret SNCF s'établit à 42 % en tonnes.km, soit un volume de trafic inférieur de 23 % par rapport à celui constaté en 2022. Cette baisse s'inscrit notamment dans le cadre de la mise en œuvre d'un plan de « discontinuité » pour l'opérateur historique, conséquence de l'ouverture par la Commission européenne d'une enquête visant à déterminer si Fret SNCF a bénéficié d'aides d'État non conformes avec le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. La mise en œuvre du plan dès le premier semestre 2024 a conduit à la transmission de 23 flux à des entreprises concurrentes et à la disparition, au 1^{er} janvier 2025, de Fret SNCF. L'activité non cédée de l'opérateur historique a été reprise à cette date par les nouvelles entités Hexafret (pour la traction de marchandises) et Technis (pour les activités de maintenance). La part de marché totale du groupe SNCF¹ a ainsi chuté de 68 % en 2023 à 61 % en 2024.

Dans ce contexte, trois entreprises ferroviaires se distinguent en 2024 par de fortes augmentations de leur trafic, en volumes et parts de marché : celles-ci ont ainsi augmenté de +5,6 points pour **DB Cargo France**, 1,6 point pour **Lineas France** et 1,1 point pour **Regiorail France**.

Figure 14 – Part des tonnes.km réalisées par les entreprises ferroviaires



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

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.



82 % de circulations effectives et ponctuelles en 2024, soit le taux le plus élevé depuis 2017

L'année 2024 se caractérise par une nette amélioration de la qualité de service pour le transport ferroviaire de voyageurs. Le taux de circulation effectives et ponctuelles atteint ainsi le niveau historiquement élevé de 82 % dans un contexte de croissance de l'offre programmée, en particulier pour les services conventionnés. Cette amélioration s'explique par :

- un taux de déprogrammations anticipées (*i.e.* avant J-1 16h) à son plus bas niveau depuis 2018 pour tous les services exceptés les SLO internationaux, en l'absence de perturbations majeures pour la première fois en 7 ans ;
- un taux de suppressions de dernière minute (*i.e.* après J-1 16h) stable par rapport à 2023, bien que toujours supérieur d'un point au niveau de 2017 ;
- un taux de ponctualité des trains qui s'améliore légèrement pour la quasi-totalité des services.

Par ailleurs, une amélioration significative de la qualité de service pour les services Transilien et RER est observée au troisième trimestre, en lien avec les efforts consentis durant la période des JOP 2024. Ainsi, le taux de réalisation de l'offre a atteint 91 % (contre 86 % en 2023) et 94 % des circulations sont arrivées à leur terminus avec moins de 5 minutes de retard, soit 3 points de plus que pour les années précédentes.

Chiffres clés

Qualité de service voyageurs

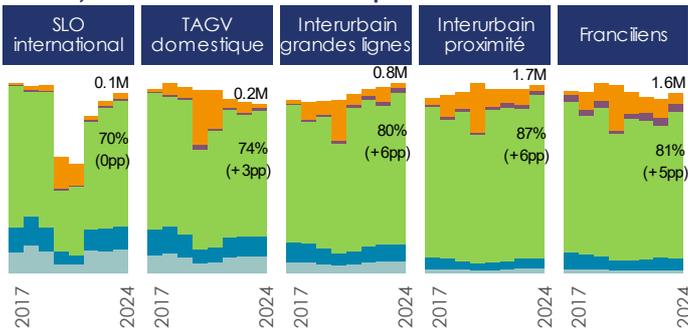
- ▶ Déprogrammations (avant J-1 16h) : 4 % (-5 p)
- ▶ Annulations : 3 % (-)
- ▶ Retards ≥ 5min00s : 11 % (-1 p)

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

L'offre programmée de circulations ferroviaires domestiques a diminué en 5 ans de 11 %

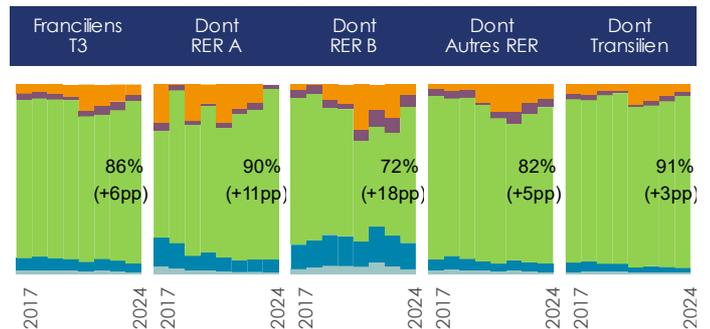
Les fréquences des services TAGV domestiques ont enregistré une nouvelle baisse en 2024, de 1 %, s'ajoutant aux baisses tendancielle observées depuis 2018. L'offre internationale programmée est également inférieure en 2024 à son niveau de 2019, du fait en partie de l'effacement de la Maurienne. Les services conventionnés interurbains ont vu, à l'inverse, leur offre programmée s'accroître de 9 % depuis 2018, tant sur les lignes de proximité que longue distance, cela s'ajoutant à un taux de réalisation de l'offre TER/TET en hausse. La baisse de l'offre effective 2024/2019 de trains RER et Transilien ne s'explique pas par le taux de réalisation de l'offre, qui s'est plutôt amélioré depuis 2019, mais bien par la baisse de l'offre programmée, qui reste en retrait de 5 %, malgré la reprise observée en 2024.

Figure 15 – Évolution de l'offre programmée par service, et part (en vert) des circulations effectives et ponctuelles à leur terminus



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

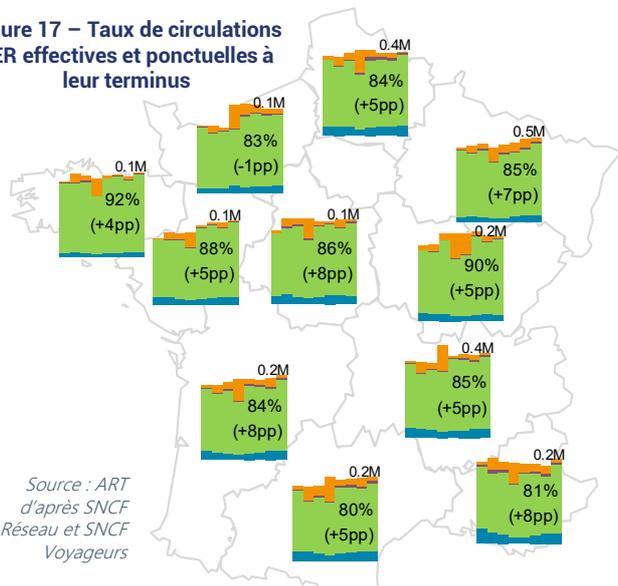
Figure 16 – Focus JOP Paris 2024 : taux de régularité/ponctualité au terminus des trains franciliens sur les 3^{èmes} trimestres



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

■ Déprogrammées (avant J-1 16h)
 ■ Annulées (après J-1 16h)
 ■ Effectives et ponctuelles
 ■ Retardées [5-15min]
 ■ Retardées >15min

Figure 17 – Taux de circulations TER effectives et ponctuelles à leur terminus



Source : ART d'après SNCF Réseau et SNCF Voyageurs

Une augmentation notable des circulations effectives et ponctuelles en région PACA

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

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

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

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 et hors RATP pour les RER A et B. Les déprogrammations liées à la crise de la covid-19 sont exclues pour une partie des services internationaux.



- **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.
- **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 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 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, Toni Vialette, Fabien Yao