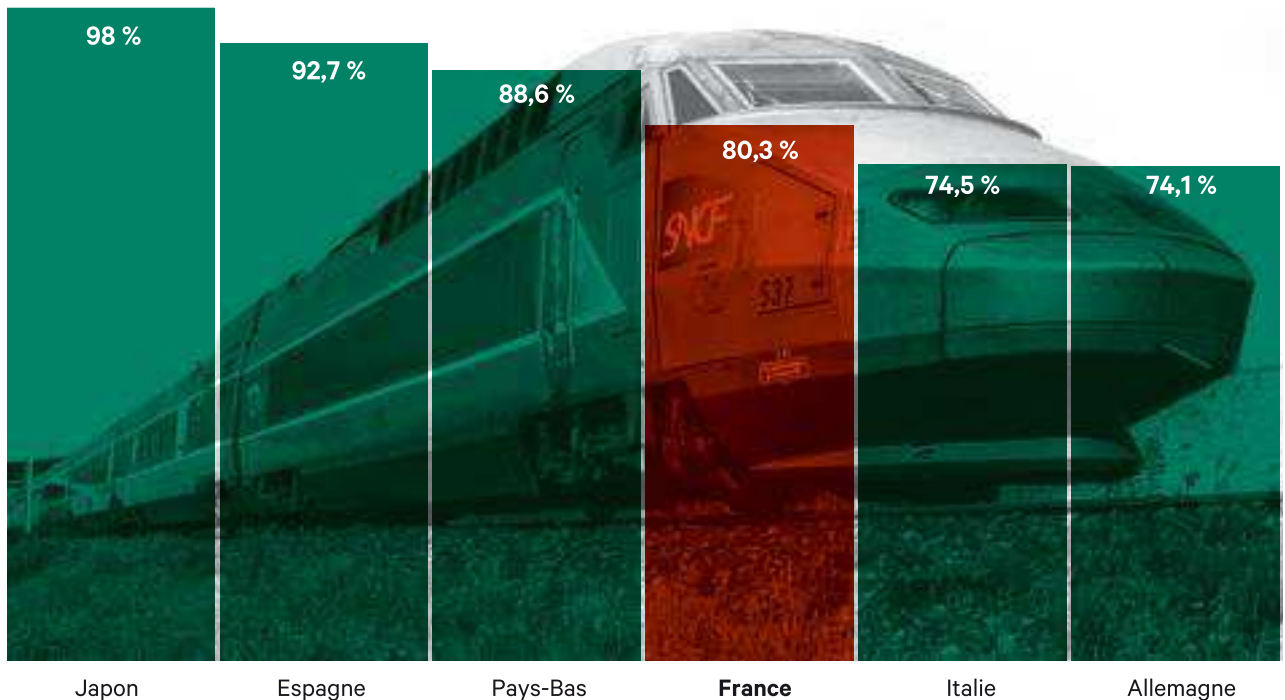


Deux milliards de minutes perdues chaque année dans les trains en retard

La ponctualité des TGV à cinq minutes de retard près

En %



« LES ÉCHOS » / SOURCE : AQST / PHOTO : SHUTTERSTOCK

Une étude classe la SNCF en milieu de peloton de la ponctualité des opérateurs ferroviaires européens.

Lionel Steinmann
[@lionelsteinmann](#)

D'ordinaire discrète, l'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST, dépendant du ministère du Développement durable) vient de publier une étude qui risque de faire tousser les dirigeants de la SNCF. Jusqu'ici, l'AQST limitait son rôle à la mise à disposition du grand public, sur son site Internet, des statistiques de régularité des principaux moyens de transport, à commencer par le train. Mais l'organisme a monté pour la première fois début mars un colloque sur la ponctualité ferroviaire, qui a dressé quelques constats plutôt sévères pour l'opérateur national.

Selon les calculs de l'AQST, le temps perdu par l'ensemble des voyageurs ferroviaires (des usagers du RER aux clients du TGV) représente plus de 2 milliards de

minutes chaque année. « Ceci correspond à une perte de valeur économique pour la collectivité nationale de l'ordre de plus de 1,5 milliard d'euros », estiment les auteurs de l'étude. Plus des deux tiers de ces pertes de temps concernent les trajets du quotidien, notamment en Ile-de-France.

L'AQST a cherché à mettre en perspective ces performances, en comparant la ponctualité de la SNCF avec celle des principaux opérateurs ferroviaires étrangers. Elle a utilisé pour cela un indicateur unique pour tous les pays, le nombre de trains arrivant avec un retard supérieur à 5 minutes et zéro seconde.

Vieillessement des infrastructures

Ce mode de calcul diffère de celui utilisé traditionnellement par la SNCF : pour les TGV, l'entreprise publique ne comptabilise que les retards supérieurs à 5 minutes pour les voyages inférieurs à 1h30, supérieurs à 10 minutes pour les trajets compris entre 1h30 et 3 heures, et supérieurs à 15 minutes pour un voyage de 3 heures et plus.

Avec cette méthode, la SNCF affichait sur l'année 2014 un taux de régularité des TGV proche de 90 %. Mais ce taux chute à 80,3 %

si l'on prend en compte tous les TGV en retard de plus de 5 minutes, pointe l'AQST.

A cette aune, la performance de la SNCF reste néanmoins supérieure à celle des trains à grande vitesse italiens (74,5 % de trains à l'heure ou ayant moins de 5 minutes de retard), et allemands (74,1 %). Les TGV néerlandais (88,6 %) et espagnols (92,7 %) font eux preuve d'une ponctualité supérieure, sans doute parce qu'ils circulent sur des lignes essentiellement dédiées à la grande vitesse, ce qui n'est pas le cas en France. Pour les trains de banlieue, les chiffres avancés par l'AQST sont très proches de ceux de la SNCF, le seuil de calcul étant dans les deux cas les retards supérieurs à 5 minutes. La ponctualité mesurée à Paris (91,4 %) est supérieure à celle de Londres (90,6 %), mais les deux capitales sont aux dernières places d'un classement dominé par Copenhague et Madrid, qui affichent 99 % de ponctualité. La différence de trafic (le RER A transporte à lui seul chaque jour ouvrable plus de un million de passagers) explique en partie cet écart. Mais les retards en Ile-de-France s'expliquent surtout par le vieillissement des infrastructures, que la SNCF s'efforce de résorber à marche forcée. ■