



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Bilan du premier semestre 2021

de la qualité de service
des transports de voyageurs
en France



AQST

AUTORITÉ
DE LA QUALITÉ DE SERVICE DANS LES TRANSPORTS

SOMMAIRE

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | LE CONTEXTE GENERAL DU 1^{ER} SEMESTRE 2021 ET RAPPEL DE 2020 | 4 |
| 1.1 | Éléments de contexte majeurs du 1 ^{er} semestre 2021 | 4 |
| 1.2 | Les principales évolutions de flux dans les transports publics de voyageurs | 7 |
| 1.3 | La météo | 8 |
| 1.4 | Les mouvements sociaux | 9 |
| 2 | RAPPEL DES INDICATEURS DE SUIVI | 11 |
| 2.1 | Seuils spécifiques de retard | 11 |
| 2.2 | Seuils spécifiques d'annulation | 11 |
| 3 | LA QUALITE DE SERVICE DANS LE DOMAINE AERIEN | 12 |
| 3.1 | Evolution générale | 12 |
| 3.2 | Evolution par liaison | 19 |
| 3.2.1 | Analyse des vols intérieurs (France métropolitaine) | 19 |
| 3.2.2 | Analyse des vols moyen-courriers | 20 |
| 3.2.3 | Analyse des vols long-courriers (Outre-mer inclus) | 21 |
| 3.3 | Causes des retards des vols | 23 |
| 4 | LA QUALITE DES LIAISONS FERROVIAIRES LONGUES DISTANCES | 25 |
| 4.1 | Evolution générale de la ponctualité et de la régularité | 25 |
| 4.2 | Analyse par liaisons | 34 |
| 4.2.1 | Liaisons TGV | 34 |
| 4.2.2 | Liaisons internationales | 37 |
| 4.2.3 | Liaisons Intercités | 38 |
| 4.3 | Les causes des retards des liaisons ferroviaires | 41 |
| 4.3.1 | Liaisons TGV | 42 |
| 4.3.2 | Liaisons Intercités | 44 |
| 5 | LA QUALITE DE SERVICE DANS LES TRANSPORTS REGIONAUX | 46 |
| 5.1 | Les TER ferroviaires | 46 |
| 5.2 | Les RER et Transilien | 56 |
| 5.2.1 | Les RER | 56 |
| 5.2.2 | Les Transilien | 57 |

| | |
|--|-----------|
| 5.2.3 Evolution mensuelle des RER | 58 |
| 5.2.4 Evolution mensuelle des Transilien | 60 |
| 6 SYNTHESE NATIONALE ET ANALYSE CRITIQUE | 63 |
| 6.1 Les chiffres de la ponctualité et de la régularité | 64 |
| 6.2 Analyse des causes | 68 |
| ANNEXES | 69 |
| Annexe 1 : Carte de la desserte de substitution des gares de la liaison de nuit Paris-Briançon jusqu'au 12 décembre 2021 | 69 |

1 LE CONTEXTE GENERAL DU 1^{ER} SEMESTRE 2021 ET RAPPEL DE 2020

1.1 Éléments de contexte majeurs du 1^{er} semestre 2021

Comme en 2020, le 1^{er} semestre 2021 a été marqué par la crise sanitaire mondiale de la Covid-19 et l'impact sur les transports de voyageurs des mesures adoptées pour lutter contre la propagation du virus en France, dont notamment le troisième confinement. Celui-ci a d'abord été instauré le 19 mars 2021 dans les 19 départements les plus touchés par l'épidémie (les Alpes-Maritimes, la Seine-Maritime, l'Eure ainsi que tous les départements des Hauts-de-France et de l'Île-de-France), puis à l'échelle nationale du 3 avril au 3 mai 2021. Durant ce dernier, les mesures sanitaires suivantes ont notamment été adoptées : les commerces non essentiels ont été fermés, le télétravail systématisé, les déplacements interrégionaux ont été interdits après le 5 avril, les seuls déplacements autorisés (hors motifs impérieux) étant restreints à un rayon de 10km autour du domicile, sans limitation de durée toutefois. Un couvre-feu était également en place sur l'ensemble du territoire français métropolitain, de 18h à 6h du matin à partir du 16 janvier 2021. Ce couvre-feu a été repoussé à 19h le 20 mars 2021, puis à 21h le 19 mai, puis enfin à 23h le 9 juin 2021. Il a été levé le 20 juin 2021.

Comme au cours des confinements nationaux de l'année 2020, ces mesures ont engendré des chutes brutales et prononcées de la fréquentation des transports ferroviaires de voyageurs à partir du 19 mars 2021 – fréquentation déjà affaiblie par ailleurs par la baisse résiduelle de la demande de déplacements issue du contexte sanitaire de l'année 2020, et notamment la généralisation du télétravail dans de nombreuses entreprises et administrations.

En conséquence, de nouveaux plans de transport adaptés (réduction de l'offre) ont été mis en place suite à la baisse de la fréquentation, jusqu'à la levée du 3^{ème} confinement national au 3 mai 2021, pour l'ensemble des activités ferroviaires de voyageurs à l'exception de l'offre de RER et Transilien maintenue depuis le début de l'année 2021 à un niveau proche de 90% de l'offre nominale en heure creuse pour les lignes les moins fréquentées, et à 100% pour les lignes les plus fréquentées, et pour l'ensemble des lignes aux heures de pointe¹.

Les mesures mises en place par les États pour lutter contre l'épidémie de Covid-19 avaient entraîné en 2020 la chute de la demande de passagers, et donc du nombre de vols aussi bien domestiques qu'internationaux. A l'échelle mondiale, la majorité des pays ont poursuivi au 1^{er} semestre 2021 les mesures de restrictions de circulations et d'entrées/sorties au sein du territoire – hors voyages aériens pour motifs impérieux - dans le but de limiter la propagation du virus. Depuis la réouverture partielle des frontières extérieures de l'Espace économique européen (EEE) et Suisse au 1^{er} juillet 2020, les entrées sur le territoire de l'EEE étaient limitées aux ressortissants d'une liste de pays très restreinte. Face à la dégradation de la situation sanitaire, et sur recommandation de la Commission européenne aux 27 Etats membres, la France a fermé ses frontières aux pays extérieurs à l'Union européenne le 31 janvier 2021, sauf déplacements pour motifs impérieux. Un test PCR ou antigénique négatif de moins de 72h était en outre demandé pour toute entrée en France en provenance d'un pays de l'Union européenne, avec des exceptions pour les travailleurs frontaliers. La plupart des pays de l'EEE ont adopté des mesures similaires, exigeant pour l'entrée sur le territoire des ressortissants des autres pays membres, soit un test négatif de moins de 72h à moins de 24h, soit un certificat de vaccination. La France a partiellement rouvert ses

¹ D'après un article du Parisien, disponible [en ligne](#) (consulté le 23 septembre 2021).

frontières aux ressortissants extérieurs à l'UE le 9 juin 2021, avec des conditions d'autorisation de circulation similaires pour un ensemble de pays classés « verts », et des conditions plus strictes pour des pays classés « orange » ou « rouge »². Pour les ressortissants de ces derniers pays (Brésil, Inde, Argentine, Chili, Afrique du Sud initialement, le 24 avril 2021), une quarantaine obligatoire de 10 jours est exigée. La classification se base sur le niveau de circulation du virus et des variants jugés préoccupants par l'OMS, et les listes de pays par couleurs sont réactualisées régulièrement. Du fait de ces différentes restrictions de circulation, le trafic aérien (demande de passagers) au départ ou à destination de la France est donc resté à des niveaux très faibles au cours des 6 premiers mois de l'année 2021.

Lors de la levée du 3^{ème} confinement national au 3 mai 2021, la reprise du trafic aérien intérieur a été partielle (42% du niveau de mai 2019 d'après la DGAC³) et très limitée pour les liaisons avec l'international (14%), les frontières avec les pays tiers hors UE ayant été fermées pendant quasiment tout le 1^{er} semestre 2021.

Pour les activités ferroviaires, la reprise du trafic (offre) a globalement été très soutenue et immédiate pour les trains TER - avec de sensibles disparités entre les régions – alors que le niveau d'offre est resté inchangé à 90% de l'offre nominale pour les RER et Transilien⁴. La reprise a été rapide mais encore partielle pour les trains longue distance.

Si les baisses de trafic (offre) provoquées par la pandémie de la Covid-19 ont surtout pris la forme de déprogrammations de trains et de vols, la crise sanitaire a également pu provoquer des annulations (donc en dessous du délai de prévenance qui les distingue des déprogrammations) selon les modes, en particulier au mois de mars 2021 avec la mise en place du confinement, et l'occurrence d'une période de transition avant l'adoption des plans de transport adaptés.

La crise sanitaire a également pu engendrer certains retards. Pour les modes ferroviaires, ces retards semblent principalement liés aux contraintes de nettoyage (désinfection du matériel) et d'adaptation du matériel roulant principalement. Pour le mode aérien, des retards ont pu être ponctuellement liés à la gestion du trafic en cas d'annulations et de déprogrammations lors de la mise en place des nouvelles restrictions, et au renforcement des contrôles aux frontières (visas et passeports, motifs de déplacements), ainsi qu'aux mesures sanitaires dans les aéroports (tests de dépistage du virus, contrôle des certificats de vaccination, etc.).

Le paragraphe ci-dessous fournit des chiffres sur l'évolution du trafic (offre) au cours du 1^{er} semestre 2021 d'après des données fournies par les opérateurs de transport, les autorités organisatrices, ou encore des sources presse. Des graphiques permettant de visualiser le niveau du trafic par mois sont également présentés plus loin dans le corps de ce document.

Selon les communiqués de presse⁵ de la SNCF relatifs au niveau d'offre de transport par activité voyageurs pendant cette période, l'offre TGV a été réduite à 3 à 6 TGV sur 10 (selon les axes) le 29 mars, contre 3 sur 4 en moyenne depuis le début de l'année 2021. L'offre des Intercités de jour a été maintenue à 60% lors de la mise en place du confinement pour certaines régions le 19 mars 2021. A cette date, le niveau d'offre des TER a été maintenu à 90%, avec toutefois de sensibles disparités

² D'après le document officiel « Stratégie de réouverture des frontières à compter du 9 juin », disponible [en ligne](#)

³ Chiffres fournis par la DGAC, d'après la publication tendanCiel, disponible [en ligne](#)

⁴ D'après un article du Parisien, disponible [en ligne](#) (consulté le 23 septembre 2021)

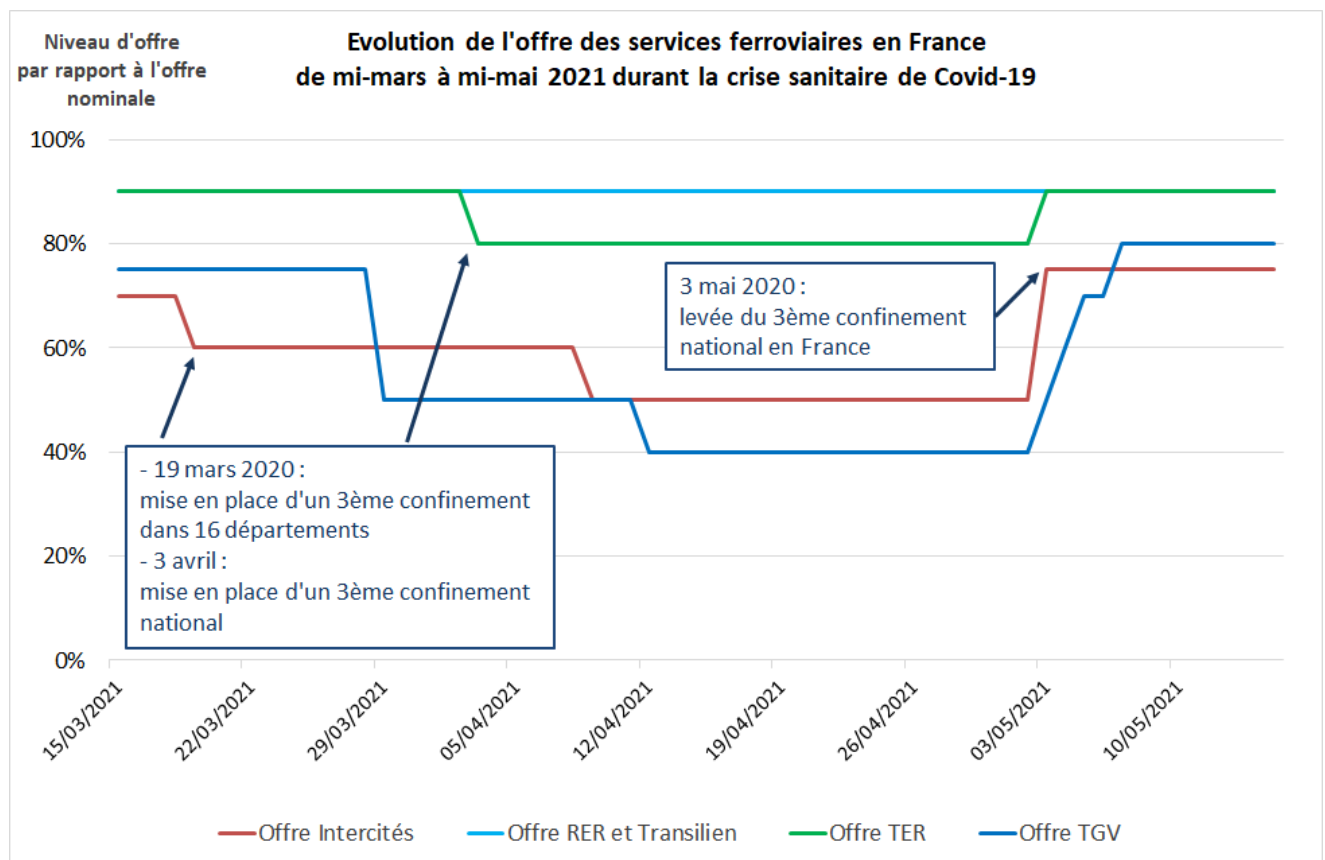
⁵ D'après les communiqués de presse de la SNCF accessibles en ligne [ici](#), [ici](#) et [ici](#)

régionales selon les demandes des autorités organisatrices. Concernant les RER et Transilien, Île-de-France-Mobilités a demandé aux transporteurs de maintenir inchangé le niveau d'offre lors du reconfinement en Île-de-France le 19 mars 2021 - à 90% environ, et 100% toute la journée pour le RER B, et pour les aux heures de pointe pour les autres lignes de RER et Transilien.

Ces plans de transport ont été partiellement ajustés à partir du 9 avril 2021 après la mise en place du confinement à l'échelle nationale le 3 avril : l'offre TGV a été portée à 40% de l'offre nominale à partir du 12 avril et l'offre Intercités à 50%, avec des adaptations variables selon les lignes néanmoins. De nouveaux ajustements des services TER par région ont également eu lieu après concertation avec les autorités organisatrices, l'offre ayant été maintenue à 80% du plan de transport normal en semaine en moyenne nationale. Sur le réseau ferroviaire francilien, l'offre est restée inchangée.

Lors de la levée du confinement au 3 mai 2021, l'offre a été partiellement relevée avec 8 TGV sur 10 en moyenne à partir du 7 mai, 75% de l'offre nominale Intercités en moyenne dès le 3 mai, et 90% en moyenne nationale pour les TER, avec toutefois de légers écarts entre régions. L'offre de RER et Transilien est demeurée inchangée, à 90% de l'offre nominale.

Le graphique ci-après résume de manière simplifiée l'évolution de l'offre par activité ferroviaire du 15 mars au 15 mai 2021 dans le contexte de la crise sanitaire en France et de la mise en place du 3^{ème} confinement partiel puis national.



1.2 Les principales évolutions de flux dans les transports publics de voyageurs⁶

Au 1^{er} trimestre 2021⁷, l'ensemble des modes de transport de voyageurs ont connu des baisses par rapport à leur niveau de trafic (demande en nombre de voyageurs-km pour le mode ferroviaire et en nombre de passagers pour le mode aérien) du 1^{er} trimestre de l'année 2020 du fait de l'impact de la crise sanitaire, bien que ce dernier avait déjà été affecté par la grève contre la réforme des retraites au mois de janvier 2020, et la mise en place du 1^{er} confinement national à partir du 17 mars 2020.

Si les données du deuxième trimestre n'ont pas encore été publiées par le SDES, les tendances concernant l'évolution du trafic ont été présentées au paragraphe précédent 1.1.

A l'issue du 1^{er} semestre 2021, le trafic aérien (demande en nombre de passagers) au départ ou à destination de la France a chuté de 81% par rapport au 1^{er} semestre 2019 d'après la DGAC⁸. Cette chute très prononcée, liée évidemment aux conséquences de la crise sanitaire, concerne aussi bien le trafic domestique (territoire métropolitain) (-61%) que le trafic international (Outre-mer compris) (-85,5%).

Le contexte de la crise sanitaire a également engendré une chute de près de 22% du trafic ferroviaire (demande en nombre de voyageurs-km) par rapport au 1^{er} trimestre 2020, ayant principalement impacté les services ferroviaires longue distance :

- -26,2% pour les TGV
- -30,0% pour les Intercités⁹
- -3,3% pour les TER

En Île-de-France, le trafic (demande en nombre de voyageurs-km) a chuté de 28% par rapport au 1^{er} trimestre 2020 :

- -36,7% pour les services Transilien SNCF
- -30% pour les RER RATP
- -23,1% pour les métros RATP

⁶ Chiffres issus des publications du Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD).

⁷ Données du deuxième trimestre 2021 non disponibles à ce stade.

⁸ Chiffres fournis par la DGAC, d'après la publication tendanCiel, disponible [en ligne](#).

⁹ Au 1^{er} semestre 2021, le périmètre des liaisons Intercités s'accroît légèrement avec 28 liaisons (contre 24 liaisons en 2020) suite à la mise en place des liaisons de nuit Paris-Modane en substitution aux liaisons de nuit Paris-Briançon en raison de travaux sur voie unique de mars à octobre 2021, et la remise en service des liaisons de nuit entre Paris et Nice à compter du 20 mai 2021 au soir, dans le cadre du plan de relance gouvernemental.

1.3 La météo¹⁰

D'après Météo France, l'hiver 2020-2021 a été contrasté avec une alternance de temps hivernal - avec des précipitations abondantes (notamment dans le Sud-Ouest) et des pics de froid - et des périodes de douceur printanière. Le printemps 2021 a été marqué par une grande fraîcheur et traversé par des épisodes venteux et des gelées.

Au 1^{er} semestre 2021, plusieurs événements météorologiques ont eu des répercussions sur le fonctionnement des transports depuis et vers la France :

- Des épisodes de neige et de grand froid :
 - Un épisode neigeux d'ampleur du 14 au 17 janvier 2021 en région Grand-Est, ayant entraîné de nombreuses chutes d'arbres à l'origine de perturbations pour les services TER de cette région et les TGV de l'axe Est. D'après les services TER Grand-Est : « on a décompté 550 suppressions de trains, et 350 trains retardés, en conséquences directes de cet événement climatique » ;
 - Une semaine de grand froid sur une large moitié Nord du pays du 7 au 14 février, accompagnée d'épisodes de neige et de verglas, qui a dégradé la régularité et la ponctualité de l'ensemble des services ferroviaires. Face à l'impact du gel sur les infrastructures, la SNCF a pris la décision « de ne plus faire circuler aucun train de voyageurs sur les réseaux Centre-Val-de-Loire et Pays-de-la-Loire, ainsi que sur quelques lignes du nord de la Nouvelle-Aquitaine, et ce tant que les reconnaissances d'installations n'ont pas garanti le bon fonctionnement du réseau. »¹¹, soit pendant toute la nuit du 11 au 12 février. En conséquence, les circulations TGV au départ de la gare Montparnasse et à destination de Bordeaux, Nantes et Toulouse ont notamment été suspendues pendant cette nuit, et des retards importants ont affecté ces liaisons le lendemain. D'après la SNCF : « La zone située dans un rayon de 50 km autour de Poitiers a été la plus touchée par cette épisode de grand froid, les circulations TGV Paris - Poitiers - La Rochelle ayant notamment été interrompues à partir de vendredi [12 février] 12h [et jusqu'au dimanche 14 février 15h] »¹¹. En Île-de-France, les lignes N et R du Transilien et le RER C ont été les plus impactées par les chutes de neige ;
 - Un épisode sibérien d'une semaine du 5 au 11 janvier en Espagne, lié au passage de la tempête de neige Filomena, ayant généré des annulations de vols en masse (avec notamment la fermeture de l'aéroport de Madrid) et de nombreux retards de vols considérables.
- Des épisodes de fortes intempéries avec des inondations locales :
 - Des inondations durables ont frappé le Sud-Ouest, en particulier la région Nouvelle-Aquitaine, du 31 janvier au 5 février 2021. Ces inondations ont localement endommagé certaines infrastructures du réseau, entraînant des limitations temporaires de vitesse à 10 km/h sur les axes Bordeaux-Hendaye et Bordeaux-

¹⁰ Suivi et relevés à partir des services de Météo France.

¹¹ D'après un communiqué de la SNCF, disponible [en ligne](#) (consulté le 24 septembre 2021)

Tarbes au cours de la journée du 31 janvier¹². La circulation a été interrompue ce même jour sur la ligne reliant Bordeaux à la frontière espagnole (Irun)¹³, empruntée par des TGV de l'axe Atlantique, ainsi que sur la ligne Agen-Périgueux suite à l'affaissement d'un mur de soutènement ;

- Des inondations dans la Sarthe les 3 et 4 février, ayant impacté les TER de la région Pays de la Loire ;
- La crue du Gier (Loire et Rhône) le 10 mai, ayant provoqué un glissement de terrain à l'origine de l'interruption de la circulation des trains (TER AURA, TGV axe Sud-Est, etc.) entre Lyon et Saint-Etienne du 10 au 13 mai ;
- De violents orages survenus sur une majeure partie de la France entre les 19 et 21 juin, ayant localement touché des infrastructures, engendrant des interruptions de circulation et d'importants retards sur les axes TGV Est et Sud-Est, pour les TER des régions Grand-Est, Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine, et Auvergne-Rhône-Alpes. En Île-de-France, les lignes RER D et E, Transilien P, et dans une moindre mesure les RER A et C, ont également subi des interruptions de circulation liées à ces orages le 19 juin 2021.

1.4 Les mouvements sociaux

Dans le contexte de la crise sanitaire et des adaptations d'offre face à la baisse de fréquentation des modes aérien et ferroviaire, la qualité de service au 1^{er} semestre 2021 a été relativement épargnée par les mouvements sociaux. On note néanmoins des perturbations locales au cours de différentes journées du semestre :

- Au 1^{er} semestre 2021, les mouvements sociaux suivant ont impacté la qualité de service des transports aériens :
 - Sur le plan européen, on peut noter :
 - Le 6 mai : une grève des contrôleurs aériens en Grèce ;
 - Le 18 juin : une grève du contrôle aérien en Italie sur une durée de 4h ;
 - Sur le plan national, on relève principalement 1 grève notable :
 - La grève des personnels d'Aéroport de Paris contre un plan d'adaptation des contrats de travail, survenue le week-end du 18 au 20 juin 2021, ayant pu impacter brièvement la ponctualité des liaisons avec les aéroports d'Orly et Roissy.
- Au 1^{er} semestre 2021, le secteur ferroviaire a été affecté par diverses grèves de portée régionale, lesquelles ont parfois entraîné des retards et/ou annulations pendant 1 ou 2 jours consécutifs :
 - Suite à l'agression d'un conducteur du RER A par un voyageur auquel il avait rappelé l'obligation du port du masque, des personnels de la SNCF ont fait grève

¹² D'après un article de France 3 Nouvelle-Aquitaine, disponible [en ligne](#)

¹³ D'après un article de France Info, disponible [en ligne](#) (consulté le 24 septembre 2021)

- les 24 et 25 février, engendrant de fortes perturbations de trafic et des interruptions sur certaines branches des RER A et Transilien lignes L et J ;
- Une grève des contrôleurs-ses des TER des Hauts-de-France du 20 au 22 mars concernant les conditions de travail pendant l'épidémie ;
 - Une grève SNCF contre l'ouverture à la concurrence et les restructurations internes à l'entreprise, le 21 juin, ayant impacté une majorité des lignes de RER et Transilien. Pendant cette journée, l'offre a été réduite dans des proportions variables selon les lignes¹⁴ :
 - Lignes J, L et U : 1 train sur 2 ;
 - Lignes C, E et N : 1 train sur 3 ;
 - RER D : 1 train sur 3 avec l'interruption de l'interconnexion entre Châtelet et Gare de Lyon. La desserte des branches de Corbeil-Essonnes vers Juvisy via Ris-Orangis, Malesherbes et Melun était assurée via des bus de substitution ;
 - Transilien P : 1 train sur 3. La desserte des branches de Crécy-la-Chapelle et La Ferté-Milon était assurée via des bus de substitution ;
 - Transilien R : 1 train sur 3 entre Melun et Montargis. La desserte des gares entre Melun et Montereau via Moret était assurée par TER, et celle des gares entre Melun et Montereau via Héricy via des bus de substitution.
 - Un mouvement social de personnels des TER Pays de la Loire le 21 juin également, ayant notamment impacté la ligne Le Mans-Paris et 8 lignes au départ de Nantes ;
 - Une grève de personnels des TER des Hauts-de-France le 28 juin, contre la privatisation des lignes et l'ouverture à la concurrence, ayant conduit à une réduction d'offre à 60% du niveau nominal ce jour-là.

¹⁴ D'après un communiqué de presse de la SNCF, disponible [en ligne](#) (consulté le 24 septembre 2021)

2 RAPPEL DES INDICATEURS DE SUIVI

2.1 Seuils spécifiques de retard

Les seuils spécifiques de retard sont précisés ci-dessous. Ils sont stricts et relatifs aux minutes entières, arrondies par défaut (ie : «>15min » \Leftrightarrow « \geq 16min »).

| Aérien | Ferroviaire | | | | | |
|--------|----------------|--------------------|-----------------------|----------|-------|-----------|
| | Internationaux | TGV, Intercités | | | TER | TCU d'IdF |
| | | Durées \leq 1h30 | 1h30<Durées \leq 3h | Durée>3h | | |
| >15min | >15min | >5min | >10min | >15min | >5min | >5min |

2.2 Seuils spécifiques d'annulation

Les seuils spécifiques de prévenance pour la prise en compte des annulations utilisés sont :

- Aérien : < 3 jours
- TGV : < 3 jours (depuis 2016 inclus, auparavant le seuil était < la veille à 16h)
- Intercités et TER : < la veille à 16h

Les annulations incluent les trains annulés dans le cas où ils n'ont pu arriver jusqu'à leur terminus.

3 LA QUALITE DE SERVICE DANS LE DOMAINE AERIEN

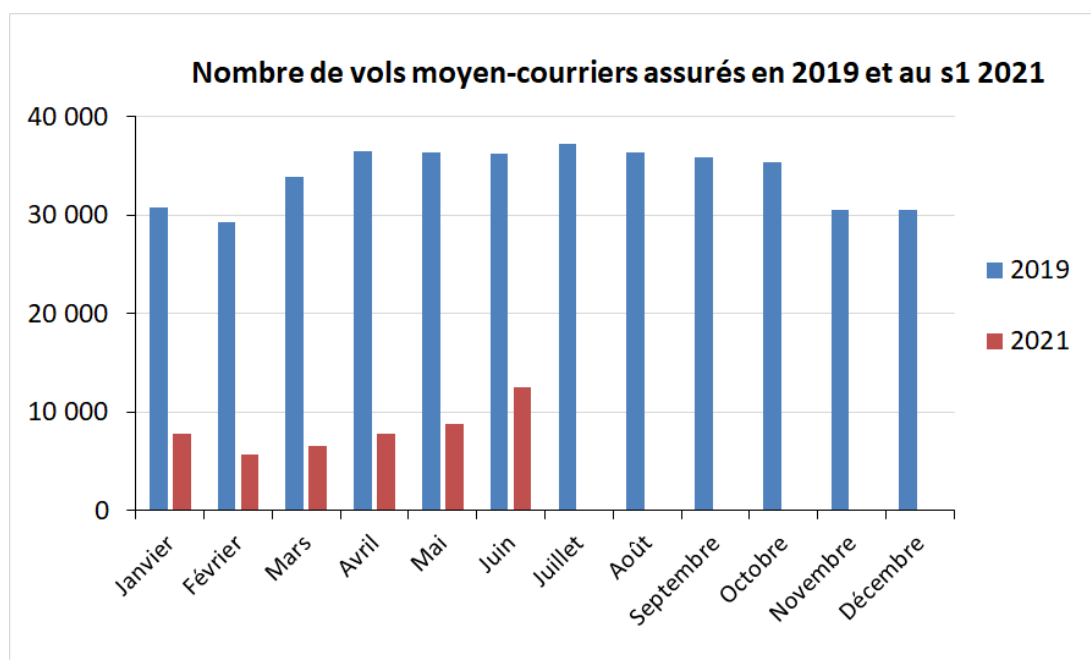
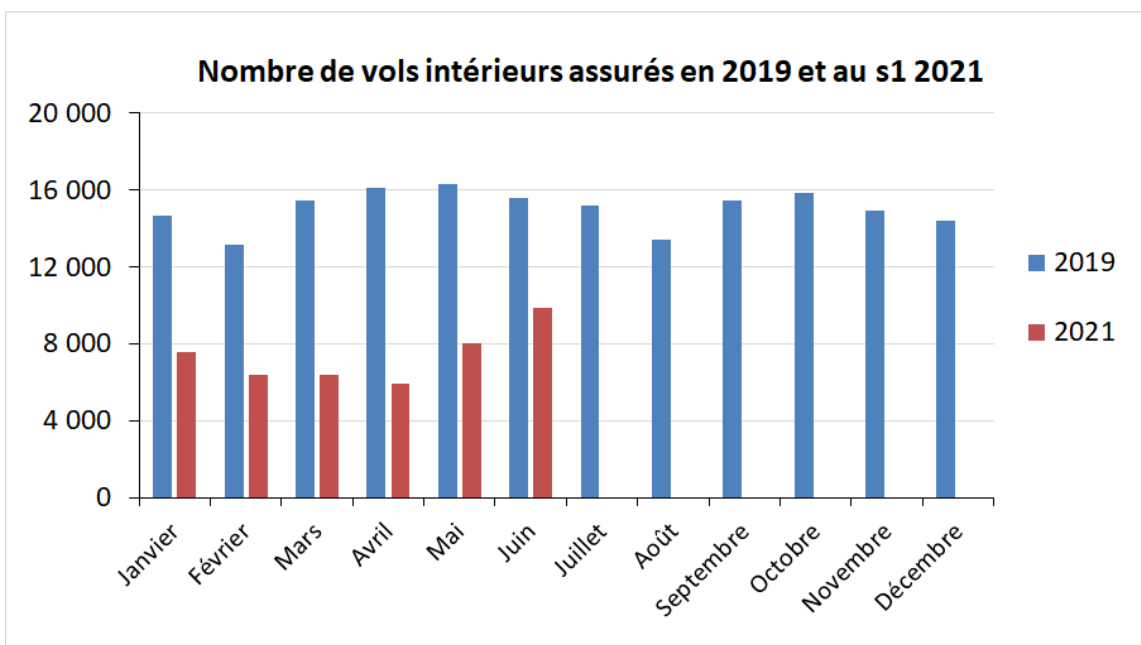
Comme l'année précédente, la crise sanitaire de la Covid-19 a très fortement perturbé le trafic aérien (demande de passagers) au 1^{er} semestre 2021. Le trafic résiduel apprécié sur cette période ne s'élève qu'à environ 19% du niveau du s1 2019. De ce fait, la comparaison annuelle des indicateurs présentés n'est pas pertinente en tant que telle. Dans le même esprit, l'évolution mensuelle de ces indicateurs est fournie à titre indicatif, mais n'appelle pas une comparaison mensuelle puisque le niveau du trafic résiduel a pu sensiblement varier d'un mois sur l'autre.

A noter également concernant la segmentation du trafic que le trafic long-courrier inclut les relations entre la France métropolitaine et l'Outre-mer. Au titre de la continuité territoriale, la part résiduelle du trafic au départ ou vers l'Outre-mer a été maintenue à partir de la mi-mars 2020 à un niveau plus élevé que celui des autres liaisons long-courriers, à l'exception du trafic entre la métropole et la Guyane dont le niveau a pu être sensiblement réduit du fait de mesures sanitaires plus strictes liée à la propagation sur ce territoire du « variant brésilien » à partir du mois d'avril 2021. En conséquence, le seul marché avec l'Outre-mer représente au 1^{er} semestre 2021 une part bien plus conséquente des vols long-courriers que lors des années précédentes.

Du fait de la situation exceptionnelle de la crise sanitaire ayant engendré des incertitudes significatives relatives à la fiabilité et à la complétude des données utilisées par la DGAC pour produire des statistiques sur les annulations de vols - lesquelles sont ensuite communiquées à l'AQST – les différents indicateurs portant sur les annulations n'ont pas pu être suivis par l'AQST pour le mode aérien au 1^{er} semestre 2021, et ce pour l'ensemble des catégories de vols. Des graphiques sur le niveau de trafic résiduel (nombre de vols réalisés) par rapport au niveau de 2019 sont toutefois présentés ci-après.

3.1 Evolution générale

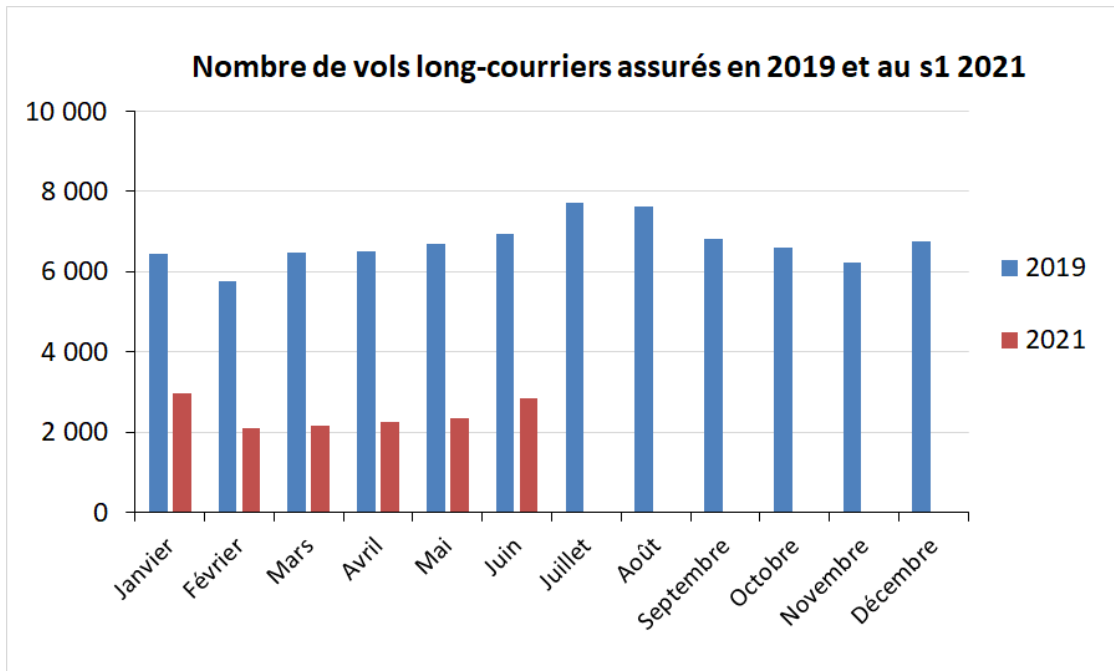
Les répercussions des mesures sanitaires pour lutter contre l'épidémie de Covid-19 ont engendré de très nombreuses déprogrammations et annulations de vols, visibles par différence sur les graphiques ci-dessous, qui comparent les nombres de vols assurés (au départ ou à destination de la France) en 2019 (retenue comme année de référence du fait des circonstances exceptionnelles de 2020) et au 1^{er} semestre 2021. Ces graphiques portent bien sur l'offre de vols, et non sur la demande de passagers. Or, d'après la DGAC, depuis le début de la crise sanitaire, la fréquentation a baissé bien plus significativement que l'offre de vols réalisés : sur le 1^{er} semestre 2021, d'après la publication « tendanCIEL » de la DGAC, l'offre résiduelle de vols par rapport à 2019 est de 34%, là où la demande résiduelle de passagers est de 19%.



On remarque que les vols moyen-courriers ont été les plus affectés en proportion par les déprogrammations et annulations. La plupart de ces liaisons relie la France avec des pays de l'Union européenne. Avec la mise en place des restrictions d'entrée/sortie du territoire par la plupart de ces pays, accompagnées parfois de périodes de confinement pendant la « troisième vague » de l'épidémie en Europe au 2^{ème} trimestre 2021, le trafic sur ces liaisons a surtout concerné des voyages pour motif impérieux.

La chute du nombre de vols assurés a été légèrement moins prononcée pour les vols long-courriers, peut-être pour partie du fait d'un trafic avec l'Outre-Mer maintenu à un niveau élevé au titre de la continuité territoriale. Cependant, la DGAC observe un maintien du nombre de vols réalisés largement supérieur au niveau résiduel de la fréquentation pour les vols long-courriers, qui se traduit donc par une chute du taux d'occupation des sièges. D'après des calculs de la DGAC portant sur la France métropolitaine sur le 1^{er} semestre, le marché long-courrier international reste

le marché le plus en difficulté avec un taux de remplissage sous le seuil des 50%, à la différence des autres marchés sur lesquels le recul du taux de remplissage est certes sensible mais nettement plus modéré. Cela pourrait être lié aux particularités du segment long-courrier : pour les compagnies, la nécessité de maintenir un programme de vol minimum pour maintenir la qualification des personnels en vue de la sortie de crise ; le long-courrier est un marché sur lequel les compagnies bas coûts - celles le plus à même d'ajuster rapidement leur offre à la demande – sont quasiment absentes ; l'impossibilité de remplacer des gros porteurs par des appareils de plus faible capacité sur des vols longue distance.



Les niveaux (exceptionnellement faibles) du trafic résiduel (offre de vols réalisés) par catégorie de vols et par mois par rapport au niveau pré-Covid-19 de l'année 2019 sont fournis dans le tableau ci-dessous :

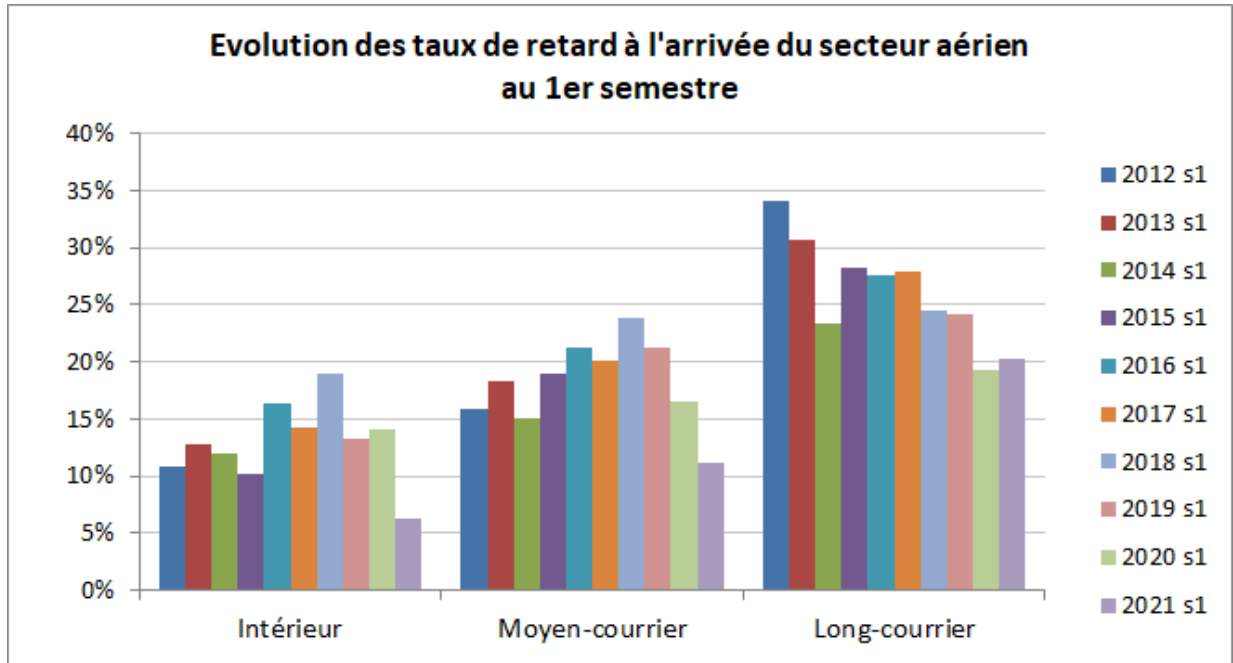
| Mois/Catégorie de vols | Intérieurs (Métropole) | Moyen-courriers | Long-courriers (Métropole/Outre-mer inclus) |
|------------------------|------------------------|-----------------|---|
| Janvier | 52% | 25% | 46% |
| Février | 48% | 19% | 37% |
| Mars* | 41% | 19% | 33% |
| Avril* | 37% | 21% | 35% |
| Mai* | 49% | 24% | 35% |
| Juin | 63% | 34% | 41% |

*** Confinement partiel à partir du 19 mars, puis national du 3 avril au 3 mai 2021, dans le cadre de l'épidémie de Covid-19 en France**

On note une reprise progressive et limitée du trafic aérien aux mois de mai et juin 2021 suite au déconfinement du 3 mai, et à la réouverture partielle des frontières françaises le 9 juin 2021.

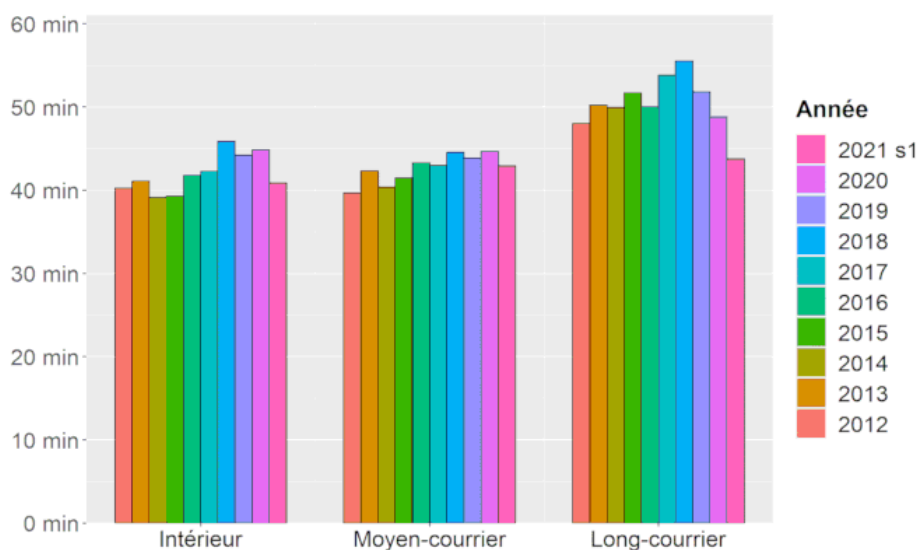
Avec un niveau de trafic (offre) très faible au s1 2021 du fait de la crise sanitaire, la ponctualité s'est nettement améliorée pour les vols intérieurs et moyen-courriers, atteignant son meilleur niveau du 1^{er} semestre depuis 2012 pour ces deux catégories de vols. Les retards liés à l'enchaînement des vols, la gestion de la navigation aérienne, la gestion de l'organisation des vols par les compagnies, la sécurité et le transit des voyageurs dans les aéroports, sont en effet moins fréquents avec un trafic fortement réduit comme celui constaté au 1^{er} semestre (s1) 2021.

On note toutefois que la ponctualité obtenue pour les vols long-courriers ne s'est pas améliorée par rapport au s1 2020.



Malgré le contexte spécifique de la crise sanitaire au s1 2021, le retard moyen des vols moyen-courriers en retard à l'arrivée est resté très proche en 2021 de celui des années 2019 et 2020. Il est en baisse à 41 minutes pour les vols intérieurs, et en nette baisse à 44 minutes pour les vols long-courriers.

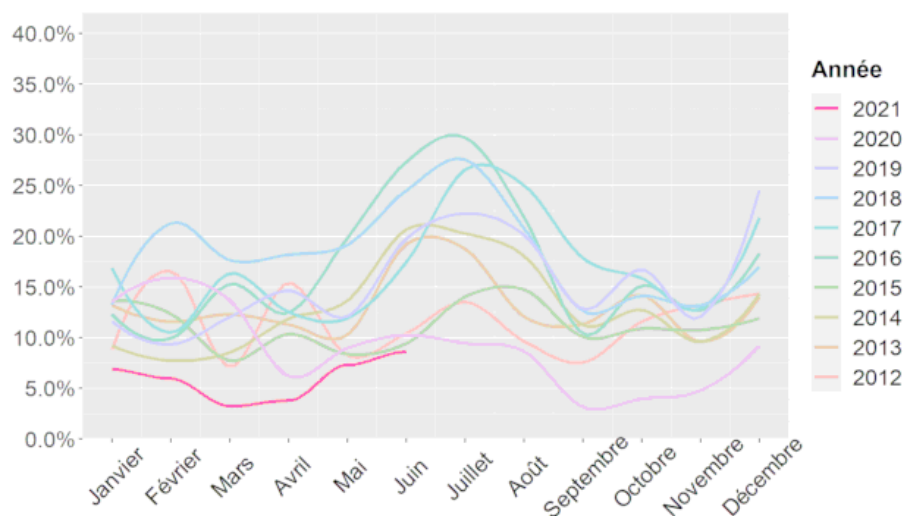
Evolution du retard moyen des vols retardés (min)



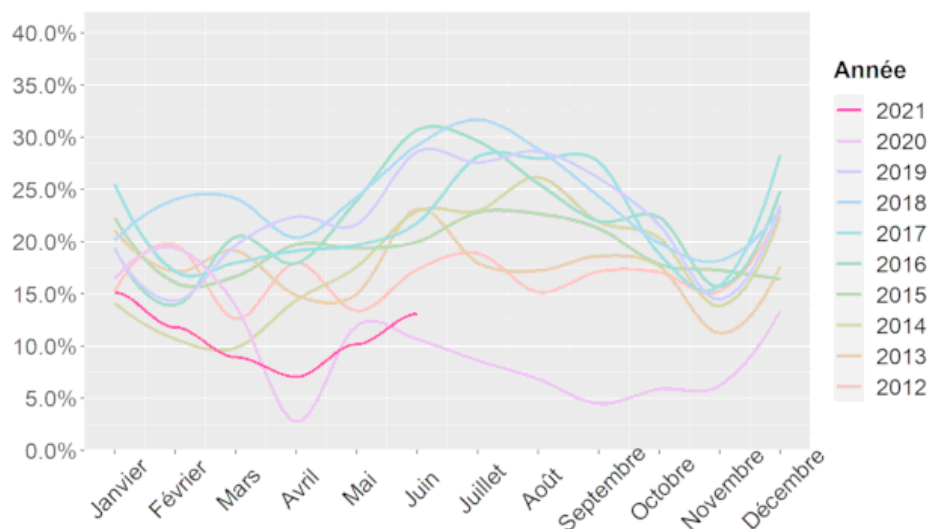
Le taux de retard à l'arrivée de l'ensemble des catégories de vols a baissé parallèlement au niveau de trafic à partir du mois de février, avant de remonter légèrement en mai et juin, se rapprochant des niveaux des années pré-crise sanitaire tout en demeurant légèrement inférieur. Comme pour l'année 2020, on peut émettre l'hypothèse que l'amélioration de la ponctualité s'explique par la baisse du nombre de retards liés à l'enchaînement des vols, la navigation aérienne, l'organisation des vols par les compagnies et la sécurité et le transit des voyageurs dans les aéroports puisque l'offre s'est effondrée à partir de la deuxième moitié du mois de mars. Or ces causes de retard représentent ensemble la majorité des causes.

La grève des personnels d'Aéroport de Paris le week-end du 18 au 20 juin a pu contribuer à la hausse du taux de retard constatée pendant ce mois pour les vols intérieurs.

Evolution du % de retard des vols intérieurs

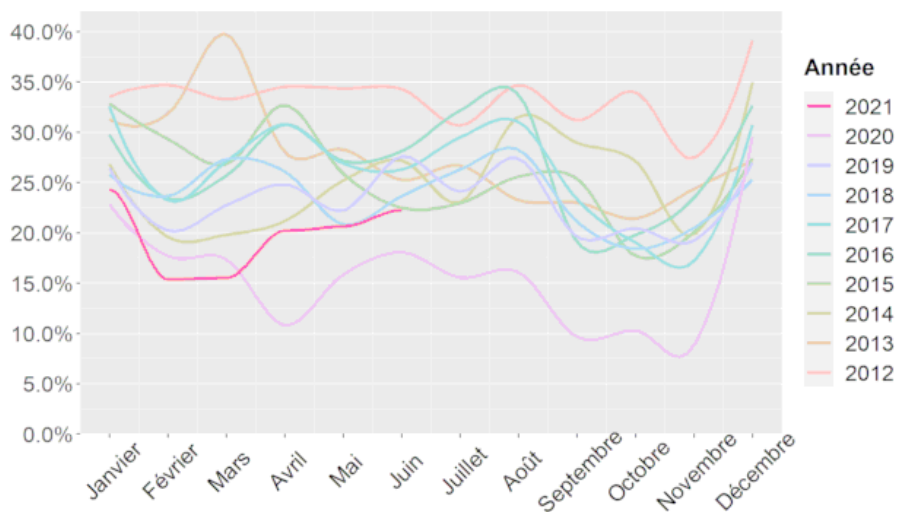


Evolution du % de retard des vols moyen-courriers



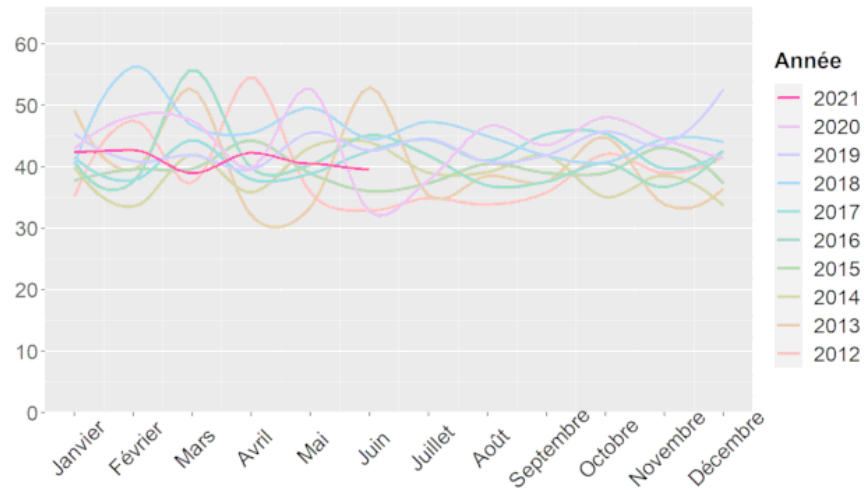
La grève des personnels d'Aéroport de Paris le week-end du 18 au 20 juin a également pu contribuer à la hausse du taux de retard constatée en juin pour les vols long-courriers.

Evolution du % de retard des vols long-courriers

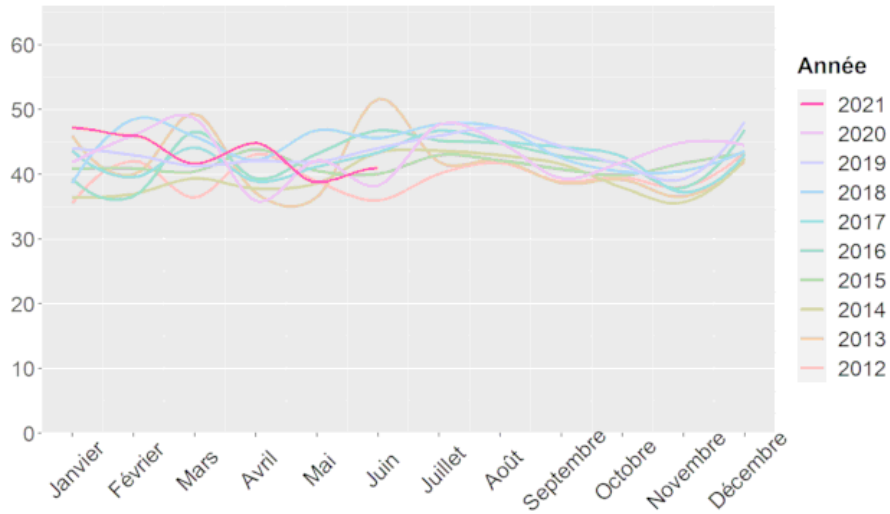


On ne note pas de grande variation du temps de retard des vols intérieurs et moyen-courriers retardés.

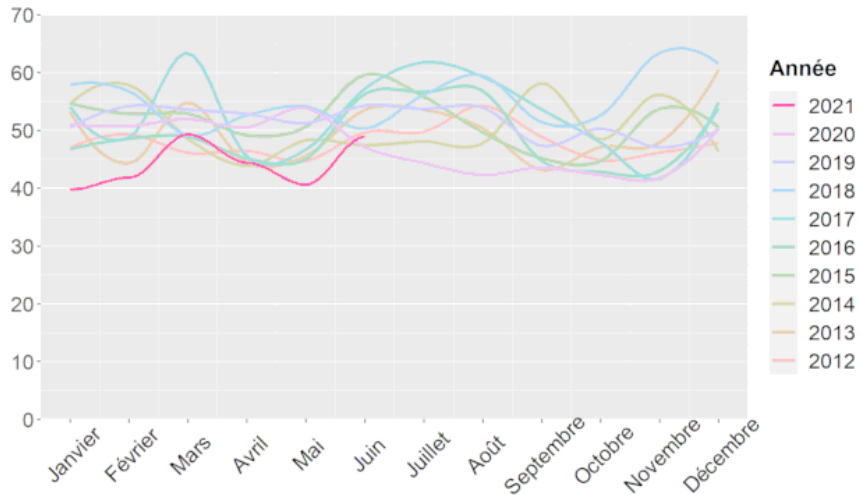
Evolution du retard moyen des vols intérieurs retardés



Evolution du retard moyen des vols moyen-courriers retardés



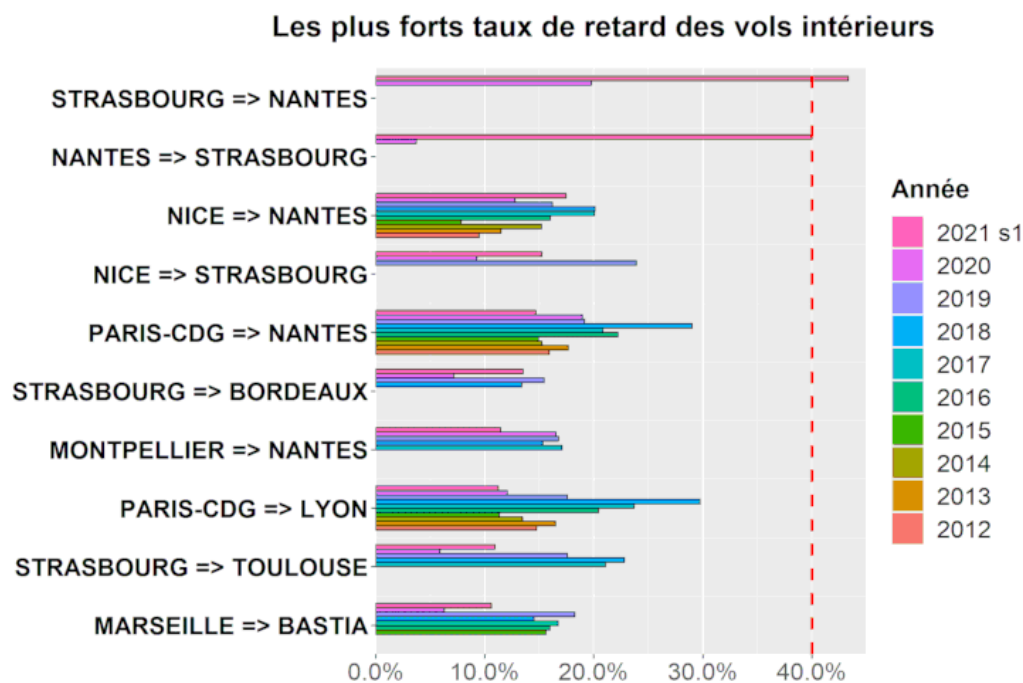
Evolution du retard moyen des vols long-courriers retardés



3.2 Evolution par liaison

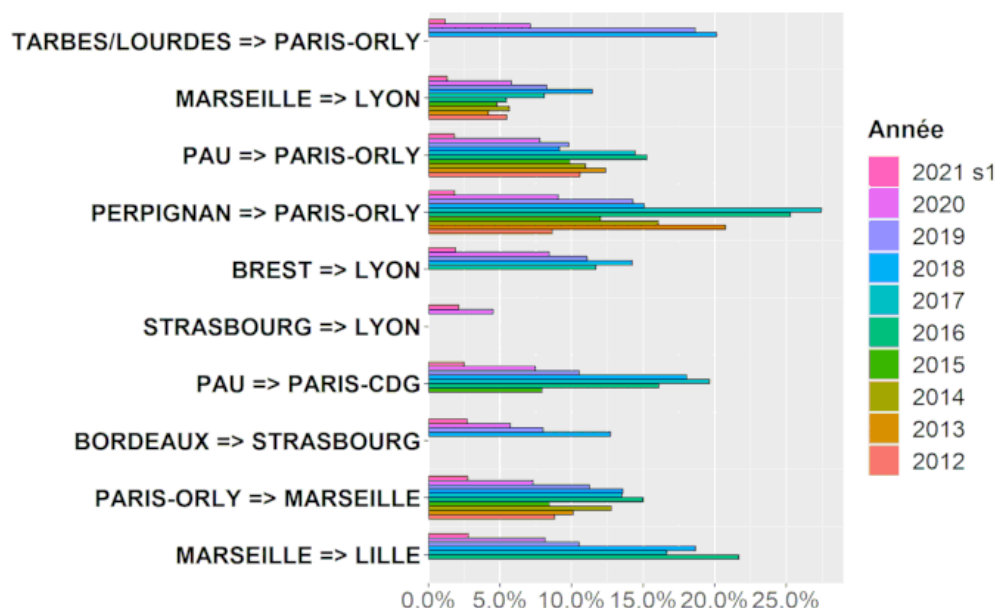
3.2.1 Analyse des vols intérieurs (France métropolitaine)

Le caractère atypique du 1^{er} semestre 2021 est visible à travers le graphique ci-dessous, dans la mesure où les liaisons intérieures les moins ponctuelles concernent une majorité de liaisons transversales reliant des aéroports de province, contrairement aux années pré-crise sanitaire où les liaisons radiales (ayant pour origine ou destination l'un des aéroports parisiens) étaient majoritaires dans le panel. On note la présence de nombreuses liaisons au départ de Strasbourg, et de liaisons à destination de Nantes. Les liaisons entre les aéroports de ces deux métropoles dépassent par ailleurs le taux préoccupant de 40% de retard à l'arrivée au s1 2021, avec un niveau de trafic très faible néanmoins.



Contrairement à la période pré-crise sanitaire, les liaisons radiales sont majoritaires au s1 2021 parmi les liaisons intérieures les plus ponctuelles. On note également la présence de liaisons dont le taux de retard est habituellement bien plus élevé, comme Tarbes/Lourdes -> Paris-Orly, Perpignan -> Paris-Orly et Marseille -> Lille, dont la ponctualité a nettement bénéficié de la baisse du trafic.

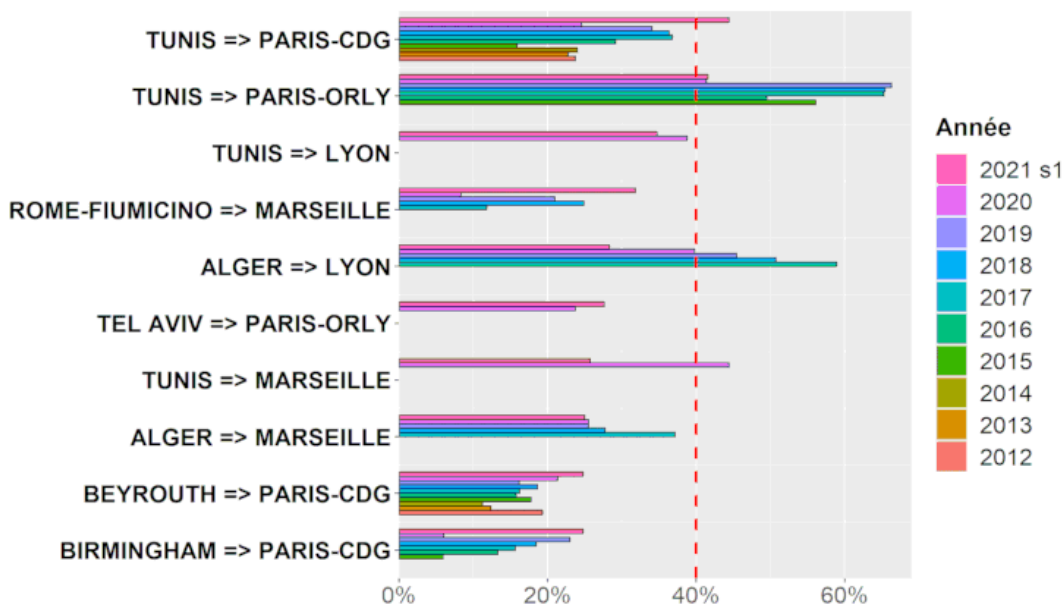
Les plus faibles taux de retard des vols intérieurs



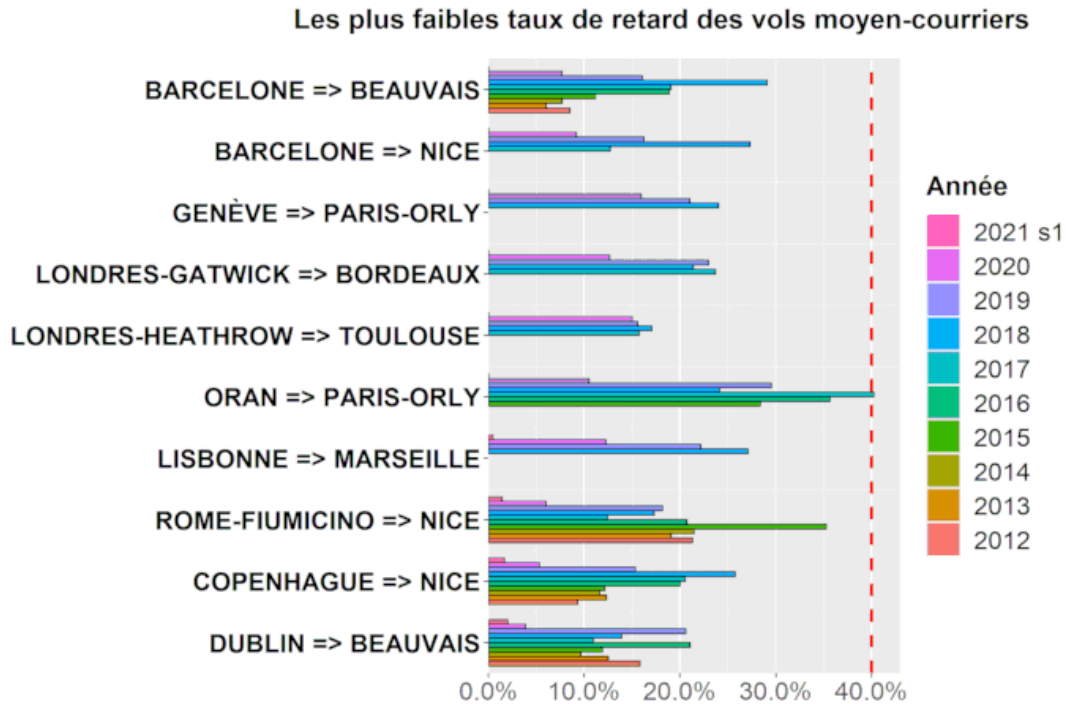
3.2.2 Analyse des vols moyen-courriers

Comme les années précédentes, les plus forts taux de retard des vols moyen-courriers concernent largement les liaisons avec l’Afrique du Nord (6 sur 10) à l’issue du 1^{er} semestre 2021. Parmi elles, 2 liaisons dépassent le seuil préoccupant de 40% des vols retardés. A noter que le trafic de la liaison Rome-Fiumicino -> Marseille n’a été significatif qu’au mois de juin, ce qui peut expliquer, par effet de saisonnalité, le taux de retard élevé constaté pour cette liaison au s1 2021.

Les plus forts taux de retard des vols moyen-courriers



Les liaisons moyen-courriers ayant les plus faibles taux de retard concernent principalement une diversité de relations entre des grandes métropoles européennes, dont un grand nombre affichent des taux de retard très nettement inférieurs à la période pré-crise sanitaire. La ponctualité de ces liaisons a donc également bénéficié de la baisse du trafic.

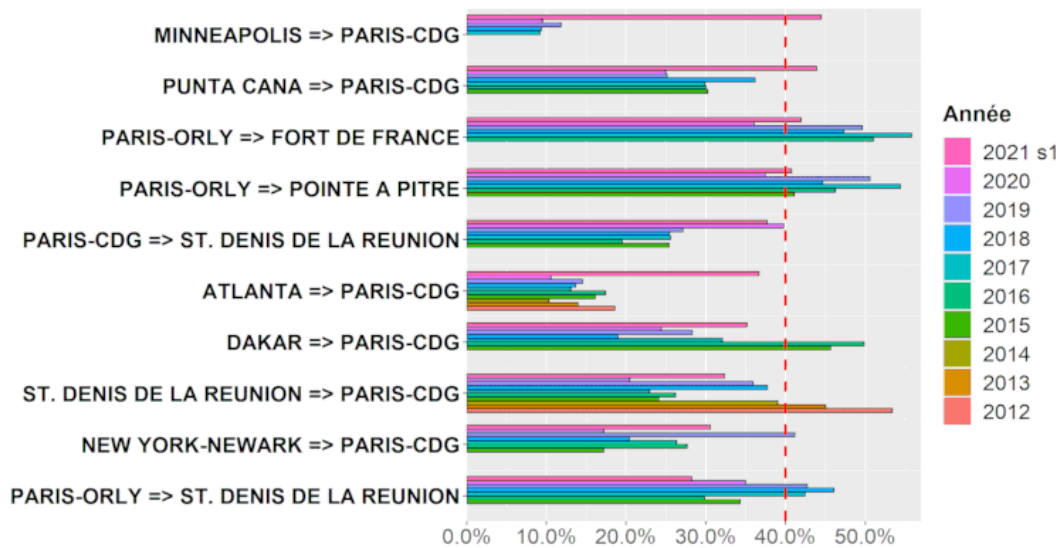


3.2.3 Analyse des vols long-courriers (Outre-mer inclus)

Parmi les liaisons long-courriers les moins ponctuelles au s1 2021, on retrouve comme les années précédentes un grand nombre de liaisons avec l'Outre-mer, malgré une amélioration de la ponctualité de certaines de ces liaisons par rapport à la période pré-Covid-19, probablement en lien avec la baisse du trafic aérien. A noter que le trafic de la liaison Minneapolis -> Paris-CDG n'a été suivi qu'au mois de juin, au cours duquel elle a été affectée par de violents orages¹⁵.

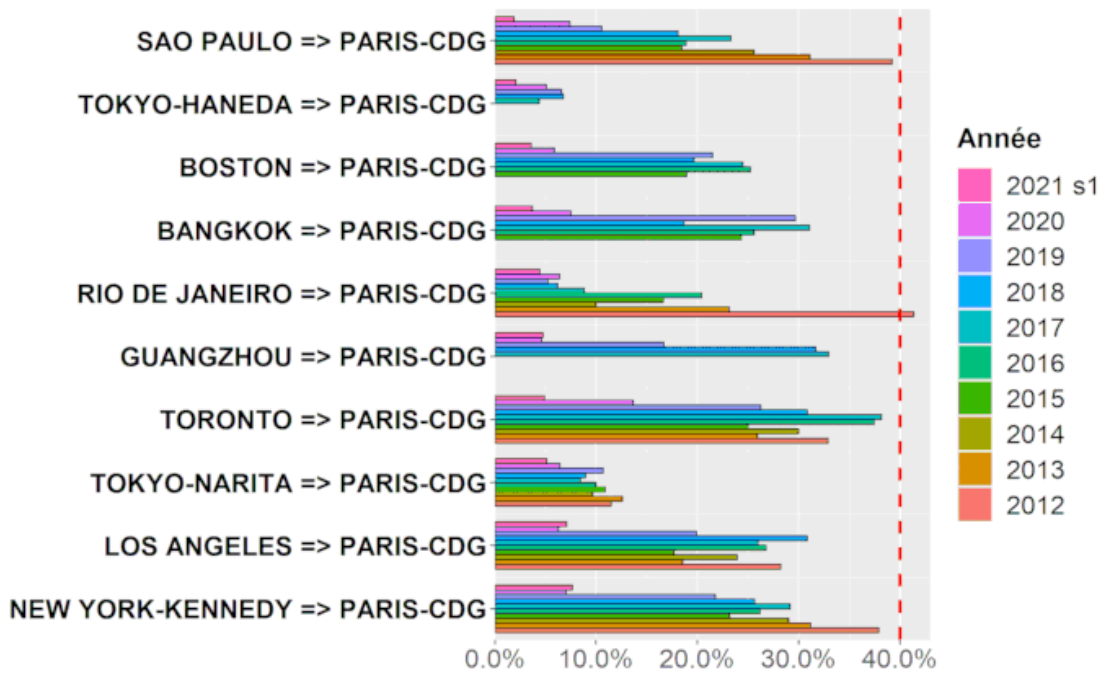
¹⁵ D'après un article du New York Times, disponible [en ligne](#) (consulté le 27 septembre 2021)

Les plus forts taux de retard des vols long-courriers



Dans la liste des 10 liaisons long-courriers les plus ponctuelles au 1^{er} semestre 2021 figurent en majorité des liaisons dont les taux de retard étaient nettement plus élevés les années précédentes. La ponctualité de ces liaisons a bénéficié de la chute du trafic due à la crise sanitaire depuis la mi-mars 2020.

Les plus faibles taux de retard des vols long-courriers



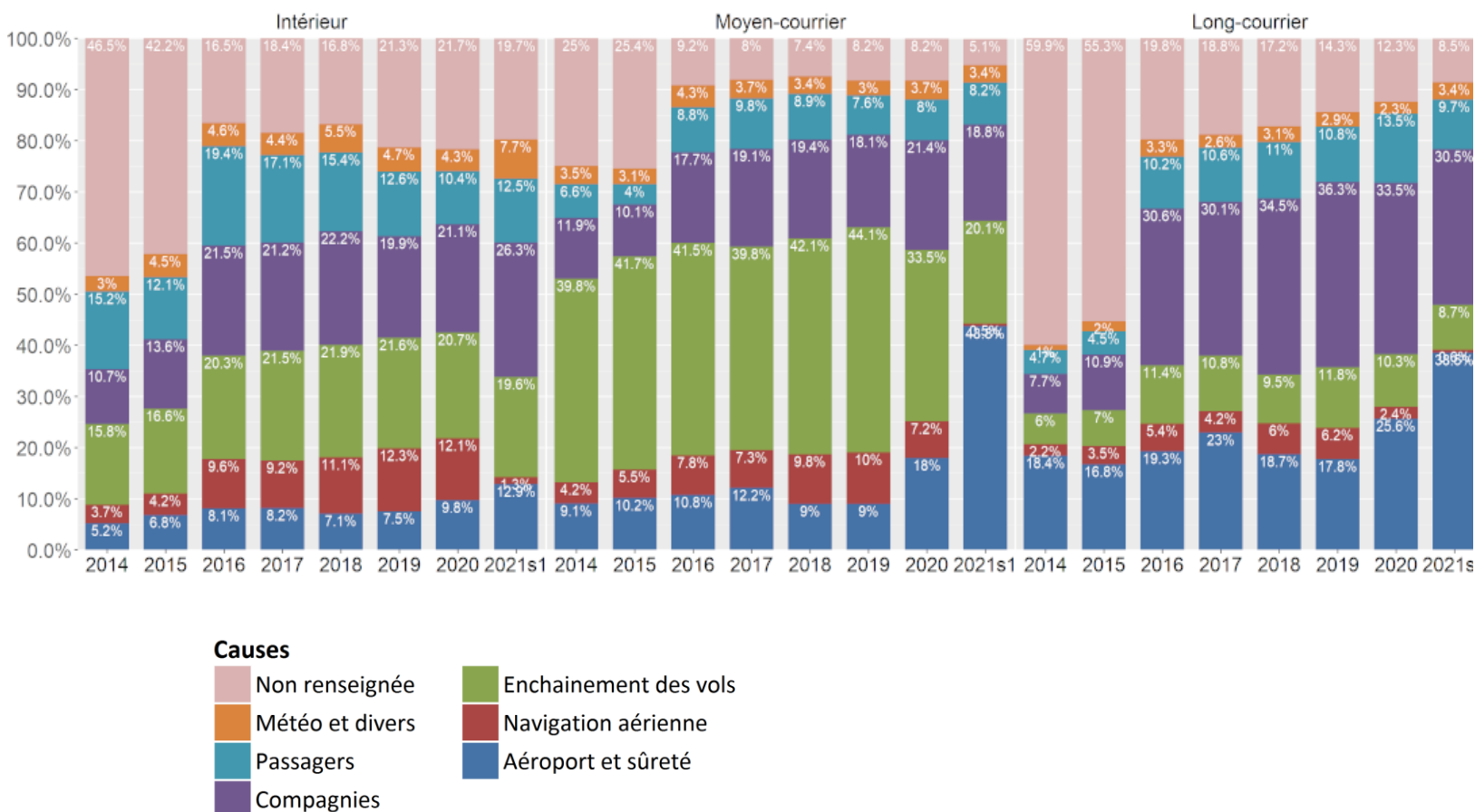
3.3 Causes des retards des vols

Du fait des évolutions du trafic (offre des vols domestiques comme internationaux) en fonction de la situation sanitaire et des restrictions de déplacements ou d'entrée/sortie sur le territoire imposées par les autorités gouvernementales, l'indicateur présentant les proportions de retards par type de causes surpasse les retards survenus aux mois de janvier et juin 2021.

On remarque que les causes « aéroport et sûreté » ont très fortement augmenté pour les vols moyen- et long-courriers (et dans une moindre mesure pour les vols intérieurs également) à cause du renforcement des contrôles aux frontières dans le cadre de la lutte contre l'épidémie (contrôles des visas, des motifs de déplacement, des attestations de test de dépistage du virus négatif et des certificats de vaccination, etc.), ainsi que des mesures sanitaires mises en place dans les aéroports (passage par une borne de distribution de gel hydro-alcoolique, mesures de distanciation sociale, etc.).

La cause « navigation aérienne » a nettement baissé au 1^{er} semestre 2021 pour l'ensemble des catégories de vols. En effet, la chute du trafic à l'échelle mondiale s'est traduite par une baisse de la fréquence des situations de congestion ou d'engorgement du trafic.

Répartition des causes des retards au départ



Si la cause de la cause « enchaînement des vols » représente toujours une part importante des retards des vols moyen-courriers à l'issue des 6 premiers mois de 2021, sa proportion a

significativement baissé par rapport au niveau de 2019, dans la continuité de l'année 2020. Là encore, l'explication la plus probable semble être que la chute du trafic a entraîné un net recul des retards liés aux situations de congestion.

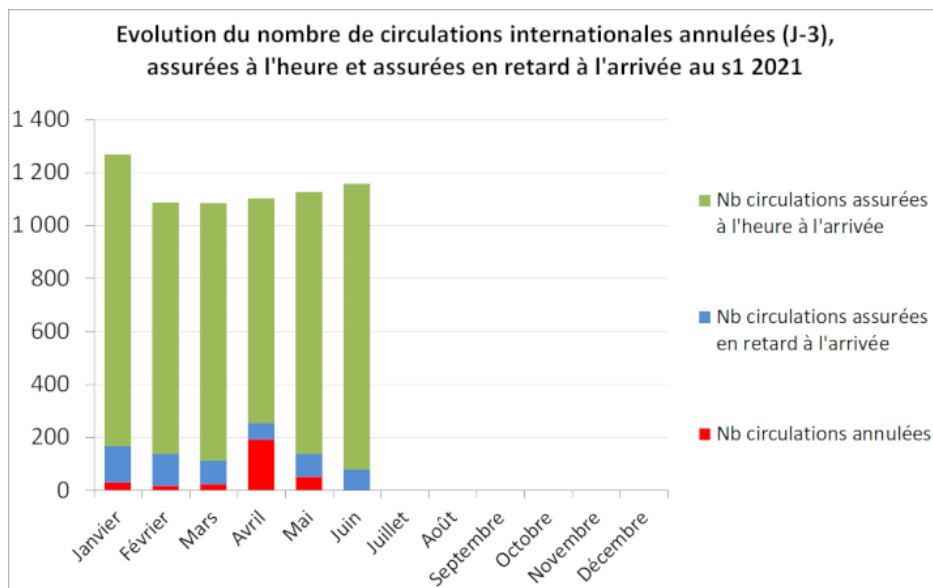
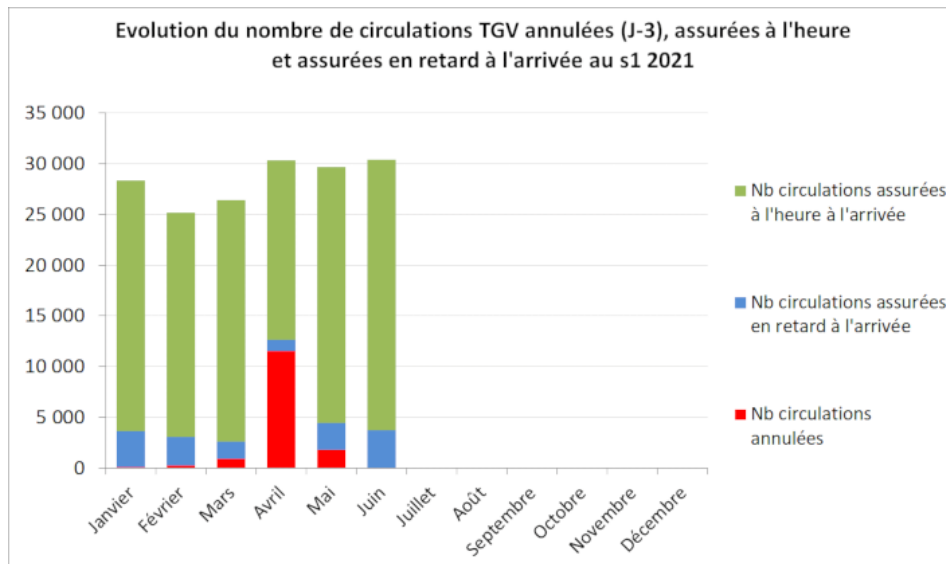
Concernant les vols intérieurs, on observe que les causes « aéroports et sûreté », « compagnies », « passagers » et « météo et divers » se sont substituées en proportions à la cause « navigation aérienne » au 1^{er} semestre 2021.

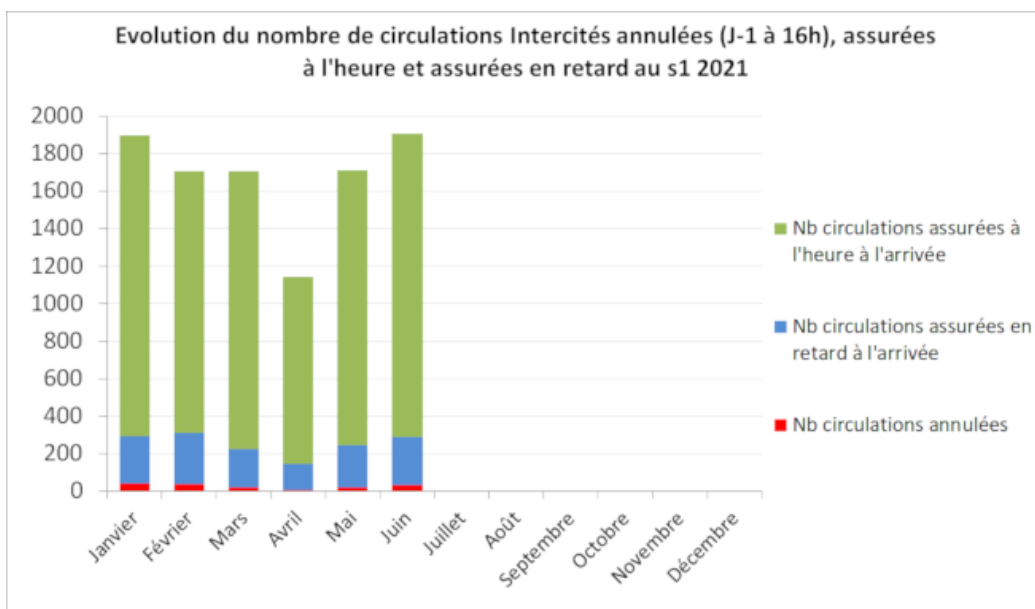
4 LA QUALITE DES LIAISONS FERROVIAIRES LONGUES DISTANCES

4.1 Evolution générale de la ponctualité et de la régularité

Comme en 2020, le contexte du 1^{er} semestre 2021 dans le secteur ferroviaire a été marqué par l'impact des mesures sanitaires adoptées pour lutter contre l'épidémie de Covid-19, dont notamment le confinement partiel à partir du 19 mars 2021, puis national du 3 avril au 3 mai 2021.

Les répercussions des mesures sanitaires pour lutter contre l'épidémie de Covid-19 ont engendré de nombreuses déprogrammations de trains, visibles par différence sur les graphiques ci-dessous, avec la mise en place de plans de transport adaptés, en particulier pendant la période de confinement national. Ces déprogrammations ont surtout affecté les services Intercités, et, à partir du mois de février, les relations internationales avec la mise en place de restrictions aux frontières en France et dans les pays limitrophes.





Les taux de déprogrammations par service et par mois - particulièrement élevés au mois d'avril pendant le confinement national pour les services Intercités et pendant tout le semestre pour les liaisons internationales – par rapport à un niveau de référence antérieur à la crise sanitaire, sont fournis dans le tableau ci-dessous :

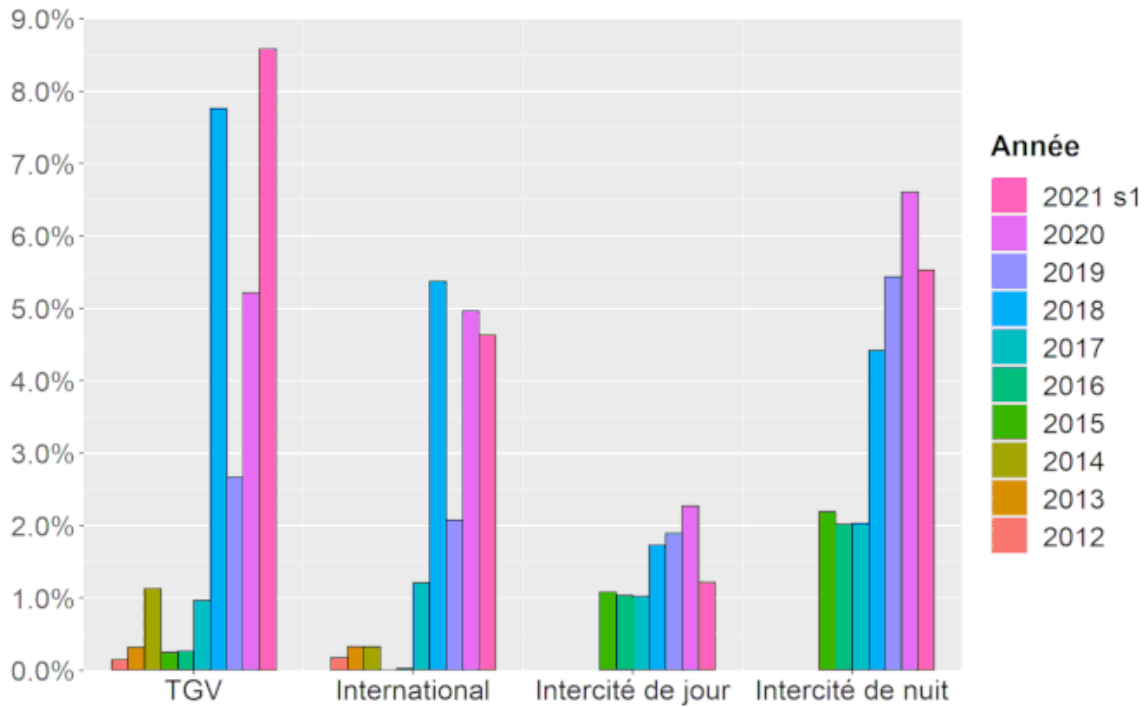
| Mois/Service | TGV | Intercités | Liaisons internationales |
|---------------|------------|------------|--------------------------|
| Janvier | 12% | 12% | 37% |
| Février | 14% | 21% | 38% |
| Mars* | 18% | 21% | 46% |
| Avril* | - | 47% | 40% |
| Mai* | 7% | 21% | 43% |
| Juin | - | 12% | 41% |

*** Confinement partiel à partir du 19 mars, puis national du 3 avril au 3 mai 2021, dans le cadre de l'épidémie de Covid-19 en France**

Le symbole «-» indique que le taux de déprogrammations est faible voire nul

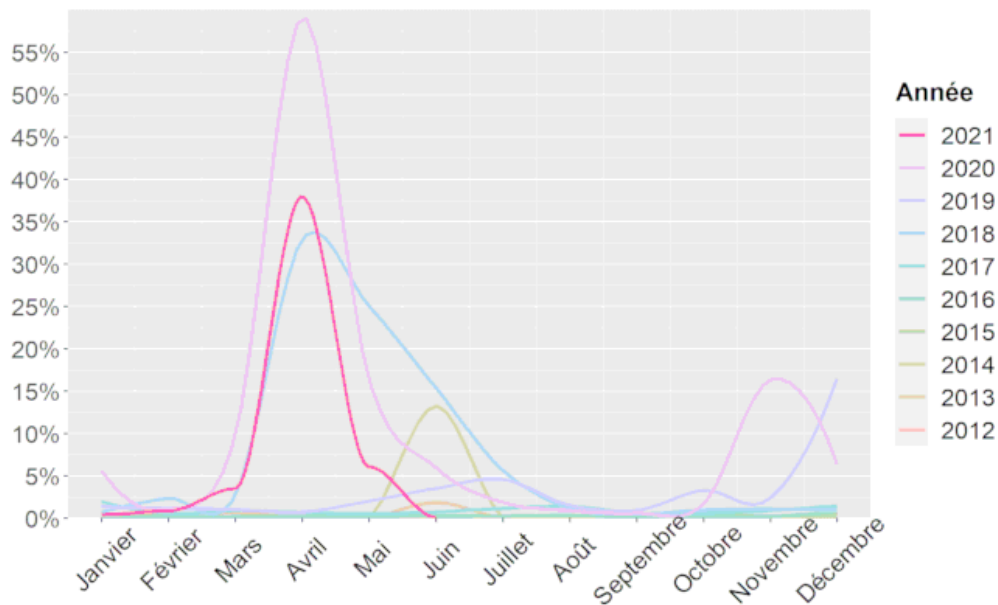
Au 1^{er} semestre 2021, le taux d'annulation (régularité) des différents services ferroviaires longue distance demeure très élevé par rapport aux niveaux pré-crise sanitaire, sauf pour les services Intercités de jour qui ont donc surtout connu des déprogrammations de trains.

Evolution des taux d'annulation du secteur ferroviaire

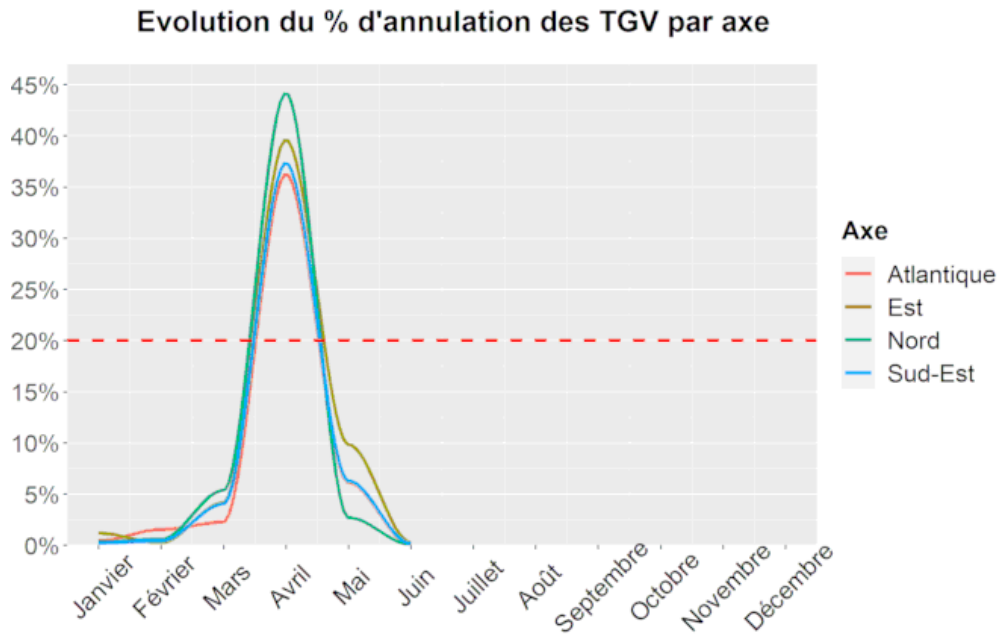


L'étude de l'évolution mensuelle du % d'annulation des TGV montre un taux d'annulation exceptionnel au mois d'avril, mois dont l'intégralité s'est déroulée pendant le 3^{ème} confinement national. Le taux d'annulation des mois de mars et mai sont également élevés. Ces mois correspondent aux début et fin de la période de confinement, marquée par de fortes réductions de l'offre TGV.

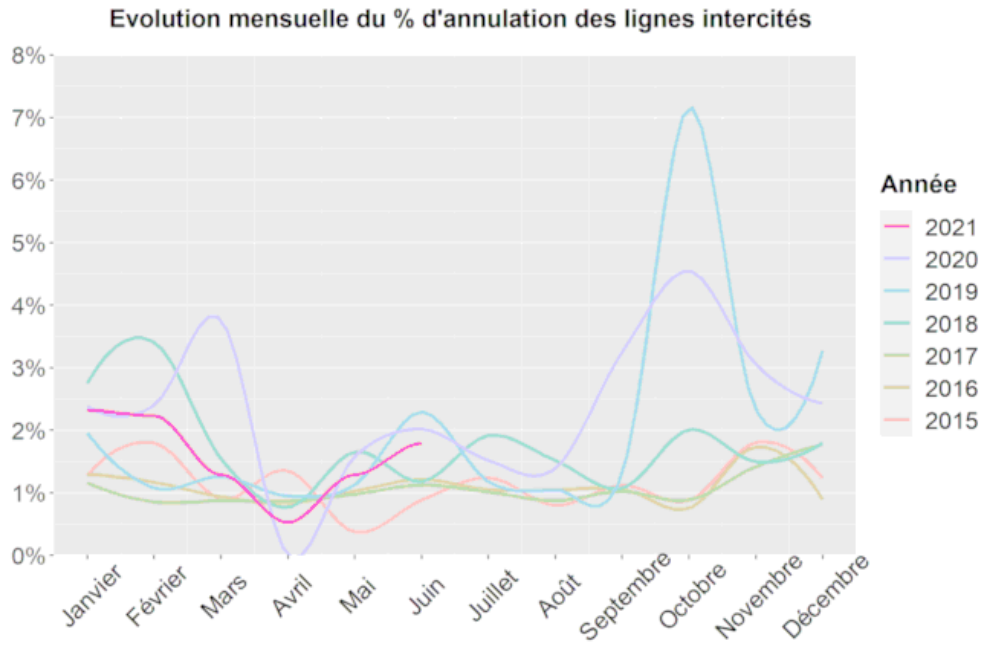
Evolution mensuelle du % d'annulation des TGV



Le détail par axe de cette évolution mensuelle permet de constater que les perturbations liées à la crise sanitaire se sont traduites par des évolutions globalement similaires des taux d'annulation pour les différents axes TGV au mois d'avril 2021. En effet, le confinement y a été appliqué à l'échelle nationale, et les plans de transport pour les TGV ont donc été adoptés à cette même échelle. En revanche, on observe des écarts entre les axes aux mois de mars et mai. Ceux du mois de mars peuvent probablement s'expliquer par la mise en place de confinement locaux entre le 19 mars et le 3 avril 2021. Ainsi, l'axe Atlantique, reliant Paris à des départements non concernés par ces confinements locaux, présente le plus faible taux d'annulation en mars 2021.

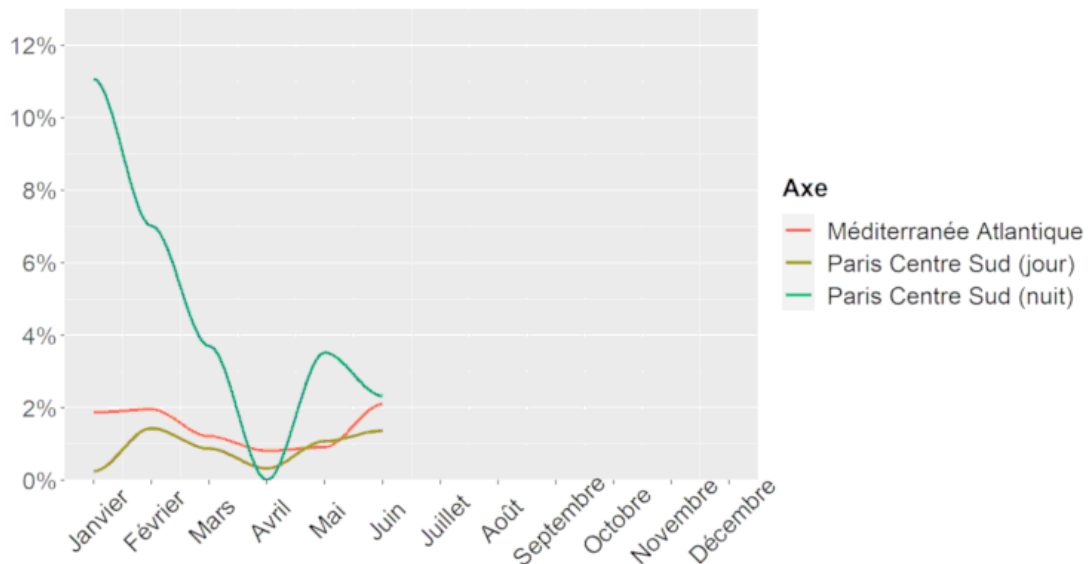


Concernant les liaisons Intercités, on n'observe pas de pic majeur des annulations au cours des 6 premiers mois de l'année 2021. Les mesures liées à la crise sanitaire semblent donc s'être principalement traduites par des déprogrammations liées à l'adaptation du plan de transport, signalées avant le seuil de prise en compte qui les distingue des annulations, soit la veille à 16h. On remarque ainsi une baisse du taux d'annulation au mois d'avril, pendant le confinement national. Les taux d'annulation les plus élevés sont intervenus aux mois de janvier et février, pour moitié du fait des conséquences des inondations qui ont frappé le Sud-Ouest de la France le 31 décembre 2020, puis du 31 janvier au 5 février 2021, accompagnés d'accidents de personnes sur la ligne Toulouse-Hendaye et d'avaries du matériel sur les dessertes Nantes-Bordeaux, Paris-Clermont et Bordeaux-Marseille. Les violents orages qui ont touché une majeure partie de la France du 19 au 21 juin ont également engendré des annulations de trains Intercités sur la desserte Paris-Limoges-Toulouse.



Le détail par axe de l'évolution mensuelle du taux d'annulation des services Intercités montre des niveaux élevés aux mois de janvier et février pour les services Intercités de nuit. En janvier, des trains « racleurs » ont été mis en marche sur l'axe Paris-Toulouse pour atténuer l'effet du givre sur les caténaires, entraînant des retards en ligne empêchant la desserte sur voie unique vers Latour de Carol. L'impact du givre a perduré jusqu'à mi-février. Un affaissement de terrain survenu le 1^{er} février en début d'après-midi entre Saint-Christophe-Vallon (Aveyron) et Viviez (Aveyron) a également perturbé la desserte de la liaison Paris - Rodez/Albi.

Evolution du % d'annulation des lignes intercités par axe

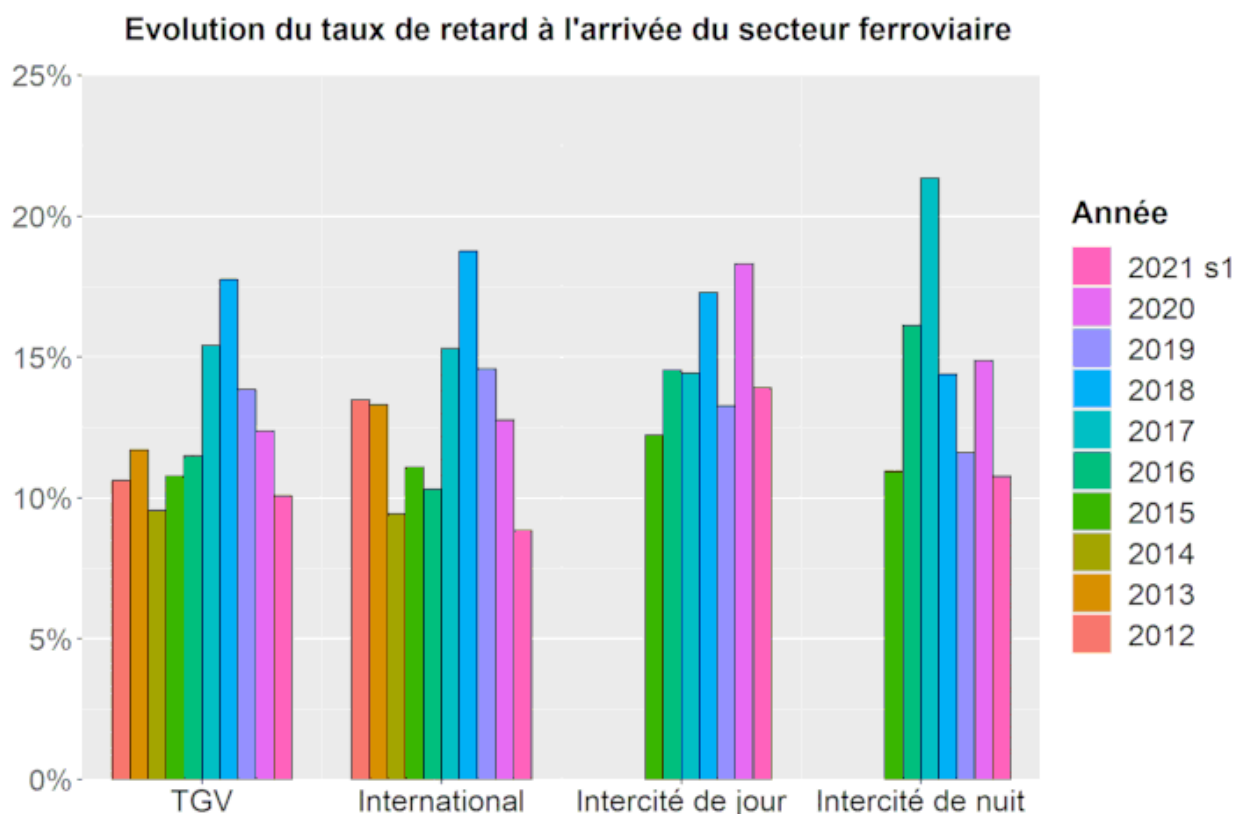


Comment sont pris en compte les retards dans le transport ferroviaire interurbain (TGV et Intercités) ?

| Temps prévisionnel du trajet | Retard au terminus |
|---------------------------------|------------------------------|
| Inférieur à 90 minutes | Supérieur à 5 min et 59 sec |
| Compris entre 90 et 180 minutes | Supérieur à 10 min et 59 sec |
| Supérieur à 180 minutes | Supérieur à 15 min et 59 sec |

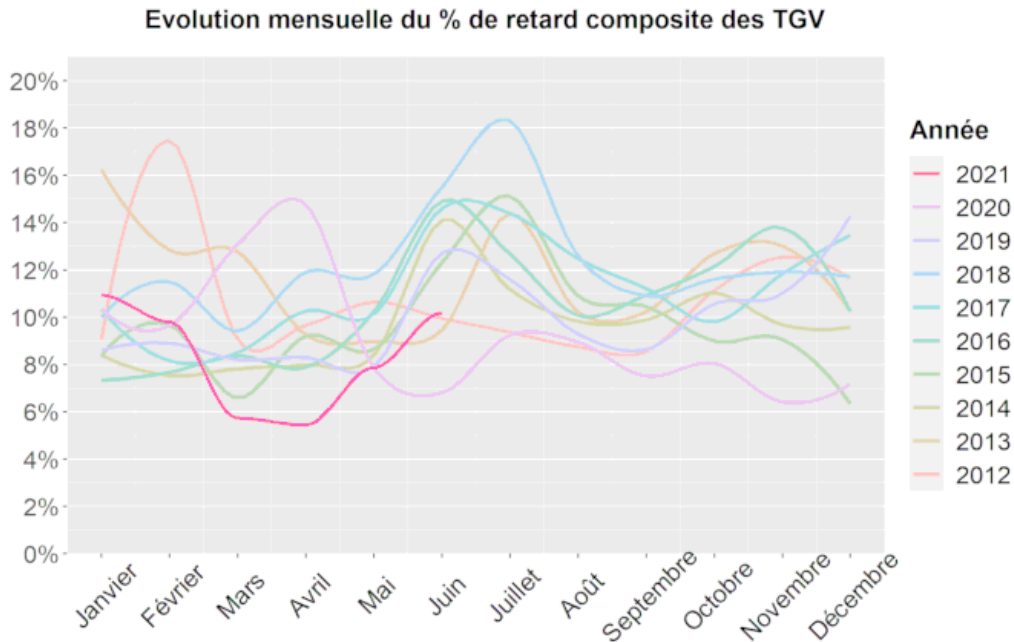
Dans un contexte de baisse de la fréquentation des trains par rapport à la période pré-crise sanitaire, les indicateurs de ponctualité s'améliorent de nouveau pour les activités TGV et internationales, s'approchant (voire améliorant) des meilleurs niveaux depuis 2012.

En revanche, si le taux de retard des trains Intercités de jour s'améliore nettement par rapport à l'année 2020, il reste moins bon qu'en 2019.

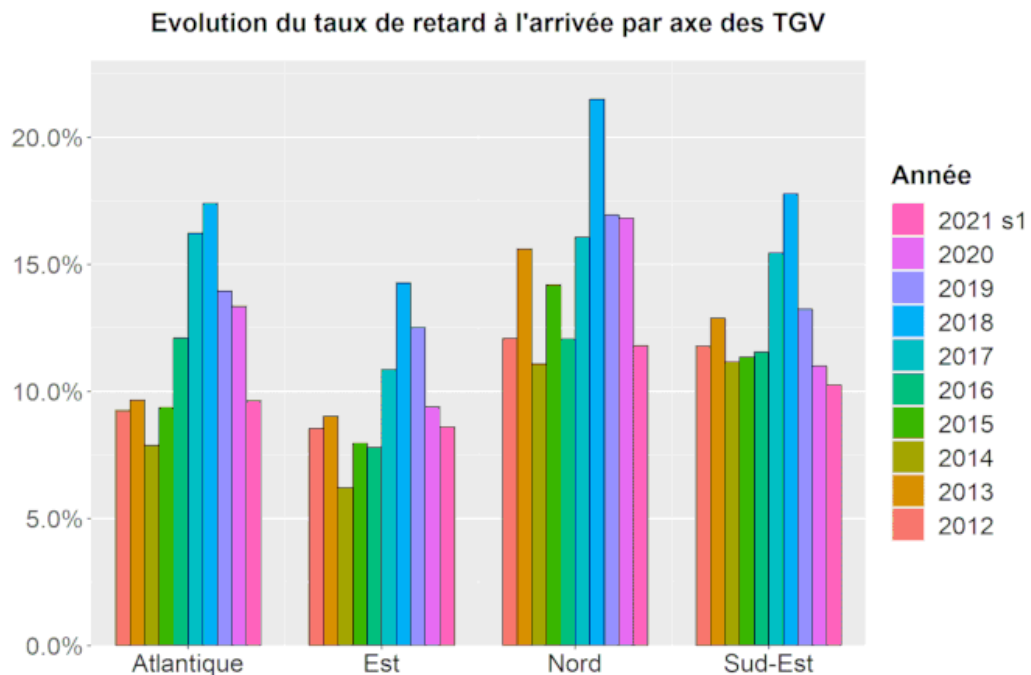


Au cours des mois de mars et avril 2021, marqués par la baisse de la fréquentation et l'adaptation des plans de transport liées à la mise en place du 3^{ème} confinement, la ponctualité des TGV s'est fortement améliorée.

Les taux de retard les plus élevés sont intervenus aux mois de janvier, février et juin 2021, qui correspondent aux mois de plus forte fréquentation des trains, et au cours desquels la ponctualité a été impactée par divers événements météorologiques (inondations, pics de froid, violents orages).



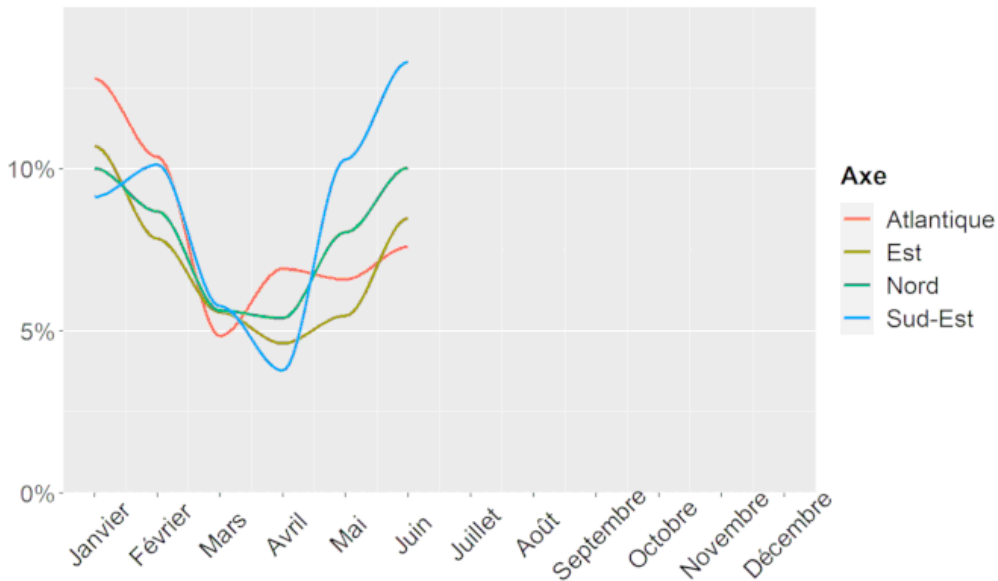
Au s1 2021, la ponctualité de chacun des axes TGV se rapproche – voire dépasse dans le cas de l'axe Sud-Est – de ses bons niveaux de la période 2012-2017. A l'inverse de l'année précédente, les axes TGV Atlantique et Nord ont connu les plus fortes améliorations au s1 2021.



Le détail de l'évolution mensuelle du taux de retard composite des TGV par axe permet de constater que l'effet de la période de confinement sur la ponctualité a été commun à tous les axes.

On note un taux de retard pour l'axe Atlantique au mois de janvier, qui s'explique probablement en partie par les conséquences sur les infrastructures ferroviaires des inondations ayant frappé les Landes du 31 décembre 2020 au 3 janvier 2021, et de celles ayant touché le Sud-Ouest le 31 janvier 2021. L'axe Est affiche également un taux de retard élevé au mois de janvier, probablement lié à l'épisode neigeux qu'a connu la région Grand Est du 14 au 17 janvier.

Evolution mensuelle du % de retard composite des TGV par axe



La ponctualité de l'axe Sud-Est s'est dégradée suite à la fin du confinement au mois de mai, peut-être pour partie en lien avec la destruction d'un mur de soutènement entre Lyon et Saint-Etienne, provoquée par la crue du Gier le 10 mai. Cet incident a entraîné l'interruption de la circulation entre les 2 villes pendant 3 jours, et des ajustements du plan de transport pendant plusieurs semaines¹⁶, pour permettre la réparation des infrastructures.

La ponctualité de cet axe s'est encore dégradée au mois de juin. Elle a été impactée par les conséquences des violents orages du 19 au 21 juin (chutes d'arbres sur les voies notamment)¹⁷, ainsi que par des retards entraînés par un incendie volontaire contre des installations d'alimentation électrique et de signalisation commis dans la nuit du 24 au 25 juin dans la Drôme sur la LGV Méditerranée. D'après la presse, « des retards estimés à au moins une heure » ont affecté les voyageurs empruntant la LGV dans les deux sens, et les perturbations se sont prolongées jusqu'au lendemain¹⁸.

¹⁶ D'après des articles de presse de France Bleu AURA et Lyon Capitale (consultés le 12 octobre 2021), disponibles en ligne [ici](#) et [ici](#)

¹⁷ D'après un article de presse de France Bleu, disponible [en ligne](#) (consulté le 12 octobre 2021).

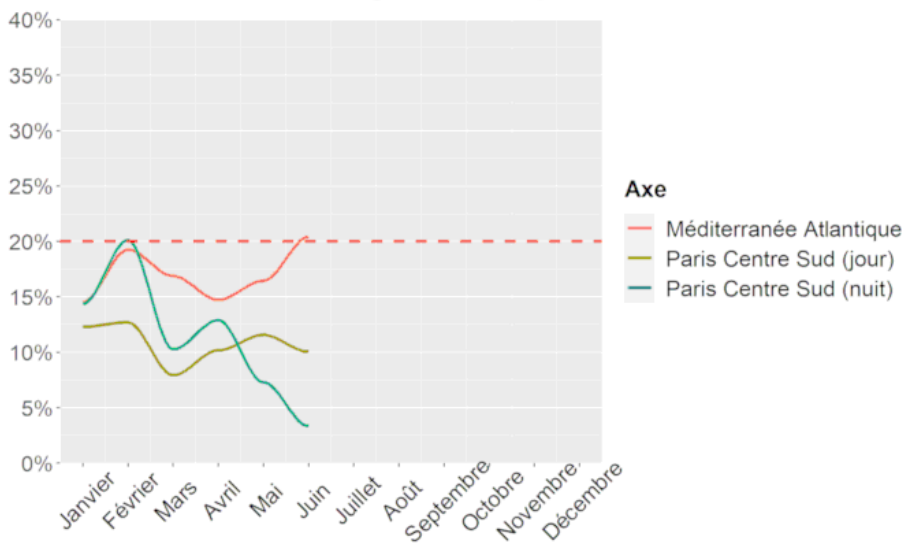
¹⁸ D'après un article de presse du Point, disponible [en ligne](#) (consulté le 12 octobre 2021).

Concernant les services Intercités, l'évolution mensuelle de la ponctualité par axe montre un taux de retard élevé pour l'axe « Méditerranée-Atlantique » au cours de chacun des 6 premiers mois de 2021, y compris pendant la période de confinement national. En effet, la réduction du plan de transport a entraîné la mise en place d'arrêts supplémentaires pour la clientèle, fragilisant encore davantage cet axe.

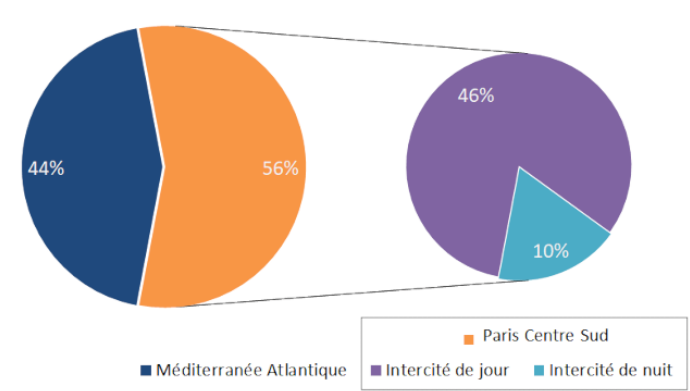
Le taux de retard des trains de nuit sur l'axe « Paris Centre Sud » a atteint le seuil préoccupant de 20% au mois de février – notamment en raison de l'impact du givre sur les infrastructures - tandis que celui de l'axe « Méditerranée-Atlantique » s'en est rapproché suite aux inondations qui ont touché le Sud-Ouest du pays du 31 janvier au 5 février, mais également, d'après les services Intercités de la SNCF, à cause d'une recrudescence des procédures pour bagages délaissés et des interventions des forces de l'ordre à bord des trains.

Le seuil préoccupant de 20% de retard a également été dépassé au mois de juin sur l'axe « Méditerranée-Atlantique ». Les dégâts engendrés par les violents orages survenus en juin, notamment du 19 au 21 juin sur la quasi-totalité du pays, ont probablement contribué au mauvais niveau de ponctualité de ce mois.

Evolution du % de retard des lignes intercités par axe



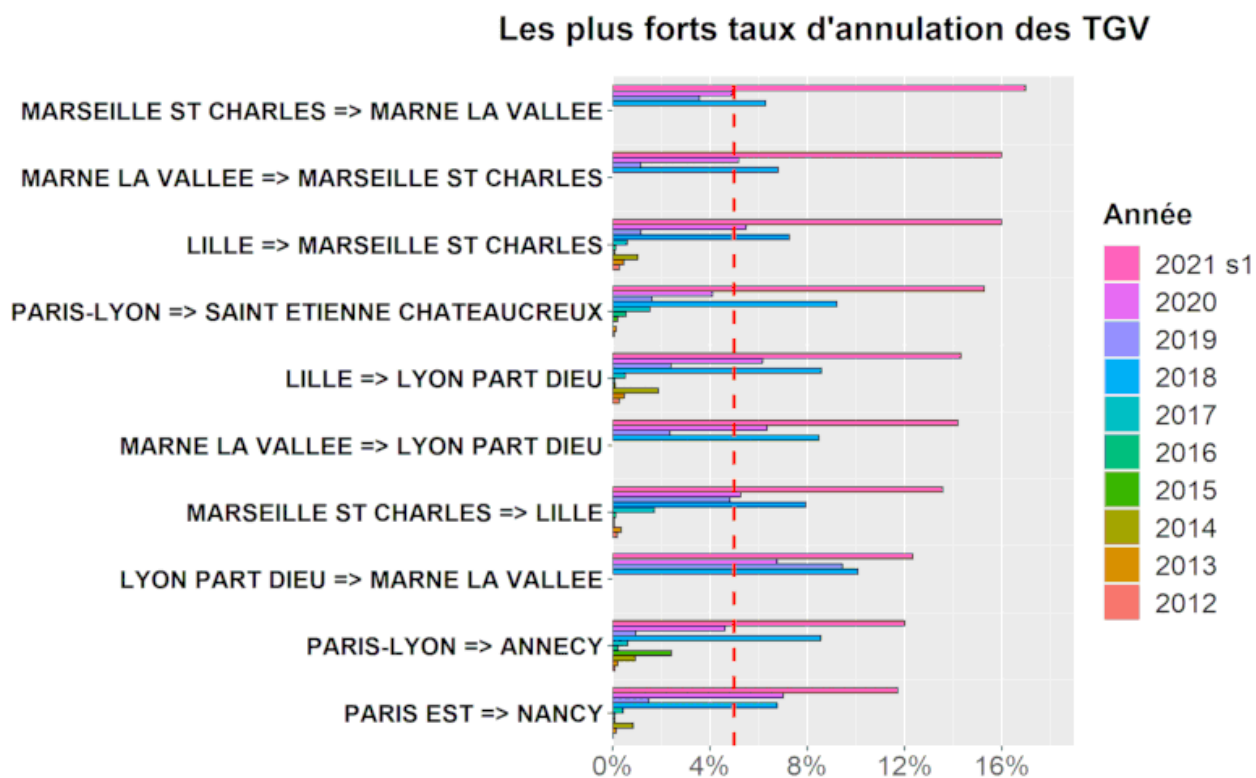
Répartition du trafic de trains des liaisons Intercités au 1er sem. 2021



4.2 Analyse par liaisons

4.2.1 Liaisons TGV

Les plus forts taux d'annulation observés au s1 2021 concernent des liaisons ayant été grandement impactées par les annulations liées au 3^{ème} confinement (partiel du 19 mars au 3 avril, et national du 3 avril au 3 mai 2021). Les liaisons des axes Sud-Est et Nord sont fortement représentées (9/10). Compte tenu du contexte défavorable du semestre, comme en 2020, les 10 liaisons dépassent le seuil de 5% d'annulation.

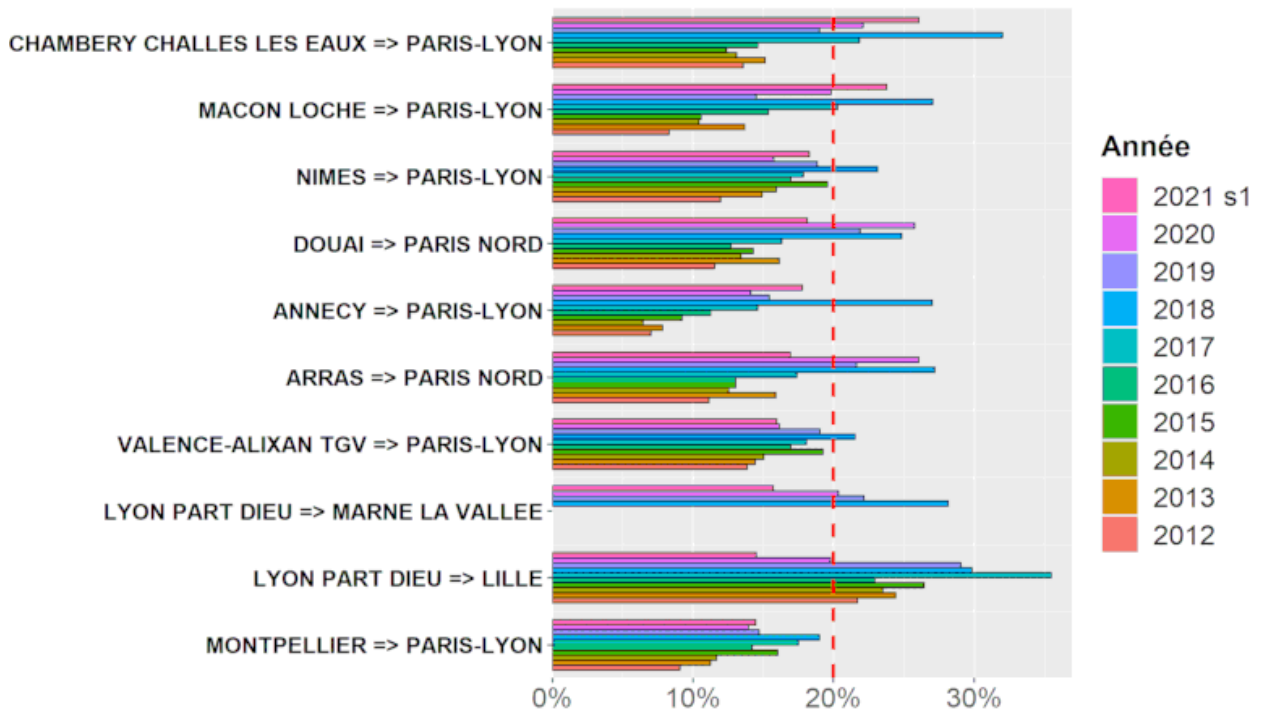


Les liaisons affichant les plus forts taux de retard à l'issue des 6 premiers mois de l'année 2021 sont principalement des liaisons pour lesquelles ce taux était élevé en dehors de la période de confinement durant laquelle l'offre de TGV a été réduite. En effet, le taux de retard présenté dans ce bilan est une moyenne sur l'ensemble du 1^{er} semestre.

Les plus forts taux de retard des liaisons TGV concernent majoritairement des liaisons à destination des gares parisiennes où la densité et la diversité des circulations peuvent être à l'origine de perturbations importantes.

On remarque également que pour certaines liaisons du panel, les taux de retard sont moins élevés que ceux de l'année 2019, et que seules 2 liaisons dépassent le seuil préoccupant de 20% de retard au s1 2021, contre 10 avant pour l'année 2019 (donc avant la crise sanitaire). Cela s'explique probablement par l'effet de la baisse de fréquentation des TGV et de l'adaptation de l'offre sur la ponctualité.

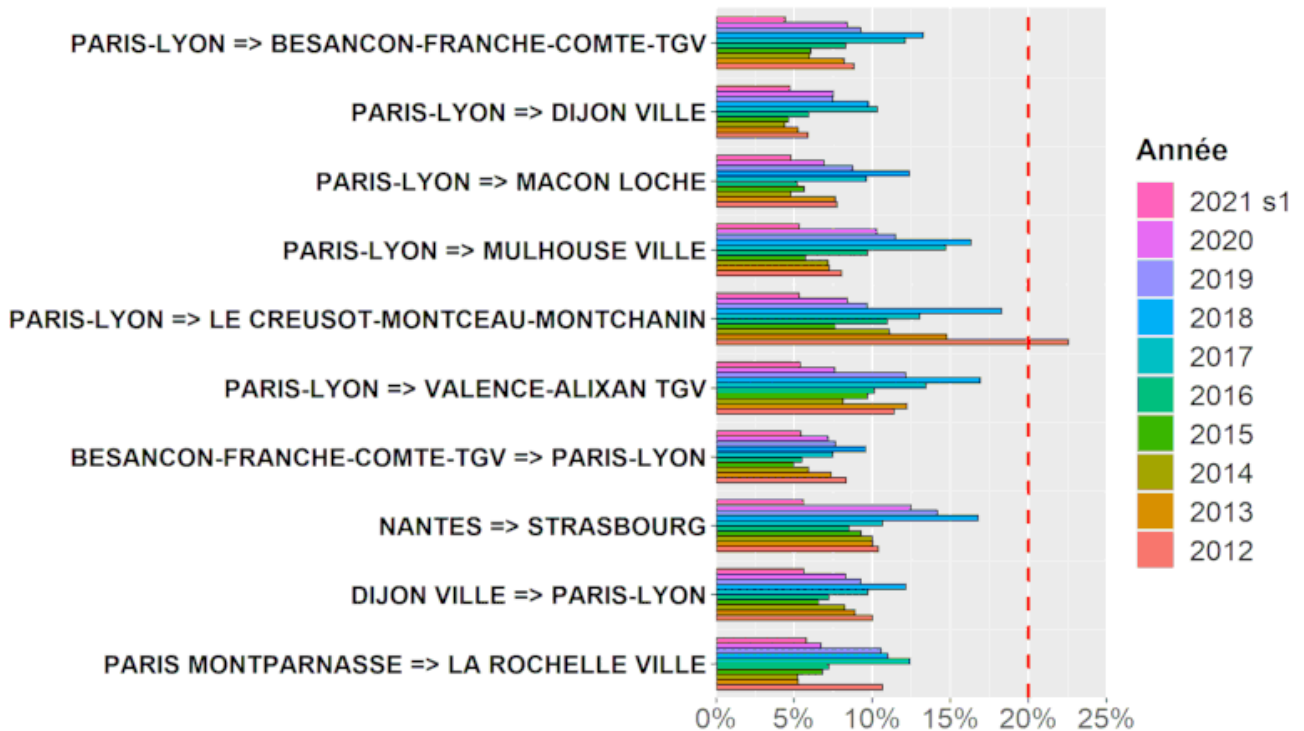
Les plus forts taux de retard des TGV



Au s1 2021, les liaisons les plus ponctuelles concernent des liaisons ayant subi peu de retards en dehors de la période de confinement local puis national. Une majorité de ces liaisons relie Paris avec la région Bourgogne-Franche-Comté. Certaines d'entre elles présentent des temps de trajet relativement courts.

On remarque également la présence de liaisons dont les taux de retard étaient plus élevés au cours des dernières années, comme les liaisons Paris-Gare de Lyon -> Mulhouse, Nantes -> Strasbourg, et Paris-Gare de Lyon – Le Creusot.

Les plus faibles taux de retard des TGV



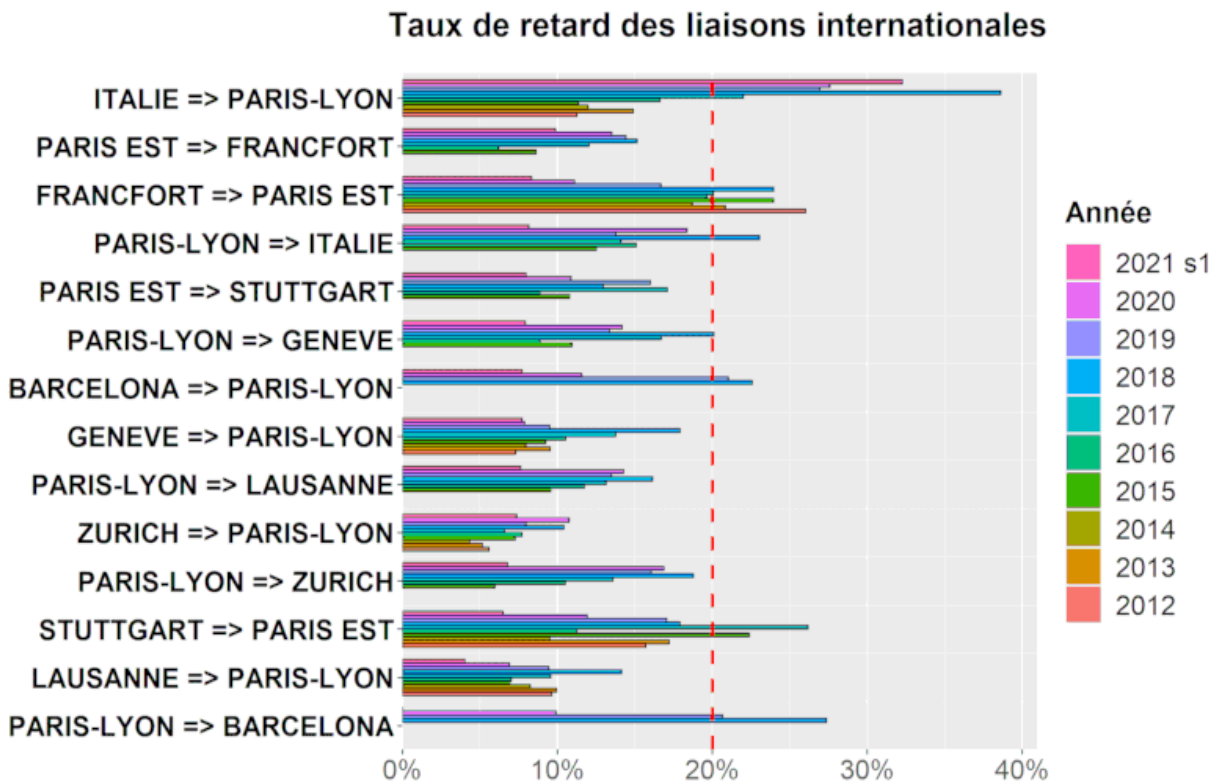
4.2.2 Liaisons internationales

La ponctualité des liaisons internationales est renseignée pour les liaisons à destination de l'étranger, avec la contrainte d'un relevé effectué à la frontière et non pas au terminus réel des trains.

Au 1^{er} semestre 2021, la ponctualité de l'ensemble des liaisons internationales du panel s'améliore, à l'exception de celles en provenance de l'Italie.

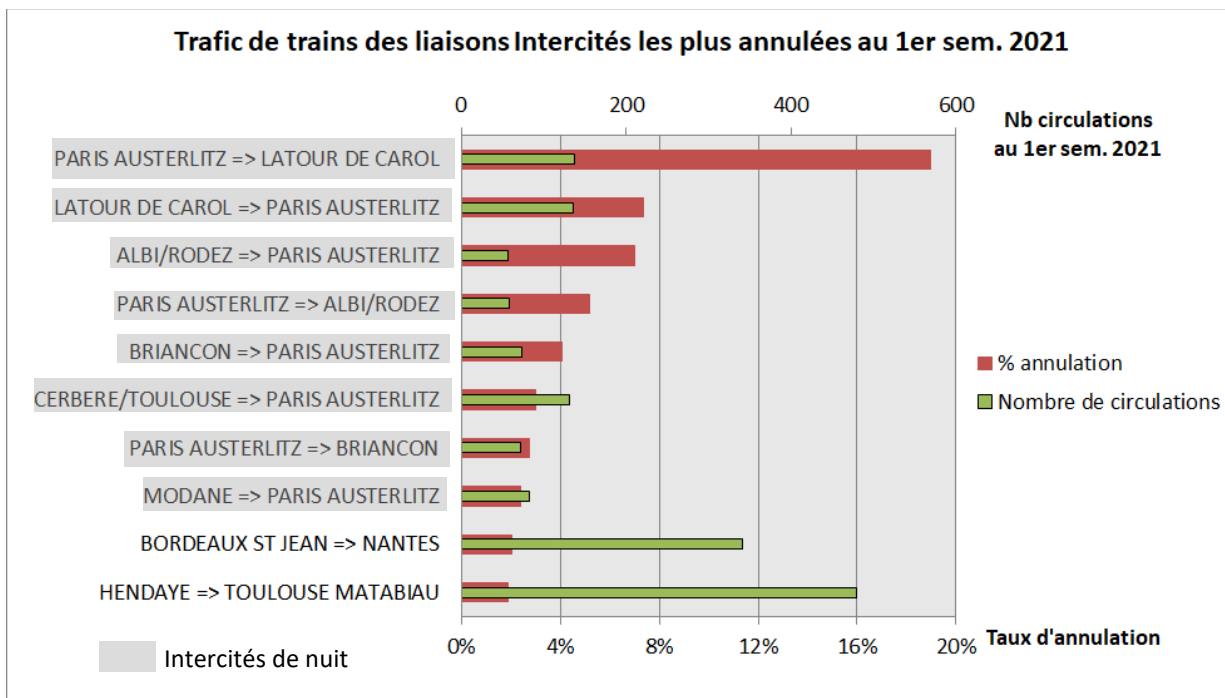
Cette amélioration de la ponctualité intervient dans un contexte de forte baisse de la fréquentation de ces trains - et d'adaptation de l'offre réalisée en réponse - provoquée par les nombreux contrôles et restrictions aux frontières liées à la crise sanitaire en Europe occidentale.

Seules les liaisons en provenance de l'Italie dépassent le seuil préoccupant de 20% de retard. Celles en provenance de Milan ont probablement été fortement impactées par les conséquences de la 3^{ème} vague épidémique en Italie à partir du mois de mars 2021, la Lombardie ayant de nouveau été particulièrement touchée.



4.2.3 Liaisons Intercités

Le graphique ci-dessous représente les liaisons ayant les plus forts taux d'annulation à l'issue des 6 premiers mois de l'année 2021 au regard du nombre de circulations effectuées sur ces liaisons.



Comme les années précédentes, on retrouve une majorité de liaisons de nuit¹⁹ parmi les liaisons Intercités les plus annulées au 1^{er} semestre 2021.

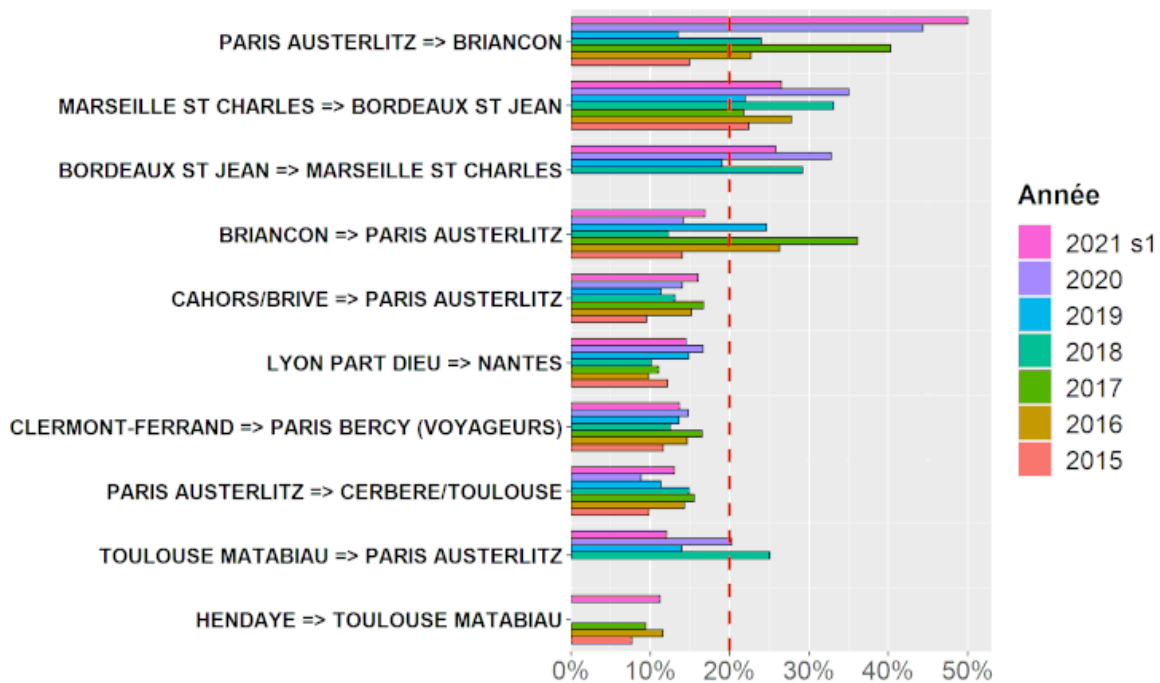
¹⁹ Compte tenu du faible volume des circulations sur les lignes Intercités de nuit, l'effet relatif d'une seule annulation peut être très marqué.

Au 1^{er} semestre 2021, les plus forts taux de retard des liaisons Intercités concernent en majorité des longues liaisons radiales (au départ ou à destination de Paris). La liaison de nuit Briançon => Paris Gare d’Austerlitz affiche un niveau de retard très élevé (50%) - selon les mêmes réserves que précédemment - et sachant que le taux de retard porte ici sur le seul 1^{er} trimestre, la liaison ayant été remplacée par la liaison Modane => Paris Gare d’Austerlitz à partir 15 mars 2021 - et jusqu’au 11 décembre 2021 - en raison d’importants travaux de renouvellement des voies et des infrastructures sur la ligne à voie unique de Livron (Drôme) à Aspres-sur-Buëch (Hautes-Alpes)²⁰. Des autocars de correspondance assurent la desserte des gares de Briançon (Hautes-Alpes) jusqu’à Embrun (Hautes-Alpes), par le Nord. A l’Ouest d’Embrun, les autres gares habituellement desservies par le train de nuit, de Crest (Drôme) à Chorges (Hautes-Alpes) en passant notamment par Gap (Hautes-Alpes), sont provisoirement reliées à Paris par un service autocar de nuit²³. Une carte schématique de la desserte, fournie par la SNCF, est disponible en annexe 1.

A l’issue du semestre, 3 liaisons Intercités affichent des taux de retard dépassant le seuil préoccupant de 20%, contre 4 liaisons en 2020.

La ponctualité de la ligne Marseille – Bordeaux, affiche toujours des taux de retard préoccupants dans les deux sens au 1^{er} semestre 2021.

Les plus forts taux de retard des lignes intercités

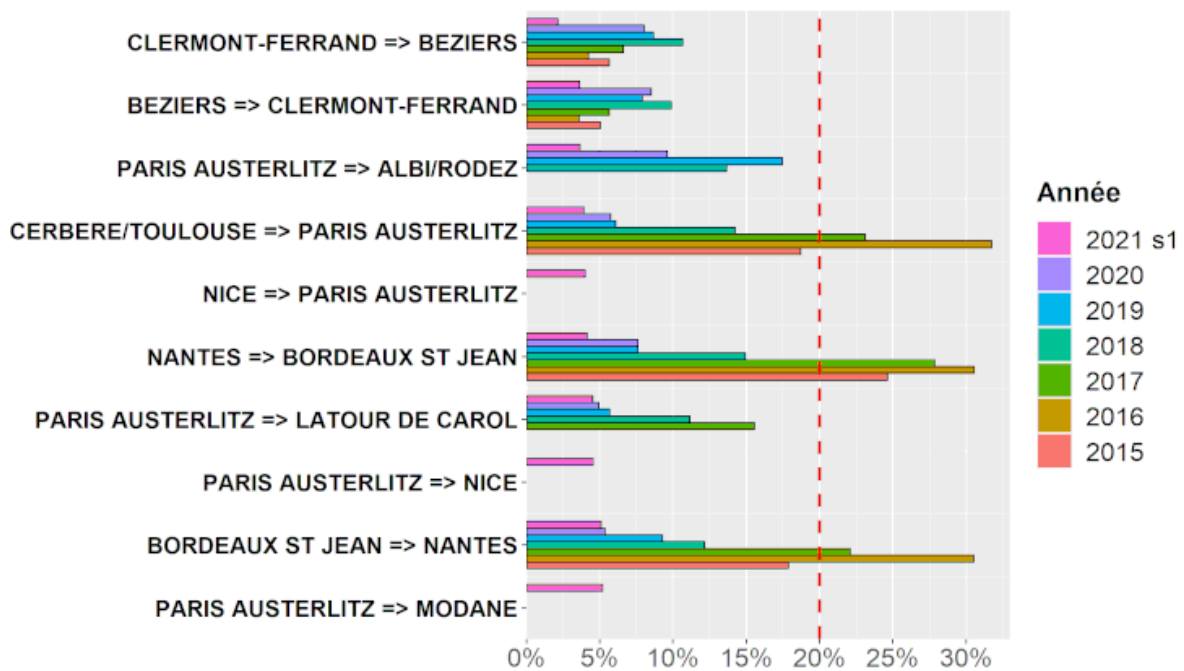


²⁰ D’après les services SNCF Intercités et un communiqué de presse de SNCF Réseau, disponible [en ligne](#) (consulté le 4 octobre 2021)

Les liaisons Intercités les plus ponctuelles au s1 2021 sont en majorité des liaisons de nuit dont la ponctualité s’est améliorée depuis 2019, comme la liaison Cerbère/Toulouse => Paris-Austerlitz. A noter cependant que l’offre Intercités de nuit avait été interrompue de la mi-mars 2020 et jusqu’à la fin du mois de juillet 2020 dans le contexte de la crise sanitaire. On note également la présence dans le panel de la liaison Paris-Austerlitz – Nice, réintroduite le 20 mai 2021 dans le cadre du plan de relance gouvernemental, ce qui témoigne de sa bonne performance de ponctualité au mois de juin.

Certaines liaisons de jour représentées dans ce panel relient des villes de province. Les interactions entre les réseaux y sont en effet moins nombreuses en journée qu’en région parisienne, compte tenu de l’intensité de trafic transitant par Paris, ce qui peut expliquer pour partie la meilleure ponctualité de ces liaisons.

Les plus faibles taux de retard des lignes intercités



4.3 Les causes des retards des liaisons ferroviaires

Les données des causes des retards des trains sont fournies par la SNCF depuis 2014, ce qui permet d'apprécier l'évolution de celles-ci selon les différents axes.

Le tableau ci-dessous rappelle les définitions des causes considérées :

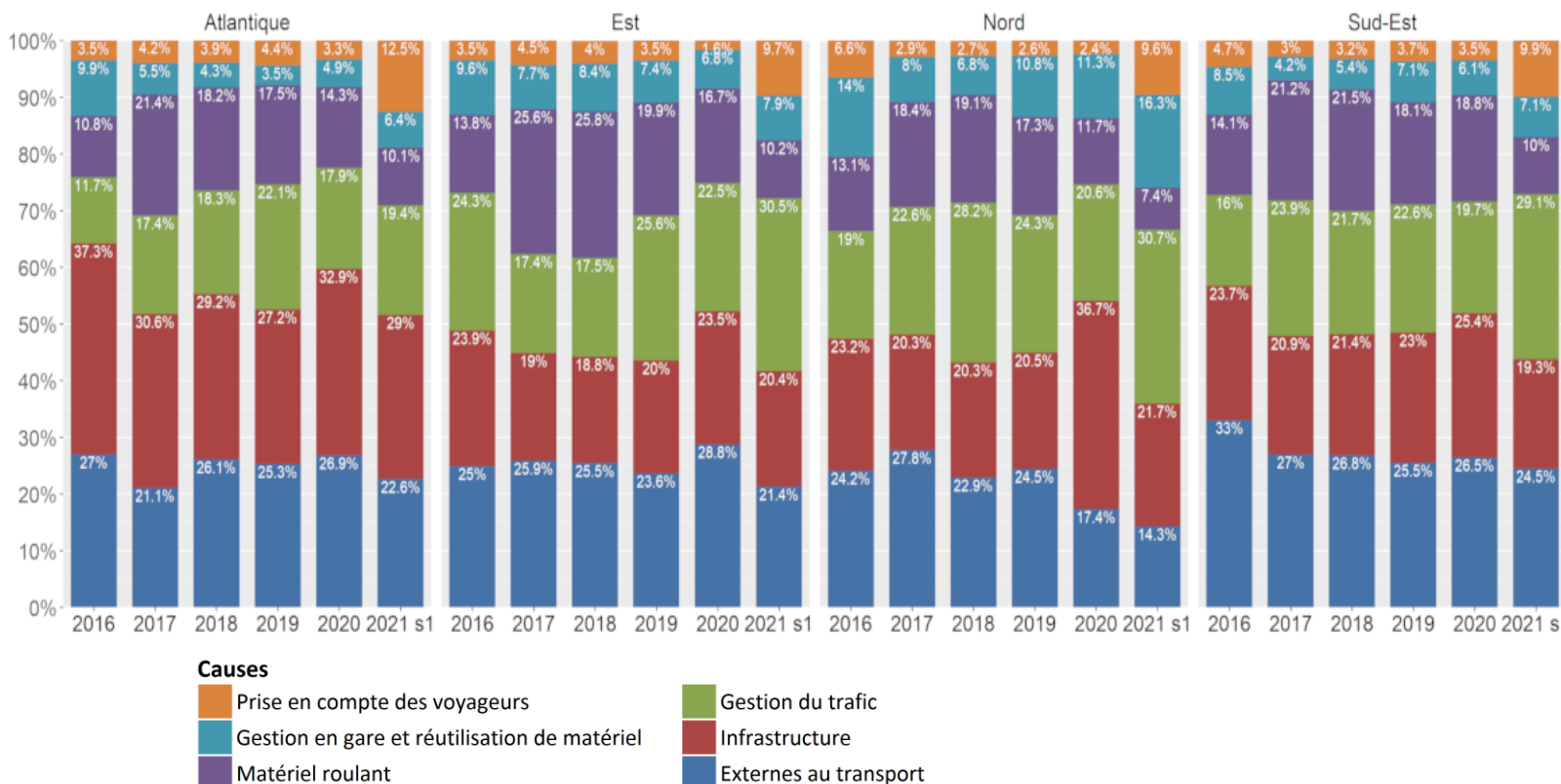
- **Prise en compte des voyageurs :**
Cette famille concerne la gestion de l'affluence, des personnes en situation de handicap, et des correspondances
- **Gestion en gare et réutilisation de matériel :**
Cette famille concerne les questions de personnel de bord et la réaffectation de matériel
- **Matériel roulant :**
Cette famille concerne le matériel moteur et le matériel remorqué
- **Gestion du trafic :**
Cette famille concerne la circulation sur les lignes ferroviaires et les interactions entre les réseaux
- **Infrastructure :**
Cette famille concerne la maintenance et les travaux
- **Externes au transport :**
Cette famille concerne la météo, les obstacles sur les voies, les colis suspects, la malveillance, les mouvements sociaux, etc.

4.3.1 Liaisons TGV

Au 1^{er} semestre 2021, on constate une forte hausse de la proportion des retards liés à la « prise en compte des voyageurs » pour l'ensemble des axes TGV. Elle atteint son niveau le plus élevé depuis 2016 pour chacun des axes. Ce résultat semble a priori un peu paradoxal, puisque la fréquentation des trains a baissé au s1 2021 par rapport à la période pré-crise sanitaire, en particulier pendant le 3^{ème} confinement national. Une hypothèse envisageable serait que l'opérateur TGV ait essayé de maintenir des correspondances malgré les suppressions de trains, l'amenant à retarder d'autres trains.

La nette hausse de la proportion des retards liés à la « gestion du trafic » est également surprenante, dans la mesure où l'offre de TGV a été réduite au s1 2021 avec la mise en place de plans de transport adaptés. Or, on s'attendrait à ce que la gestion du trafic soit facilitée par ces réductions d'offre, les encombrements de trains au niveau des nœuds ferroviaires diminuant probablement, de même que le risque de propagation des retards du premier train retardé aux trains suivants. Selon la même logique que pour la cause « prise en compte des voyageurs », on peut émettre l'hypothèse que la tentative de maintien des correspondances ait perturbé certaines grilles horaires, rendant la gestion du trafic plus complexe (par exemple départ d'un train lent avant un train rapide sur la même voie, etc.).

Répartition des causes des retards des TGV par axe



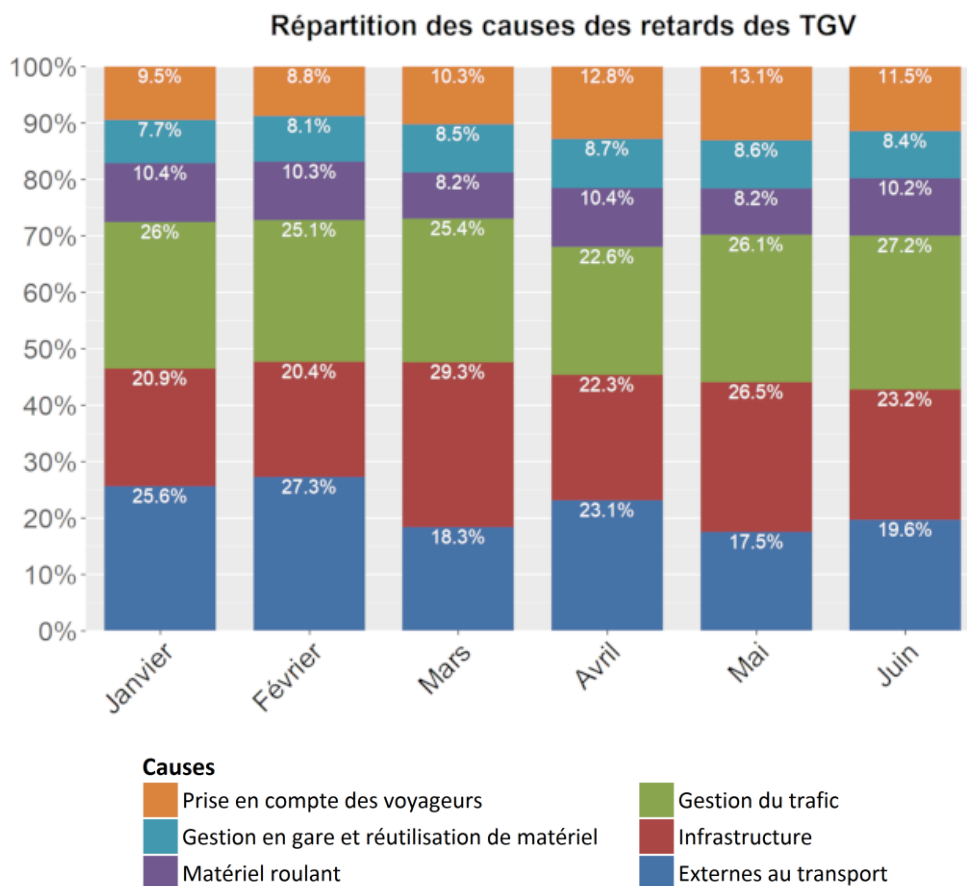
Parallèlement, la cause « Matériel roulant » a baissé pour l'ensemble des axes TGV. La baisse la plus prononcée concerne l'axe Sud-Est.

C'est également le cas de la cause « Infrastructure », qui retrouve globalement des niveaux comparables à ceux de la période pré-crise sanitaire. Elle diminue ainsi très fortement pour l'axe Nord.

De manière plus détaillée, le graphique ci-dessous illustre l'évolution de la répartition mensuelle des causes des retards des TGV au cours du 1^{er} semestre 2021.

Malgré l'absence de recul de la proportion des retards pour cause de « gestion du trafic » par rapport à la période pré-crise sanitaire, on peut constater que sa part a légèrement baissé en avril lors du 3^{ème} confinement national, ce qui semble indiquer que la gestion du trafic est bien facilitée lorsque le trafic (offre réalisée) baisse, probablement du fait de la baisse des situations de congestion au niveau des nœuds ferroviaires, et des effets de propagation d'un retard du premier train retardé aux trains suivants. En revanche, la part de la cause « prise en compte des voyageurs » n'a pas baissé malgré la chute de la fréquentation pendant le 3^{ème} confinement.

L'analyse par mois et par axe montre que les différentes hausses des retards liés aux causes « externes au transport » résultent partiellement des conséquences des aléas météorologiques des mois concernés : les inondations dans les Landes du 31 décembre 2020 au 3 janvier 2021, l'épisode neigeux en région Grand Est du 14 au 17 janvier, les inondations dans le Sud-Ouest du 31 janvier au 5 février, et l'épisode de grand froid sur une large moitié Nord du pays du 7 au 14 février 2021.



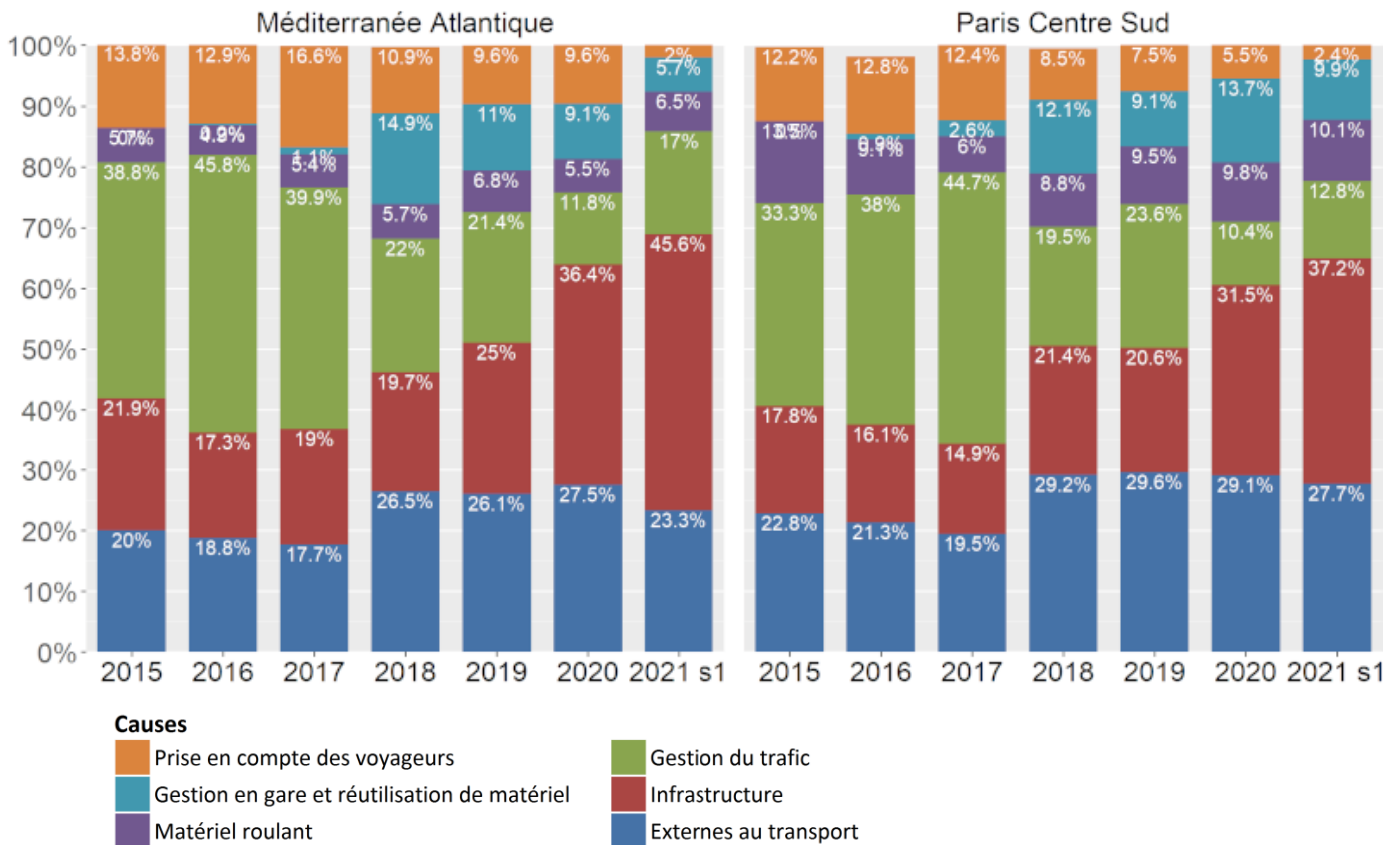
4.3.2 Liaisons Intercités

Depuis 2019, la proportion des causes liées aux infrastructures ferroviaires a nettement augmenté pour les axes « Méditerranée-Atlantique » et « Paris Centre Sud », en raison d'une augmentation de la mise en place de zones de travaux de régénération, accompagnée de celle de limitations temporaires de vitesses sur certains tronçons. Les restitutions tardives de certains de ces travaux ont aussi contribué à l'augmentation de la proportion de ce type de causes.

Dans le même temps, la part des retards liés à la « gestion du trafic » a fortement baissé – en particulier pour l'axe « Paris Centre Sud » au 1^{er} semestre 2021 - ce qui peut s'expliquer par un effet de la réduction de l'offre dans le contexte de la crise sanitaire, notamment lors du confinement national, pour les raisons évoquées à la section précédente consacrée aux TGV.

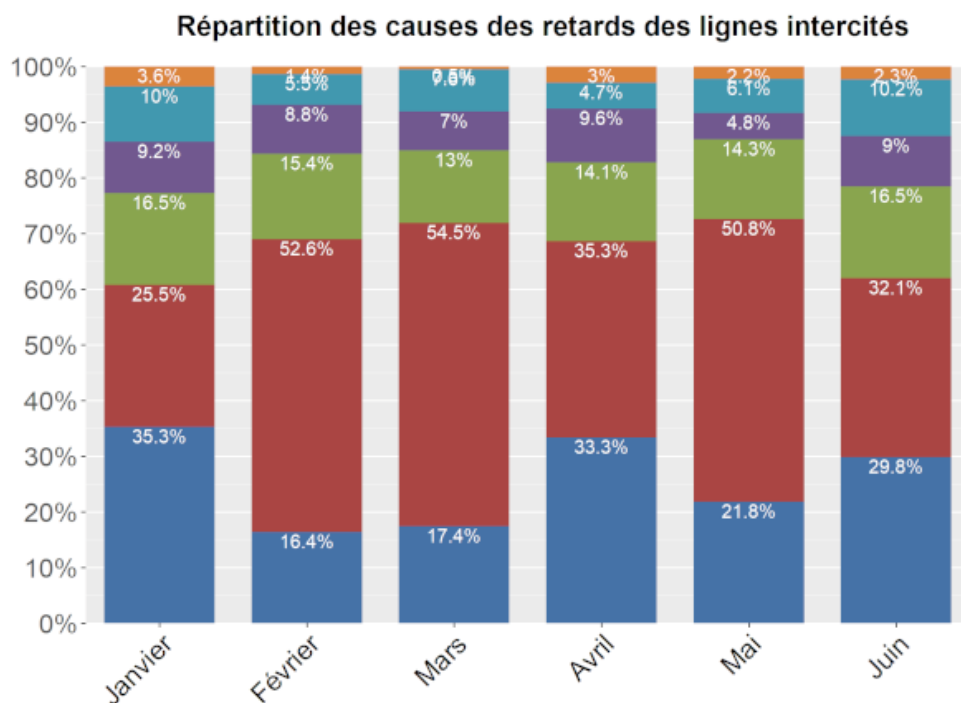
Les retards liés à la prise en compte des voyageurs sont également en nette diminution à l'issue du semestre, probablement en lien avec la baisse de fréquentation.

Répartition des causes des retards des lignes intercités par axe



L'analyse plus détaillée de la répartition mensuelle des causes des retards met en évidence un niveau élevé des causes « externes au transport » aux mois de janvier, avril et juin 2021. Les conséquences sur les infrastructures des violents orages du mois de juin, notamment en région Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine, Auvergne-Rhône-Alpes et Grand Est du 19 au 21 juin, ont probablement contribué à la forte proportion constatée au cours du mois de juin pour ce type de causes.

On observe également des niveaux très élevés de la cause « infrastructure » au mois de février 2021, marqué par les inondations dans le Sud-Ouest du 31 janvier au 5 février, puis un épisode de grand froid sur une large moitié Nord du pays du 7 au 14 février. Cette cause explique également la majorité des retards aux mois de mars et mai 2021, ce qui peut partiellement s'expliquer par l'impact de travaux d'infrastructures d'après les informations communiquées par les services Intercités de la SNCF.



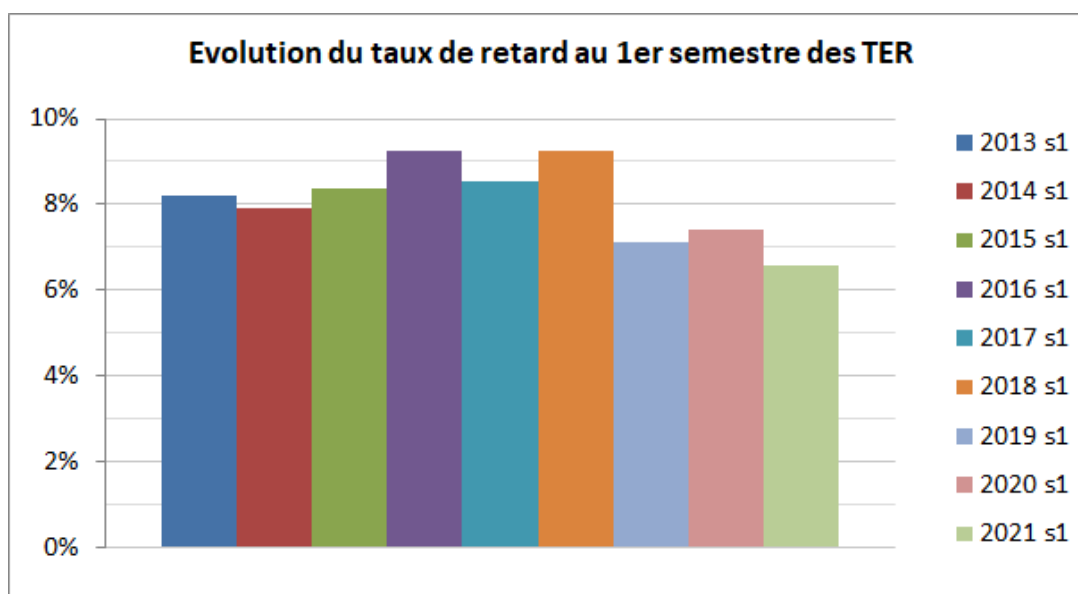
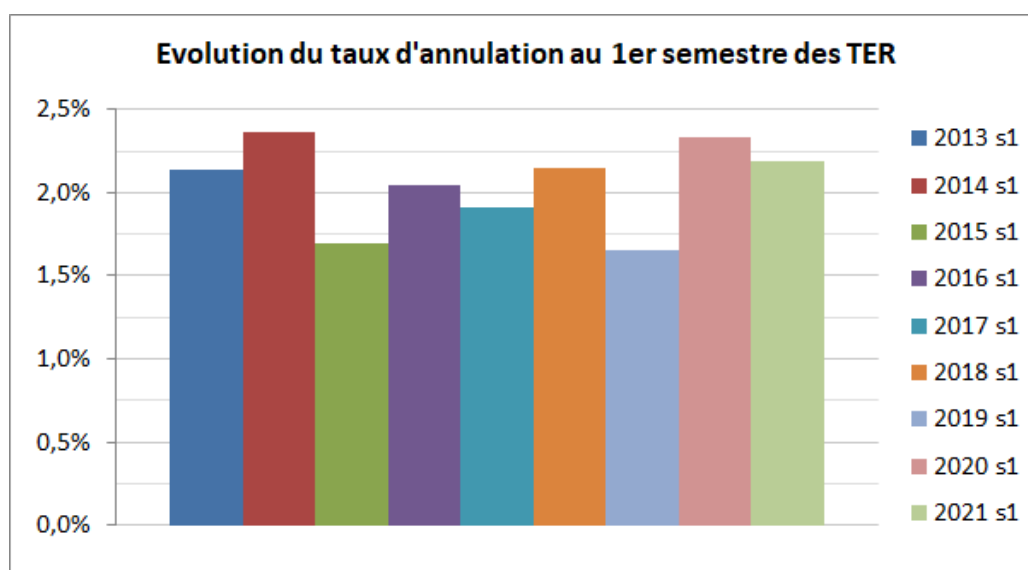
Causes

- Prise en compte des voyageurs
- Gestion en gare et réutilisation de matériel
- Matériel roulant
- Gestion du trafic
- Infrastructure
- Externes au transport

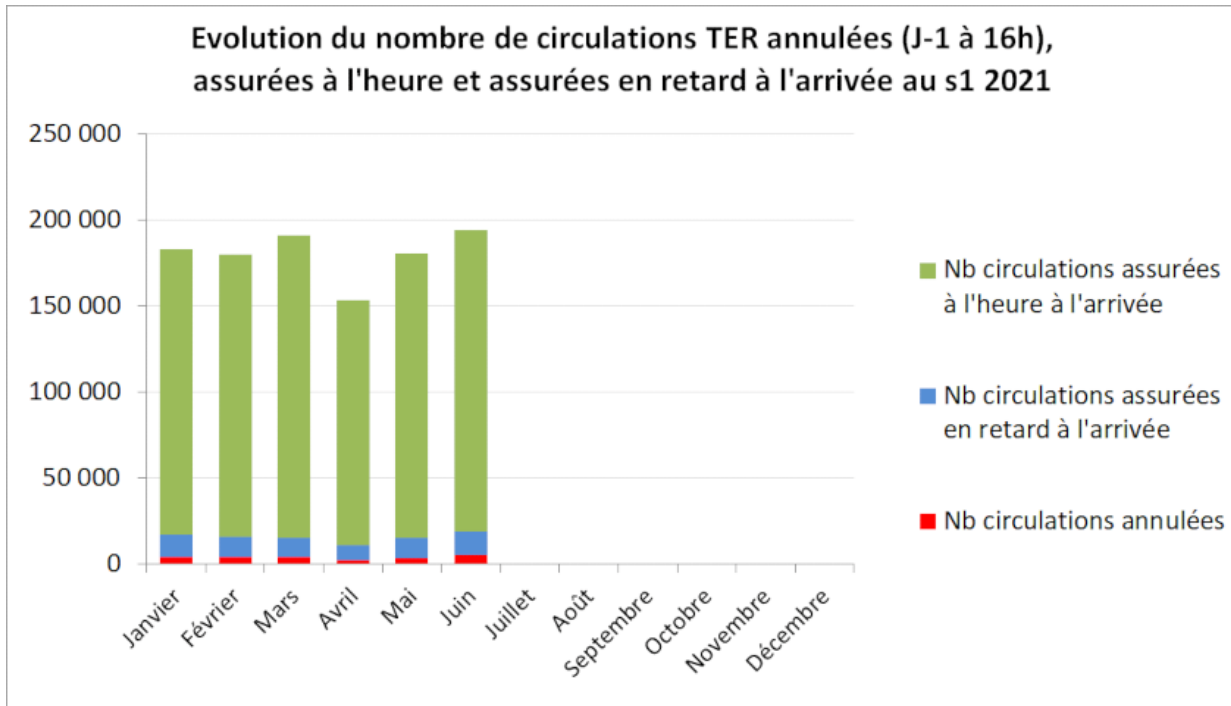
5 LA QUALITE DE SERVICE DANS LES TRANSPORTS REGIONAUX

5.1 Les TER ferroviaires

Au 1er semestre 2021, le taux d'annulation des services TER à l'échelle nationale s'est légèrement amélioré – sans atteindre ses performances des années 2015-2019 - dans un contexte défavorable du fait des répercussions de l'épidémie de Covid-19 en France. Le taux d'annulation atteint 2,2% (contre 2,3% au s1 2020). Le taux de retard baisse à 6,6% (contre 7,4% au s1 2020). La ponctualité atteint ainsi son meilleur résultat depuis 2013. Elle a bénéficié de la baisse de fréquentation liée à la crise sanitaire, qui a notamment entraîné une baisse des retards liés aux voyageurs ainsi qu'aux situations de congestion du trafic ferroviaire.



Au 1^{er} semestre 2021, la crise sanitaire a engendré de nombreuses déprogrammations de TER, visibles par différence sur le graphique ci-dessous, en particulier pendant la période de confinement national du 3 avril au 3 mai 2021. Les plans de transport ont été ajustés par les régions (autorités organisatrices pour les services TER) durant le confinement national, voire avant dans le cas des régions pour lesquelles le confinement a été instauré dès le 19 mars 2021.



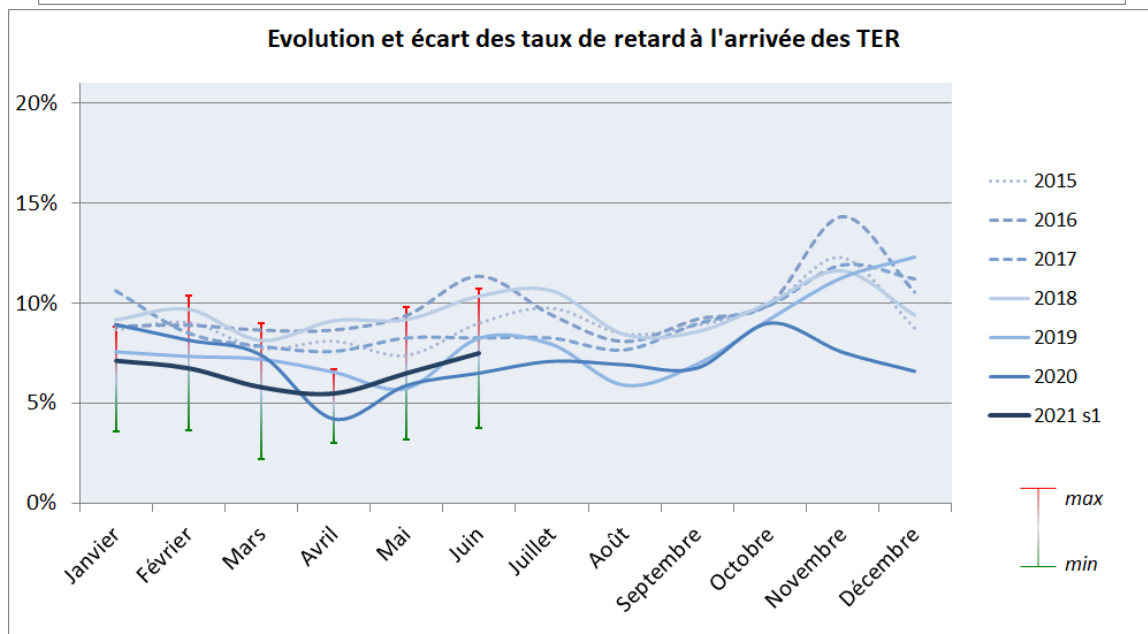
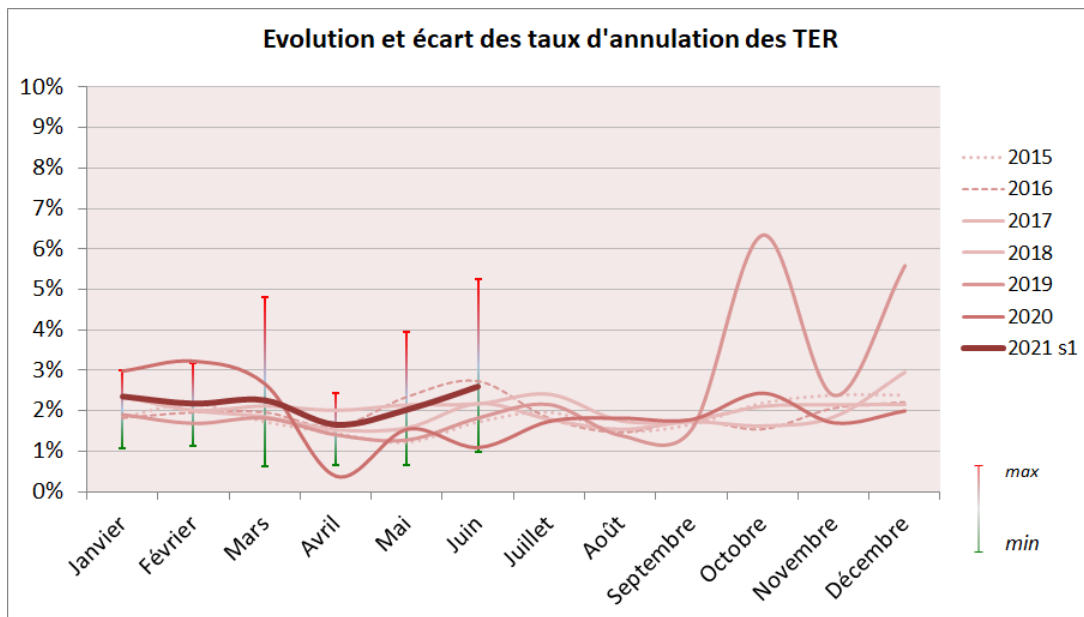
Les taux de déprogrammations de TER par mois par rapport au niveau de l'année 2019 (donc pré-crise sanitaire) sont fournis dans le tableau ci-dessous :

| Mois | Déprogrammations de TER |
|---------------|-------------------------|
| Janvier | 11% |
| Février | - |
| Mars* | 4% |
| Avril* | 19% |
| Mai* | 8% |
| Juin | - |

* Confinement partiel à partir du 19 mars, puis national du 3 avril au 3 mai 2021, dans le cadre de l'épidémie de Covid-19 en France/ le symbole «-» indique un taux de déprogrammations très faible ou nul

Les graphiques ci-dessous représentent l'évolution mensuelle au s1 2021 du taux d'annulation (respectivement du taux de retard) des TER à l'échelle nationale, mise en parallèle de l'écart entre les niveaux extrêmes (minimum et maximum) observés en régions.

On constate une baisse des taux d'annulation et de retard au mois d'avril parallèlement à la baisse de la fréquentation pendant le confinement national, puis une augmentation au mois de juin qui s'explique probablement pour partie par un retour à des niveaux de fréquentation plus proches de la période pré-crise sanitaire.

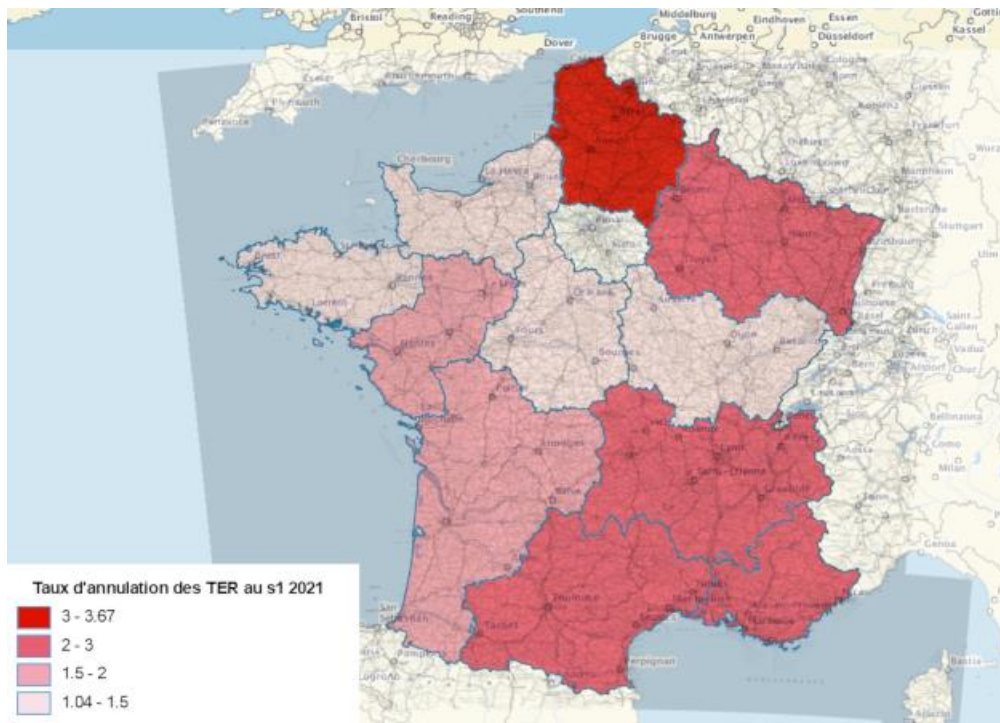


On observe des écarts importants entre les régions en termes de taux d'annulation aux mois de mars et juin 2021. Les services TER des Hauts-de-France affichent un taux d'annulation élevé en mars 2021 (4,8%), qui s'explique, entre autres, par les annulations liées à la grève des contrôleurs de ces services du 20 au 22 mars 2021. Les régions des Hauts-de-France (5,3%), Occitanie (3,4%) et Sud PACA (2,9%) présentent les taux d'annulations les plus élevés au mois de juin. La première a été

impactée par une grève contre l'ouverture à la concurrence des services TER le 28 juin. Les dégradations d'infrastructures causées par les violents orages survenus au cours de ce mois ont également entraîné des annulations de trains TER en Occitanie et dans les Hauts-de-France.

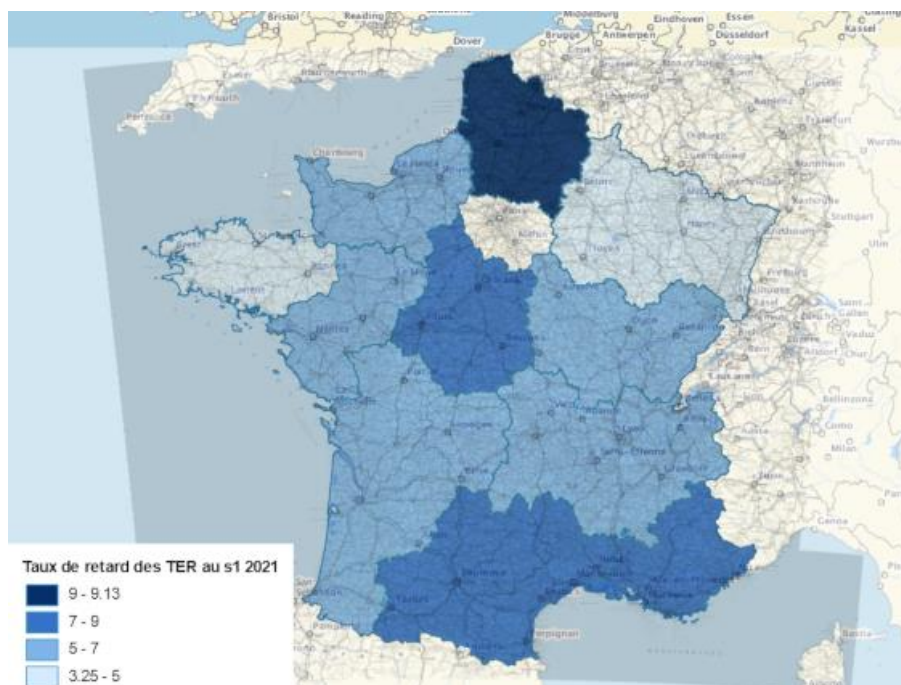
Les cartes ci-dessous, qui représentent les taux d'annulation et de retard des TER régionaux au 1^{er} semestre 2021, illustrent la disparité des résultats selon les régions.

En effet, le taux d'annulation le plus faible est de 1,0% en Bretagne tandis qu'il atteint 3,6% dans les Hauts-de-France. La régularité (annulations) des services TER des Hauts-de-France a notamment été impactée par les 2 mouvements sociaux.



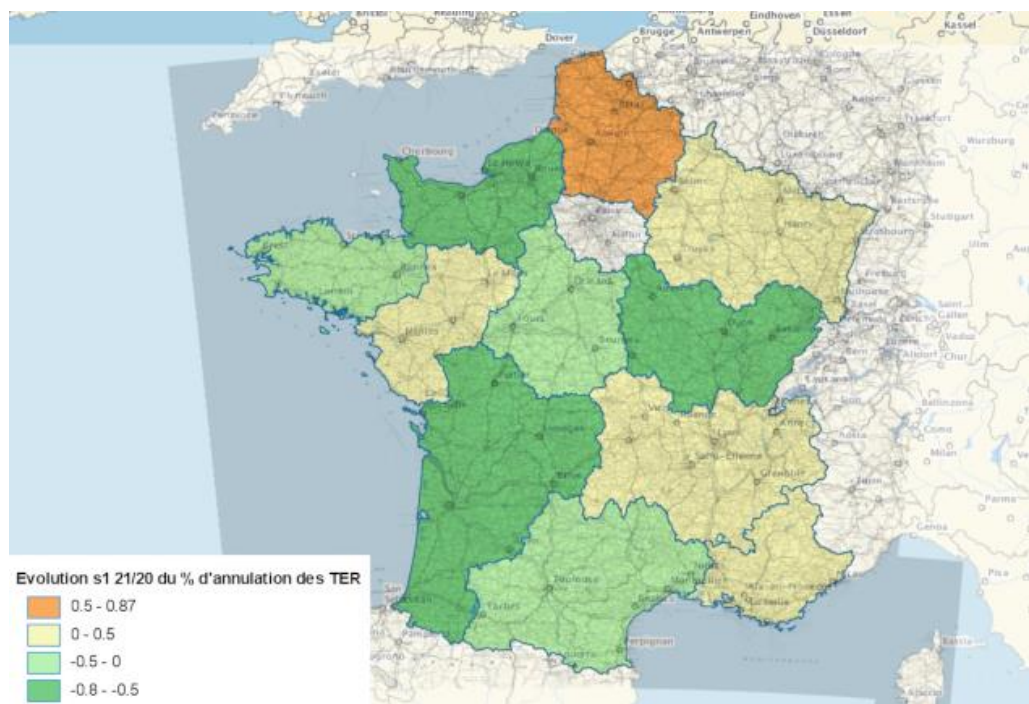
NB : la carte n'inclut ni l'Île-de-France ni la Corse où ne circulent pas de TER

De même, concernant les taux de retard, la Bretagne affiche le plus faible taux avec 3,2% de circulations TER en retard, contre 9,1% pour la région des Hauts-de-France. Outre les retards liés aux grèves, la ponctualité des TER de cette région s'est dégradée en février du fait des chutes de neige et de l'impact du froid sur les infrastructures lors de l'épisode de grand froid du 7 au 14 février 2021.



NB : la carte n'inclut ni l'Île-de-France ni la Corse où ne circulent pas de TER

La représentation ci-dessous illustre l'évolution du taux d'annulation des TER régionaux au s1 2021 par rapport au niveau de 2020. Ainsi, on constate une baisse des taux d'annulation pour la majorité des régions de la moitié ouest du pays, à l'exception des services TER Pays de la Loire.

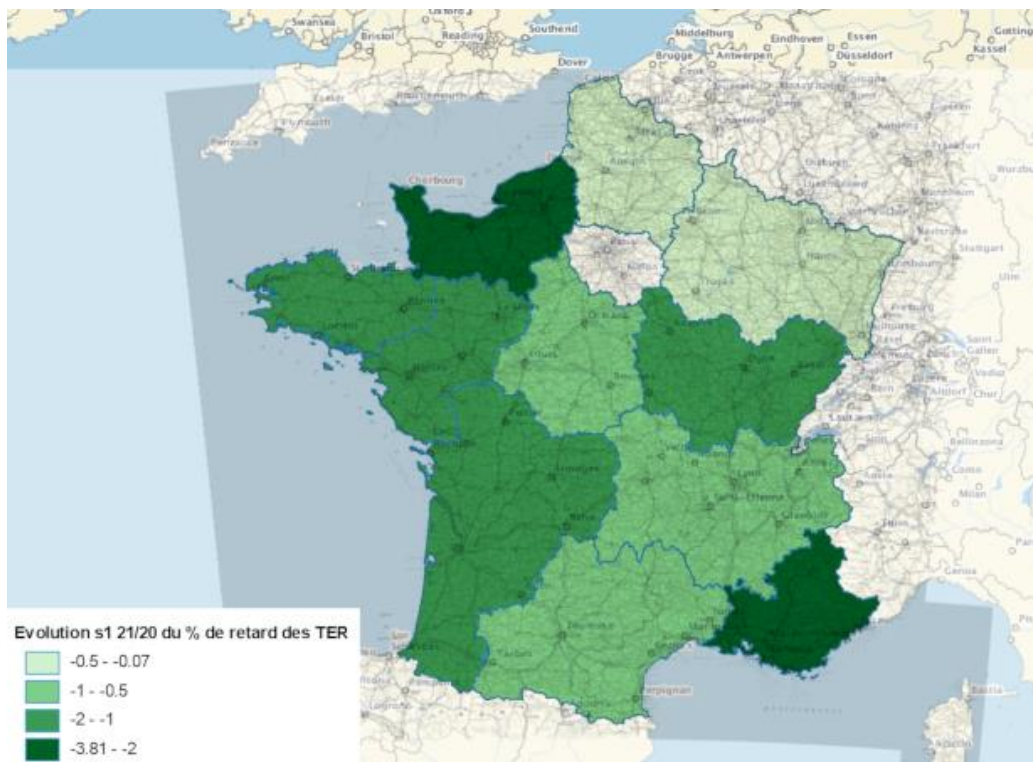


NB : la carte n'inclut ni l'Île-de-France ni la Corse où ne circulent pas de TER

A l'inverse, la région des Hauts-de-France (+0,9 points) a connu la plus forte dégradation du taux d'annulation. Au 1^{er} semestre 2021, la région Nouvelle-Aquitaine présente l'amélioration la plus forte (-0,8 points) du taux d'annulation des TER.

Concernant l'évolution des taux de retard, on constate que l'ensemble des régions affichent des améliorations - d'ampleur variable - dans un contexte de fréquentation réduite des trains TER au s1 2021, en répercussion de la crise sanitaire.

Les améliorations les plus marquées ont été obtenues par les régions Normandie (-3,8 points), Sud PACA (-2,0 points) - dans la continuité de ses progrès des 2 dernières années - et Nouvelle-Aquitaine (-2,0 points). A noter que la ponctualité des TER normands s'était fortement dégradée en 2020, du fait de retards liés notamment à des travaux d'infrastructure mais également à une phase d'adaptation de la gestion du trafic liée à un effet de structure suite au transfert à ces services des anciennes lignes Intercités de l'axe « Normandie », ainsi qu'à la mise en place progressive de nouvelles rames automotrices à partir de janvier 2020.



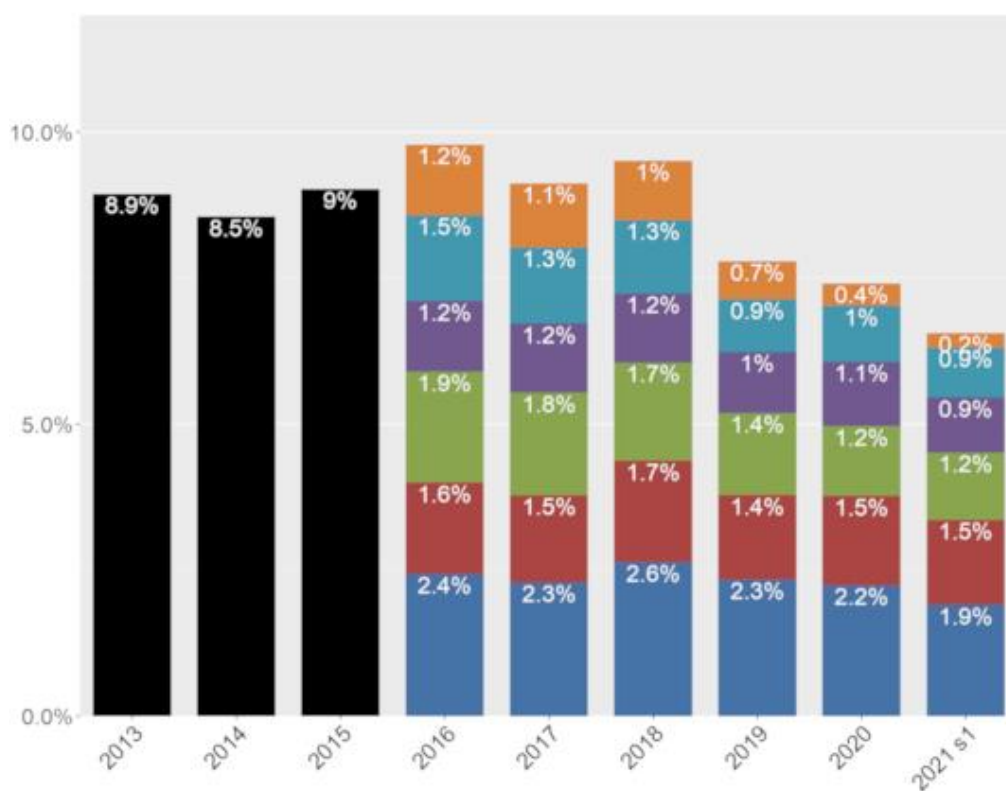
NB : la carte n'inclut ni l'Île-de-France ni la Corse où ne circulent pas de TER

Pour rappel, depuis l'année 2016, l'AQST recueille les causes des retards des TER grâce à l'appui des Conseils régionaux et de la SNCF.

La répartition entre les causes de retard des TER est globalement restée stable par rapport à l'année 2020.

Les causes « externes au transport » représentent toujours les causes de retard prépondérantes – pour partie du fait des conséquences de l'épidémie de Covid-19 – puisqu'elles représentent 29% de l'ensemble des causes de retard au niveau national. Elles sont suivies par les causes « infrastructure » (en légère hausse à 22,2%), « gestion du trafic » (en légère hausse à 17,6%), « transporteur ou matériel roulant » (en légère baisse à 14,3%), « gestion en gare et réutilisation de matériel » (stable à 13,0%), et « prise en compte des voyageurs » (en baisse à 3,8%).

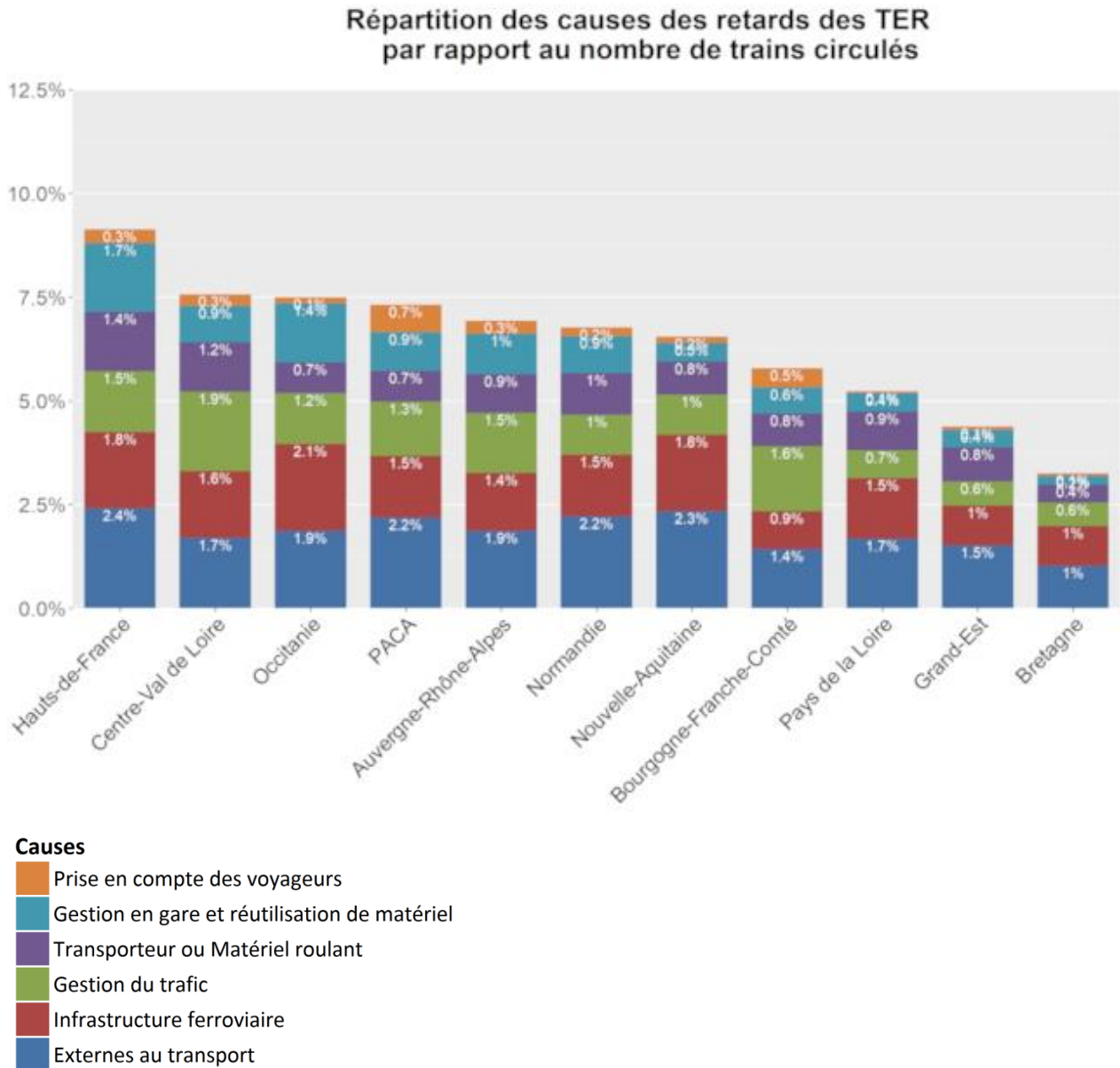
Répartition des causes des retards des TER Nationaux par rapport au nombre de trains circulés



Causes

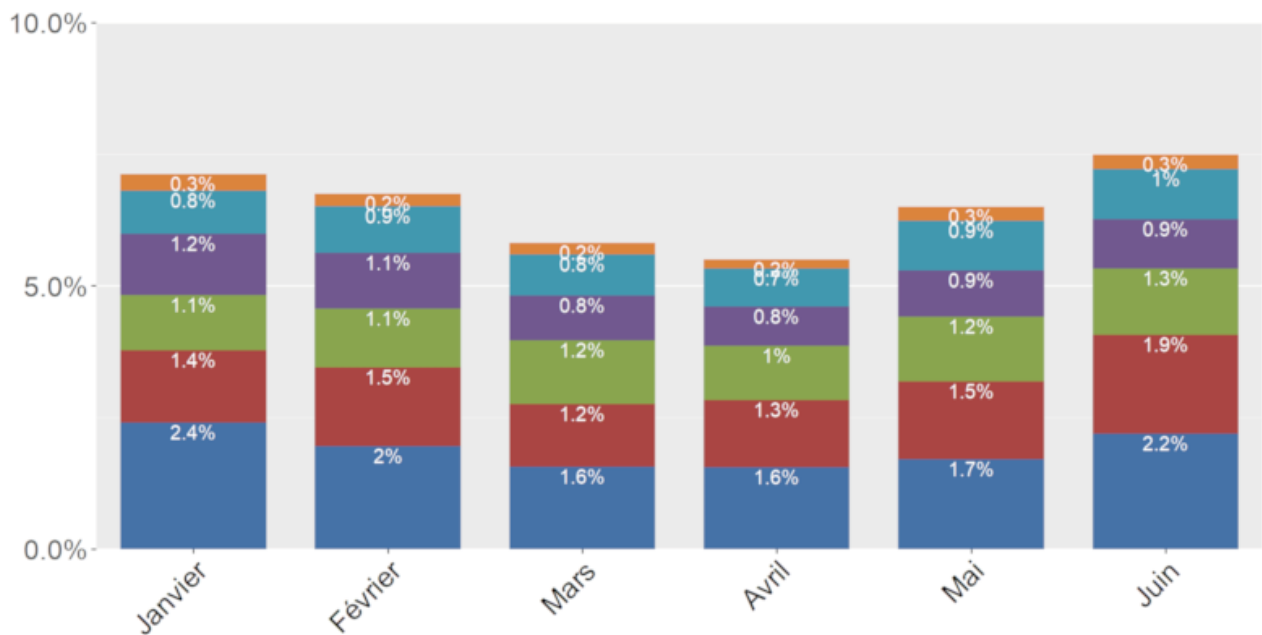
- Prise en compte des voyageurs
- Gestion en gare et réutilisation de matériel
- Transporteur ou Matériel roulant
- Gestion du trafic
- Infrastructure ferroviaire
- Externes au transport

La répartition des causes selon les régions révèle des disparités entre régions. Il est par ailleurs intéressant de noter que les meilleurs résultats (Bretagne, Grand-Est) sont obtenus, comme chaque année, lorsque toutes les causes de retard sont maîtrisées, et que le succès est donc conditionné par des efforts pour limiter les retards dans l'ensemble des catégories.



De manière plus détaillée pour le 1^{er} semestre 2021, le graphique ci-dessous illustre l'évolution de la répartition mensuelle des causes de retard, avec notamment des proportions de retards pour causes « externes au transport » plus élevées aux mois de janvier, marqué par 6 jours d'inondations dans le Sud-Ouest et un épisode neigeux d'ampleur en région Grand Est, de février, marqué par l'épisode de grand froid sur une large moitié Nord du pays du 7 au 14 février, et de juin, notamment perturbé par des dégradations d'infrastructures causées par les violents orages survenus sur une majeure partie de la France du 19 au 21 juin 2021.

Répartition des causes des retards des TER par rapport au nombre de trains circulés



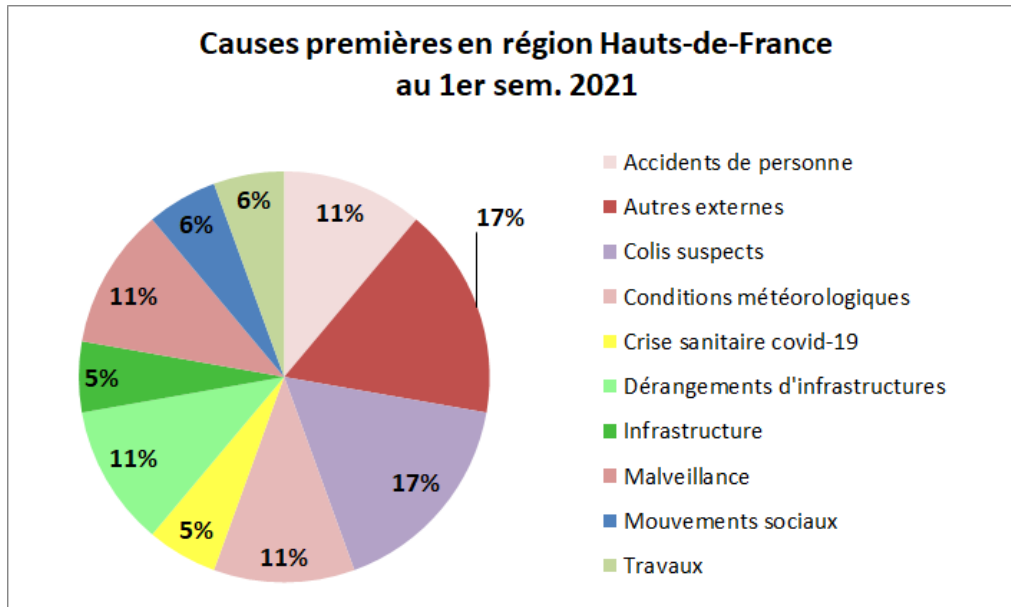
Causes

- Prise en compte des voyageurs
- Gestion en gare et réutilisation de matériel
- Transporteur ou Matériel roulant
- Gestion du trafic
- Infrastructure ferroviaire
- Externes au transport

Cette publication s'accompagne en outre de commentaires fournis par les directions régionales SNCF afin d'éclairer les causes des retards et d'en disposer d'une connaissance plus fine.

Par exemple : les mouvements sociaux de tel mois expliquent l'augmentation du nombre d'annulations et de retard, ou encore tel autre mois a été marqué par une augmentation des incidents ayant pour origine les intempéries qui ont frappé telle région.

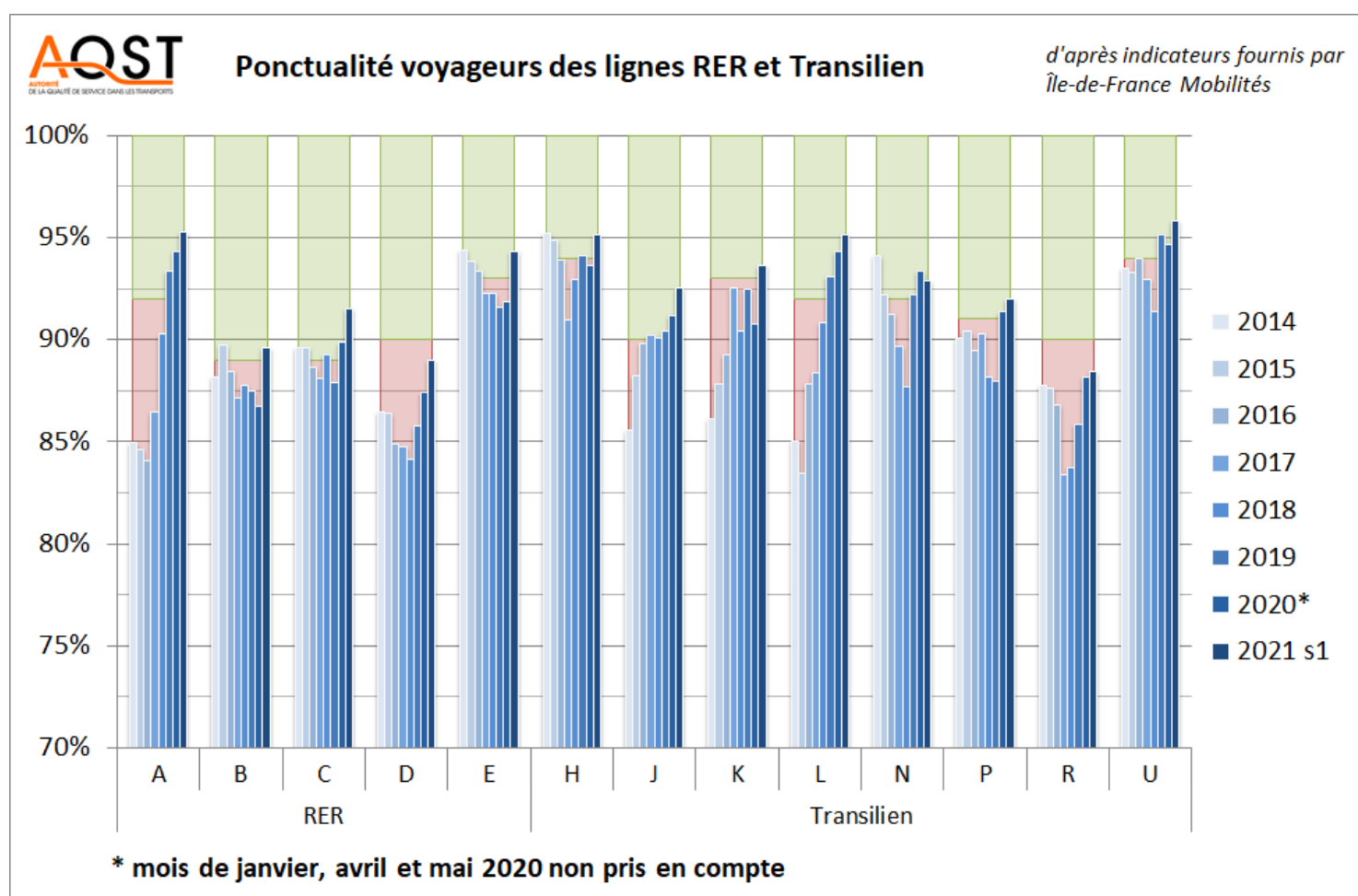
Le graphique ci-dessous présente la répartition des causes premières de retard pour les services TER de la région des Hauts-de-France, seule région pour laquelle le taux de retard dépasse 7,5% à l'issue des 6 premiers mois de l'année 2021 :



5.2 Les RER et Transilien

5.2.1 Les RER

La ponctualité « voyageurs » de l'ensemble des lignes de RER s'est améliorée au 1^{er} semestre 2021, dans un contexte de baisse de la fréquentation liée à la crise sanitaire, et de légère réduction de l'offre en conséquence. Chacune des lignes établit (ou retrouve) pendant cette période son meilleur résultat de ponctualité depuis 2014, même si la comparaison annuelle n'est pas pertinente du fait du caractère exceptionnel de la période. Toutes les lignes de RER, à l'exception de la ligne RER D, atteignent au s1 2021 l'objectif moyen fixé dans les nouveaux contrats liant les opérateurs à Île-de-France-Mobilités.



Dans le détail, au s1 2021, la ponctualité voyageurs de la ligne A progresse de 0,9 points de pourcentage (pp), celle de la ligne B de 2,8 pp, celles des lignes C et D de 1,6 pp et celle du RER E de 2,4 pp.

5.2.2 Les Transilien

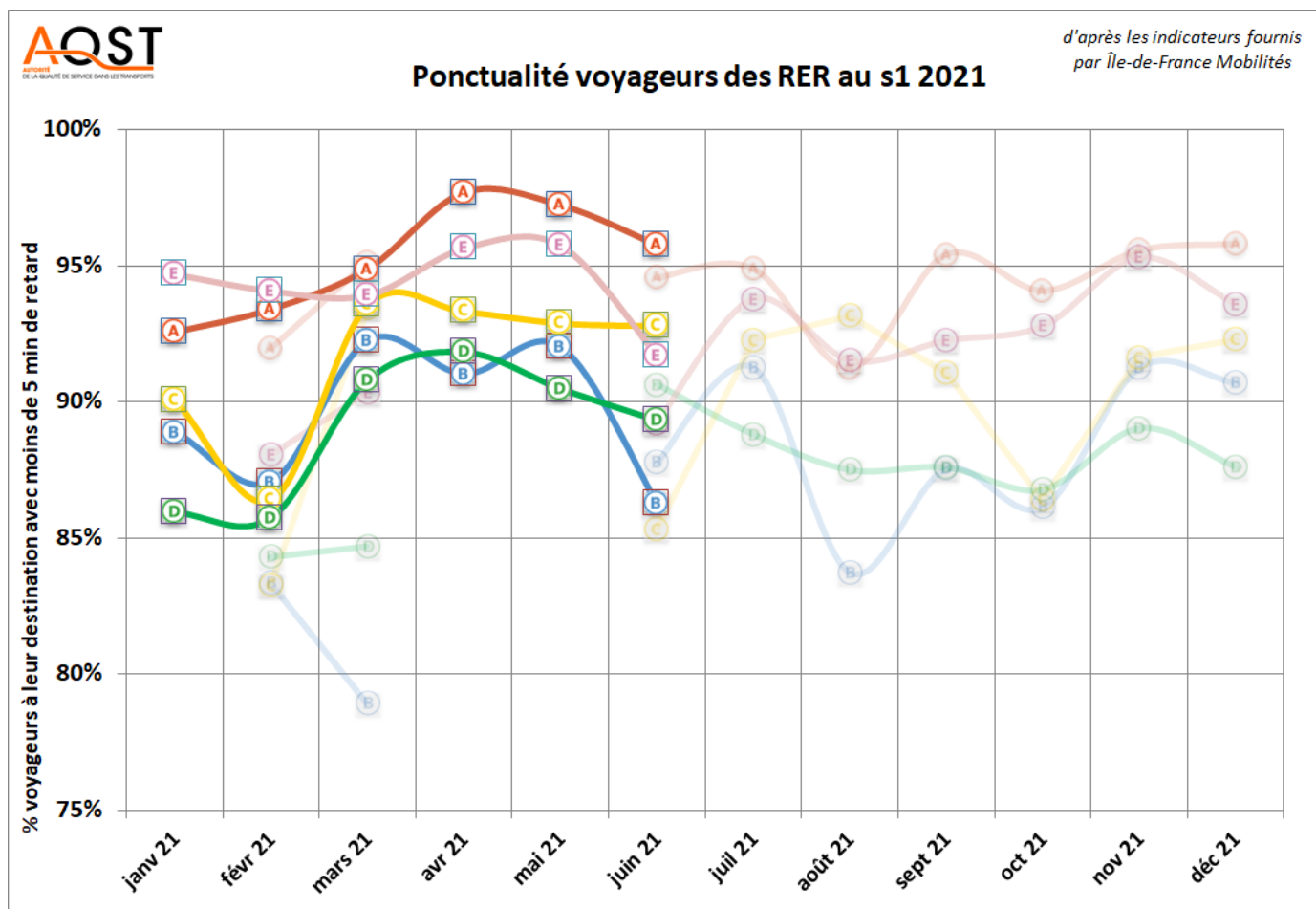
Au 1^{er} semestre 2021, la ponctualité voyageurs de l'ensemble des lignes de Transilien, à l'exception de la ligne N, s'est améliorée, dans des proportions variables toutefois. Comme pour les RER, toutes les lignes – sauf la ligne R - atteignent sur cette période l'objectif moyen fixé dans les nouveaux contrats avec Île-de-France-Mobilités :

- La ponctualité des lignes H (+1,5 pp), J (+1,4 pp) et surtout K (+2,9 pp) s'améliore nettement ;
- La ponctualité des lignes L (+0,8 pp), P (+0,6 pp) et U (+1,1 pp) progresse également ;
- La ponctualité de la ligne R reste globalement stable (+0,2 pp) ;
- La ponctualité de la ligne N baisse légèrement (-0,5 pp).

5.2.3 Evolution mensuelle des RER

On remarque une dégradation de la ponctualité voyageurs pour les lignes B, C et D en février. La ponctualité des lignes B et D a été impactée par un double incident caténaire survenu dans le tunnel commun des RER B et D ainsi que sur la partie de la ligne B gérée par la SNCF, au nord de la gare du Nord. Dans la nuit du 4 février jusqu'au 5 février à 18h, le trafic a été interrompu sur les branches nord du RER B entre Châtelet-les-Halles et l'aéroport CDG ou Mitry-Claye, dans les deux sens de circulation. Le trafic est resté interrompu entre Aulnay-sous-Bois et l'aéroport jusqu'au samedi 6 février matin. Avant le rétablissement de l'alimentation électrique, la SNCF a mis en place quelques TGV directs de substitution entre la gare du Nord et l'aéroport CDG. Cette panne électrique a également entraîné des perturbations sur les branches sud de la ligne B, ainsi que l'interruption du trafic entre Gare du Nord et Gare de Lyon sur la ligne D pendant toute la durée du service du 5 février 2021²¹.

Le 10 février, le risque de crue de la Seine - pendant la période de grand froid ayant touché la France - a entraîné de nombreux retards sur la ligne RER C²².



On note également des baisses de ponctualité au mois de juin pour les lignes RER A, B, D et E. Au-delà d'un possible effet de la hausse de la fréquentation suite au déconfinement, les orages ayant frappé

²¹ D'après des articles de presse [du Parisien](#) et [du Figaro](#), consultés le 28 septembre 2021.

²² D'après un article de France Bleu Paris, disponible [en ligne](#) (consulté le 28 septembre 2021).

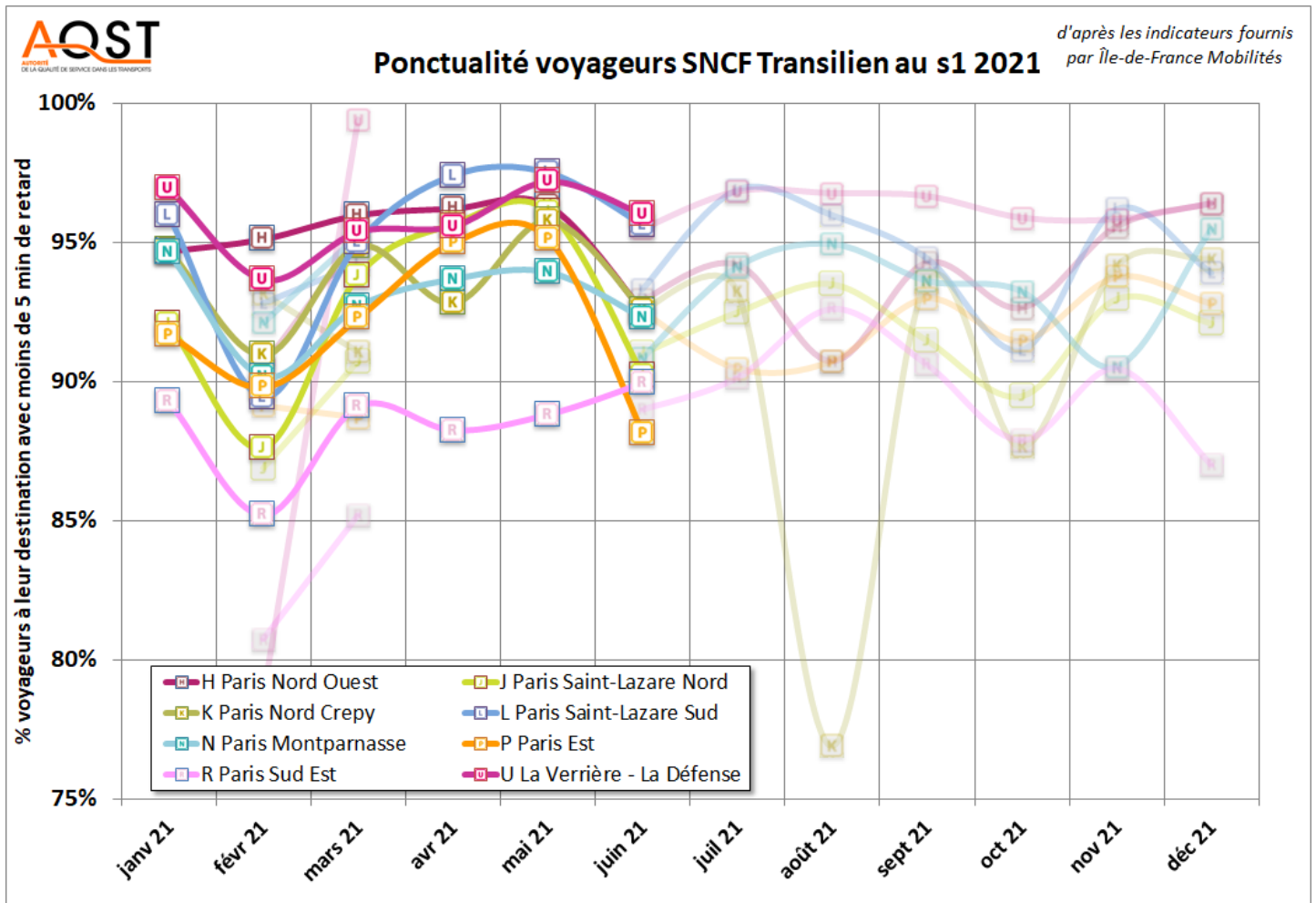
l'Île-de-France du 19 au 21 juin expliquent probablement partiellement ces dégradations. Le trafic avait notamment été partiellement interrompu pendant une soirée sur les lignes RER A et C, pendant une nuit et un jour complet sur la ligne D, et pendant une nuit et une matinée sur la ligne E²³. Sur la ligne B, un dérangement d'aiguillage au niveau de la gare de La Plaine - Stade de France a entraîné de nombreuses perturbations du 14 juin après-midi au 15 juin matin²⁴. Le trafic des lignes RER C, D et E a également été perturbé le 21 juin par une grève SNCF contre l'ouverture à la concurrence et les réorganisations internes liées à celle-ci.

²³ D'après un article du Figaro, disponible [en ligne](#) (consulté le 28 septembre 2021).

²⁴ D'après un article [en ligne](#) de BFMTV (consulté le 28 septembre 2021).

5.2.4 Evolution mensuelle des Transilien

Concernant les lignes de « Transilien », les plus fortes dégradations de ponctualité sont également survenues en février et en juin 2021. L'épisode de grand froid du 7 au 14 février s'est accompagné de chute de neige et de verglas, perturbant la circulation sur la majorité des lignes, en particulier sur les lignes N et R²⁵. Durant ce même mois, la ponctualité des lignes L et J s'est dégradée du fait des conséquences d'une grève des personnels de la SNCF les 24 et 25 février, suite à l'agression d'un conducteur du RER A par un voyageur²⁶.



Comme pour les lignes RER, la ponctualité de la majorité des lignes de Transilien a été affectée au mois de juin par l'impact sur les infrastructures des orages ayant frappé l'Île-de-France du 19 au 21 juin, ainsi que par la grève SNCF du 21 juin 2021.

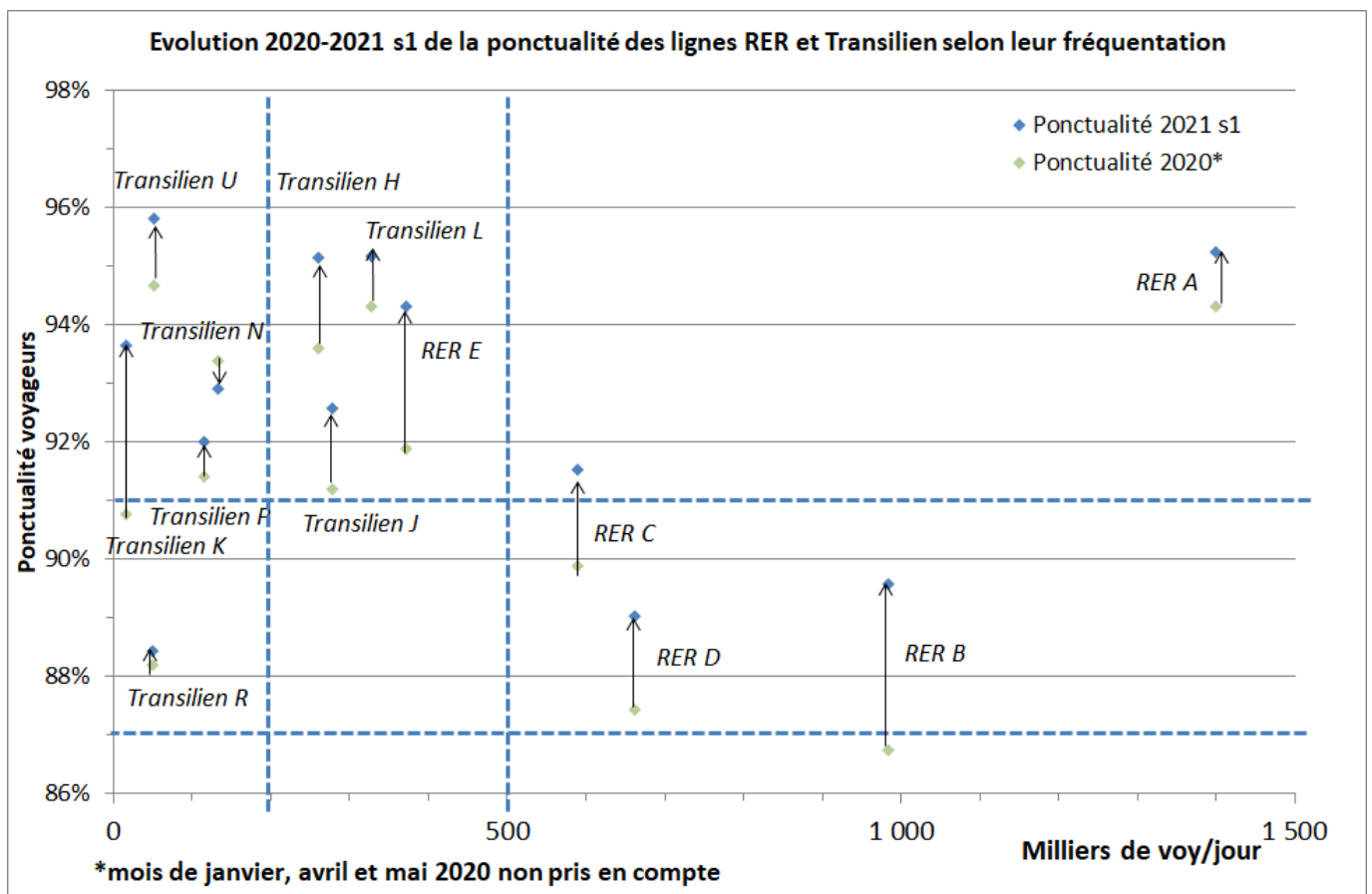
²⁵ D'après un article de France 3 Paris, disponible [en ligne](#) (consulté le 28 septembre 2021).

²⁶ D'après un article de France 3 région Île-de-France, disponible [en ligne](#) (consulté le 28 septembre 2021).

La représentation ci-dessous permet d'associer aux résultats de ponctualité le trafic journalier moyen des lignes, à partir de comptages effectués au cours des 6 dernières années²⁷. Les différences de fréquentation entre les lignes du réseau francilien pouvant être importantes, le poids d'une perturbation aura des impacts plus ou moins forts sur le taux de ponctualité voyageurs tel qu'il est défini. En effet, sur les lignes les plus chargées, l'intervalle de passage entre deux trains peut être très court (en particulier aux heures de pointe), de sorte qu'il est généralement plus difficile de « rattraper » l'effet d'un retard se propageant d'un train au suivant sur ces lignes en cas d'incident important.

Ainsi les lignes RER B et D, et à un moindre degré le RER C, se manifestent comme des lignes qui cumulent fort trafic avec un taux de ponctualité moyen et qui apparaissent donc comme les plus préoccupantes, malgré des améliorations notables depuis 2020, dans le contexte particulier de la crise sanitaire toutefois.

On notera que les nombres de voyageurs moyens sont ceux d'une période de référence antérieure à 2020. Du fait de la crise sanitaire, les trafics voyageurs (demande) de 2020 de certaines lignes ont été à certaines périodes de l'année plus faibles et l'offre a pu être adaptée.



²⁷ Les données sont issues de la base de données SNCF OPEN DATA ou des présentations d'Île-de-France Mobilités ou des transporteurs lors des comités de ligne si des données plus récentes étaient disponibles.

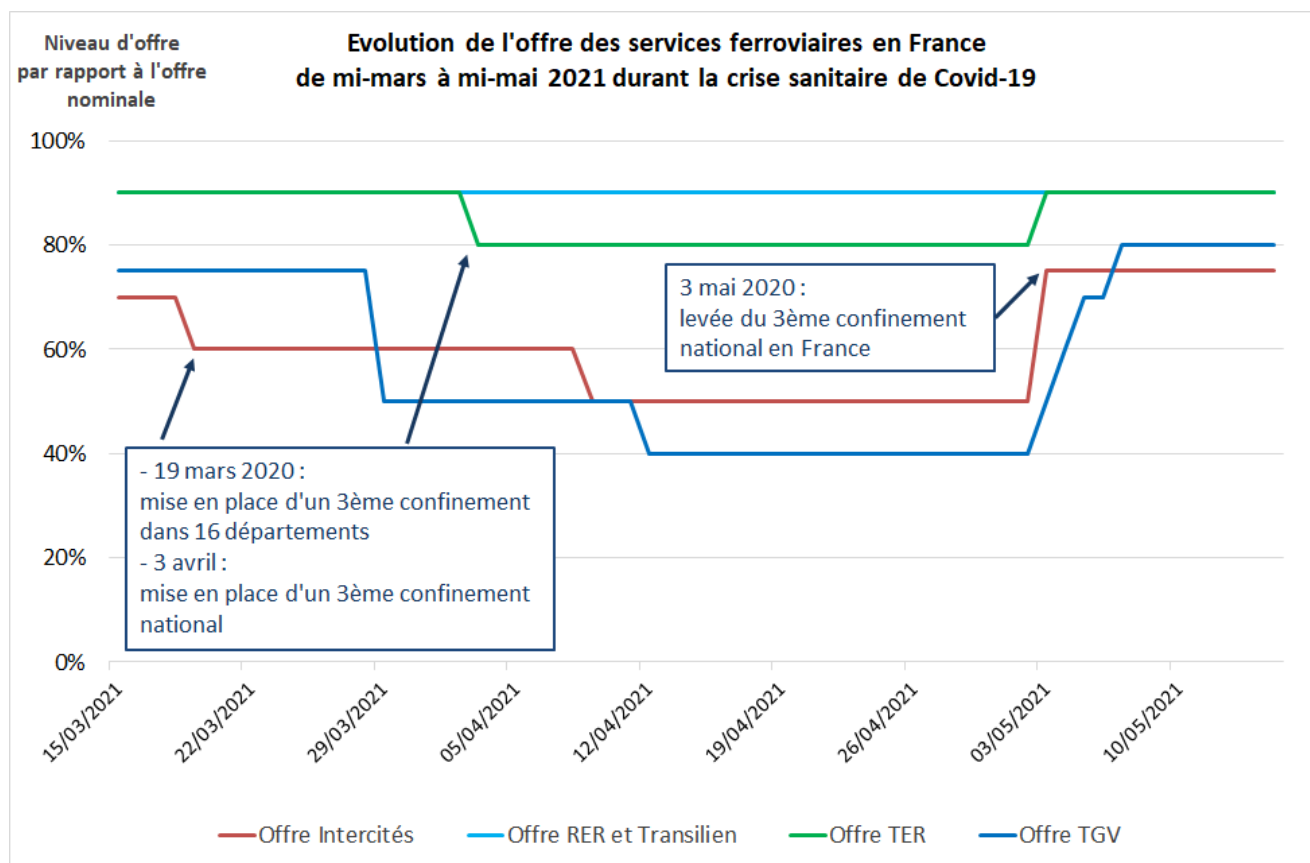
Les lignes ayant connu les plus fortes améliorations au s1 2021 sont les lignes RER B et E et Transilien K.

A l'issue des 6 premiers mois de l'année 2021, dans un contexte potentiellement favorable lié à la baisse de la fréquentation engendrée par la crise sanitaire, les niveaux de ponctualité voyageurs de l'ensemble des lignes à l'exception des lignes RER D et Transilien R (qui circulent sur des voies parallèles entre la gare de Lyon et Melun) atteignent les objectifs moyens contractuels définis par Île-de-France Mobilités dans ses nouveaux contrats avec les opérateurs ferroviaires.

6 SYNTHÈSE NATIONALE ET ANALYSE CRITIQUE

Dans la continuité de l'année 2020, le 1^{er} semestre 2021 a été marqué par la crise sanitaire de la Covid-19, et l'impact sur les transports de voyageurs des mesures adoptées pour lutter contre la propagation du virus en France - dont notamment la période de confinement partiel du 19 mars au 3 avril, puis national du 3 avril au 3 mai 2021 - ainsi qu'à l'étranger. Ce 3^{ème} confinement a entraîné de nouvelles chutes du trafic (offre comme demande) des modes aérien et ferroviaire – trafic par ailleurs déjà affaibli depuis le début de la crise sanitaire, en particulier la demande - ce qui s'est notamment traduit par de nouvelles adaptations des plans de transport des différents services ferroviaires de voyageurs.

A l'issue du 3^{ème} confinement national, la reprise du trafic aérien (demande de passagers) au mois de juin a été très limitée, particulièrement pour les vols internationaux. Elle a été plus soutenue pour les différents services ferroviaires (davantage en ce qui concerne l'offre que la demande) et plus complète pour les trains régionaux que pour les trains longue distance. Le graphique ci-dessous résume l'évolution de l'offre par service pour le mode ferroviaire du 15 mars au 15 mai 2021 dans le contexte de la crise sanitaire en France.



Les niveaux (exceptionnellement faibles) du trafic résiduel (offre de vols réalisés) par catégorie de vols et par mois, par rapport au niveau pré-Covid-19 de l'année 2019, sont fournis dans le tableau ci-dessous :

| Mois/Catégorie de vols | Intérieurs (Métropole) | Moyen-courriers | Long-courriers (Métropole/Outre-mer inclus) |
|------------------------|------------------------|-----------------|---|
| Janvier | 52% | 25% | 46% |
| Février | 48% | 19% | 37% |
| Mars* | 41% | 19% | 33% |
| Avril* | 37% | 21% | 35% |
| Mai* | 49% | 24% | 35% |
| Juin | 63% | 34% | 41% |

* Confinement partiel à partir du 19 mars, puis national du 3 avril au 3 mai 2021, dans le cadre de l'épidémie de Covid-19 en France

6.1 Les chiffres de la ponctualité et de la régularité

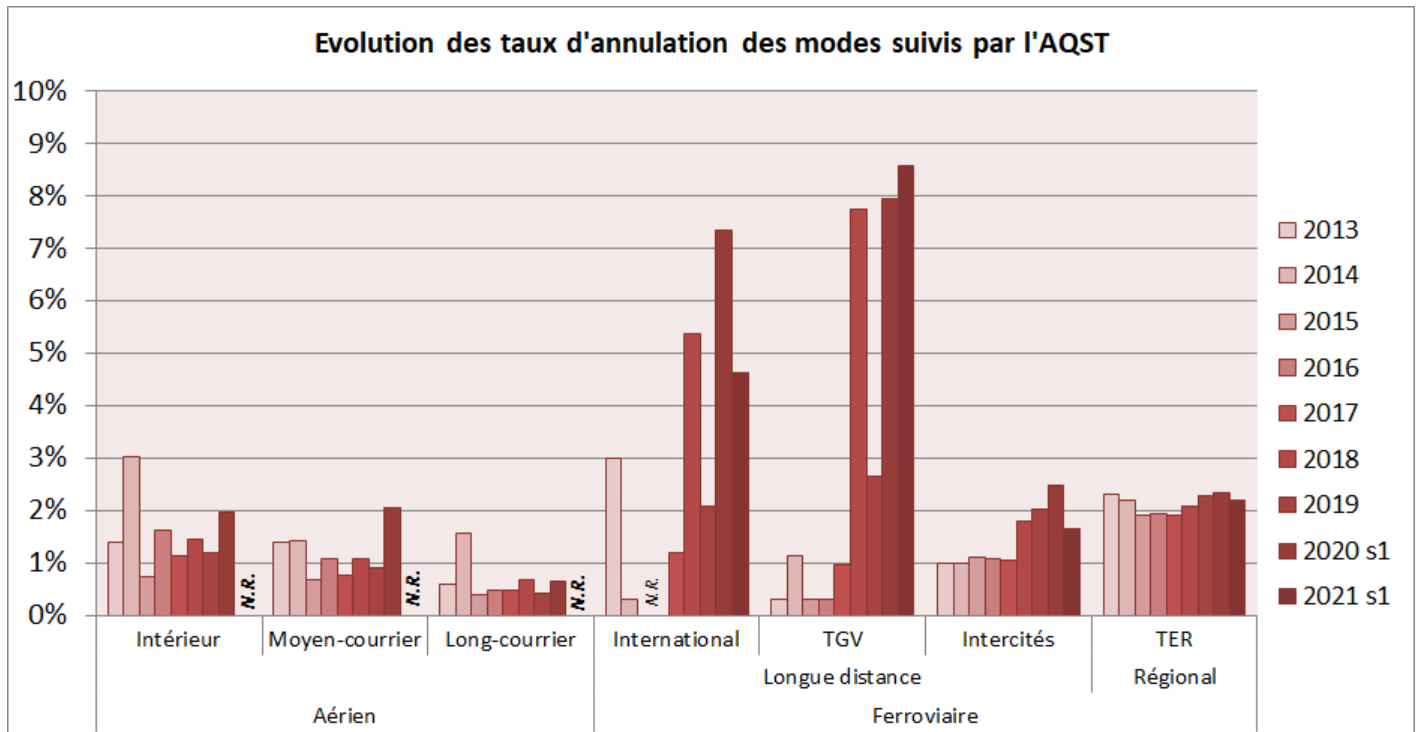
Dans le contexte très particulier du 1^{er} semestre 2021 (s1 2021), la régularité (annulations) des services TGV se dégrade à nouveau, mais celle des autres activités ferroviaires de voyageurs s'améliore par rapport au 1^{er} semestre 2020. Les annulations ont surtout impacté les services TGV et les liaisons internationales, alors que les services Intercités ont davantage souffert de déprogrammations de trains.

| | | % annulation | | | | | | | | | | |
|--------------------|------------------------|---------------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|---------|-------------|--------------|
| | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2020 s1 | 2021 s1 | |
| Aérien | Intérieur | 1.4% | 3.0% | 0.7% | 1.6% | 1.1% | 1.4% | 1.2% | 1.0% | 2.0% | N.R. | |
| | Moyen-courrier | 1.4% | 1.4% | 0.7% | 1.1% | 0.8% | 1.1% | 0.9% | 1.2% | 2.1% | N.R. | |
| | Long-courrier | 0.6% | 1.6% | 0.4% | 0.5% | 0.5% | 0.7% | 0.4% | 0.5% | 0.7% | N.R. | |
| Ferroviaire | Longue distance | International | 3.0% | 0.3% | N.R. | N.R.* | 1.2%* | 5.4%* | 2.1%* | 5.0%* | 7.3%* | 4.6%* |
| | | TGV | 0.3% | 1.1% | 0.3% | 0.3%* | 1.0%* | 7.8%* | 2.7%* | 5.2%* | 8.0%* | 8.6%* |
| | | Intercités | 1.0% | 1.0% | 1.1% | 1.1% | 1.1% | 1.8% | 2.0% | 2.6% | 2.5% | 1.6% |
| | Régional | TER | 2.3% | 2.2% | 1.9% | 1.9% | 1.9% | 2.1% | 2.3% | 2.1% | 2.3% | 2.2% |

* Au seuil de prévenance pour la prise en compte des annulations fixé à J-3

En ferroviaire longue distance, les TGV connaissent une légère dégradation (-0,6 points) de la régularité (annulations), alors que celle des liaisons internationales s'améliore (+2,7 pts). C'est

également le cas du taux d'annulation des services Intercités (-0,9 pts), et dans une moindre mesure de celui des TER, à 2,2% (contre 2,3% au s1 2020).



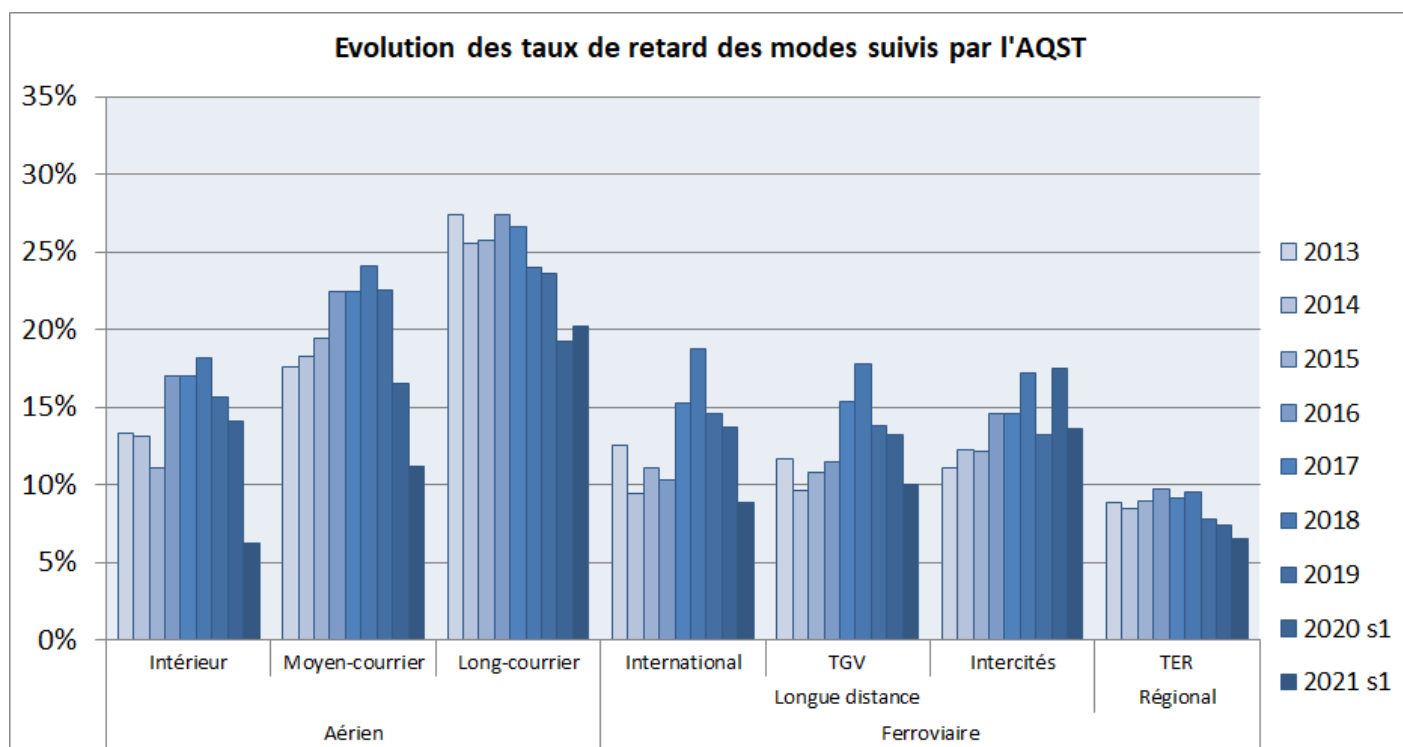
Pour rappel, du fait de la situation exceptionnelle de la crise sanitaire ayant engendré des incertitudes significatives relatives à la fiabilité et à la complétude des données utilisées par la DGAC pour produire des statistiques sur les annulations de vols, l'indicateur du taux d'annulation n'a pas pu être suivi par l'AQST pour le mode aérien au 1^{er} semestre 2021.

Dans le contexte spécifique de la crise sanitaire liée à la Covid-19 au 1^{er} semestre 2021, les indicateurs de ponctualité suivis pour les services ferroviaires illustrent principalement les performances en dehors de la période de confinement national du 3 avril au 3 mai.

Au 1^{er} semestre 2021, la ponctualité de l'ensemble des modes et services suivis s'est nettement améliorée, à l'exception de celle des vols long-courriers qui a légèrement baissé.

Pour rappel, les seuils spécifiques de retard sont précisés ci-dessous. Ils sont stricts et relatifs aux minutes entières, arrondies par défaut (ie : « >15min » ⇔ « ≥ 16min »).

| Aérien | Ferroviaire | | | | |
|--------|----------------|-----------------|---------------|----------|-------|
| | Internationaux | TGV. Intercités | | | TER |
| | | Durée≤1h30 | 1h30<Durée≤3h | Durée>3h | |
| >15min | >15min | >5min | >10min | >15min | >5min |



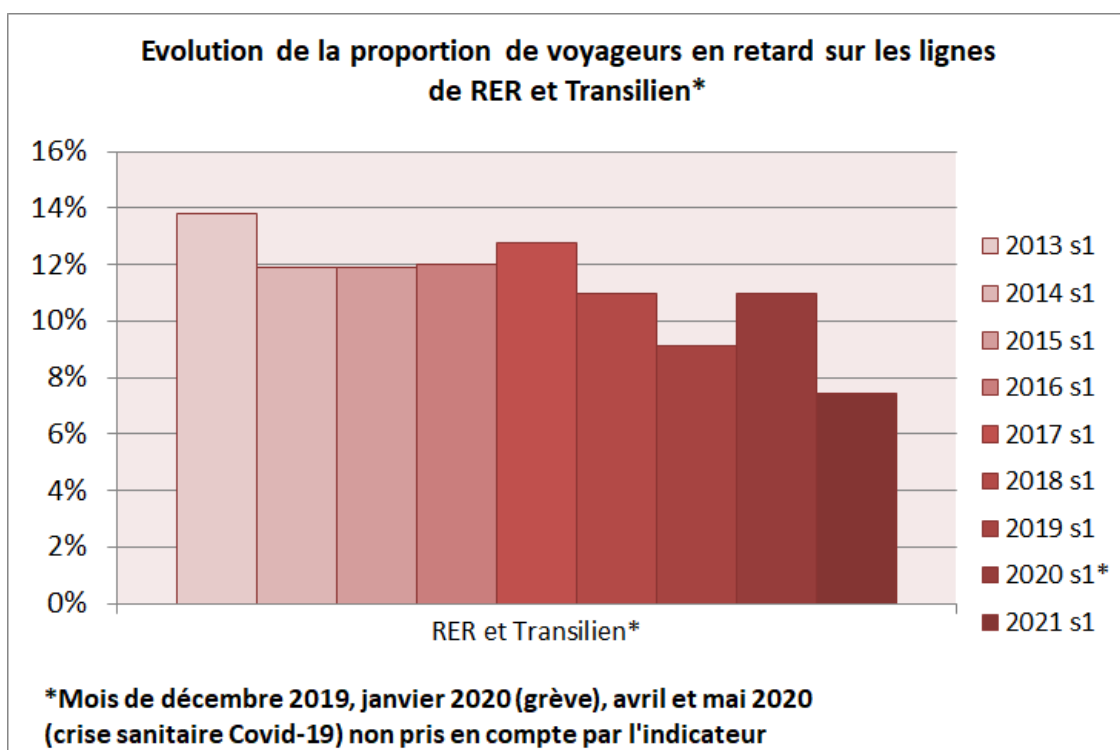
En aérien, la ponctualité s’améliore à nouveau nettement dans le contexte de la chute de la demande de passagers du fait des restrictions de déplacements liées à la crise sanitaire : de près de 8 points pour les vols intérieurs et long-courriers, et de plus de 5 points pour les vols moyen-courriers. La ponctualité des vols long-courriers connaît une légère dégradation (-1 point) mais reste meilleure que sur la période pré-crise sanitaire.

En ferroviaire, la ponctualité des services TGV et internationaux s’améliore de nouveau nettement au 1^{er} semestre 2021, se rapprochant (voire dépassant) des niveaux de la période 2012-2016, tout comme celle des services Intercités (-4 points de retard). Les services TER améliorent leur meilleur résultat en termes de ponctualité depuis 2013, déjà établi l’année précédente.

| | | % retard | | | | | | | | | | |
|--------------------|------------------------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|---------|-------|
| | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2020 s1 | 2021 s1 | |
| Aérien | Intérieur | 13.3% | 13.1% | 11.1% | 17.1% | 17.0% | 18.2% | 15.6% | 9.9% | 14.1% | 6.2% | |
| | Moyen-courrier | 17.6% | 18.3% | 19.4% | 22.4% | 22.4% | 24.1% | 22.6% | 12.5% | 16.5% | 11.2% | |
| | Long-courrier | 27.4% | 25.6% | 25.8% | 27.4% | 26.6% | 24.0% | 23.6% | 17.4% | 19.3% | 20.2% | |
| Ferroviaire | Longue distance | International | 12.6% | 9.4% | 11.1% | 10.3% | 15.3% | 18.8% | 14.6% | 12.8% | 13.8% | 8.8% |
| | | TGV | 11.7% | 9.6% | 10.8% | 11.5% | 15.4% | 17.8% | 13.8% | 12.4% | 13.2% | 10.1% |
| | | Intercités | 11.1% | 12.3% | 12.2% | 14.6% | 14.6% | 17.2% | 13.2% | 18.1% | 17.5% | 13.6% |
| | Régional | TER | 8.9% | 8.5% | 9.0% | 9.8% | 9.1% | 9.6% | 7.8% | 7.4% | 7.4% | 6.6% |

En Île-de-France, la ponctualité voyageurs s’améliore fortement au 1^{er} semestre 2021, atteignant 92,6% en moyenne pondérée du trafic par ligne pour l’ensemble des lignes RER et Transilien. Le niveau de ponctualité établit ainsi son meilleur résultat depuis 2013, ce qui s’explique par des améliorations sur la quasi-totalité des lignes, dans un contexte de baisse de la fréquentation et de légère adaptation de l’offre.

Dans le détail, les niveaux de ponctualité voyageurs de l’ensemble des lignes, à l’exception des lignes RER D et Transilien R, atteignent les objectifs moyens contractuels définis par Île-de-France Mobilités dans ses nouveaux contrats avec les opérateurs ferroviaires. On peut notamment retenir les fortes améliorations des lignes RER B et E, et Transilien ligne K, mais les niveaux de ponctualité des lignes RER B et D restent perfectibles malgré la baisse de la fréquentation.



| | % de voyageurs en retard à destination | | | | | | | | |
|-------------------|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|---------|
| | 2013 s1 | 2014 s1 | 2015 s1 | 2016 s1 | 2017 s1 | 2018 s1 | 2019 s1 | 2020 s1* | 2021 s1 |
| RER et Transilien | 13.8% | 11.9% | 11.9% | 12.0% | 12.8% | 11.0% | 9.1% | 11.0% | 7.4%* |

6.2 Analyse des causes

Suite à la démarche engagée depuis huit ans, l'AQST suit les causes des modes aérien et ferroviaire, ce qui favorise la compréhension, et, lorsque cela est possible, l'identification de difficultés parfois symptomatiques sur certaines liaisons.

Il est à noter que le contexte reste très atypique au 1^{er} semestre 2021, donc la répartition des causes de retard est à interpréter avec prudence.

Au s1 2021, la répartition des causes de retard dans le secteur aérien évolue sensiblement du fait d'une forte hausse des retards liés aux causes « aéroport et sûreté », provoquée par le renforcement des contrôles aux frontières dans le cadre de la lutte contre l'épidémie. Ce type de cause devient ainsi prépondérant pour les vols moyen- et long-courriers (Outre-mer inclus), alors que la cause « compagnies » explique la majorité des retards des vols domestiques (France métropolitaine).

Dans le secteur ferroviaire, les causes « externes au transport » (en net retrait) représentent près d'un tiers des causes de retard des TGV, et la cause « infrastructure » (en hausse) près d'un quart des retards.

En ce qui concerne les liaisons Intercités, la cause « infrastructure » (en forte hausse) représente près de 42% des retards, et les causes « externes au transport » (en légère baisse) près d'un quart des causes de retard à l'issue des 6 premiers mois de l'année 2021.

Les causes « externes au transport » restent largement majoritaires pour les liaisons TER, puisqu'elles représentent 29% de l'ensemble des causes au niveau national. Elles sont suivies par les causes « infrastructure » (en hausse à 22%), « gestion de trafic » (en hausse à 18%), « autre transporteur ou matériel roulant » (14%), « gestion en gare et réutilisation de matériel » (13%) et « prise en compte voyageurs » (en baisse à 4%). Comme chaque année, les régions où les services TER sont les plus ponctuels maîtrisent toutes les causes de retard.

ANNEXES

Annexe 1 : Carte de la desserte de substitution des gares de la liaison de nuit Paris-Briançon jusqu'au 12 décembre 2021

Crédits SNCF, 2021 :

