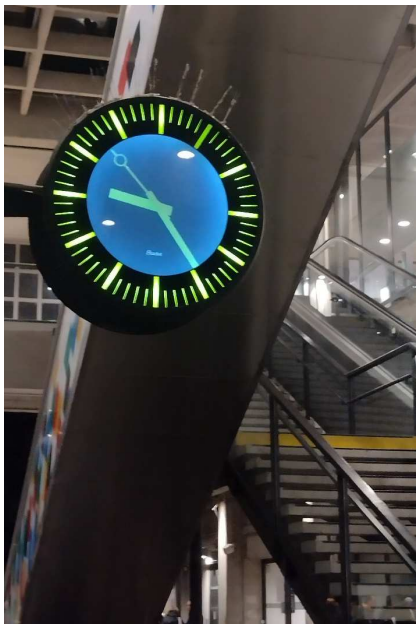
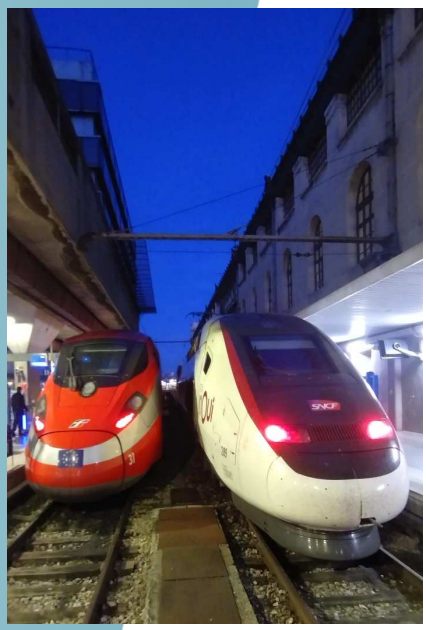
Système d'Amélioration des Performances (SAP) Bilan d'activité 2025







SNCF RÉSEAU

Sommaire

Introduction 3

Le Système d'Amélioration des Performances en 2025 4

- Les entreprises ferroviaires éligibles au Système d'Amélioration des Performances en 2025 5

- Objectifs et résultats 2025 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 2025 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

Jean-Christophe BAUDOUIN
Président du Comité SAP

Voilà 12 ans qu'est mise en place la démarche de l'amélioration de la performance ferroviaire dont l'économie générale s'exprime au travers une objectivation précise de modes de calcul simples (minutes perdues aux 100 km).

Le système 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 approche de résolution de problème.

L'année 2025 présente des résultats contrastés. Elle enregistre en effet d'une part une amélioration du ratio SAP des entreprises ferroviaires toutes EF confondues par rapport à 2024 avec tous les mois de 2025 qui sont meilleurs qu'en 2024. Mais elle marque d'autre part le niveau record des malus dus par le gestionnaire d'infrastructure aux entreprises ferroviaires.

«L'ANNÉE 2025 PRÉSENTE DES RÉSULTATS CONTRASTÉS. ELLE ENREGISTRE EN EFFET D'UNE PART UNE AMÉLIORATION DU RATIO SAP DES ENTREPRISES FERROVIAIRES TOUTES EF CONFONDUES PAR RAPPORT À 2024 AVEC TOUS LES MOIS DE 2025 QUI SONT MEILLEURS QU'EN 2024. MAIS ELLE MARQUE D'AUTRE PART LE NIVEAU RECORD DES MALUS DUS PAR LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES.»



Cette situation qui traduit la dégradation de la performance du gestionnaire d'infrastructure a plusieurs causes.
Elle exprime tout d'abord le vieillissement de la signalisation amplifié par les périodes de fortes chaleurs liées au changement climatique que nous subissons et qui vraisemblablement hélas se reproduira de nouveau dans les prochaines années.
Comme tous les autres gestionnaires d'infrastructures, le GI qui a déjà de nombreux travaux devra rapidement s'adapter à ce nouveau cadre de vie.
Mais cette situation de performance dégradée du GI est également le produit de la recrudescence des actes de malveillance sur le réseau qui pénalisent fortement la régularité.

Dans la vie interne du COSAP, 2025 marque l'arrivée sur le réseau des premières sociétés qui exploitent des lots d'exploitation de trains régionaux.
Cela aura pour effet de faire augmenter fortement le nombre des entreprises ferroviaires voyageurs éligibles au SAP dans les années à venir.

L'année 2025 enfin a enregistré une nouvelle version du référentiel SAP (version 9) validée par le COSAP du 30 septembre 2025 à l'unanimité sur proposition du texte élaboré en groupe de travail et qui prend notamment en compte l'évolution de gestion de la base BREHAT et de l'environnement du management de la régularité.

Le Système d'Amélioration des Performances en 2025



Les entreprises ferroviaires éligibles au Système d'Amélioration des Performances en 2025

19 entreprises ferroviaires dans le dispositif

Aucune entreprise ferroviaire en marche à blanc

Objectifs et résultats 2025

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 2024 où les résultats avaient repris une dynamique globale positive tant pour le gestionnaire d'infrastructure (GI) SNCF Réseau que les entreprises ferroviaires (EF), les résultats de l'année 2025 se montrent très contrastés.

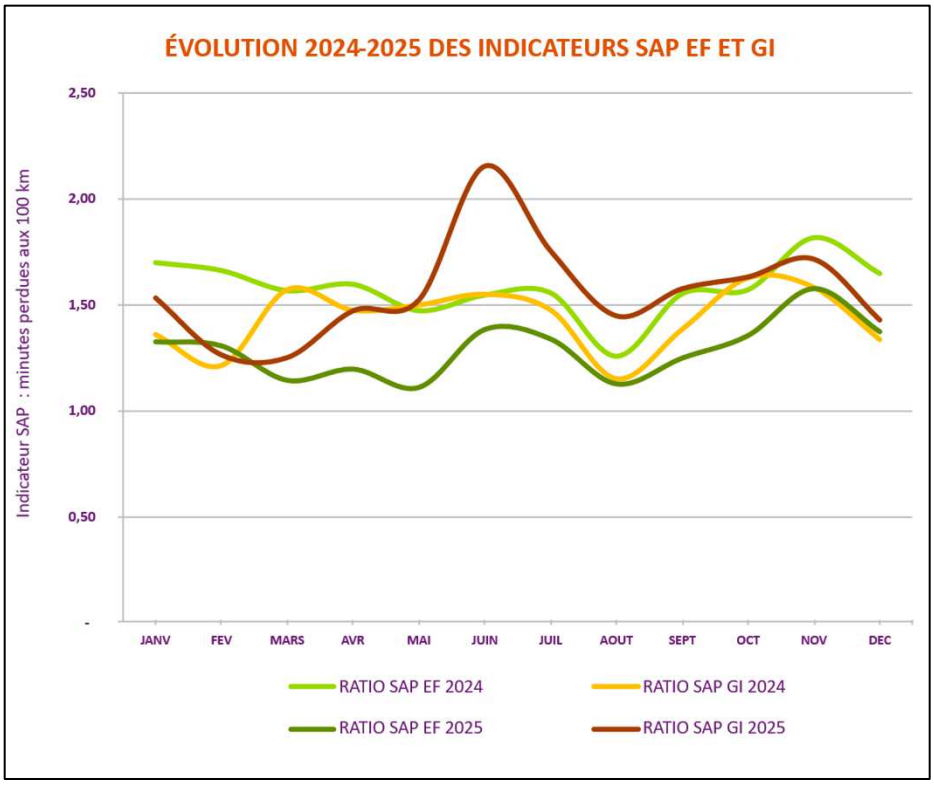
En effet, pour les entreprises ferroviaires la dynamique positive se poursuit et le ratio SAP tous segments continue de s'améliorer alors que pour le gestionnaire d'infrastructure, la dynamique s'est inversée avec un ratio SAP tous segments en dégradation en 2025 par rapport à 2024.

En 2025, pour les entreprises ferroviaires, le ratio SAP est de 1,29 minute perdue aux 100 km en forte amélioration de 18% par rapport à 2024.

MINUTES PERDUES AUX 100 KM	Réalisé agrégé Année 2024		Réalisé agrégé Année 2025		Objectifs agrégés Année 2025	
SEGMENT D'ACTIVITÉ	RATIO SAP EF	RATIO SAP GI	RATIO SAP EF	RATIO SAP GI	Objectif SAP EF	Objectif SAP GI
TRAINS À GRANDE VITESSE	0,50	0,75	0,54	0,91	0,52	0,79
TRAINS VOYAGEURS LONGUE DISTANCE	0,91	1,62	0,95	1,79	0,96	1,70
TRAINS RÉGIONAUX HORS ÎLE-DE-FRANCE	0,95	1,54	0,95	1,73	1,21	1,56
TRAINS RÉGIONAUX ÎLE-DE-FRANCE	1,31	1,45	1,36	1,64	1,46	1,66
TRAINS DE FRET	6,68	2,41	6,02	2,59	8,13	2,70
TOTAL TOUS SEGMENTS	1,57	1,44	1,29	1,56	1,55	1,45

** Afin d'être comparables, les indicateurs des années 2024 et 2025 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 et du 7 mars 2025 impactée par la découverte d'une bombe de 250 kg vers la gare du Nord (neutralisations conformes aux décisions du 5ème COSAP du 3 décembre 2014 et à celles du 39ème COSAP du 11 décembre 2024 et du 41ème COSAP du 30 septembre 2025).*







Pour le gestionnaire d'infrastructure, le niveau de performance se dégrade de 9% par rapport à l'année précédente avec un ratio SAP de 1,56 minute perdue aux 100 km.

Le ratio SAP entreprises ferroviaires (EF) tous segments d'activité est meilleur que son objectif agrégé (17% de mieux). A l'inverse, pour le gestionnaire d'infrastructure, le ratio SAP tous segments d'activité confondus n'atteint pas son objectif agrégé en écart de 8%.

Pour les entreprises ferroviaires, les objectifs agrégés de performance du SAP 2025 ont été atteints pour tous les segments d'activité à l'exception du segment d'activité des trains à grande vitesse pour lequel le résultat est en retrait de 3% par rapport à l'objectif. Tout comme en 2024, 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 1,21 soit 22% meilleur).

RÉSULTATS RATIOS SAP AGRÉGÉS

MIN PERDUES AUX 100 KM	EF	GI
2014	1,98	1,18
2015	2,07	1,29
2016	2,10	1,38
2017	2,12	1,34
2018	2,13	1,46
2019	1,83	1,28
2020	1,78	1,38
2021	1,70	1,24
2022	1,77	1,39
2023	1,77	1,51
2024	1,57	1,44
2025	1,29	1,56

Le segment des trains de fret apparait avec un résultat très positif mais il faut relativiser le niveau apparent de l'amélioration de la performance car une partie importante de cette amélioration est le résultat mathématique de la disparition de l'entreprise ferroviaire Fret SNCF du SAP.

En 2025, le gestionnaire d'infrastructure atteint son



objectifs agrégés pour le segment des trains régionaux Ile-de-France (ratio de 1,64 minute perdue aux 100 km pour un objectif agrégé pour le segment de 1,66).
Pour les quatre autres segments d'activité les objectifs agrégés ne sont pas respectés.
Ce sont pour les deux segments d'activité trains à grande vitesse et trains régionaux hors Ile-de-France que les résultats sont les plus éloignés des objectifs de respectivement 15,6 % et 11,2 %.

Les courbes d'évolution au cours de l'année des ratios SAP des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure ont une forme assez semblable avec un bon début d'année, un pic au mois de juin (plus fortement marqué pour le gestionnaire d'infrastructure), une tendance à la dégradation sur le deuxième semestre et, en fin d'année, un mois de décembre avec des résultats plus encourageants.



«TOUTES ENTREPRISES CONFONDUES, LES RATIOS SAP MENSUELS DES ENTREPRISES FERROVIAIRES SONT MEILLEURS QUE CEUX DE 2024 SUR L'ENSEMBLE DE L'ANNÉE »

Toutes entreprises confondues, les ratios SAP mensuels des entreprises ferroviaires sont meilleurs que ceux de 2024 sur l'ensemble de l'année et meilleurs que l'objectif agrégé pour tous les mois à l'exception du mois de novembre pour lequel le ratio est légèrement moins bon.
L'amélioration structurelle plutôt que conjoncturelle de la production des entreprises ferroviaires pressentie en 2024 se confirme donc en 2025.



Pour le gestionnaire d'infrastructure, la production des cinq premiers mois de l'année était encourageante avec un ratio SAP tous segments confondus à fin mai qui respectait l'objectif agrégé (2,8% meilleur que l'objectif).

La tendance s'est inversée à partir du mois de juin 2025. Celui-ci a été particulièrement difficile pour la performance de production du gestionnaire d'infrastructure. Le ratio SAP du GI très élevé pour ce mois est la conséquence des deux éléments suivants :

- De nombreux incidents de défaillance d'installations de signalisation amplifiés par les fortes chaleurs .
- Une recrudescence des actes de malveillance avec notamment des vols de câbles aux impacts importants sur l'exploitation ferroviaire.

Tout comme pour le mois de juin, la performance produite les mois suivants par le GI a été impactée



négativement par un niveau élevé des défaillances de l'infrastructure (notamment de la signalisation ferroviaire) et des actes de malveillance.

Sur l'année 2025, la hausse des conséquences liées aux pannes de l'infrastructure s'est opérée en deux paliers successifs :

- Le ratio SAP correspondant à ce poste a subi une première hausse de l'ordre de 12 à 16 % par rapport à 2024 sur le début de l'année de janvier à mai.
- Puis de juin à décembre la hausse de ce ratio s'est retrouvée entre 22 et 24%.

80% des minutes perdues liées aux défaillances de l'infrastructure concernent des dysfonctionnements de la signalisation ferroviaire.

Les deux principales causes qui expliquent la hausse des retards engendrés par des pannes de la signalisation ferroviaire sont :

- Le vieillissement des installations ;
- Les périodes de fortes chaleurs qui amplifient les difficultés.

Le nombre d'incidents a augmenté de 9% entre 2024 et 2025. De son côté, sur la même période, le nombre de trains touchés progresse lui de 20 %.

« LES DEUX PRINCIPALES CAUSES QUI EXPLIQUENT LA HAUSSE DES RETARDS ENGENDRÉS PAR DES PANNES DE LA SIGNALISATION FERROVIAIRE SONT :

- **LE VIEILLISSEMENT DES INSTALLATIONS ;**
- **LES PÉRIODES DE FORTES CHALEURS QUI AMPLIFIENT LES DIFFICULTÉS. »**

Il y a donc plus d'incidents sur le réseau mais aussi un nombre de circulations ferroviaires touchées par incident plus important en lien avec la densité de trafic qui progresse.
Un des enjeux de SNCF Réseau pour les prochaines années va donc être d'arriver à ralentir le vieillissement de la signalisation grâce aux opérations de renouvellement et de modernisation de ces installations.

L'année 2025 voit malheureusement également un accroissement très important des minutes perdues en lien avec des actes de malveillance. Jusqu'au mois d'avril 2025, le ratio SAP des actes de malveillance était semblable à celui de 2024. Ensuite, à partir du mois de mai, il a commencé à augmenter fortement tous les mois pour atteindre en septembre 2025 +65 % par rapport à l'année précédente. Sur le dernier trimestre 2025, il s'est stabilisé à ce niveau très élevé entre +65 et +69% sans montrer de tendance à l'amélioration. Les conséquences des vols de câbles ont été importantes au troisième trimestre. Les intrusions sur le réseau représentent, quant à elles, la plus grande part des minutes perdues liées à la malveillance sur le second semestre (36%).



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

Après l'amélioration des performances enregistrée en 2024, en 2025, le ratio SAP du gestionnaire d'infrastructure (GI) se dégrade de 9% par rapport à l'année précédente.

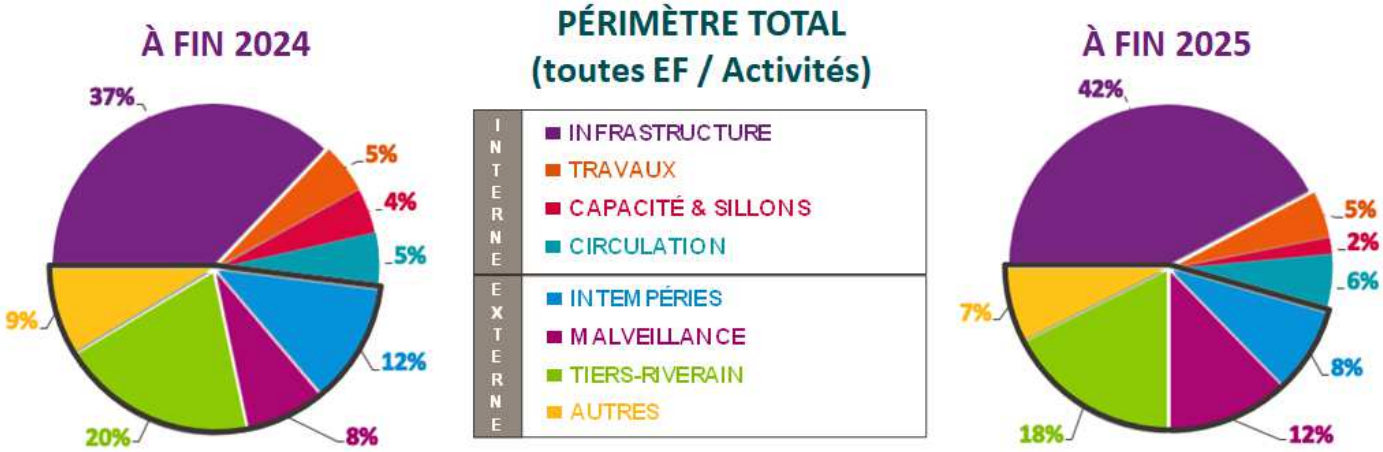
La contre-performance du GI est majoritairement due à une augmentation sensible des minutes perdues liées aux défaillances de l'infrastructure et aux conséquences des actes de malveillance.

Le poste des causes internes au gestionnaire d'infrastructure est en hausse de 14% par rapport à 2024. Cette augmentation est due principalement aux conséquences des défaillances de l'infrastructure qui s'amplifient de 24% en lien avec une augmentation sensible des défaillances de la signalisation ferroviaire.

«LA CONTRE-PERFORMANCE DU GI EST MAJORITAIREMENT DUE À UNE AUGMENTATION SENSIBLE DES MINUTES PERDUES LIÉES AUX DÉFAILLANCES DE L'INFRASTRUCTURE ET AUX CONSÉQUENCES DES ACTES DE MALVEILLANCE»

Le poste des causes circulation est en hausse de 16% mais à un niveau qui reste inférieur à ceux des années 2022 et 2023.
L'irrégularité liée aux travaux est assez proche de 2024 (+3%).
Le poste capacité/sillon est quant à lui en forte amélioration avec -62 % de minutes perdues/100km.

Les causes externes GI sont en très légère augmentation (+3 %) entre 2023 et 2024.
Cette relative stabilité masque une disparité importante.
En effet, les conséquences des actes de malveillance sont en très forte hausse en 2025 (+69%).
Cette progression défavorable est heureusement contrebalancée en très grande partie par une baisse des trois autres postes de causes externes et notamment celui des minutes perdues pour des causes d'intempéries qui présente un recul significatif de 23% par rapport à l'année 2024.



RÉPARTITION DU RATIO SAP GI	ANNÉE 2024	ANNÉE 2025	Évolution en %
INFRASTRUCTURE	0,533	0,661	+24%
TRAVAUX	0,070	0,072	+3%
CAPACITÉ & SILLONS	0,064	0,025	-62%
CIRCULATION	0,078	0,091	+16%
TOTAL CAUSES INTERNES GI	**0,746**	**0,849**	**+14%**
INTEMPÉRIES	0,169	0,130	-23%
MALVEILLANCE	0,114	0,192	+69%
TIERS-RIVERAIN	0,283	0,275	-3%
AUTRES	0,124	0,115	-7%
TOTAL CAUSES EXTERNES GI	**0,689**	**0,712**	**+3%**
TOTAL TOUTES CAUSES GI	**1,44**	**1,56**	**+9%**

BILAN FINANCIER 2025 (CONSOLIDATION TOUTES ENTREPRISES FERROVIAIRES)

Sur le plan financier, au titre de l'année 2025, le solde net des montants consolidés de malus SAP est ressorti à 6,997 millions d'euros à la charge de SNCF Réseau vers les entreprises ferroviaires parties prenantes du dispositif (6,948 millions d'euros de SNCF Réseau vers les EF et 0,049 million d'euros des EF vers SNCF Réseau).

Ce solde de pénalités financières SAP est nettement plus important que celui de l'année précédente. Il est environ six fois plus élevé qu'en 2024. C'est un montant record que doit payer le gestionnaire d'infrastructure depuis la mise en place du SAP en 2014.

Les montants de malus SAP en forte hausse pour le gestionnaire d'infrastructure reflètent la dégradation des niveaux de performance sur la majorité des segments d'activité même s'il reste certains objectifs par entreprise ferroviaire qui ont été respectés.

« 95 % DU MALUS DU GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE GI EST CONCENTRÉ SUR LES DEUX SEGMENTS D'ACTIVITÉ DES TRAINS À GRANDE VITESSE ET DES TRAINS RÉGIONAUX HORS ILE-DE-FRANCE. »

95 % du malus du gestionnaire d'infrastructure GI est concentré sur les deux segments d'activité des trains à grande vitesse et des trains régionaux hors Ile-de-France.

Le gestionnaire d'infrastructure doit verser 22 malus sur les 29 relations bilatérales avec les entreprises ferroviaires ou activités des entreprises ferroviaires. En 2025, deux entreprises ferroviaires doivent verser un malus au gestionnaire d'infrastructure.



MINUTES PERDUES AUX 100 KM	OBJECTIFS AGRÉGÉS 2025		RATIOS SAP AGRÉGÉS À FIN 2025		MALUS ANNUELS FACTURABLES (1) *(en millions d'euros)*	
SEGMENT D'ACTIVITÉ	**RATIO SAP EF**	**RATIO SAP GI**	**RATIO SAP EF**	**RATIO SAP GI**	**EF → GI**	**GI → EF**
TRAINS À GRANDE VITESSE	0,52	0,79	0,54	0,91	+ 0,027 M€	+ 3,423 M€
TRAINS VOYAGEURS LONGUE DISTANCE	0,96	1,70	0,95	1,79	-	+ 0,217 M€
TRAINS RÉGIONAUX HORS ÎLE-DE-FRANCE	1,21	1,56	0,95	1,73	-	+ 3,227 M€
TRAINS RÉGIONAUX ÎLE-DE-FRANCE	1,46	1,66	1,36	1,64	-	-
TRAINS DE FRET	8,13	2,70	6,02	2,59	+ 0,022 M€	+ 0,130 M€
TOTAL TOUS SEGMENTS	**1,55**	**1,45**	**1,29**	**1,56**	**+ 0,049 M€**	**+ 6,997 M€**

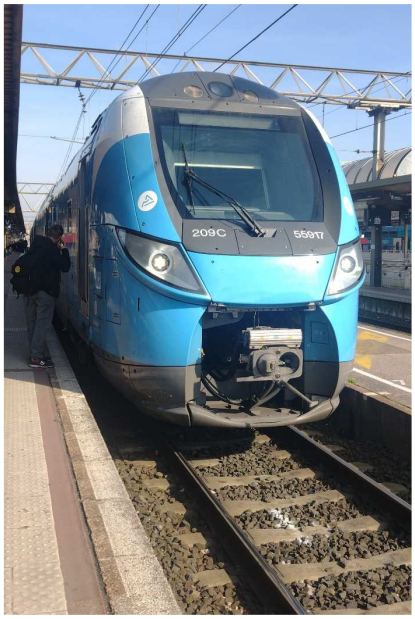
Sources : Bréhat et Facturateur SNCF Réseau, avec neutralisation des journées exceptionnelles d'intempéries et de mouvements sociaux (conforme aux règles décrites dans le référentiel SAP_RFN-IG-TR 04-C-01-n°014, version 9 du 30 septembre 2025).

Note : (1) : Suivant décision du 5ème 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 2025, ces malus sont plafonnés à 0,8x [(Redevances RC+CF+RM 2024) x 0,5%]. Par décision du 37ème COSAP du 20 mars 2024, un abattement de 20% est appliqué en 2025 sur le plafond de malus.

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

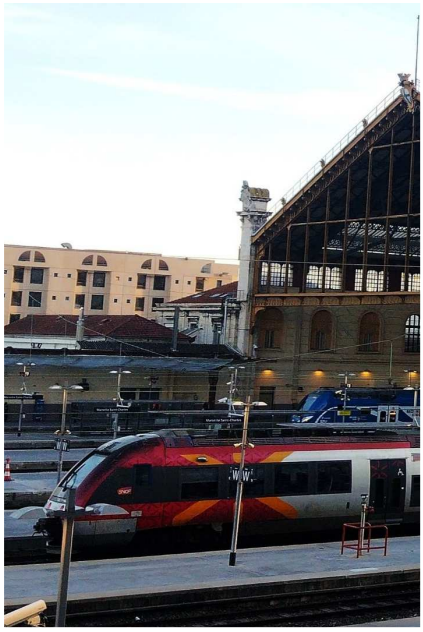
En 2025, au global sur l'ensemble des trains régionaux hors Ile-de-France, le ratio SAP du gestionnaire d'infrastructure se dégrade de 12% par rapport à l'année précédente.
La dégradation touche les 11 périmètres de convention régionale avec un pourcentage qui varie entre 3 et 32% selon les régions.
C'est en Hauts-de-France et en





Provence-Alpes-Côte-d'Azur que la hausse reste la mieux contenue avec +3%. A l'inverse, c'est en région Pays de la Loire que la dégradation est la plus forte avec +32%.
Globalement, le ratio SAP des causes internes au gestionnaire d'infrastructure se dégrade significativement de 25% par rapport à 2024. Les deux régions les plus impactées par cette hausse sont les Pays de la Loire (+66%) et la Bretagne (+40%).

Pour les causes externes, le ratio est globalement stable même si on note une forte augmentation en Nouvelle-Aquitaine (+28%) et Normandie (+15%).



RÉGIONS	RATIO SAP GI			DONT RATIO SAP GI INTERNE			DONT RATIO SAP GI EXTERNE		
	Année 2024	Année 2025	Évolution	Année 2024	Année 2025	Évolution	Année 2024	Année 2025	Évolution
GRAND EST	1,12	1,22	+ 9%	0,565	0,677	+ 20%	0,553	0,543	- 2%
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	1,70	1,93	+ 13%	0,832	1,127	+ 35%	0,870	0,801	- 8%
NOUVELLE-AQUITAINE	1,54	1,93	+ 26%	0,855	1,057	+ 24%	0,680	0,870	+ 28%
NORMANDIE	1,36	1,57	+ 15%	0,637	0,736	+ 15%	0,722	0,832	+ 15%
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE	1,01	1,08	+ 7%	0,491	0,563	+ 15%	0,514	0,512	- 0%
OCCITANIE	2,05	2,44	+ 19%	1,095	1,434	+ 31%	0,954	1,002	+ 5%
HAUTS-DE-FRANCE	2,07	2,13	+ 3%	0,978	1,137	+ 16%	1,096	0,995	- 9%
BRETAGNE	0,97	1,13	+ 17%	0,420	0,586	+ 40%	0,551	0,545	- 1%
CENTRE-VAL-DE-LOIRE	1,33	1,53	+ 15%	0,674	0,915	+ 36%	0,651	0,611	- 6%
PAYS DE LA LOIRE	1,48	1,95	+ 32%	0,658	1,092	+ 66%	0,818	0,857	+ 5%
PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR	2,01	2,07	+ 3%	0,937	0,973	+ 4%	1,068	1,102	+ 3%
Total Trains Régionaux	1,54	1,73	+ 12%	0,762	0,951	+ 25%	0,781	0,780	- 0%

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 12 816 trains en 2025. Elle est en augmentation de 6,5 % par rapport à la moyenne de l'année 2024. Cette hausse est néanmoins à relativiser. En effet, en pondérant par le niveau de trafic, le ratio trains supprimés/train kilomètres parcourus km reste même inférieur à celui de l'année 2023.

Pour les suppressions de trains de voyageurs de la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure, les causes internes sont en augmentation de 24% par rapport à 2024. Cette hausse est principalement due aux défaillances de l'infrastructure.



« APRÈS L'AUGMENTATION DE 9% ENREGISTRÉE EN 2024, LE NOMBRE DE TRAINS DE VOYAGEURS SUPPRIMÉS POUR CAUSE ENTREPRISE FERROVIAIRE POURSUIT UNE TENDANCE À LA HAUSSE AVEC + 5% EN 2025 »

TRAINS DE VOYAGEURS SUPPRIMÉS (totalement ou partiellement)	MOYENNE MENSUELLE 2025
Défaillances infrastructure	2087
Travaux	257
Capacité & Sillons	10
Circulation	272
TOTAL CAUSES INTERNES GI	**2626**
Intempéries	620
Malveillance	701
Tiers-Riverains	921
Autres causes externes	368
TOTAL CAUSES EXTERNES GI	**2610**
TOTAL CAUSES EF	**6678**
GI Tiers (RATP, LISEA, EUROTUNNEL,...)	**902**
MOYENNE MENSUELLE DE TRAINS DE VOYAGEURS SUPPRIMÉS TOUTES CAUSES	**12816**

Les causes externes au gestionnaire d'infrastructure sont quant à elles stables dans leur globalité par rapport à l'année précédente. Mais il y a une très forte disparité d'évolution dans les causes externes. Le nombre de trains supprimés à cause des actes de malveillance progresse très fortement de 244%. Cette hausse très importante est compensée par les conséquences des intempéries qui sont à l'inverse en fort recul de 34%. Les suppressions liées aux tiers/riverains augmentent légèrement de 3% alors que celles dues aux autres causes externes (exemples : animaux sauvages, obstacles sur la voie…) sont en forte diminution par rapport à 2024 (-20%).

Après l'augmentation de 9% enregistrée en 2024, le nombre de trains de voyageurs supprimés pour cause entreprise ferroviaire poursuit une tendance à la hausse avec + 5% en 2025.

Pour la quatrième année consécutive, les suppressions liées aux gestionnaires d'infrastructure tiers continuent de diminuer (-5% par rapport à 2024).

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 2024 stable par rapport à 2023 à un niveau assez bas, on observe en 2025 une augmentation de 8,1 % de l'indicateur des impacts entre entreprises ferroviaires par rapport à l'année précédente.

L'indicateur ne dépasse toutefois pas le niveau le plus élevé qui avait été enregistré en 2022. Hormis pour l'année 2020 (année très spécifique car impactée fortement par la crise COVID), l'indicateur des impacts entre entreprises ferroviaires oscille toujours entre 8% et 10%.

Le suivi depuis 7 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.

INDICATEUR IMPACTS INTER-EF	*Année 2019*	*Année 2020*	*Année 2021*	*Année 2022*	*Année 2023*	*Année 2024*	*Année 2025*	évolution 2025 / 2024
Irrégularité causes autres EF/ Irrégularité toutes causes	*8,8%*	*5,9%*	*8,6%*	*9,4%*	*8,5%*	*8,5%*	*9,2%*	+ 8,1%



ÉVOLUTIONS DU RÉFÉRENTIEL DU SYSTÈME D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES

Une nouvelle version du référentiel SAP (AR 30131 / RFN-IG-TR 04 C-01-N°14) a été éditée en 2025.

Les modifications du texte ont été travaillées au printemps par un groupe de travail mis en place par le COSAP du 25 mars 2025.
Le groupe de travail a proposé le projet de texte remanié aux membres du COSAP et la version 9 du texte a été validée lors du 41ème COSAP du 30 septembre 2025.

La nouvelle version du référentiel prend en compte les évolutions de l'environnement autour du SAP :

- Projet BREHAT 2 ;
- Simplification des triplets BREHAT ;
- Déploiement de nouveaux systèmes d'information (ISITRAC, DECLIC, ORE...) ;
- Évolution des textes opposables auxquels il est fait référence dans le référentiel SAP.

La version 9 du référentiel SAP intègre également :

- L'évolution de l'organisation de SNCF Réseau de l'été 2025 ;
- Des mises en cohérence concernant :
  - Les éléments présentés en COSAP sur la qualité des données BREHAT ;
  - La fourniture mensuelle des indicateurs SAP aux EF ;
  - Les précisions sur le mode de communication des objectifs aux EF en cohérence avec le Document de Référence du Réseau (DRR).







ANNEXES



ANNEXES

LES FONDAMENTAUX DU SYSTÈME D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES

LE CADRE JURIDIQUE ET RÈGLEMENTAIRE

Application d'une directive européenne déclinée en droit français. Inscrit au Document de Référence du Réseau, le SAP est défini dans le document Référentiel AR30131 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

$$\frac{\text{Minutes perdues de causes de l'EF ou du GI ayant impacté les circulations commerciales de l'EF}}{\text{(trains-kilomètres parcourus par l'EF)/100}}$$

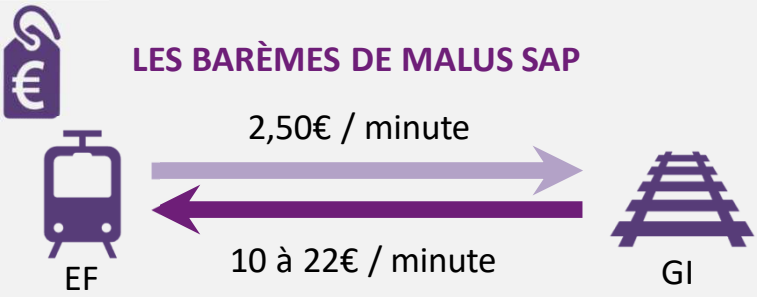
LES OBJECTIFS SAP

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

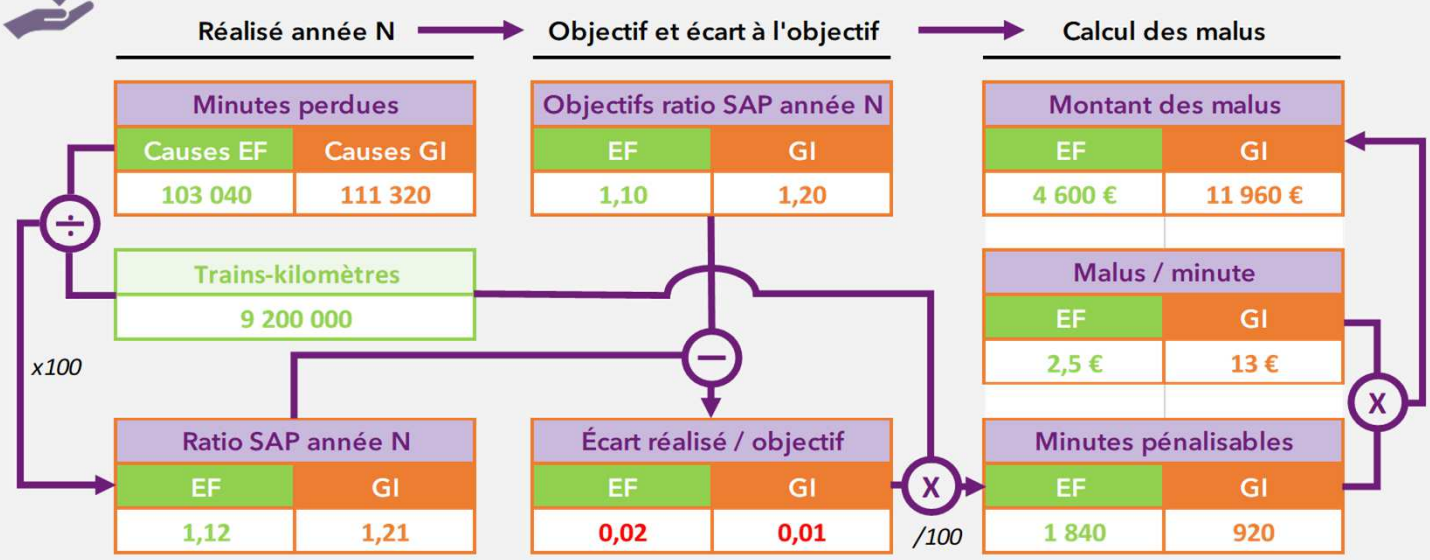
ÉCARTS SUR OBJECTIFS ET MALUS

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

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 20% en 2025.

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 : la version 9 du Référentiel SAP « AR 30131 (RFN-IG-TR 04 C-01-N°14) » a été validée lors du 41ème COSAP du 30 septembre 2025. La version 9 a ajusté le référentiel en fonction des évolutions des évolutions de l'environnement du management de la régularité et de la performance d'exploitation et de la simplification des triplets BREHAT.
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 1er octobre 2025 était la suivante :

Jean-Christophe **BAUDOUIN** *Président, IGEDD*	Sébastien **MOSSON** *Secrétariat Général du COSAP, SNCF Réseau*
Gaëlle **NGUYEN** *Directrice de la régulation sectorielle transport ferroviaire et RATP, ART*	

COLLÈGE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE

Etienne **DELPY** *Directeur commercial*	Paul **MAZATAUD** *Directeur du Programme de Développement du Fret Ferroviaire*	Isabelle **PREFOT** *Directrice du Contrôle de Gestion et de la Prospective*	**Vincent MOHSEN** *Chef du Département Opérations, Performance Système*	Hélène **LARROUY** *Directrice du Programme H00 Système*
Marie **ADAM** *Directrice Exploitation et Performance Opérationnelle*	Erwan **FORNER** Directeur Clients et Territoires Ile-de-France	Caroline **JOHNSON** *Directrice Département Solutions Métier Commercial & Marketing*	Cédric **HASBROUCQ** SNCF Gares & Connexions Directeur Production des Gares	

COLLÈGE DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

Laurent **BEAUCAIRE** *Directeur du Service Sillons / SNCF-Voyageurs*	Christian **BERNARD** *Directeur Technique Ferroviaire et Relation Réseau*	Benoit **FISCHER** *Directeur Projets et Méthodes / CAPTRAIN France*	Florence **BOUDRIOT** *Directrice service conception / DB Cargo France*	Canisius **GASSA** *Chargé de Mission UTPF*
Fabio **CHIBOUB** *Directeur des Opérations / Trenitalia France*	Laura **SCHMITT** *Trains and Infrastructures Performance Manager / THI Factory-Eurostar*	Franck **DEMARLIERE** *Responsable Poste Central / Europorte France*	Massamba **NDOYE** *Directeur des opérations/ Naviland Cargo*	

Le bilan d'activité 2025 du Système d'Amélioration des Performances est consultable sur le site internet de SNCF Réseau http://www.sncf-reseau.com

Photos : Sébastien MOSSON