

MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

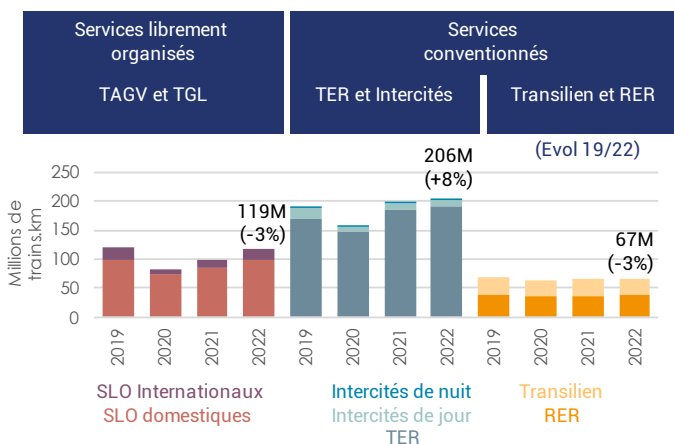
Premiers chiffres 2022

Le transport ferroviaire de voyageurs retrouve sa dynamique d'avant crise

Avec 391 millions de trains.km en 2022, l'offre ferroviaire poursuit le rebond entamé en 2021 avec une progression de près de 9 % en un an, et un niveau supérieur de plus de 2 % à celui de 2019. Cette hausse est portée par la progression de l'offre des services conventionnés TER et Intercités (+8 % par rapport à 2019), tandis qu'elle reste inférieure aux niveaux de 2019 pour les services conventionnés d'Île-de-France (-3 % au global des activités Transilien et RER).

L'évolution de l'offre en trains.km des services commerciaux (-3 %) est pénalisée par une reprise plus lente des services internationaux, en baisse de 12 % par rapport à 2019. Du fait d'une capacité d'emport en hausse de 3 % (correspondant au ratio de sièges.km par train.km), l'offre globale des services commerciaux exprimée en sièges.km reste stable.

Offre de trains.km (en millions – évolutions 2022/2019)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Si la capacité d'emport des trains des services TER, Intercités et RER est relativement stable, elle a fortement diminué par rapport à 2019 pour les services Transilien et RER (-11 %), en raison de variations de configuration des matériels, ce qui conduit à une baisse de -8 % de l'offre conventionnée en sièges.km en région Île-de-France.

*RER : lignes A, B, C, D, E

**Transilien : lignes H, J, K, L, N, P, R, U, T4, T11

Chiffres clés

Transport de voyageurs % évolution 2022/2019

► Trains.km

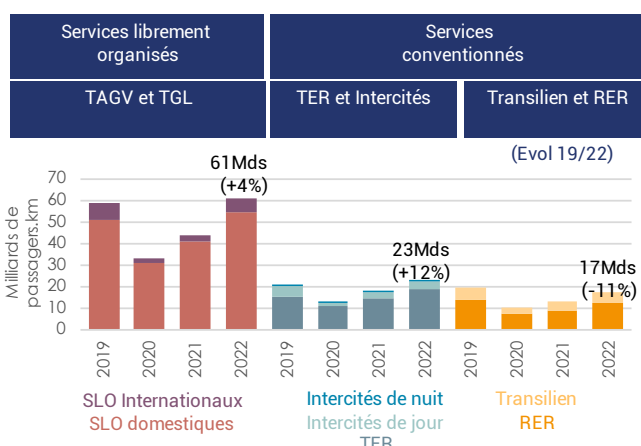
	391 M (+2 %)
SLO domestiques	100 M -1 %
SLO internationaux	19 M -12 %
TER	192 M +13 %
Intercités	11 M -41 %
Intercités de nuit	2 M +90 %
RER	39 M -3 %
Transilien	28 M -3 %

► Passagers.km

	101 Mds (+2 %)
SLO domestiques	54 Mds +6 %
SLO internationaux	7 Mds -12 %
TER	19 Mds +25 %
Intercités	3 Mds -32 %
Intercités de nuit	0,5 Md +77 %
RER*	12 Mds -10 %
Transilien**	5 Mds -15 %

Un niveau de fréquentation global record mais des évolutions contrastées entre services

Fréquentation en passagers.km (en milliards – évolutions 2022/2019)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

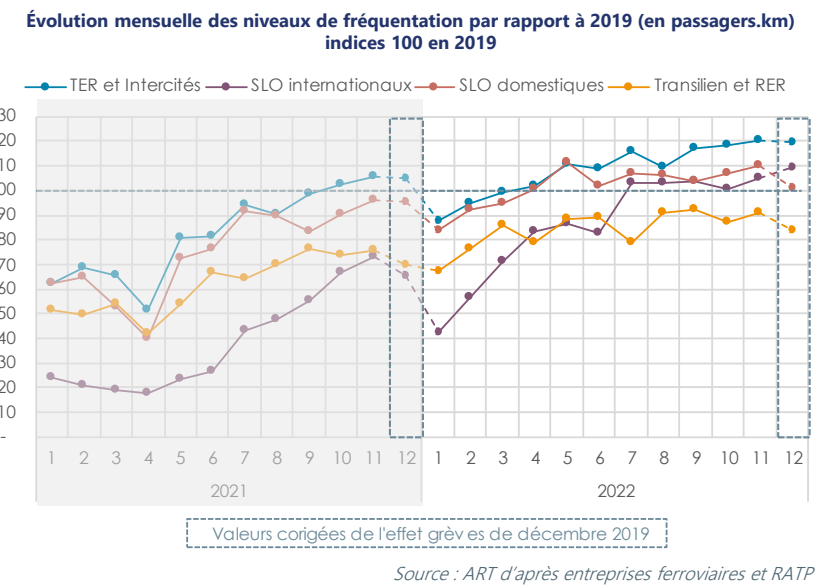
Avec plus de 100 milliards de passagers.km transportés, la fréquentation ferroviaire atteint un niveau record en France, supérieur de 2 % au niveau de 2019. Cela masque cependant des évolutions contrastées par service.

Les services conventionnés TER et Intercités ont connu la plus forte progression depuis 2019, avec une hausse de +12 %. Les services commerciaux ont également connu un fort regain avec une hausse de +4 % depuis 2019, malgré une reprise plus lente des services internationaux.

La fréquentation est en net recul en revanche pour les services conventionnés d'Île-de-France (-11 %), au sein desquels les services Transilien apparaissent plus affectés que les RER (en baisse respectivement de -15 % et -10 %).

La fréquentation des Intercités de nuit s'élève à 545 millions de passagers.km en 2022, en hausse de 77 % par rapport à 2019. La reprise de cette activité s'est en effet poursuivie en France, avec le prolongement durant l'été 2022 de la ligne Paris-Tarbes (vers Hendaye) précédée par le rétablissement de la ligne Paris-Nice au printemps 2021.

La reprise de la fréquentation ferroviaire de voyageurs entamée au second semestre 2021 s'est poursuivie tout au long d'année 2022

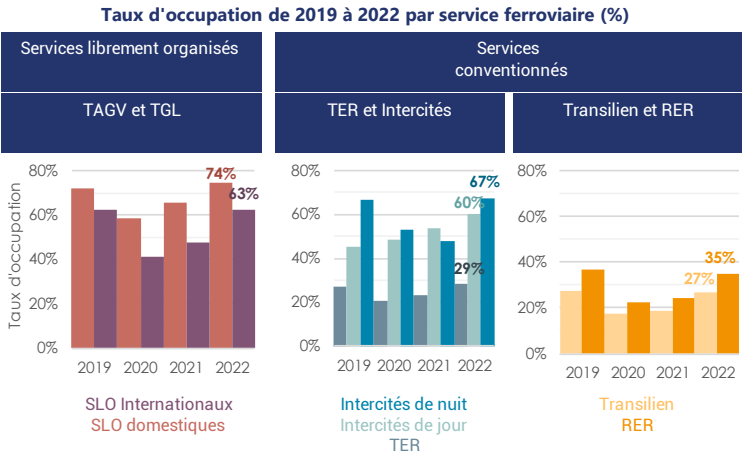


La reprise de l'activité ferroviaire de voyageurs amorcée au second semestre 2021 s'est poursuivie en début d'année 2022, malgré l'impact visible en janvier 2022 de la 5^{ème} vague épidémique de Covid-19 (liée au variant Omicron). Des niveaux de fréquentation supérieurs à ceux observés en 2019 sont ainsi observés, dès le deuxième trimestre 2022, pour les services commerciaux domestiques et les services conventionnés TER et Intercités. Bien que les services commerciaux internationaux affichent en moyenne annuelle un niveau de fréquentation en recul de 12 %, ils ont également dépassé leur niveau d'avant crise au cours du second semestre 2022.

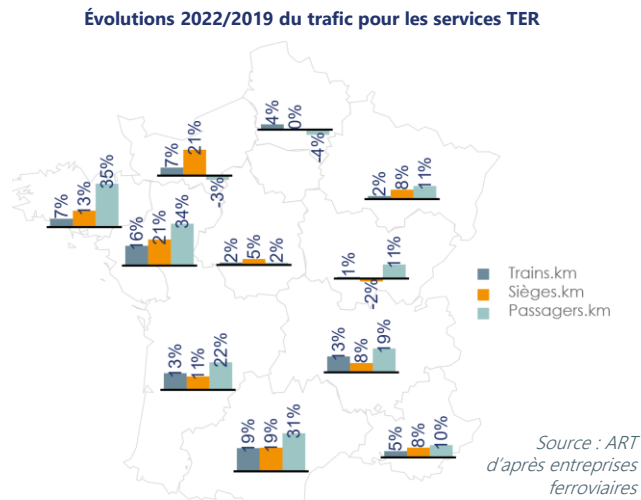
Les services conventionnés d'Île-de-France (Transilien comme RER) sont les seuls dont le niveau de fréquentation reste en deçà de celui d'avant crise en fin d'année 2022, avec un plafonnement autour de 90 % de son niveau de 2019. Les mouvements sociaux liés à la réforme des retraites en décembre 2022, ne semblent avoir eu d'impact significatif sur la fréquentation.

Le taux d'occupation des TGV domestiques atteint un niveau record de 74 % en 2022

Après avoir été fortement marqués pendant deux ans par la crise sanitaire, les taux d'occupation des services ferroviaires voyageurs retrouvent leur niveau de 2019, traduisant une reprise robuste de la demande. Ils affichent même une nette progression pour les services commerciaux domestiques (TAGV et TGL) avec un niveau record de plus de 74 %, en hausse de +2,5 pp par rapport à 2019. À noter que la relative stabilité des taux d'occupation des services conventionnés d'Île-de-France entre les années 2019 et 2022 révèle une baisse concomitante des niveaux d'offre et de fréquentation pour les services Transilien (de l'ordre de -15 %) et RER (-10 %).



La forte progression des services TER et Intercités a été portée par une majorité des régions où la fréquentation a augmenté davantage que l'offre



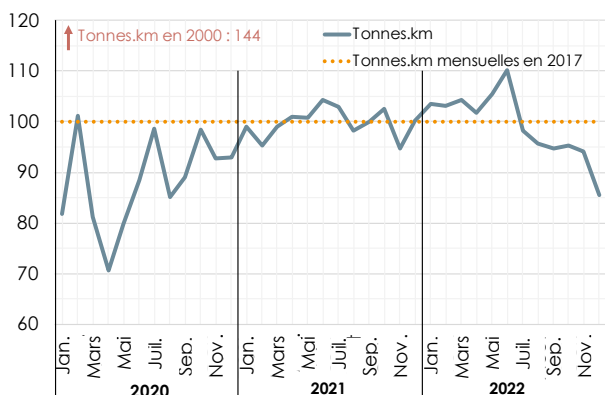
Le trafic TER apparaît en hausse marquée dans la plupart des régions, tant pour la fréquentation (en hausse par rapport aux niveaux de 2019), que pour l'offre ferroviaire régionale. Les taux d'occupation des services TER sont ainsi en hausse dans l'ensemble des régions à l'exception de trois régions limitrophes de l'Île-de-France (Centre-Val de Loire, Normandie et Hauts-de-France). La région Normandie se distingue par une baisse de la fréquentation de 3 % en dépit d'une forte hausse (+21 %) des sièges.km offerts (en tenant compte de l'intégration des lignes Intercités normandes). La hausse très supérieure dans la région des sièges.km par rapport à celle des trains.km (+7 %) est liée à la mise en service de matériels roulants plus capacitaires en 2021, en partie due aux investissements en matériel prévus dans le cadre du transfert des services Intercités à la région Normandie en 2020.

Entre 2019 et 2022, les services Intercités ont vu leur fréquentation augmenter de 13 %, pour une offre en hausse de 9 %, à périmètre constant sur la période (i.e. indépendamment du transfert des lignes Intercités normandes).

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

Après le rebond de 2021, une légère rétractation du transport de fret qui poursuit sa mutation au profit du transport combiné

Évolution du trafic ferroviaire fret (base 100 en 2017)



Sources : SDeS.

Après une reprise marquée en 2021, l'activité fret se contracte à nouveau en 2022 de 1 % (en tonnes.km), sous le niveau observé en 2017. En dépit d'une hausse au premier semestre, le transport ferroviaire de marchandises a chuté en fin d'année, dans un contexte de hausse du prix de l'énergie (88 % des trains.km en décembre 2022 par rapport à décembre 2021).

Le segment du transport combiné soutient l'activité fret avec une croissance continue sur les 5 dernières années. Cette croissance, observée en parallèle d'un recul du transport conventionnel (-2 % de tonnes.km par rapport à 2019), explique l'augmentation du poids du transport combiné, qui représente, en 2022, 41 % de l'activité fret (+7 points depuis 2019).

Sur le second semestre 2022, la dynamique du fret ferroviaire semble suivre la tendance à la baisse du transport routier de marchandises (-0,9 % en 2022 pour le pavillon français uniquement), bien que le transport routier n'ait pas encore retrouvé son niveau de 2019, à l'inverse du fret ferroviaire (source : SDeS, enquête TRM).

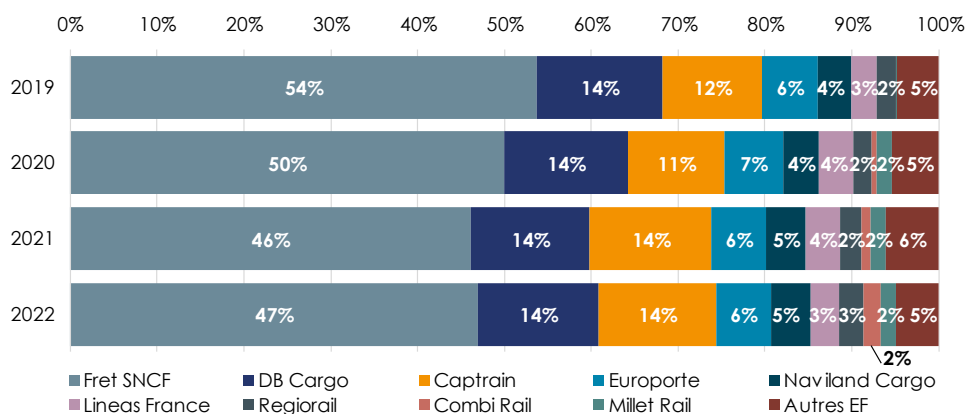
L'opérateur historique maintient en 2022 sa part de marché au sein de l'activité fret

Dans un marché global en contraction en 2022, l'opérateur historique Fret SNCF a conservé son niveau d'activité et sa part de marché. Celle-ci s'élève à 47 % des trains.km et 50 % en tonnes.km, en hausse de 1 point de pourcentage par rapport à 2021, marquant un arrêt au recul qui était observé depuis 2017. La part de marché du groupe SNCF³ s'élève à 66 % des trains.km (70 % en tonnes.km).

La dynamique du marché du fret ferroviaire et les parts de marché des différents opérateurs pourraient cependant évoluer à l'issue de la procédure formelle d'examen ouverte par la Commission européenne le 18 janvier 2023, visant à établir si certaines mesures de soutien de l'État français en faveur de Fret SNCF (en particulier l'annulation en

2019 de la dette financière de l'entreprise ferroviaire à l'occasion de sa transformation en une société commerciale pour un montant de 5,3 milliards d'euros) sont conformes aux règles de l'Union en matière d'aides d'État. Un « scénario de discontinuité » est envisagé, prévoyant la reprise de la plupart des activités dans une nouvelle entité dont le capital serait majoritairement détenu par le groupe SNCF, ainsi que le désengagement de Fret SNCF avec une remise en concurrence d'une partie de son activité.

Poids des opérateurs ferroviaires dans l'activité de transport de fret (en % des trains.km)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

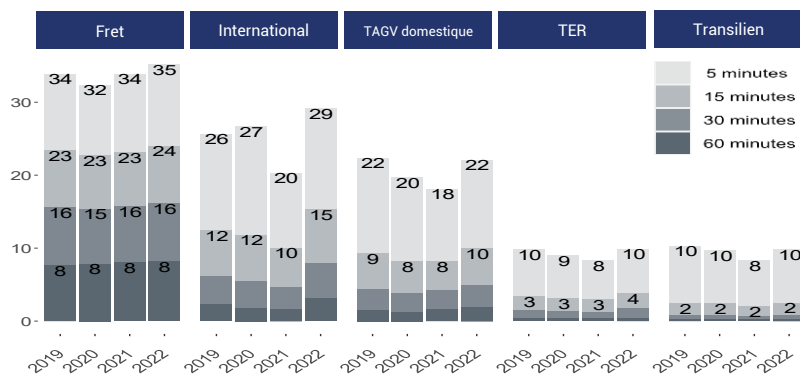
3. Groupe SNCF : Fret SNCF, Ecorail Transport, Naviland Cargo, Normandie Rail Service et Captrain France (VFL jusqu'en 2020)

Une ponctualité qui se dégrade pour la plupart des activités, au-delà des niveaux de 2019

Après une amélioration de la ponctualité en 2021, l'année 2022 montre une nouvelle détérioration de 2 à 9 points de pourcentage pour les activités voyageurs. À l'exception de l'activité Transilien, les taux de retard de l'ensemble des activités voyageurs – singulièrement ceux concernant les activités internationales – dépassent ceux constatés en 2019 (et ce, quelle que soit l'ampleur des retards observés par activité), effaçant ainsi les gains de ponctualité constatés en 2020 et 2021.

L'activité fret connaît une nouvelle détérioration de la ponctualité, quel que soit le seuil retenu. Cette détérioration apparaît plus modérée cependant aux seuils de 30 minutes et de 1 heure.

Taux de retard moyen au terminus des trains par activité, par seuil (en %)



Source : ART d'après SNCF Réseau

Transport de marchandises

- 59 M de trains.km¹ (-8 % /2017) (+0,5 % /2019)
- 35 Mds de tonnes.km (-0,4 % /2017) (+4 % /2019)
- 41 % de transport combiné : (+13 pts /2017²) (+7 pts /2019)
- 23 entreprises ferroviaires ayant réalisé du transport de marchandises et 8 candidats autorisés

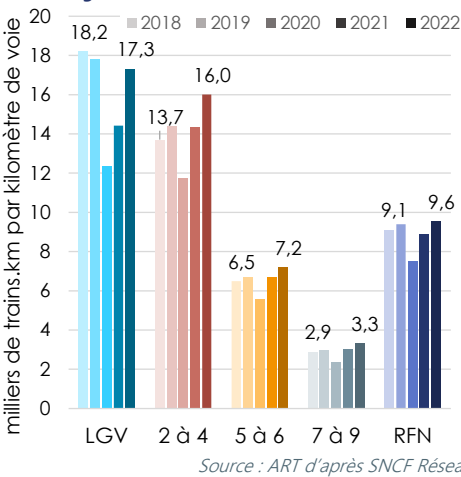
1. Hors circulations haut-le-pied
2. Source SDeS

L'intensité d'utilisation du RFN est revenue au niveau de 2019

Le niveau de trafic est en hausse de 0,6 % par rapport à 2019 (+7 % par rapport à 2021), avec près de 468 millions de trains.km sur le réseau ferré national (RFN) en 2022. Le RFN connaît son plus fort degré d'utilisation sur les cinq dernières années.

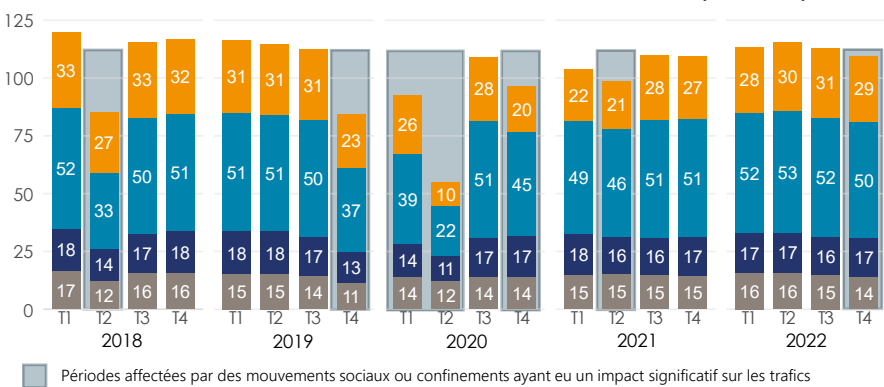
L'intensité d'utilisation par kilomètre de voie dépasse en 2022 les niveaux observés avant crise pour l'ensemble des catégories de voie, exception faite des LGV. En dehors des périodes affectées par des mouvements sociaux d'ampleur, le volume de trains.km de l'activité TAGV n'est pas revenu, y compris sur les trois premiers trimestres 2022, aux niveaux constatés en 2018, compris entre 32 et 33 millions de trains.km par trimestre.

Trains.km par kilomètre de voie sur le RFN par catégorie de voie SNCF Réseau (en milliers)



Source : ART d'après SNCF Réseau

Trains.km commerciaux effectués sur le RFN et le réseau RER RATP (en millions)



■ TAGV
■ TER & Intercités
■ Transilien & RER
■ Fret

Source : ART d'après SNCF Réseau et RATP

Chiffres clés

Le RFN à fin 2022

- ▶ 27 600 km de lignes
61 % électrifiées
4 % compatibles ERTMS (dont 10 % des LGV)
- ▶ 48 900 km de voies
- ▶ Âge moyen des voies
28 ans RFN
+ 1 mois / 2021
- 8 mois / 2019
- ▶ 468 M de trains.km
+ 7 % / 2021
+ 0,6 % / 2019

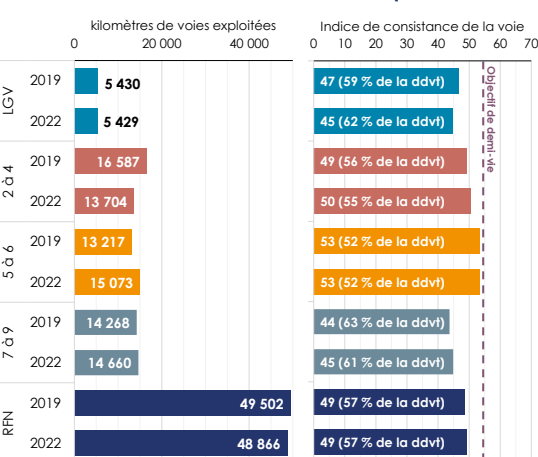
L'âge des voies s'est réduit sur les lignes classiques du RFN mais augmente pour les LGV

Le réseau ferré national (RFN) s'est contracté de 240 km de voies en 2022, et de 640 km depuis fin 2019, soit 1,3 % du réseau, résultant de la neutralisation des lignes les moins circulées du réseau (voies 7 à 9¹). Le classement des voies établi sur les trafics constatés sur trois années glissantes est fortement affecté par la crise sanitaire et les mouvements sociaux ayant eu cours entre 2019 et 2021. Ainsi, le linéaire des voies 7 à 9 a augmenté entre 2019 et 2022, du fait de reclassements vers les catégories plus élevées (i.e. moins utilisées). Alors que les catégories les plus utilisées (2 à 4), qui représentaient 34 % du linéaire en 2019, ne représentent plus que 28 % du RFN en 2022, un reclassement inverse (i.e. vers des catégories plus basses) devrait donc être observé à l'avenir si la reprise du trafic à des niveaux équivalents à ceux d'avant crise se confirme.

L'âge des voies du RFN reste stable, en moyenne, en 2022 et s'établit à 28,4 ans (+1 mois par rapport à 2021). Sur le réseau structurant (LGV et voies 2 à 6), l'âge moyen des voies est de 23,5 ans. Le réseau allemand sous gestion de DB Netz, dont l'intensité d'utilisation du réseau est proche de celle observée sur le réseau structurant français², atteignait un âge moyen de 20,9 ans³ en 2022, stable par rapport à 2019.

L'indice de consistance de la voie (ICV⁴) du réseau est stable et, en moyenne, de 49,1 en 2022, en-deçà de l'indice optimal fixé à 55 par SNCF réseau. Ce niveau signifie qu'en moyenne les voies ont atteint 56,5 % de leur durée de vie théorique (soit une amélioration de 0,6 point de pourcentage par rapport à 2019). L'ICV s'améliore pour les catégories de voies hors LGV, pour lesquelles les voies ont un ICV de 47 (soit 62 % de leur durée de vie) en 2022, contre un ICV de 45 (soit 59 % de leur durée de vie) en 2019.

Longueur du réseau ferré national et ICV par catégorie de voie à fin d'année (% de durée de vie théorique ou ddt)



Le % de durée de vie théorique (ddt) atteint est calculé à partir de l'indice de consistance de la voie (ICV) de SNCF Réseau. Les voies qui ont un ICV inférieur ou égal à 10 sont considérées comme ayant dépassé leur durée de vie théorique (ddt supérieure à 100 %). Lorsque l'ICV est à 55 la voie est de demi-vie (ddt à 50 %). SNCF Réseau considère que la demi-vie est un objectif permettant d'optimiser la maintenance du réseau.

Source : ART d'après SNCF Réseau

1 La classification des voies ferrées est établie sur la base d'un trafic fictif calculé suivant un tonnage journalier pondéré par la vitesse. Les catégories avec une numérotation basse supportent un trafic plus élevé que les numérotations hautes.

2 Près de 77 trains quotidiens par kilomètre de ligne pour le réseau structurant français (LGV et lignes 2 à 6) en 2022 contre 79 trains quotidiens par kilomètre de ligne pour le réseau allemand en 2021 (source IRG-Rail).

3 Rapport annuel de l'Eisenbahn-Bundesamt (Office fédéral des chemins de fer) sur l'état et le développement des infrastructures ferroviaires en Allemagne (lien).

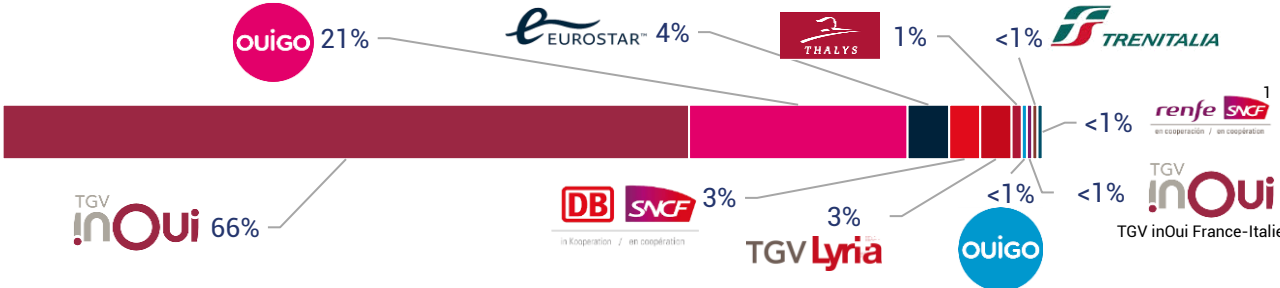
4 L'indice de consistance de la voie est un indicateur d'âge moyen relatif de la voie au regard de sa durée de vie théorique. Cette dernière dépend des caractéristiques physiques de la voie ainsi que de son intensité d'utilisation. Un tronçon neuf a une valeur de 100 et un actif en fin de vie prend la valeur 10 (la note 0 n'est atteinte qu'après 5 ans supplémentaire). L'ICV est un indicateur propre à SNCF Réseau et n'est pas calculé pour les autres gestionnaires d'infrastructure. L'ICV est la moyenne des indices des composants de la voie (rail, traverses, ballaste).

OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES MARCHÉS VOYAGEURS

L'entrée en service en 2022 de deux nouveaux services librement organisés (Trenitalia France et Ouigo Train Classique) a conduit à une amélioration de l'offre ferroviaire

Deux nouveaux services librement organisés se sont développés en 2022 : le service TAGV de Trenitalia France sur les lignes Paris-Lyon et Paris-Lyon-Milan (lancé en décembre 2021) et le service « Ouigo Train Classique », qui vient compléter l'offre à bas-coûts de SNCF Voyageurs (via une filiale Oslo) sur les lignes Paris-Nantes et Paris-Lyon (lancé en avril 2022). S'ils représentent chacun moins de 1 % de la fréquentation des services commerciaux en 2022, leur présence a eu un effet net sur les niveaux d'offre (augmentation de près de 10 % du nombre de circulations quotidiennes opérées sur la desserte Paris-Lyon depuis fin 2021) et de fréquentation des liaisons qu'ils opèrent. Ainsi, l'offre de Trenitalia a provoqué un fort effet d'induction de la demande entre Paris et Milan. Une réduction supérieure à 10 % des revenus par passager.km est en outre constatée à la suite de l'arrivée de Trenitalia et de la progression de l'offre Ouigo (à grande vitesse et à vitesse classique) entre Paris et Lyon. L'activité commerciale de voyageurs reste largement dominée en France par les différentes marques et filiales de services à grande vitesse de SNCF Voyageurs.

Fréquentation 2022 des services ferroviaires librement organisés en France²
(% du nombre de voyageurs.km transportés en France)



1. Le service 'renfe-SNCF en coopération' a été arrêté fin 2022 et repris au sein du service TGV inOui
2. Le service de train de nuit en partenariat ÖBB Nightjet – SNCF Voyageurs opéré entre Paris et Vienne n'est pas représenté sur ce graphique au regard d'un poids significativement plus faible que les autres services en 2022.

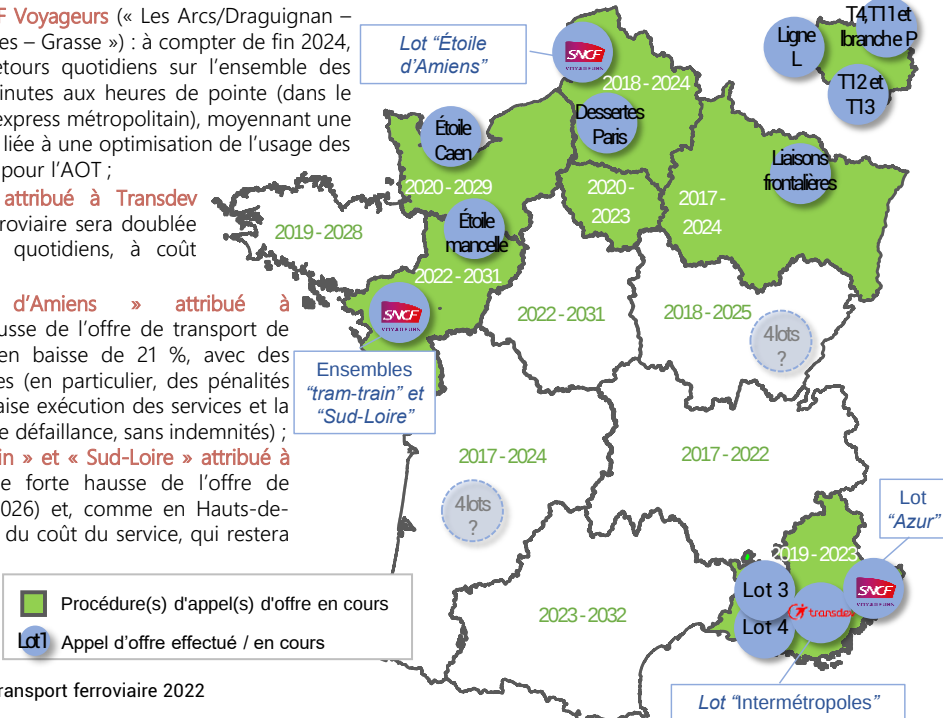
Les premières mises en concurrence de lots conventionnés permettent de viser une amélioration substantielle de l'offre et des coûts des services publics ferroviaires régionaux

Comme prévu par le quatrième paquet ferroviaire européen, la mise en concurrence de services ferroviaires conventionnés est effective et possible en France depuis fin 2019. Elle deviendra obligatoire pour tous les services attribués à compter du 25 décembre 2023. À mi-année 2023, six régions (Sud-PACA, Hauts-de-France, Pays de la Loire, Normandie, Grand-Est et Île-de-France) ont d'ores et déjà lancé ou fait part de leur souhait de lancer progressivement l'ouverture à la concurrence de leurs services ferroviaires. En revanche pour d'autres régions l'incertitude demeure quant au calendrier et aux modalités d'ouverture (Bourgogne-Franche-Comté, Nouvelle-Aquitaine) ; certaines ont par ailleurs renouvelé de manière anticipée leur convention avec SNCF Voyageurs (Bretagne, Occitanie, Centre-Val de Loire) et n'ouvriront leurs services à la concurrence que d'ici 5 à 10 ans.

Il est déjà possible d'observer les effets des premières mises en concurrence par appels d'offres des services publics de transport ferroviaire de voyageurs :

- Sud-PACA, lot « Azur » attribué à SNCF Voyageurs (« Les Arcs-Dracagnan – Vintimille », « Nice – Tende » et « Cannes – Grasse ») : à compter de fin 2024, l'offre évoluera de 69 à 120 allers-retours quotidiens sur l'ensemble des services, avec une fréquence de 15 minutes aux heures de pointe (dans le cadre de la mise en place d'un service express métropolitain), moyennant une hausse du nombre de trains de +75 %, liée à une optimisation de l'usage des matériels roulants, sans hausse de coût pour l'AOT ;
- Sud-PACA, lot « Intermétropoles » attribué à Transdev (Marseille – Toulon – Nice) : l'offre ferroviaire sera doublée dès 2025, de 7 à 14 allers-retours quotidiens, à coût identique pour l'AOT ;
- Hauts-de-France, lot « Étoile d'Amiens » attribué à SNCF Voyageurs : il est prévu une hausse de l'offre de transport de +9,5 % pour un coût par train.km en baisse de 21 %, avec des conditions contractuelles plus incitatives (en particulier, des pénalités multipliées par quatre en cas de mauvaise exécution des services et la possibilité de résilier le contrat en cas de défaillance, sans indemnités) ;
- Pays de la Loire, ensembles « tram-train » et « Sud-Loire » attribué à SNCF Voyageurs : l'offre prévoit une forte hausse de l'offre de transport (+26 % à compter de fin 2026) et, comme en Hauts-de-France, une baisse significative (-25 %) du coût du service, qui restera opéré par l'opérateur historique.

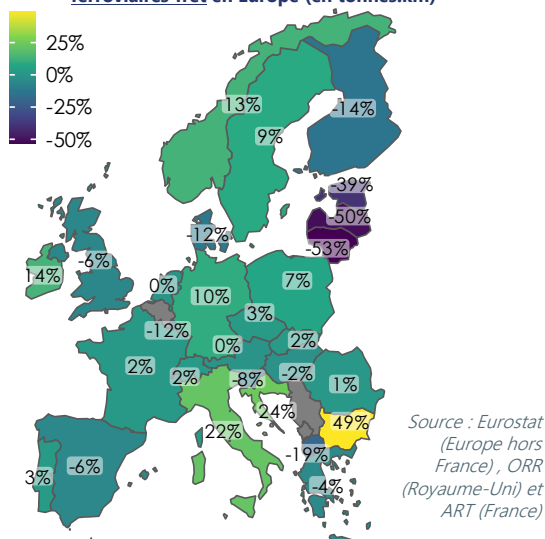
Lots annoncés pour l'ouverture à la concurrence des services régionaux conventionnés, et dates des conventions d'exploitation en vigueur en juin 2023



En Europe, un rattrapage du trafic ferroviaire voyageurs 2019 à compter du second semestre 2022

La fréquentation des trains de voyageurs pour les trois premiers trimestres 2022 apparaît encore, pour la plupart des pays européens, inférieure à celle observée sur la même période en 2019. L'Italie, l'Espagne, la Suisse, le Royaume-Uni ou encore les Pays-Bas ont retrouvé des niveaux compris entre 70 % et 90 % de ceux de 2019, tandis que l'Allemagne et la France ont connu des reprises plus fortes, proches, au cumul des trois premiers trimestres 2022, de 95 % des niveaux de 2019. Pour ces deux pays, les niveaux de trafic de 2019 ont été retrouvés à partir du deuxième trimestre 2022. Si l'Espagne et l'Italie montrent également une augmentation progressive de leur fréquentation (à des niveaux supérieurs à 90 % des niveaux de 2019 sur le second semestre), le retour à une fréquentation « pré-COVID » semble plus lent voire incertain au Royaume-Uni et en Irlande, qui n'atteignent pas 80 % de ces niveaux en fin d'année 2022.

Évolution 2019/2022 (3 premiers trimestres) du trafic des services ferroviaires fret en Europe (en tonnes.km)



L'offre programmée de trains de voyageurs retrouve les niveaux d'avant crise

L'observation du transport ferroviaire à longue distance sur le premier semestre de l'année 2023 montre un niveau d'offre supérieur en moyenne à celui du début d'année 2022, même si l'offre en début d'année 2023 a été affectée par les mouvements sociaux liés à la réforme des retraites. SNCF Voyageurs annonce par ailleurs une offre et des réservations record pour l'été 2023.

L'année 2022 a été relativement peu affectée tant par la crise sanitaire (en dehors de l'impact potentiel de la 5^{ème} vague épidémique en France fin janvier 2022) que par des mouvements sociaux d'ampleur nationale, à l'exception des mouvements de grève de la SNCF en décembre.

Avertissement

Les résultats présentés ont été obtenus par traitements statistiques des services de l'Autorité, à partir des données collectées auprès des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, entreprises ferroviaires et candidats autorisés, en application des décisions n° 2019-020 du 11 avril 2019 et n° 2021-018 et n° 2021-019 du 11 mars 2021. Dans ce processus déclaratif, il est de la responsabilité des gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires et candidats autorisés de s'assurer de la fiabilité et de la complétude des données avant de les transmettre à l'Autorité.

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

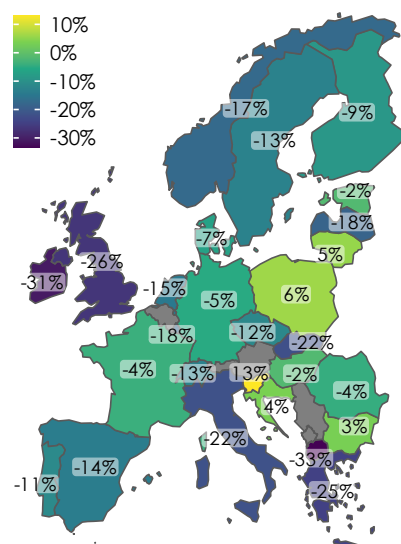
La réalisation du présent bilan a permis la mise à jour de données statistiques figurant dans les bilans annuels publiés précédemment et dans la base de statistiques accessible en Open Data sur le site de l'Autorité. Les données nouvelles contenues dans cette plaquette, relatives à l'année 2021, sont à considérer comme provisoires.

Directeur de la publication : Philippe Richert

Pilotage et coordination : Fabien Couly / Anthony Martin

Auteurs et contributeurs : Antoine Beaughon, Olivier Chalmeau, Alban Gougoua, Claudia Judith, Brewenn Métayer, Julie Rouault, Toni Viale

Évolution 2022/2019 (3 premiers trimestres) de la fréquentation des services ferroviaires voyageurs en Europe (en passagers.km)



Le transport ferroviaire de marchandises poursuit sa croissance dans une majorité de pays européens

En 2022 le trafic ferroviaire de marchandises montre des niveaux de croissance relativement élevés pour plusieurs pays européens, notamment en Italie (+22 % par rapport à 2019) et en Allemagne (+10 %), et stables à modérés en France ou en Suisse (+2 %). L'Espagne et le Royaume-Uni affichent en revanche des niveaux inférieurs à ceux de 2019, et ce sur l'ensemble des trimestres de l'année.

Nombre de voyages proposés en mode ferroviaire pour le panel des liaisons enquêtées en amont et à l'issue des périodes de confinement (Période globale d'observation entre le 1^{er} janvier 2022 et le 1^{er} juin 2023)

