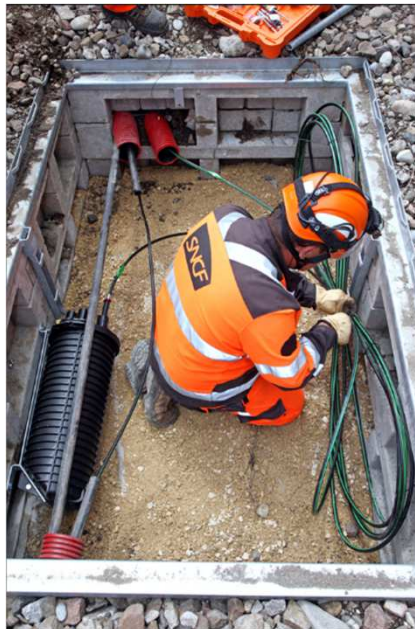


# Systeme d'Amélioration des Performances (SAP) Bilan d'activité 2024



# Sommaire

## Introduction

3

## Le Système d'Amélioration des Performances en 2024

4

- Les entreprises ferroviaires éligibles au Système d'Amélioration des Performances en 2024

5

- Objectifs et résultats 2024

6

- Évolution des ratios du Système d'Amélioration des Performances

6

- Répartition du ratio gestionnaire d'infrastructure du Système d'Amélioration des Performances

10

- Bilan financier 2024

11

- Évolution du ratio gestionnaire d'infrastructure des trains régionaux par région

12

- Suivi de tendance des trains de voyageurs supprimés en opérationnel

13

- Impacts régularité entre entreprises ferroviaires

14

- Évolutions du référentiel du Système d'Amélioration des Performances

15

## Annexes

16

- Les fondamentaux du Système d'Amélioration des Performances

17

- L'instance de gouvernance du Système d'Amélioration des Performances : le comité SAP (COSAP)

18

# Introduction

2024 marque la dixième année du fonctionnement du système d'amélioration de la performance du réseau ferroviaire selon la démarche fondée sur des objectifs et l'application de malus lorsque ceux-ci ne sont pas tenus.

La performance de régularité des trains s'exprime sous forme de ratios en minutes perdues aux 100 km. Le système est simple, et oblige à une objectivation précise des modes de calcul. Il a permis au COSAP et les 18 membres qui le composent sous l'observation attentive de l'Autorité de Régulation des Transports (ART), de tracer sa voie en bâtissant progressivement une réflexion cohérente selon une démarche de résolution de problème. Celle-ci est par ailleurs nourrie de nouvelles expériences liées notamment à l'adaptation au changement climatique qui donnent lieu à des présentations.

A cet égard, il est toujours utile de rappeler l'importance que joue le collectif dans les travaux du COSAP.



Jean-Christophe BAUDOIN  
*Président du Comité SAP*

**«LE SYSTÈME EST SIMPLE, ET OBLIGE À UNE OBJECTIVATION PRÉCISE DES MODES DE CALCUL. IL A PERMIS AU COSAP ET LES 18 MEMBRES QUI LE COMPOSENT SOUS L'OBSERVATION ATTENTIVE DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES TRANSPORTS (ART), DE TRACER SA VOIE EN BÂTISSANT PROGRESSIVEMENT UNE RÉFLEXION COHÉRENTE SELON UNE DÉMARCHE DE RÉOLUTION DE PROBLÈME.»**

Cette année plusieurs sujets ont émaillé l'activité du Comité et de

ses membres. Parmi ceux-ci :

- Tout d'abord s'agissant de la gouvernance du comité et sur la base d'un travail de groupe préalable, a été décidée l'introduction d'une procédure de désignation des membres émanant des entreprises ferroviaires et l'adoption du principe de recomposition tous les cinq ans des membres des entreprises ferroviaires du COSAP. Par ailleurs on note l'arrivée de l'EF CAPTRAIN France a intégré le collège EF du COSAP à l'occasion du siège laissé vacant par le rapprochement Eurostar/Thalys.
- Ensuite s'agissant des modes de calcul, le sabotage des LGV le 26 juillet, jour d'ouverture des JO, de Paris a donné lieu à une précision de la règle de neutralisation de journées pour force majeure dans le référentiel
- En outre, depuis début 2024, SNCF Réseau a repris le pilotage du programme H00 (départ à l'heure) et l'a fusionné avec le programme PERL dans le programme H00 Système. Le management de la ponctualité au départ et de la régularité des trains concourt à la robustesse de l'exploitation et à la performance du système ferroviaire. Pour être à l'heure, chaque seconde compte

De façon plus globale, 2024 a permis de retrouver une dynamique positive pour tous les segments d'activité (Entreprises ferroviaires et gestionnaire d'infrastructures) après deux années aux résultats en demi-teinte.

# Le Système d'Amélioration des Performances en 2024



# Les entreprises ferroviaires éligibles au Système d'Amélioration des Performances en 2024

19 entreprises ferroviaires dans le dispositif



INTERCITÉS  
Les trains classiques SNCF



2 entreprises ferroviaires en marche à blanc



# Objectifs et résultats 2024

## Évolution des ratios du système d'amélioration des performances (consolidation toutes entreprises ferroviaires)

Le Système d'Amélioration des Performances (SAP) existe depuis 2014. La performance de régularité des trains s'exprime sous forme de ratios en minutes perdues aux 100 km.

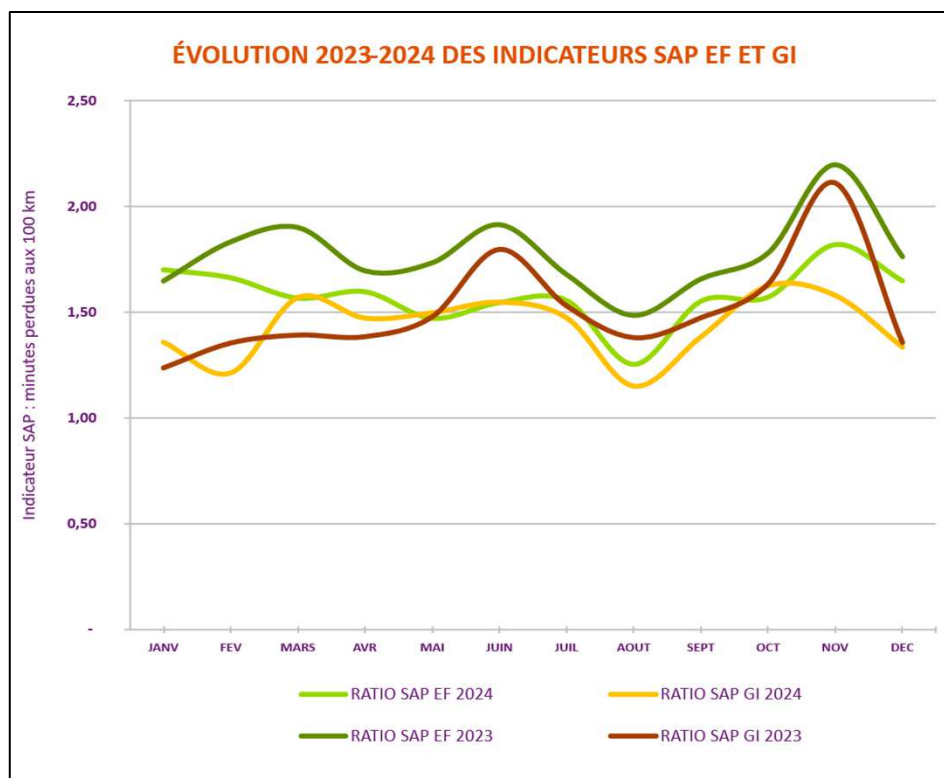
Après une année de production 2021 où le gestionnaire d'infrastructure (GI) SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires (EF) avaient atteint de très bons niveaux de performance, les années 2022 et 2023 ont été une période de production de moindre qualité.

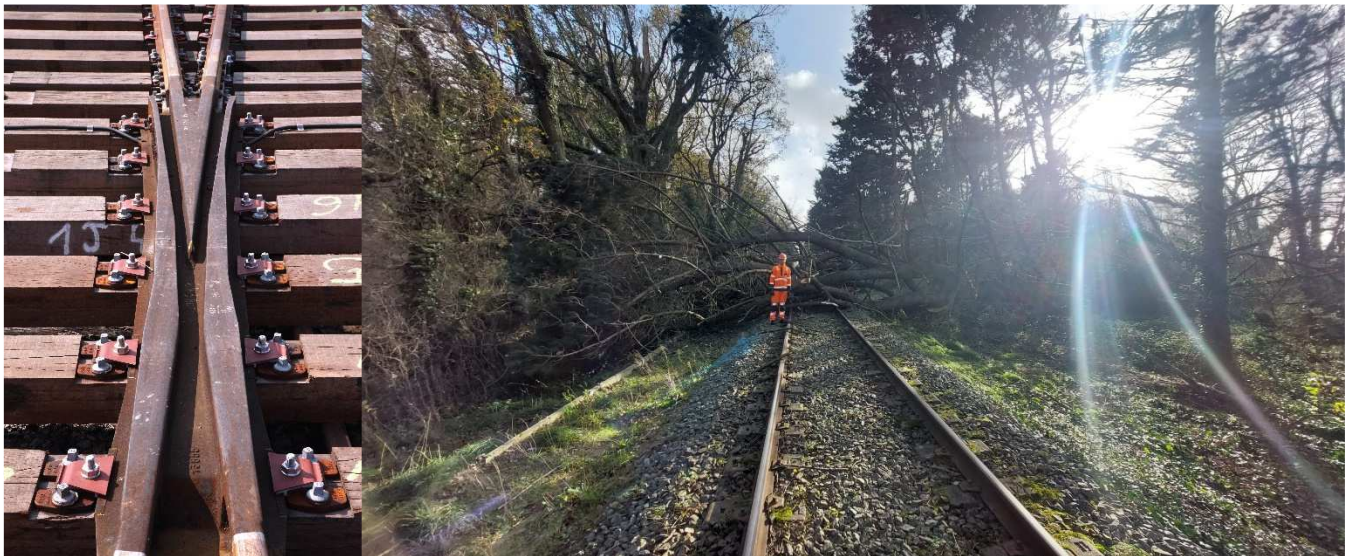
En 2024, le niveau de performance tous segments confondus retrouve une dynamique positive tant pour les entreprises ferroviaires que pour le gestionnaire d'infrastructure. Pour les entreprises ferroviaires, le ratio SAP est de 1,57 minute perdue aux 100 km en forte amélioration de 11% par rapport à 2023. Pour le gestionnaire d'infrastructure, le niveau de performance est meilleur de 5% par rapport à l'année précédente avec un ratio SAP de 1,44 minute perdue aux 100 km.



SEGMENT D'ACTIVITÉ	Réalisé agrégé Année 2023		Réalisé agrégé Année 2024		Objectifs agrégés Année 2024	
	RATIO SAP EF	RATIO SAP GI	RATIO SAP EF	RATIO SAP GI	Objectif SAP EF	Objectif SAP GI
TRAINS À GRANDE VITESSE	0,53	0,79	0,50	0,75	0,54	0,80
TRAINS VOYAGEURS LONGUE DISTANCE	1,03	1,81	0,91	1,62	0,99	1,75
TRAINS RÉGIONAUX HORS ÎLE-DE-FRANCE	1,11	1,60	0,95	1,54	1,25	1,55
TRAINS RÉGIONAUX ÎLE-DE-FRANCE	1,41	1,69	1,31	1,45	1,50	1,71
TRAINS DE FRET	7,44	2,51	6,68	2,41	7,91	2,44
<b>TOTAL TOUS SEGMENTS</b>	<b>1,77</b>	<b>1,51</b>	<b>1,57</b>	<b>1,44</b>	<b>1,91</b>	<b>1,49</b>

\* Afin d'être comparables, les indicateurs des années 2023 et 2024 ont été retraités des journées exceptionnelles d'intempéries et de mouvements sociaux ainsi que des journées du 26, 27 et 28 juillet 2024 impactées par les sabotages sur LGV (neutralisations conformes à la décision du 5ème COSAP du 3 décembre 2014 et à celle du 39ème COSAP du 11 décembre 2024).





Le ratio SAP entreprises ferroviaires (EF) tous segments d'activité est meilleur que son objectif agrégé (17% de mieux). Du côté du gestionnaire d'infrastructure, le ratio SAP tous segments d'activité confondus atteint également son objectif agrégé (4% de mieux).

Pour les entreprises ferroviaires, les objectifs agrégés de performance du SAP 2024 ont été atteints pour tous les segments d'activité. Le meilleur résultat concerne le segment des trains régionaux hors Ile-de-France (ratio de 0,95 minute perdue aux 100 km pour un objectif agrégé pour le segment de 1,25 soit 24% meilleur).

Tout comme pour les entreprises

## RÉSULTATS RATIOS SAP AGRÉGÉS

	EF	GI
<i>MIN PERDUES AUX 100 KM</i>		
<b>2014</b>	<b>1,98</b>	<b>1,18</b>
<b>2015</b>	<b>2,07</b>	<b>1,29</b>
<b>2016</b>	<b>2,10</b>	<b>1,38</b>
<b>2017</b>	<b>2,12</b>	<b>1,34</b>
<b>2018</b>	<b>2,13</b>	<b>1,46</b>
<b>2019</b>	<b>1,83</b>	<b>1,28</b>
<b>2020</b>	<b>1,78</b>	<b>1,38</b>
<b>2021</b>	<b>1,70</b>	<b>1,24</b>
<b>2022</b>	<b>1,77</b>	<b>1,39</b>
<b>2023</b>	<b>1,77</b>	<b>1,51</b>
<b>2024</b>	<b>1,57</b>	<b>1,44</b>

ferroviaires, en 2024, le gestionnaire d'infrastructure atteint ses objectifs agrégés pour tous les segments d'activité.

C'est sur le segment des trains régionaux Ile-de-France que le résultat est le plus encourageant (ratio de 1,45 minute perdue aux 100 km pour un objectif agrégé pour le segment de 1,71 soit 15% meilleur).

Pour les segments d'activité trains à grande vitesse et trains de voyageurs longues distances les résultats sont meilleurs que les objectifs agrégés respectivement de 6% et 7%.

Les segments trains régionaux hors Ile-de-France et fret, sont aussi dans le vert avec un écart par rapport à l'objectif moins important (de l'ordre de 1%).



Les courbes d'évolution au cours de l'année des ratios SAP des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure sont assez semblables à l'exception du tout début d'année où celle du gestionnaire d'infrastructure commence avec de meilleurs ratios.

Les ratios SAP mensuels des entreprises ferroviaires sont meilleurs que ceux de 2023 sur l'ensemble de l'année à l'exception du mois de janvier 2024 où le ratio est très légèrement en dégradation par rapport à celui de l'année précédente. Cela semble traduire une amélioration structurelle de la production des entreprises ferroviaires plutôt que conjoncturelle.

Pour le gestionnaire d'infrastructure, le premier semestre 2024 a été en demi teinte par rapport à 2023 avec quatre mois sur six où le ratio SAP a été moins bon en 2024. La production du mois de mars 2024 pour lequel on constate un pic du ratio SAP GI a été fortement impactée par les causes externes (20% de plus que la moyenne) et notamment des conséquences liées à des activités de tiers / riverain. Un affaissement



---

**«CELA SEMBLE TRADUIRE  
UNE AMÉLIORATION  
STRUCTURELLE DE LA  
PRODUCTION DES  
ENTREPRISES  
FERROVIAIRES PLUTÔT  
QUE CONJONCTURELLE»**

---

de talus lié à des terrassements en bordure de voie ferrée à provoqué presque 10 000 minutes perdues en mars entre Moirans et Grenoble en Isère.

La tendance s'est inversée sur le second semestre lors duquel le ratio SAP GI s'est amélioré pour repasser en dessous de la courbe de 2023. A l'instar du mois de mars, un pic est constaté au mois d'octobre qui a été également fortement touché par les causes externes à un niveau équivalent à celui du mois de mars mais du fait cette fois-ci d'intempéries plus marquées.

Depuis début 2024, SNCF Réseau a repris le pilotage du programme H00 (départ à l'heure) et l'a fusionné avec le programme PERL dans le programme H00 Système. Le management de la ponctualité au départ et de la régularité des trains concourt à la robustesse de l'exploitation et à la performance du système ferroviaire. Pour être à l'heure, chaque seconde compte : elle se mesure à 0 minute. Cette robustesse se travaille à chaque étape du parcours, à toutes les échelles de temps et est conditionnée par la performance de l'ensemble des acteurs impliqués : SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les EF. Dans ce cadre, neuf standards ont été définis et chaque EF s'engage





à les respecter afin de garantir le départ à l'heure de ses trains dans les complexes voyageurs. Au delà du segment voyageur, la recherche d'un meilleur respect du départ à l'heure est maintenant déployée également pour les circulations fret afin que l'ensemble du système profite des bénéfices du programme sur la qualité de production.

Le contenu des standards, leur déploiement et les objectifs associés sont pilotés par SNCF Réseau, et leur mise en œuvre implique tous les acteurs du système sur site et sur les territoires.

Le programme H00 Système apporte ainsi :

- Des standards pour ancrer les meilleures pratiques partout, pour tous et pour longtemps.
- Des méthodes et outils pour piloter et accélérer la performance des collectifs.
- Des plans d'action pour agir sur les principales causes d'irrégularité (Energie électrique, Travaux, Végétation/Faune, Signalisation, Voie/Ouvrage, Caténaire, EALE).
- De l'accompagnement pour soutenir l'action des collectifs et apporter de l'expertise.

---

**«LA RECHERCHE D'UN MEILLEUR RESPECT DU DÉPART À L'HEURE EST MAINTENANT DÉPLOYÉE ÉGALEMENT POUR LES CIRCULATIONS FRET AFIN QUE L'ENSEMBLE DU SYSTÈME PROFITE DES BÉNÉFICES DU PROGRAMME H00 SYSTÈME SUR LA QUALITÉ DE PRODUCTION. »**

---

Dans le cadre de ce programme, la robustesse de l'exploitation se travaille sur trois horizons de temps.



En amont des circulations de A-5 à J-1 l'objectif de l'ensemble des acteurs est de :

- Préparer des partitions fiables et robustes à jouer le jour J.
- Identifier les situations à risques et activer leur traitement.
- Anticiper les aléas et préparer les scénarios adaptés.
- En cas de plan de transport adapté, rendre l'information voyageurs disponible aux clients à J-1 17H.

Le jour J des circulations il est recherché la stabilité de la production opérationnelle avec les axes suivants :

- Jouer la partition telle qu'elle a été conçue.
- Savoir réagir au plus vite en cas d'aléas.
- Faire les remontées nécessaires pour permettre une information fiable et réactive des acteurs opérationnels et des clients.

En post-opérationnel, le management de la performance prend le relais afin de :

- Mesurer la réalisation.
- En cas d'incident, faire des REX pour comprendre les causes.
- Identifier, analyser et résoudre les points de non-performance (planification, production, information clients, ...).

## ■ RÉPARTITION DU RATIO GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE DU SYSTÈME D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES

Après le recul des performances enregistré en 2023, en 2024 le ratio SAP du gestionnaire d'infrastructure (GI) inverse la tendance en s'améliorant de 5% par rapport à l'année précédente.

Ce progrès est majoritairement dû à une meilleure qualité de production dans tous les métiers du gestionnaire d'infrastructure. Le poste des causes internes au gestionnaire d'infrastructure est ainsi en amélioration de 7% par rapport à 2023.

Tous les postes progressent favorablement. Le poste des causes liées à la gestion de la circulation marque un gain important de 28% tout comme celui des métiers

Capacité & Sillons avec un gain de 13%.

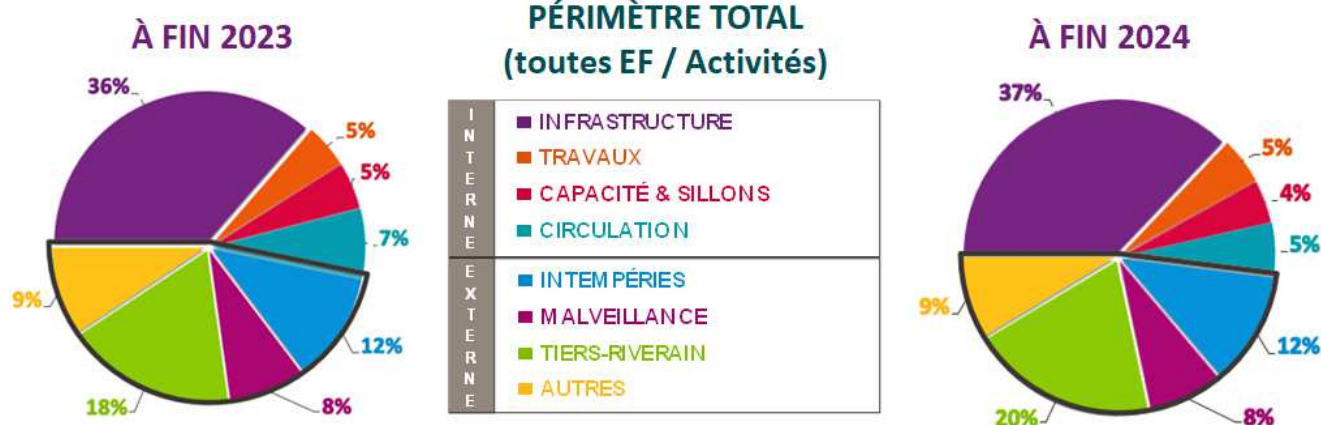
**« APRÈS LE RECU DES PERFORMANCES ENREGISTRÉ EN 2023, EN 2024 LE RATIO SAP DU GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE (GI) INVERSE LA TENDANCE EN S'AMÉLIORANT DE 5% »**

En volumétrie de minutes perdues, le poste Circulation représente 50% de l'amélioration du ratio SAP GI interne entre 2023 et 2024. Quant au poste des défaillances de

l'infrastructure, en amélioration de 3% par rapport à 2023, il participe au tiers de l'amélioration du ratio SAP du GI de par son importance en minutes perdues.

Les causes externes GI sont en baisse de 3% entre 2023 et 2024. Après une augmentation importante en 2023, le poste Autres (avec notamment les conséquences des divagations d'animaux sauvages et d'obstacles externes sur les voies) est en forte baisse pour retrouver son niveau de 2022.

Les minutes perdues de cause riverains/tiers sont les seules qui augmentent (+4%) par rapport à 2023.



RÉPARTITION DU RATIO SAP GI	ANNÉE 2023	ANNÉE 2024	Évolution en %
INFRASTRUCTURE	0,551	0,533	-3%
TRAVAUX	0,071	0,070	-1%
CAPACITÉ & SILLONS	0,074	0,064	-13%
CIRCULATION	0,109	0,078	-28%
<b>TOTAL CAUSES INTERNES GI</b>	<b>0,806</b>	<b>0,746</b>	<b>-7%</b>
INTEMPÉRIES	0,175	0,169	-3%
MALVEILLANCE	0,122	0,114	-7%
TIERS-RIVERAIN	0,271	0,283	+4%
AUTRES	0,141	0,124	-12%
<b>TOTAL CAUSES EXTERNES GI</b>	<b>0,709</b>	<b>0,689</b>	<b>-3%</b>
<b>TOTAL TOUTES CAUSES GI</b>	<b>1,51</b>	<b>1,44</b>	<b>-5%</b>

## ■ BILAN FINANCIER 2024 (CONSOLIDATION TOUTES ENTREPRISES FERROVIAIRES)

Concernant les flux financiers, au titre de l'année 2024, le solde net des montants consolidés de malus SAP est ressorti à 1,046 million d'euros à la charge de SNCF Réseau vers les entreprises ferroviaires parties prenantes du dispositif (1,053 million d'euros de SNCF Réseau vers les EF et 0,007 million d'euros des EF vers SNCF Réseau).

Ce solde de pénalités financières SAP est nettement moins important que celui de l'année précédente. Il est environ trois fois moins élevé qu'en 2023 et bien en deçà du plafond de malus maximal annuel qui était de 13,5 millions d'euros en 2024.

Les montants de malus SAP en forte baisse pour le gestionnaire d'infrastructure reflètent les niveaux de performance en amélioration sur tous les segments

d'activité même s'il reste certains objectifs par entreprise ferroviaire qui ne sont pas atteints.

**« LES MONTANTS DE MALUS SAP EN FORTE BAISSÉ POUR LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE REFLÈTENT LES NIVEAUX DE PERFORMANCE EN AMÉLIORATION SUR TOUS LES SEGMENTS D'ACTIVITÉ. »**

85 % du malus GI est concentré sur le segment des trains régionaux hors Ile-de-France. Les 15 % restant concernent le segment des trains de fret. Au global, le gestionnaire d'infrastructure doit verser 8 malus sur les 29 relations

bilatérales avec les entreprises ferroviaires ou activités des entreprises ferroviaires. En 2024, deux entreprises ferroviaires doivent verser un malus au gestionnaire d'infrastructure.



MINUTES PERDUES AUX 100 KM	OBJECTIFS AGRÉGÉS 2024		RATIOS SAP AGRÉGÉS À FIN 2024		MALUS ANNUELS FACTURABLES <sup>(1)</sup> (en millions d'euros)	
	RATIO SAP EF	RATIO SAP GI	RATIO SAP EF	RATIO SAP GI	EF → GI	GI → EF
SEGMENT D'ACTIVITÉ						
TRAINS À GRANDE VITESSE	0,54	0,80	0,50	0,75	-	-
TRAINS VOYAGEURS LONGUE DISTANCE	0,99	1,75	0,91	1,62	-	-
TRAINS RÉGIONAUX HORS ÎLE-DE-FRANCE	1,25	1,55	0,95	1,54	-	+ 0,891 M€
TRAINS RÉGIONAUX ÎLE-DE-FRANCE	1,50	1,71	1,31	1,45	-	-
TRAINS DE FRET	7,91	2,44	6,68	2,41	+ 0,007 M€	+ 0,162 M€
<b>TOTAL TOUS SEGMENTS</b>	<b>1,91</b>	<b>1,49</b>	<b>1,57</b>	<b>1,44</b>	<b>+ 0,007 M€</b>	<b>+ 1,053 M€</b>

Sources : Bréhat et Factureur SNCF Réseau, avec neutralisation des journées exceptionnelles d'intempéries et de mouvements sociaux (conforme aux règles décrites dans le référentiel SAP\_RFN-IG-TR 04-C-01-n°014, version 8 du 11 décembre 2024).

Note : (1) : Suivant décision du 5<sup>ème</sup> COSAP du 3 décembre 2014, les malus SAP sont calculés et plafonnés en prenant en compte le solde net des malus de chaque acteur (malus de l'un, moins malus de l'autre) ; pour l'année 2024, ces malus sont plafonnés à 0,75x [(Redevances RC+CF+RM 2023) x 0,5%]. Par décision du 37<sup>ème</sup> COSAP du 20 mars 2024, un abattement de 25% est appliqué en 2024 sur le plafond de malus.

## ■ ÉVOLUTION DU RATIO GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE DES TRAINS REGIONAUX PAR RÉGION

En 2024, au global sur l'ensemble des trains régionaux hors Ile-de-France, le ratio SAP du gestionnaire d'infrastructure s'améliore de 3% par rapport à l'année précédente. Il est en amélioration pour 8 des 11 périmètres de convention régionale entre 1 et 20% selon les régions. C'est en Nouvelle-Aquitaine que l'évolution du ratio est la meilleure. Trois régions voient leur niveau de



performance décroître : Grand Est, Normandie et Hauts-de-France.

Globalement, le ratio SAP des causes internes au gestionnaire d'infrastructure s'améliore plus que le ratio des causes externes. Nouvelle-Aquitaine, Centre-Val-de-Loire et Provence-Alpes-Côte d'Azur sont les trois Régions où les

causes internes diminuent le plus (entre -18% et -21% de minutes perdues aux 100 km). Pour les causes externes, c'est dans les Régions Nouvelle-Aquitaine, Bretagne et Bourgogne-Franche-Comté que le ratio s'améliore le plus avec respectivement -23% et -14% et -11% de minutes perdues au 100km.



RÉGIONS	RATIO SAP GI			DONT RATIO SAP GI INTERNE			DONT RATIO SAP GI EXTERNE		
	Année 2023	Année 2024	Évolution	Année 2023	Année 2024	Évolution	Année 2023	Année 2024	Évolution
GRAND EST	1,07	1,12	+ 4%	0,556	0,565	+ 1%	0,517	0,553	+ 7%
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	1,72	1,70	- 1%	0,888	0,832	- 6%	0,828	0,870	+ 5%
NOUVELLE-AQUITAINE	1,92	1,54	- 20%	1,039	0,855	- 18%	0,882	0,680	- 23%
NORMANDIE	1,31	1,36	+ 4%	0,511	0,637	+ 25%	0,799	0,722	- 10%
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE	1,04	1,01	- 3%	0,459	0,491	+ 7%	0,578	0,514	- 11%
OCCITANIE	2,15	2,05	- 5%	1,189	1,095	- 8%	0,963	0,954	- 1%
HAUTS-DE-FRANCE	2,05	2,07	+ 1%	0,999	0,978	- 2%	1,051	1,096	+ 4%
BRETAGNE	1,06	0,97	- 8%	0,416	0,420	+ 1%	0,642	0,551	- 14%
CENTRE-VAL-DE-LOIRE	1,44	1,33	- 8%	0,850	0,674	- 21%	0,587	0,651	+ 11%
PAYS DE LA LOIRE	1,53	1,48	- 4%	0,694	0,658	- 5%	0,838	0,818	- 2%
PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR	2,12	2,01	- 6%	1,140	0,937	- 18%	0,982	1,068	+ 9%
<b>Total Trains Régionaux</b>	<b>1,60</b>	<b>1,54</b>	<b>- 3%</b>	<b>0,810</b>	<b>0,762</b>	<b>- 6%</b>	<b>0,789</b>	<b>0,781</b>	<b>- 1%</b>

## ■ SUIVI DE TENDANCE DES TRAINS DE VOYAGEURS SUPPRIMÉS EN OPÉRATIONNEL

L'indicateur trains de voyageurs totalement ou partiellement supprimés a été produit pour la première fois en 2019.

Il est à noter que les trains annulés à l'avance (avant J-1 à 17h), par exemple du fait d'une grève, ne sont, par définition, pas pris en compte dans ce suivi.

La moyenne mensuelle des trains de voyageurs totalement ou partiellement supprimés est de 12 031 trains en 2024. Elle est en légère augmentation de 1,4 % par rapport à la moyenne de l'année 2023. Cette augmentation est toutefois à relativiser car elle est nettement moins élevée que l'augmentation du trafic des trains de voyageurs qui a cru de plus de 7% entre 2023 et 2024.

Pour les suppressions de trains de voyageurs de la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure, les causes internes sont quasiment stables dans leur ensemble. Le nombre de trains de voyageurs supprimés résultant des défaillances de l'infrastructure est en hausse de 2,7% mais cette



**«LE NOMBRE DE TRAINS DE VOYAGEURS SUPPRIMÉS POUR CAUSE ENTREPRISE FERROVIAIRE AUGMENTE SIGNIFICATIVEMENT ENTRE 2023 ET 2024, AVEC UN ACCROISSEMENT DE 9% POUR REVENIR AU NIVEAU DE L'ANNÉE 2022. »**

augmentation est pratiquement totalement compensée par les baisses cumulées sur les trois autres postes.

Les causes externes au gestionnaire d'infrastructure sont quant à elles dans leur globalité en nette diminution de près de 11% par rapport à 2023. Dans cette catégorie, le nombre de trains supprimés à cause des intempéries, la malveillance et les tiers/riverains progresse entre 8 et 10% alors que les suppressions dues aux autres causes externes (exemples : animaux sauvages, obstacles sur la voie...) sont en très forte diminution par rapport à 2023 (-51%).

Après une baisse significative de 8% entre 2022 et 2023, le nombre de trains de voyageurs supprimés pour cause entreprise ferroviaire augmente significativement entre 2023 et 2024, avec un accroissement de 9% pour revenir au niveau de l'année 2022.

Tout comme en 2023 les suppressions liées aux gestionnaires d'infrastructure tiers continuent de diminuer (-6,5% par rapport à 2023).

TRAINS DE VOYAGEURS SUPPRIMÉS (totalement ou partiellement)	MOYENNE MENSUELLE 2024
Défaillances infrastructure	1496
Travaux	226
Capacité & Sillons	17
Circulation	379
<b>TOTAL CAUSES INTERNES GI</b>	<b>2118</b>
Intempéries	939
Malveillance	288
Tiers-Riverains	892
Autres causes externes	463
<b>TOTAL CAUSES EXTERNES GI</b>	<b>2582</b>
<b>TOTAL CAUSES EF</b>	<b>6385</b>
<b>GI Tiers (RATP, LISEA, EUROTUNNEL,...)</b>	<b>946</b>
<b>MOYENNE MENSUELLE DE TRAINS DE VOYAGEURS SUPPRIMÉS TOUTES CAUSES</b>	<b>12031</b>

## ■ IMPACTS RÉGULARITÉ ENTRE ENTREPRISES FERROVIAIRES

Pour mémoire, côté entreprise ferroviaire, le modèle du système d'amélioration des performances ne prend en compte que les pertes de temps causées par une entreprise ferroviaire sur elle-même (c'est-à-dire sur ses propres trains). Ces pertes de temps représentent une très large part (90% environ) de toutes les minutes perdues causées par les entreprises ferroviaires sur le réseau ferré national.

Pour le COSAP, l'objectif premier du suivi des impacts de régularité entre entreprises ferroviaires est de s'assurer que

les ordres de grandeur sont stables dans le temps, notamment avec l'arrivée de plus en plus de transporteurs sur le réseau ferré national.

Si une dérive était constatée à ce niveau, le suivi «impacts inter-EF» la mettrait en lumière. Des analyses et d'éventuels plans d'action pourraient alors être engagés.

Après une année 2023 en baisse significative par rapport à 2022, on observe en 2024 une stabilité rapport à 2023 de l'indicateur des impacts entre entreprises ferroviaires.

L'indicateur reste ainsi au niveau des années 2019-2021.. Il est même un peu meilleur que celui de 2019, dernière année avant la crise COVID.

Hormis pour l'année 2020 (année très spécifique car impactée fortement par la crise COVID), l'indicateur des impacts entre entreprises ferroviaires oscille entre 8% et 10%.

Le suivi depuis 6 ans permet de constater une tendance à une bonne stabilité de l'indicateur même s'il y a quelques évolutions d'une année sur l'autre.

<b>INDICATEUR IMPACTS INTER-EF</b>	<b>Année 2019</b>	<b>Année 2020</b>	<b>Année 2021</b>	<b>Année 2022</b>	<b>Année 2023</b>	<b>Année 2024</b>	<b>évolution 2024 / 2023</b>
<b>Irrégularité causes autres EF/ Irrégularité toutes causes</b>	<b>8,8%</b>	<b>5,9%</b>	<b>8,6%</b>	<b>9,4%</b>	<b>8,5%</b>	<b>8,5%</b>	<b>- 0,7%</b>



## ■ ÉVOLUTIONS DU RÉFÉRENTIEL DU SYSTÈME D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES

Deux nouvelles versions du référentiel SAP (AR 30131 / RFN-IG-TR 04 C-01-N°14) ont été éditées en 2024.

La version 7 puis la version 8 ont été validées respectivement lors du 37ème COSAP du 20 mars 2024 et du 39ème COSAP du 11 décembre 2024.

Les principales modifications du référentiel prises en compte sont le fruit de propositions issues de 3 groupes de travail décidés par le COSAP.

La version 7 a intégré les évolutions suivantes :

- Réintégration d'une chronique de réduction de de l'abattement du plafond de malus de 5% par an pour atteindre un abattement nul en 2029.
- Intégration dans la charte de fonctionnement du COSAP d'une procédure de désignation d'un membre entreprise ferroviaire du COSAP en cas de vacance d'un siège et d'une procédure de recomposition périodique tous les 5 ans de la

liste des membres entreprises ferroviaires du comité.

Les modifications apportées par la version 8 se concentrent principalement sur une clarification des règles de :

- Neutralisation des journées de cas de force majeure ou d'évènement de grande ampleur dont la structure responsable est « externe ».
- Neutralisation de journées en cas de défaillance du système d'enregistrement des données.



# ANNEXES



# ANNEXES

## LES FONDAMENTAUX DU SYSTÈME D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES



### LE CADRE JURIDIQUE ET RÉGLEMENTAIRE

Application d'une directive européenne déclinée en droit français et inscrit au Document de Référence du Réseau. Le SAP est défini dans le document Référentiel 'RFN-IG-TR 04-C-01 n°14' de SNCF Réseau



### MESURE DES ÉCARTS HORAIRES

Prise en compte des pertes de temps en ligne à partir de 5 minutes



### L'INDICATEUR SAP : RATIO DES MINUTES PERDUES AUX 100 KM

Minutes perdues par l'EF ou de causes GI ayant impacté les circulations commerciales de l'EF  

$$\frac{\text{(trains-kilomètres parcourus par l'EF)}}{100}$$



### LES OBJECTIFS SAP

Des objectifs annuels de performance SAP EF et GI, fixés par le Comité du Système d'Amélioration des Performances (COSAP)



### ÉCARTS SUR OBJECTIFS ET MALUS

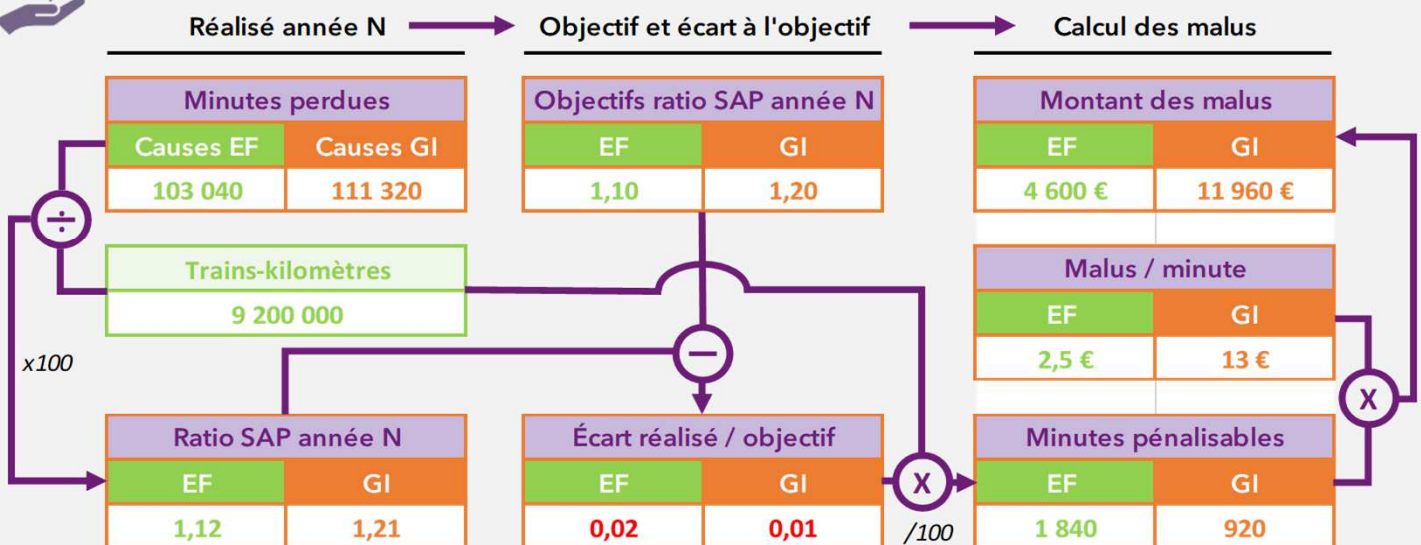
Les minutes perdues pénalisables (au-delà de l'objectif) sont valorisées



### LES BARÈMES DE MALUS SAP



### EXEMPLE DE CALCUL DE MALUS SAP SUR UN PÉRIMÈTRE EF



### LES PLAFONDS DE MALUS SAP

Les malus du SAP sont plafonnés à 0,5% de la RC (redevance de circulation y compris compensation fret) + RM (redevance de marché) avec un abattement de 25% en 2024.

# ANNEXES

## L'INSTANCE DE GOUVERNANCE DU SYSTÈME D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES : LE COMITÉ SAP (COSAP)

### LES MISSIONS DU COSAP

Le Comité SAP a pour missions de :

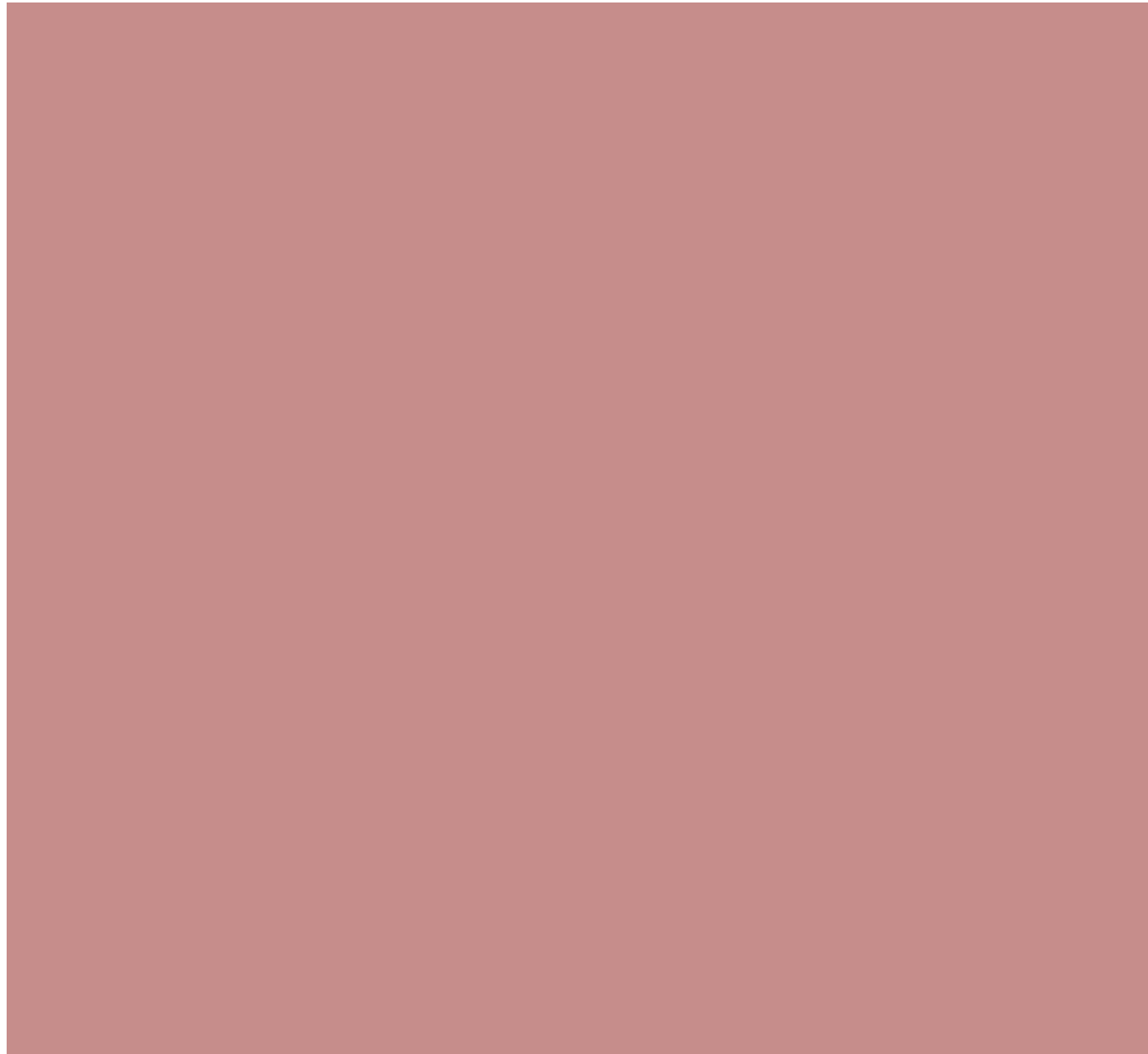
- valider les évolutions du modèle économique et les règles d'affectation des causes de retard pour les différentes parties prenantes,
- déterminer les critères de fixation des objectifs d'amélioration des performances et analyser, avec l'aide des groupes de travail, les causes de non-qualité et les mesures pour y remédier,
- valider la fixation des objectifs d'amélioration des indicateurs SAP,
- fixer les règles de diffusion de l'information.

### COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COSAP

Le référentiel du SAP : les versions 7 et 8 du Référentiel SAP « AR 30131 (RFN-IG-TR 04 C-01-N°14) » ont été validées respectivement lors du 37ème COSAP du 20 mars 2024 et du 39ème COSAP du 11 décembre 2024. La version 7 a introduit une procédure de désignation des membres entreprise ferroviaire du COSAP et la version 8 précise la règle de neutralisation de journée en cas de force majeure ou d'évènement de grande ampleur. Les chartes de fonctionnement du Comité SAP et de la Commission d'arbitrage du SAP sont incluses en annexes du Référentiel SAP (composition, rôle du COSAP, règles de fonctionnement).

La composition du COSAP au 1<sup>er</sup> octobre 2024 était la suivante :

Jean-Christophe <b>BAUDOIN</b> <i>Président, IGEDD</i>	Sébastien <b>MOSSON</b> <i>Secrétariat Général du COSAP, SNCF Réseau</i>			
Gaëlle <b>NGUYEN</b> <i>Directrice de la régulation sectorielle transport ferroviaire et RATP, ART</i>				
<b>COLLÈGE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE</b>				
Isabelle <b>DELON</b> <i>Directrice Générale Adjointe Clients et Services,</i>	Paul <b>MAZATAUD</b> <i>Directeur du Programme de Développement du Fret Ferroviaire</i>	Isabelle <b>PREFOT</b> <i>Directrice du Contrôle de Gestion et de la Prospective</i>	Pierre <b>SABLIER</b> <i>Directeur des Opérations et Services</i>	Hélène <b>LARROUY</b> <i>Directrice du Programme H00 Système</i>
Estelle <b>MASCLET</b> <i>Directrice Générale Adjointe Exploitation Système</i>	Grégoire <b>MARLOT</b> <i>Directeur Adjoint Modernisation et Développement Ile-de-France</i>	Caroline <b>JOHNSON</b> <i>Directrice Département Solutions Métier Commercial &amp; Marketing</i>	Cédric <b>HASBROUCQ</b> <i>SNCF Gares &amp; Connexions Directeur Production des Gares</i>	
<b>COLLÈGE DES ENTREPRISES FERROVIAIRES</b>				
Laurent <b>BEUCAIRE</b> <i>Directeur du Service Sillons / SNCF-Voyageurs</i>	Christian <b>BERNARD</b> <i>Directeur Technique Ferroviaire et Relation Réseau</i>	Benoit <b>FISCHER</b> <i>Directeur Projets et Méthodes / CAPTRAIN France</i>	Florence <b>BOUDRIOT</b> <i>Directrice service conception / DB Cargo France</i>	Canisius <b>GASSA</b> <i>Chargé de Mission UTPF</i>
Fabio <b>CHIBOUB</b> <i>Directeur des Opérations / Trenitalia France</i>	Laura <b>SCHMITT</b> <i>Trains and Infrastructures Performance Manager / THI Factory-Eurostar</i>	Franck <b>DEMARLIERE</b> <i>Responsable Poste Central / Europorte France</i>	Christine <b>LE MITOUARD</b> <i>Directrice des Ressources / Fret SNCF</i>	



Le bilan d'activité 2024 du Système d'Amélioration des Performances est consultable sur le site internet de SNCF Réseau <http://www.sncf-reseau.com>

**Photos** : Jean-Jacques D'ANGELO, Aurore BARON, Sébastien MOSSON, SNCF Réseau, Sylvain CAMBON, SNCF Réseau/CAPA Pictures/Manuel BLONDEAU

