

LE MARCHÉ EUROPÉEN DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2023



- Les dynamiques comparées des activités ferroviaires en France avec les pays voisins
- Un état des lieux de l'ouverture des marchés à la concurrence
- Une comparaison des gestionnaires d'infrastructure en Europe

> Juin 2025

INTRODUCTION

LE BILAN COMPARÉ FRANCE-EUROPE DES MARCHÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2023

Cette publication vient enrichir le [bilan du marché du transport ferroviaire \(en France\) en 2023](#) publié par l'Autorité de régulation des transports, en y apportant une comparaison de la situation et de l'évolution, en 2023, des marchés ferroviaires français avec ceux d'un panel de pays européens. Après trois années marquées par les effets et conséquences de la crise sanitaire, l'année 2023 constitue une année de plus forte reprise par rapport aux niveaux tendanciels avant 2020 pour la plupart des marchés ferroviaires européens de transport de voyageurs et/ou de fret. Ce bilan permet non seulement d'évaluer les **évolutions annuelles dans les pays européens des activités ferroviaires sur l'année 2023 par rapport à 2022** mais également d'**apprécier les tendances structurelles pouvant être observées sur une période historique plus longue (depuis 2019)**.

Plusieurs prismes d'analyse y sont abordés : les **caractéristiques des réseaux ferrés** européens, leur **degré d'utilisation** par les activités de transport de fret et de voyageurs, l'activité des **gestionnaires d'infrastructures** (niveaux de péages établis, maintenance de l'infrastructure et investissements) et celle des **entreprises ferroviaires, fret et voyageurs** (offre, fréquentation, revenus, coûts de l'énergie, qualité de service). Le rapport 2023 comporte, de plus, des angles d'analyses spécifiques portant notamment sur la **comparaison des activités des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire** en Europe.

IRG-rail

Independent
Regulators' Group - Rail

UN RAPPORT ALIMENTÉ PAR LES TRAVAUX DU GROUPEMENT DES RÉGULATEURS EUROPÉENS DU RAIL

Ce bilan est issu en grande partie des travaux réalisés par le groupement des régulateurs européens du transport ferroviaire (IRG-Rail, dont fait partie l'ART). Ces travaux donnent lieu à la publication d'un [rapport annuel d'observation des marchés ferroviaires européens](#). La directive 2012/34/UE, établissant un espace ferroviaire européen unique, impose en effet aux autorités de régulation sectorielle d'assurer le suivi de la concurrence et du bon fonctionnement des marchés des services ferroviaires nationaux. Le groupe de travail de l'IRG-Rail relatif à l'observation des marchés ferroviaires concourt, par la publication de comparaisons des marchés nationaux, à ce suivi dans ses dimensions à la fois techniques, économiques et financières, ainsi qu'à l'amélioration de la transparence des marchés ferroviaires, au bénéfice des usagers et clients des services de transport concernés. Pour mener à bien cette mission, les pays membres de l'IRG-Rail ont défini un socle d'indicateurs communs, afin d'assurer une comparaison entre les pays et d'alimenter le rapport d'observation annuel.

L'IRG-Rail a publié, en avril 2025, la **13^{ème} édition du rapport d'observation des marchés, portant sur l'année 2023**. La collecte, les traitements, l'harmonisation et l'analyse de ces indicateurs auprès de 31 pays participants requièrent en effet une période de traitement nécessairement allongée par rapport à la publication des rapports de chaque pays, à mettre ainsi au regard, pour la France, de la publication, entre décembre 2024 et février 2025 des [livrables du Bilan des marchés ferroviaires en France en 2023](#). Cette publication consiste en (i) un document de synthèse des indicateurs clés établis sur le panel global des pays participants (« *main report* »), (ii) un rapport détaillant les analyses à la maille de chaque pays et permettant ainsi leur comparaison (« *working document* ») et (iii) en un [jeu de données en accès libre](#).

ANALYSES THÉMATIQUES EUROPÉENNES RÉALISÉES PAR L'ART ET L'IRG-RAIL



SOMMAIRE

01	Caractéristiques et utilisation des infrastructures ferroviaires <i>Focus : Caractéristiques des gestionnaires d'infrastructure</i>	4
02	Péages ferroviaires en Europe	8
03	Maintenance et renouvellement des infrastructures	10
04	État des lieux du transport ferroviaire de voyageurs	11
05	État des lieux du transport ferroviaire de marchandises	15

SYNTHÈSE

La comparaison des marchés ferroviaires européens met en évidence les spécificités françaises. Si le faible déploiement du système européen de signalisation ferroviaire (ERTMS*) touche l'ensemble des pays européens, en 2023, la France se singularise toujours par : (1) un degré d'utilisation relativement faible de son réseau classique comme LGV, (2) un niveau très élevé des péages pour le transport de voyageurs et (3) par le poids substantiel des concours publics dans le financement des péages facturés aux services conventionnés. Sur les marchés aval, l'ouverture à la concurrence apparaît plus avancée en Espagne qu'en France pour les services librement organisés, tandis que la France, comme la plupart des pays européens hors Allemagne, ont peu attribué encore leurs marchés conventionnés.

01. Caractéristiques et degré d'utilisation des réseaux ferrés européens



- **L'infrastructure ferroviaire européenne a peu évolué depuis 2019 en « densité », mais a vu, dans certains pays, une (légère) augmentation de son interopérabilité via l'équipement de 4 000 km de lignes en système européen de gestion du trafic (ERTMS),** avec une hausse de plus de 500 km pour les réseaux belge et espagnol. Le déploiement de ce système reste cependant très insuffisant en Europe (8 %) par rapport aux objectifs fixés par les textes, et stagne notamment en France à 4 %.
- **Les 31 pays membres de l'IRG-Rail comptent 289 gestionnaires d'infrastructure (GI),** affichant des modèles très différenciés entre séparation « structurelle » ou « organisationnelle » de leurs activités. Ces GI emploient près de 400 000 ETP en 2023, un effectif étroitement corrélé avec la taille de leur réseau.
- **Le trafic ferroviaire européen s'est rapproché seulement en 2023 de son niveau d'avant-crise,** et a reculé de 6 % pour le fret, du fait notamment du ralentissement économique.

02. Péages ferroviaires en Europe



- **Les gestionnaires d'infrastructure n'ont pas répercuté dans les péages, la totalité de l'inflation cumulée depuis 2019, conduisant à une baisse en termes réels de leurs revenus.** La part des concours publics dans ces revenus demeure stable (13 %) et reste essentielle pour le fret ferroviaire.
- **La France se différencie toujours par un niveau de péages pour les services librement organisés (21 € par train.km) très supérieur à la plupart des pays européens.** La France a de plus connu, en 2023, une augmentation supérieure aux pays voisins du coût des énergies de traction, augmentant l'écart, pour les entreprises ferroviaires, du niveau de ces deux postes de charges unitaires (péages, énergie) avec les pays proches.

03. Dépenses dans les infrastructures ferroviaires



- **Contrairement à la France, les dépenses européennes dans les infrastructures ferroviaires ont connu, depuis 2019, une croissance forte (+36 % en euros courants), supérieure à l'inflation (19 %).** L'Allemagne, l'Italie et l'Espagne contribuent fortement à cette augmentation au travers de leurs investissements sur le réseau. Même si les investissements ont augmenté d'environ 12 % en France, cette évolution apparaît inférieure à l'inflation (de +14,9 % entre 2019 et 2023), témoignant donc d'une baisse en termes réels.

04. Transport ferroviaire de voyageurs



- **La fréquentation des trains de voyageurs est en forte hausse en 2023, en France comme dans les pays voisins, et a dépassé son niveau de 2019,** en dépit d'une offre encore en rattrapage. Si la fréquentation et l'emport moyen (passagers.km par train.km) des trains conventionnés restent légèrement inférieurs aux niveaux de 2019 en moyenne au niveau européen, les services librement organisés ont accru (1) leur fréquentation, de près de 9 % depuis 2019 (mais de 22 % en Espagne), et (2) l'emport de leurs trains, de plus de 10 % en France et Espagne.
- **La part de marché des opérateurs historiques a reculé de 1 point sur un an (à 74 %),** en raison notamment de fortes baisses en Espagne (-10 points) et en Allemagne (-3 points sur les services de courte distance).
- **L'ouverture des marchés conventionnés reste très partielle en Europe en 2023,** les marchés attribués via une mise en concurrence ne représentant encore que 39 % des passagers.km opérés en 2023, incluant le marché britannique dans sa quasi-totalité et 84 % du marché conventionné allemand.
- **Malgré des péages très élevés, le prix des services à grande vitesse en France se situe dans la moyenne européenne, qui connaît une hausse de 4 % entre 2022 et 2023.** Le prix a augmenté d'environ 8 % en France et en Allemagne mais reculé de 10 % en Espagne, grâce à l'arrivée des offres alternatives. **Concernant les services conventionnés, leur coût global (par train.km) est très supérieur en France à la plupart des pays voisins.** Ce coût est cependant compensé aux deux-tiers par les concours publics, assurant, pour les usagers finaux, un prix plutôt en-deçà de la moyenne européenne.

05. Transport ferroviaire de marchandises



- **Le transport ferroviaire de marchandises a décliné de nouveau dans les pays de l'IRG-Rail, avec une baisse annuelle des tonnes.km de 7,9 % en 2023.** Malgré cela, les recettes commerciales des entreprises ferroviaires progressent de 5 %, soit un rythme inférieur à l'augmentation des coûts de l'énergie. Dans la plupart des pays, **le trafic des opérateurs alternatifs a nettement moins baissé (-3 %) que celui des opérateurs historiques (-13 %).**
- **La part modale du fret ferroviaire se stabilise en Europe à 17 %, mais se dégrade en France de 1,4 point pour s'établir à 9 %,** en lien notamment avec les grèves de 2023 qui ont profité au mode routier.

1

CARACTÉRISTIQUES ET UTILISATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Chiffres clés	IRG-rail 2023	Δ 2023/2022	Δ 2023/2019	France 2023	Δ 2023/2022	Δ 2023/2019
Densité de réseau ferroviaire exploité (km de lignes pour 100 km ²)	4,8	-0,1 %	-0,3 %	5,0	=	-1,7 %
Part de lignes électrifiées	57 %	+0,6 point	+1,3 point	61 %	=	+1,4 point
Part de lignes équipées ETCS ¹	8 %	+0,7 point	+2,0 points	4 %	=	+0,1 point
Degré d'utilisation du réseau ferré (nb de trains par jour et km de lignes)	54	+0,2 %	-0,6 %	45	-3,8 %	-1,3 %

1. ETCS (European Train Control System) : système européen de contrôle des trains, composante du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)

Le déploiement de l'ERTMS reste faible en Europe, mais particulièrement en France avec un taux d'équipement deux fois inférieur

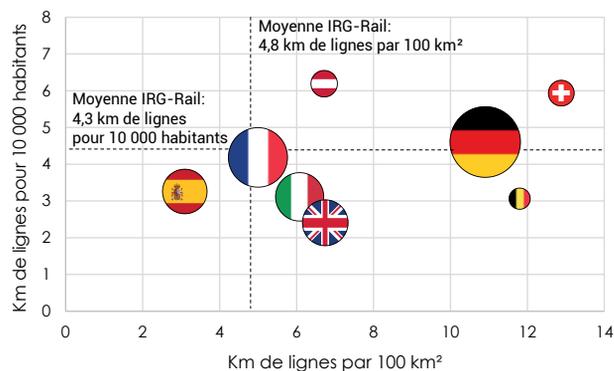
La taille du réseau ferré européen est restée globalement stable entre 2022 et 2023, et également depuis 2019. Alors que le réseau ferré national (RFN) s'est contracté de près de 500 km depuis 2019, le réseau espagnol s'est étendu, depuis 2019, de plus de 270 km (dont plus de 540 km de LGV)².

Le RFN se situe dans la moyenne européenne en ce qui concerne la densité des lignes ferroviaires. Ramenée à la superficie, cette densité est supérieure à celle du réseau espagnol, mais inférieure à celle des autres pays frontaliers. La France et l'Espagne représentent ensemble deux-tiers (66 %) du linéaire ferroviaire à grande vitesse en Europe.

57 % du réseau ferré européen est électrifié en 2023. La hausse annuelle de 0,6 point s'explique notamment par l'électrification de plus de 100 km de lignes en Belgique, au Danemark, Pays-Bas et de plus de 250 km en Allemagne. La part du réseau de lignes électrifiées en France (61%) reste supérieure à celle observée en Allemagne, très supérieure à celle du réseau anglais (38%), mais inférieure à celle observée en Espagne, Italie et au Benelux.

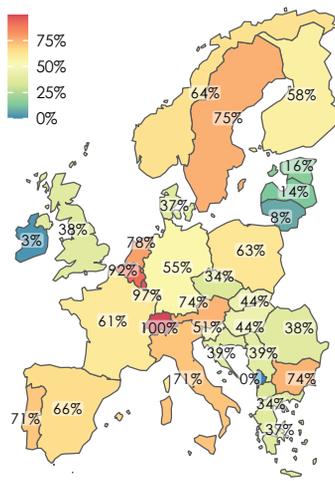
4 000 km de lignes ferroviaires européennes ont été équipées depuis 2019 du système européen de gestion du trafic (ERTMS/ETCS). Ce déploiement, qui reste lent au regard des objectifs européens (de déploiement sur la totalité du réseau RTE-T central d'ici 2030), a concerné depuis quatre ans, notamment, plus de 500 km de lignes des réseaux belges, danois, tchèques et espagnols, 470 km en Italie et 210 km en Allemagne. Plus de 2 000 km de lignes en Belgique, 2 800 km en Espagne et 3 900 km en Suisse sont ainsi équipées en ETCS en 2023. Le réseau français reste en revanche au niveau observé depuis 2018 de 1 105 km de lignes équipées, soit un avancement faible tant sur le réseau de lignes classiques (moins de 100 km) qu'en proportion du réseau LGV global (35 %).

Figure 1 – Densité de réseau ferroviaire exploité (en km de lignes pour 100 km² et pour 10 000 habitants) en 2023



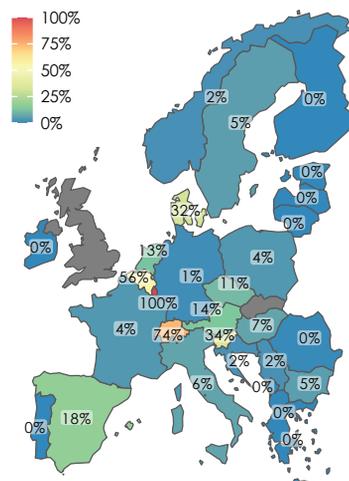
Source : IRG-Rail

Figure 2 - Taux d'électrification du réseau ferroviaire en 2023 (% du total des km de lignes)



Source : IRG-Rail

Figure 3 - Déploiement de l'ERTMS en 2023 (% du total des km de lignes)



Source : IRG-Rail

² pour la France, via la mise hors d'exploitation du réseau de lignes les plus anciennes du réseau ferré – voir Bilans ferroviaires de l'Autorité. Pour l'Espagne, la construction des LGV a plus que compensé la fermeture des lignes les plus anciennes.

CARACTÉRISTIQUES ET UTILISATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Note méthodologique:

- La densité d'utilisation du réseau électrifié, mesurée comme le ratio entre le volume quotidien de trains.km électriques et la longueur du réseau électrifié, constitue une estimation. En effet, du fait de l'absence de prise en compte des circulations à traction thermique sur le réseau électrifié, le trafic sur ce réseau est sous-estimé (de 9 % dans le cas de la France). Les données complètes de circulations sur le réseau électrifié ne sont pas disponibles à date dans les statistiques IRG-Rail des autres pays européens.
- La densité d'utilisation du réseau à grande vitesse est le ratio entre les trains.km parcourus sur les lignes à grande vitesse (LGV) et la longueur de ces infrastructures. En l'absence de mise à jour par l'IRG-Rail des données du trafic sur réseau LGV dans les pays hors France en 2023, une estimation de ces données a été faite sur la base du trafic LGV recensé en 2022 et l'évolution « moyenne » du trafic des trains aptes à la grande vitesse (TAGV) entre 2022 et 2023 (opéré sur l'infrastructure dédiée ou non).

L'intensité d'utilisation du réseau ferroviaire en France est inférieure à la moyenne IRG-Rail dans son ensemble

Avec 45 circulations en moyenne par jour et par ligne, le réseau français a ainsi un degré d'utilisation inférieur de 17 % en 2023 à la moyenne des pays européens. Comme observé dans les bilans ferroviaires de l'Autorité, le réseau français se caractérise par une forte hétérogénéité de son intensité d'utilisation, 80 % des trains.km étant opérés sur 40 % du RFN et seul un tiers du RFN voyant une intensité d'utilisation supérieure à 50 circulations quotidiennes. Cette intensité d'utilisation apparaît ainsi faible par rapport aux degrés d'utilisation « moyen » de plus de 80 trains/jour/ligne observés au Royaume-Uni et en Allemagne en 2023, mais supérieur en revanche à la moyenne du réseau espagnol (34 circulations quotidienne en moyenne par ligne).

Le réseau électrifié présente sans surprise un degré d'utilisation* substantiellement plus important pour tous les pays, confirmant l'hétérogénéité des degrés d'utilisation au sein des réseaux nationaux.

La variabilité est cependant encore plus marquée sur les réseaux de lignes à grande vitesse. Premier réseau à grande vitesse d'Europe, le réseau espagnol voit circuler seulement 58 trains par jour, un chiffre nettement inférieur aux niveaux enregistrés sur les réseaux LGV français ou italiens. Toutefois, l'utilisation des LGV espagnoles augmente de 36 % en un an, grâce à l'expansion de l'offre dans un marché concurrentiel. En ce qui concerne la France, elle présente un degré d'utilisation de son réseau à grande vitesse proche de la moyenne IRG-Rail, mais plus de deux fois inférieur à celui de l'Italie. Cette utilisation encore modeste des LGV françaises par rapport à l'Italie peut s'expliquer par le niveau très élevé des péages, qui pourrait inciter les entreprises ferroviaires à privilégier des trains à forte capacité d'emport au détriment de la fréquence.

* Voir note méthodologique en haut de page.

La France affiche une densité de gare de voyageurs en-dessous de la moyenne européenne

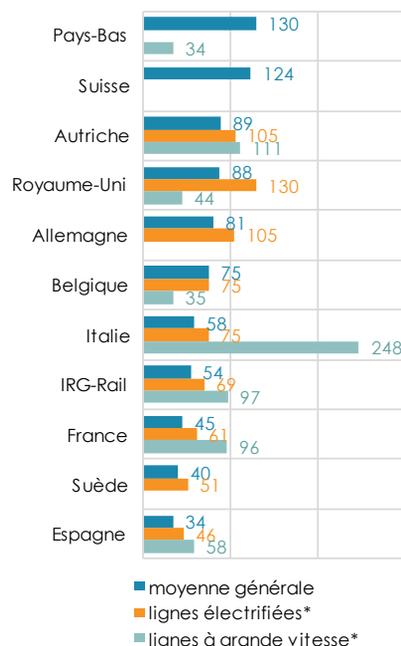
On dénombre plus de 28 500 gares de voyageurs en service en Europe en 2023**, dont 21 % accueillant plus de 1 000 passagers par jour, soit une densité de 13,1 gares en moyenne pour 100 km de lignes ferroviaires.

La France affiche une densité des gares plus faible que cette moyenne et celle des pays voisins. Avec près de 2 900 gares en service en 2023, le réseau français compte 10 gares pour 100 km de lignes, soit un ratio très inférieur à la densité des réseaux allemand (18 gares), britannique (16 gares) ou encore italien (13 gares).

Dans près de 670 gares françaises, la fréquentation quotidienne dépasse les 1 000 passagers en 2023. Ainsi, la part de ces gares en France (23 %) est supérieure à la moyenne de l'IRG-Rail (21 %) et à celle de l'Espagne (13 %) mais inférieure aux niveaux observés en Italie (27 %), en Allemagne (33 %) et au Royaume-Uni (35 %).

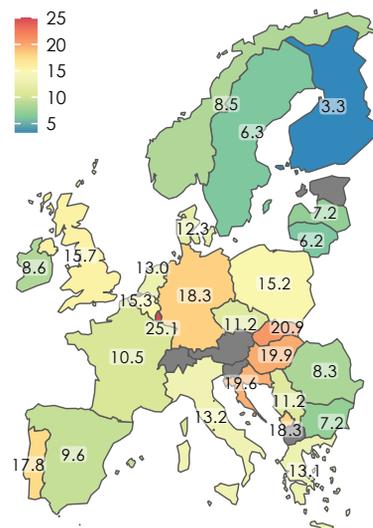
** dans le panel des 26 pays de l'IRG-Rail ayant pu fournir cet indicateur

Figure 7 – Degré d'utilisation du réseau en 2023 (nombre de trains quotidiens par ligne)



Source: IRG-Rail

Figure 8 – Densité de gare de voyageurs en 2023 (nombre de gares par 100 km de ligne)



Source: IRG-Rail

CARACTÉRISTIQUES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE

Le modèle de séparation « organisationnelle » des fonctions de GI / EF historique a été privilégié par les quatre plus gros réseaux ferrés européens à une séparation structurelle « complète », adoptée dans la majorité des pays

L'IRG-Rail compte 289 gestionnaires d'infrastructure (GI) ferroviaire pour 31 pays en 2023, dont plus de la moitié (148) se répartissent la gestion du réseau allemand. À côté des GI principaux avec leur réseau d'envergure nationale, on note ainsi une grande diversité de GI « locaux » et de GI « partenaires/sous-traitants ». En France, quatre GI sont actifs sur le réseau ferroviaire :

- **SNCF Réseau**, GI principal en charge de la gestion et la maintenance de 98 % des km de voies réseau ferré national, de la gestion des circulations et la commercialisation des capacités,
- **LISEA**, GI en charge de l'exploitation, la maintenance, la sécurité et la tarification de la ligne concédée à grande vitesse SEA entre Tours et Bordeaux,
- **Oc'Via**, sous contrat de partenariat avec SNCF Réseau, en charge de la maintenance du contournement Nîmes-Montpellier,
- **Eiffage Rail Express**, sous contrat de partenariat avec SNCF Réseau, en charge de la maintenance de la LGV BPL entre Le Mans et Rennes.

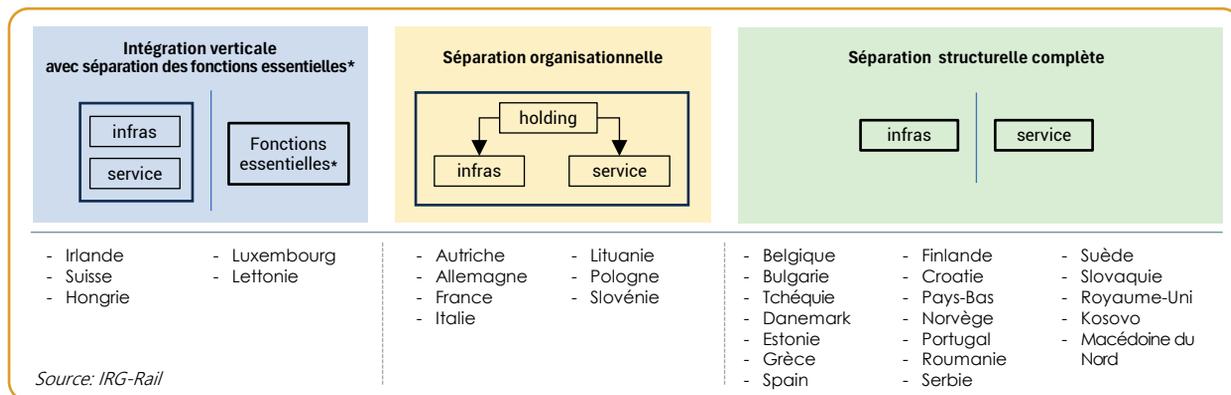
L'Allemagne compte 148 GI en 2023, mais la grande majorité (88 %) de ses 60 000 km de voies sont sous la responsabilité de DB InfraGO. De même, le Royaume-Uni et l'Italie comptent respectivement 7 et 11 GI, au sein desquels un acteur assure plus de 90 % de la gestion du réseau (98 % pour Network Rail Infrastructure et 93 % pour RFI). La Belgique et les Pays-Bas ne comptent, quant à

eux, qu'un seul GI ferroviaire en 2023.

En dehors du cas de la France, le degré d'utilisation du réseau des GI principaux est supérieur à la moyenne nationale : celui-ci atteint 61 trains/jour/ligne pour RFI (Italie), 90 pour Network Rail Infrastructure (Royaume-Uni), 94 pour DB InfraGO (Allemagne) et jusqu'à 165 circulations pour SBB Infrastructure (Suisse), contre 45 pour SNCF Réseau.

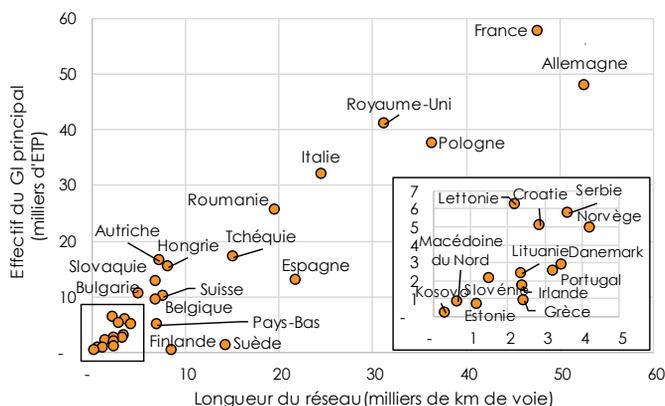
Le quatrième paquet ferroviaire exige la séparation verticale, au moins pour les fonctions essentielles*, entre la gestion d'infrastructure ferroviaire et la fourniture de services de transport. Cela conduit à trois modèles organisationnels des GI, comme illustré dans la figure ci-dessous. Dans la majorité des pays membres de l'IRG-Rail, le GI principal est structurellement indépendant de toute opération de services de transport, tandis que le modèle de séparation organisationnelle a été adopté pour les quatre GI dont le réseau est parmi les plus étendus (France, Allemagne, Italie et Pologne). Ainsi, le GI et l'opérateur (historique) de transport sont séparés, mais demeurent des filiales d'un même groupe. Au Royaume-Uni, le GI principal *Network Rail*, structurellement séparé, a été remplacé depuis 2024 par *Great British Railways* (GBR), une entreprise publique intégrée, chargée de la gestion d'infrastructure ainsi que la fourniture de services de transport.

Figure 9 – Modèles organisationnels des principaux gestionnaires d'infrastructure ferroviaire par pays en 2023



* Selon la directive (UE) 2016/2370, les fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure comprennent l'attribution des sillons (définition et évaluation de la disponibilité et attribution des sillons) et la tarification de l'infrastructure (détermination et perception des redevances).

Figure 10 – Croisement entre l'effectif (en nombre d'ETP) et la longueur du réseau du GI principal (en km de voie) en 2023



Source: IRG-Rail

En 2023, les GI ferroviaires européens emploient près de 396 500 ETP (équivalents temps-plein), dont 98 % chez les GI principaux. L'effectif des activités de gestion et maintenance des infrastructures ferroviaires apparaît logiquement corrélé avec la taille de leur réseau (Figure 10). En moyenne, on compte 1,1 ETP « par kilomètre de voie » avec des disparités cependant entre pays (0,6 en Espagne, 0,9 en Allemagne, 1,2 en France), s'expliquant potentiellement par les écarts du degré de modernisation des réseaux (comme le déploiement très limité de la commande centrale du réseau en France).

Ces écarts s'expliquent en partie par la variabilité des activités des GI, comprenant, pour la totalité des GI principaux, de l'entretien du réseau, la gestion des circulations et l'allocation des capacités, à l'exception des GI intégrés verticalement dont les fonctions essentielles sont confiées à un autre organisme (voir Figure 9). De plus, les GI principaux effectuent, directement ou par l'intermédiaire d'une filiale, la gestion et l'entretien des gares de voyageurs, sauf en Belgique où cette tâche est sous la responsabilité de SNCB, l'opérateur historique de transport.

La plupart des GI sont centrés sur l'activité ferroviaire, à l'exception du GI suédois Trafikverket et du GI portugais IP qui interviennent sur plusieurs infrastructures de transport (route et rail pour ces deux GI, et même aérien et maritime pour Trafikverket).

2

PÉAGES FERROVIAIRES EN EUROPE



Chiffres clés (euros courants 2023)	IRG-rail 2023	Δ 2023/2022	Δ 2023/2019	France 2023	Δ 2023/2022	Δ 2023/2019
Redevances globales (incluant celles payées / compensées par des concours publics)	23,4 Md €	+4 %	+8 %	6,6 Md €	+4 %	+11 %
<i>dont opérant dans le transport de voyageurs</i>	21,1 Md €	+5 %	+10 %	6,1 Md €	+5 %	+11 %
<i>dont opérant dans le transport de fret</i>	2,2 Md €	-6 %	-9 %	0,23 Md €	-7 %	+6 %
Part des redevances issues des concours publics	13 %	-1,5 point	+0,5 point	37 %	-0,9 point	+1,2 point

Les péages ferroviaires ont peu répercuté l'inflation cumulée depuis 2019

Les redevances perçues par les gestionnaires d'infrastructure (GI) européens ont connu, en euros courants, une hausse annuelle de 4 % en 2023 (supérieure de 1 point à la hausse de trafic) et une hausse de « seulement » 8 % depuis 2019, soit deux fois plus faible que l'inflation cumulée sur la période.

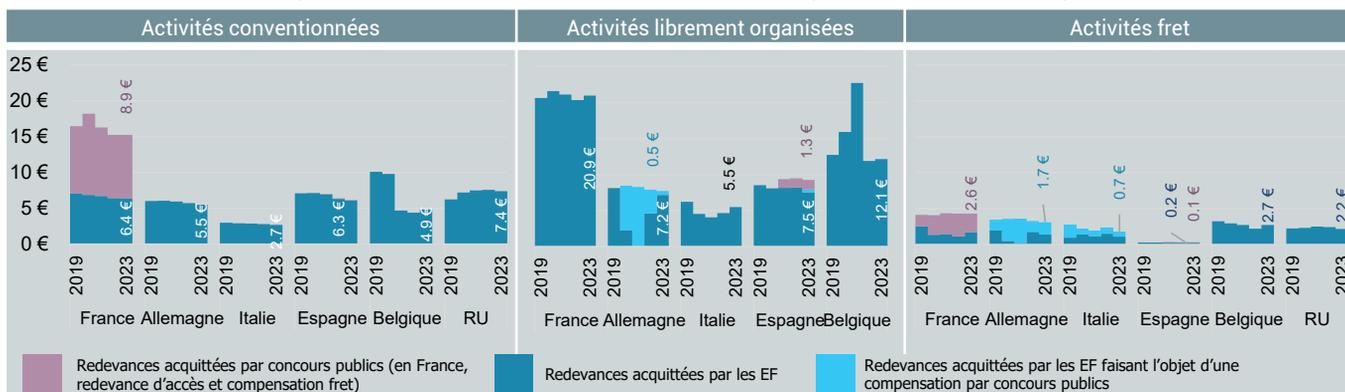
Le péage unitaire (par train.km) a suivi pour les activités voyageurs la hausse de l'inflation 2023 (+6 %), mais apparaît ainsi en baisse en euros constants par rapport aux niveaux observés en 2019.

➤ Cette évolution entre 2019 et 2023 se retrouve dans l'évolution des redevances pour les services conventionnés, qui ont baissé - en termes réels - de près de 10 points depuis 2019 en France comme dans les pays voisins (et de 8 % en moyenne IRG-Rail).

➤ Les redevances perçues pour les services librement organisés en 2023 s'établissent également, en euros constants, à un niveau inférieur à leur niveau de 2019 en Allemagne, Belgique¹ et Italie, et à un niveau stable mais très élevé en France, qui représente 28 % des péages totaux en Europe pour seulement 12 % du réseau. En Espagne, la tarification incitative mise en place depuis l'ouverture à la concurrence a conduit à un financement des redevances à hauteur de 19 % par des concours publics, absorbant la hausse globale appliquée depuis 2021. L'Allemagne avait mis en place, depuis la crise sanitaire, un schéma d'aides au paiement des péages par les services librement organisés, qui devrait prendre fin sur l'année 2023. Les redevances ont également connu une hausse marquée en Italie sur les deux dernières années (avec, notamment, une hausse annuelle de +25 % en 2023 en euros courants), mais restent également à niveau bas par rapport à 2019.

Pour les activités fret, les niveaux de redevances ont également connu des évolutions en-deçà de l'inflation 2023 en Allemagne, Italie et Royaume-Uni, appuyant leur baisse tendancielle en euros constants depuis 2019. Les péages fret payés par les entreprises ferroviaires ont en revanche augmenté en France et Belgique en 2023, la Belgique affichant ainsi le niveau de péages le plus élevé au sein des pays comparés.

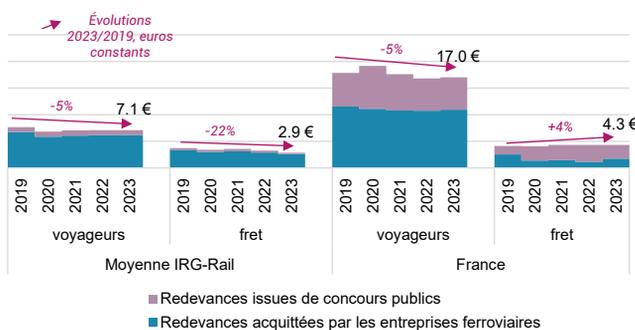
Figure 15 – Redevances par train.km et par activité (en euros constants 2023)



1. Nb. : en Belgique, les évolutions des redevances ont été affectées par une évolution de la tarification en vigueur à compter de décembre 2020 (évolution de la mesure du coût directement imputable), et ne résultent donc pas uniquement d'effets associés à la crise sanitaire.

2. Pour plusieurs pays, des aides publiques additionnelles allouées pour le paiement des péages ne sont pas intégrées aux analyses effectuées par l'IRG-Rail, du fait, notamment, de leur périmètre plus large que la seule compensation de baisses de redevances des GI. Des aides publiques complémentaires peuvent également être effectuées en versement direct aux entreprises ferroviaires pour la compensation de plusieurs postes de coûts (dont les péages) mais elles ne sont pas suivies par l'IRG-Rail.

Figure 14 – Redevances globales par train.km par activité - France et moyenne IRG-Rail (en euros constants 2023)



CONDITIONS TARIFAIRES D'ACCÈS AUX RÉSEAUX

Les niveaux de péages en France pour les trains à grande vitesse restent structurellement plus élevés que dans les pays voisins.

L'écart, qui résulte du choix de la France de faire porter l'essentiel des coûts de gestion de l'infrastructure ferroviaire à l'utilisateur, s'est amoindri en 2023 (du fait de hausses des péages en Italie et Belgique, notamment) mais reste structurellement très élevé : ramenés par train.km, les péages des services TAGV s'élèvent à près de 21 € en 2023 en France, soit un niveau très supérieur à ceux observés en Allemagne (7,2€), Espagne (7,5€) et Italie (5,5€).

Ramenés par passager.km, les écarts de péages observés sont plus faibles, du fait de l'emport effectif très élevé des trains commerciaux en France, en comparaison aux pays voisins (voir chapitre 4 du [Bilan France-Europe 2022](#)). Les péages ferroviaires représentent ainsi, pour l'utilisateur de trains à grande vitesse, un montant de 3,8 € aux 100 km en France, contre 2,9 € pour l'utilisateur des services librement organisés en Espagne, 2,0 € en Italie, et 2,7 € en Allemagne. En Espagne, un montant de péage de près de 0,4€/train.km (soit 4,4 % du montant global des péages) a fait l'objet d'une compensation par concours publics auprès des entreprises ferroviaires, compensation additionnelle à la contribution directe à hauteur de 1,3€/train.km (14,4 % du péage global) de concours publics payés directement au GI (voir graphique en page précédente).

Les péages de l'activité fret représentant en 2023 un montant de 1,7 € par train.km en France, en-dessous de la moyenne des pays de l'IRG-Rail. Le taux de compensation des redevances de l'activité fret par des aides publiques représentait ainsi 60 % du montant global des redevances d'infrastructure pour l'activité, un niveau stable depuis 2019. Au sein des pays voisins, seule l'Espagne affiche un niveau de péage inférieur à la France (0,2 € par train.km), tandis que la Belgique et la Suisse ont des niveaux unitaires très supérieurs. Les niveaux de concours publics représentent une part de 26 % (en Espagne) à près de 60 % (en France et légèrement en deçà en Allemagne) des péages globaux.

Chiffres clés

Niveau des redevances payées par les entreprises ferroviaires par train.km en 2023 et évolution 2023/2019 (euros constants)

► Transport de voyageurs conventionné

IRG-Rail	5,2 €	-10 %
France	6,4 €	-11 %

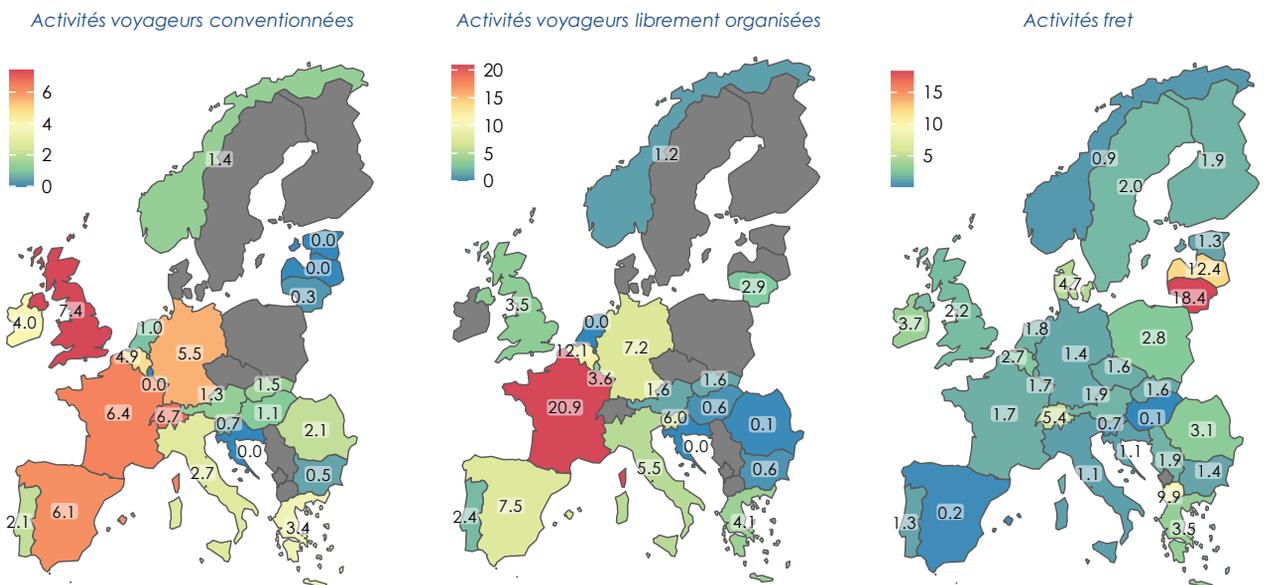
► Transport de voyageurs librement organisé

IRG-Rail	10,5 €	-5 %
France	20,9 €	+2 %

► Transport de fret

IRG-Rail	2,6 €	-23 %
France	1,7 €	-32 %

Figure 16 – Péages acquittés par les entreprises ferroviaires par train.km et par activité en 2023



Source : IRG-Rail

3

MAINTENANCE ET RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES



Chiffres clés (euros courants 2023)	IRG-rail 2023	Δ 2023/2022	Δ 2023/2019	FR 2023	Δ 2023/2022	Δ 2023/2019
Dépenses d'infrastructures	57,2 Md €	+ 14,4 %	+ 35,8 %	8,4 Md €	+ 5,1 %	+ 11,4 %
dont dépenses de maintenance	11,7 Md €	+ 10,4 %	+ 20,9 %	3,1 Md €	+ 8,6 %	+ 10,7 %
dont dépenses d'investissements	45,5 Md €	+ 15,4 %	+40,1 %	5,3 Md €	+ 3,2 %	+ 11,8 %

Note : les chiffres de l'IRG-Rail sont calculés sur un échantillon de 21 pays. La ventilation des dépenses pouvant présenter des différences d'affectation par GI, notamment entre les catégories de maintenance et de renouvellement, les comparaisons doivent être analysées avec précaution. Les dépenses de maintenance font référence aux dépenses d'entretien et de surveillance pour SNCF Réseau. Les dépenses d'investissement concernent à la fois les dépenses de « renouvellement et amélioration » ainsi que les « nouvelles infrastructures »

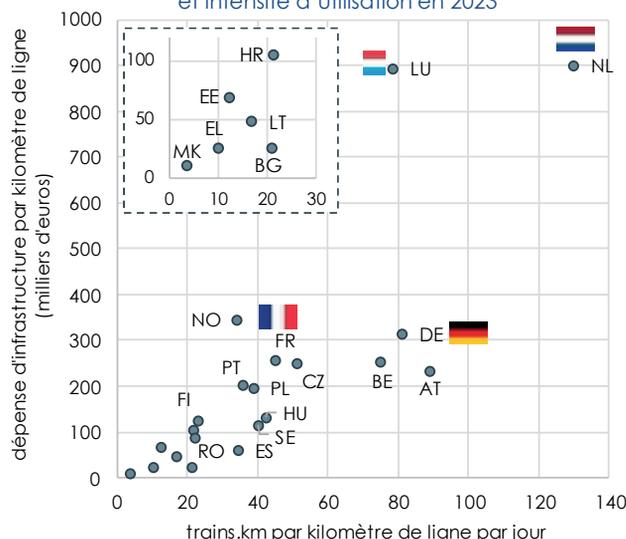
Les dépenses d'investissement progressent fortement en Europe, mais pas en France

En 2023, les dépenses consacrées aux infrastructures ferroviaires ont progressé annuellement de +14,4 % en Europe, et de +35,8 % par rapport à 2019 (en euros courants).

Cette augmentation est due principalement (à 85 %) à une forte hausse des investissements : ceux-ci ont progressé plus rapidement que l'inflation, de +15,4 % en euros courants par rapport à 2022. Depuis 2019, les investissements ont progressé de plus de 20 % (en euros courants) dans 17 pays de l'IRG-Rail, notamment en Espagne (+72 %), en Italie (+69 %), en Autriche (+51 %) et en Allemagne (+44 %), soit sur des rythmes supérieurs à l'inflation (de 19 % en moyenne européenne sur la période). Même si les investissements ont également augmenté d'environ 12 % en France, cette évolution apparaît inférieure à l'inflation (de +14,9 % entre 2019 et 2023), témoignant donc d'une baisse en termes réels.

Les dépenses pour la maintenance du réseau ont augmenté moins rapidement que les investissements dans les pays de l'IRG-Rail depuis 2019 (cf. chiffres-clés), et ont même diminué en termes réels (-0,7 % en euros constants). Cette diminution modérée cache d'importantes disparités entre pays. En effet, 14 pays ont connu une baisse plus marquée de leurs dépenses de maintenance, notamment la France, où cette baisse s'établit à -3,7 % après correction de l'inflation. Au contraire, certains pays ont vu des hausses supérieures à l'inflation, atteignant, +46 % en euros constants en Allemagne et près de 14 % en Espagne.

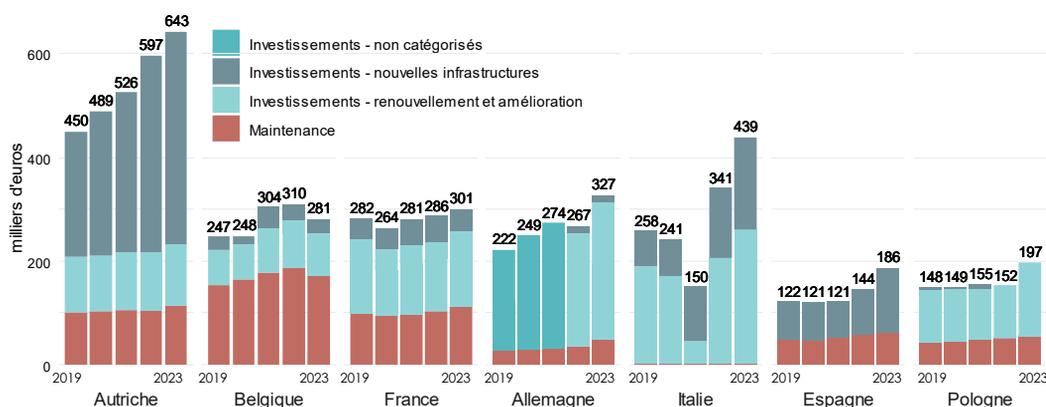
Figure 17 – Dépenses kilométriques d'infrastructure* (hors nouvelles infrastructures) sur les réseaux ferroviaires et intensité d'utilisation en 2023



* Les dépenses d'infrastructure par kilomètre de ligne comprennent les dépenses de maintenance de renouvellement et d'amélioration (hors nouvelles infrastructures).

Source : ART (France) et IRG-Rail (autres pays)

Figure 18 – Dépenses d'infrastructure sur les réseaux ferroviaires (en euros courants par kilomètre de ligne)



Note : en Allemagne, les dépenses d'investissements ne sont pas différenciées avant 2022 entre « renouvellement et amélioration » et « nouvelles infrastructures ». En Italie seule la partie « capex » des dépenses de maintenance est disponible.

Source : IRG-Rail

4

TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS



Chiffres clés*	IRG-rail 2023	Δ 2023/2022	Δ 2023/2019	France 2023	Δ 2023/2022	Δ 2023/2019
Offre ferroviaire (trains.km)	3,8 Md	+ 1 %	-0,2 %	373,5 M	-2 %	+ 1 %
Fréquentation (passagers.km)	518 Md	+ 12 %	+ 1 %	102 Md	+ 6 %	+ 8 %
Fréquentation conventionnée (pass.km)	322 Md	+ 13 %	-2 %	37 Md	+ 7 %	+ 7 %
Fréquentation internationale ¹ (pass.km)	34 Md	+ 15 %	+ 11 %	10 Md	+ 14 %	+ 2 %
Recettes par passager.100km du trafic librement organisé (euros)	11,09 €	+ 4 %	+ 4 %	11,3 €	+ 8 %	+ 4 %
Recettes par train.km du trafic librement organisé (euros)	37,51 €	+ 10 %	+ 7 %	62,4 €	+ 14 %	+ 17 %

*Fréq. conventionnée hors Danemark et République-Tchèque – Fréq. internationale hors Suisse - Recettes hors Autriche, Danemark, Irlande, Luxembourg, Tchéquie, Slovaquie, Suède, Kosovo

La fréquentation et l'emport des trains ont rebondi en Europe en 2023, alors que l'offre retrouve tout juste son niveau de 2019

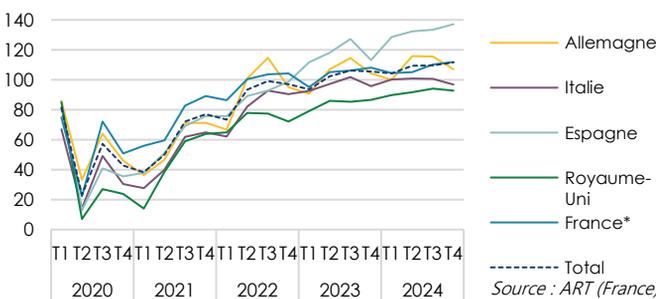
L'offre ferroviaire a faiblement progressé en Europe en 2023 (+1 %), atteignant un niveau sensiblement égal à celui d'avant-crise. Néanmoins, près de la moitié des 31 pays de l'IRG-Rail affichent un volume de trains.km toujours inférieur à celui de 2019. De plus, un tiers des pays ont vu leur offre se réduire par rapport à 2022. C'est le cas notamment de la France, en raison des mouvements sociaux qui ont concerné le secteur des transports en mars 2023, mais aussi de la Grèce à la suite d'un grave accident ferroviaire.

La fréquentation des services ferroviaires (composée à 93 % de fréquentation sur les marchés domestiques) a dépassé pour la première fois son niveau d'avant-crise à l'échelle européenne (+1 % par rapport à 2019), du fait de la forte reprise des passagers.km entre 2022 et 2023 (+12 %). Après deux années de croissance plus marquée pour la France, c'est l'Espagne qui en 2023 (comme en 2024) a vu l'une des plus fortes croissances de fréquentation (+26 % en 2023) soutenue par le développement de la concurrence ferroviaire. L'Allemagne, l'Italie et le Royaume-Uni ont également connu des croissances accrues (>10 %) en 2023.

L'occupation des trains (passagers.km par train.km) a ainsi augmenté en 2023 dans la plupart des pays (de près de 11 points en moyenne), et dépassé le niveau de 2019 dans plusieurs pays (notamment de 18 points en Espagne et de 7 points en France).

La forte reprise de la fréquentation internationale¹, amorcée en 2022, a continué en 2023, atteignant un volume de passagers.km supérieur de 11 % à celui de 2019. La croissance annuelle a été particulièrement élevée en Italie et au Royaume-Uni, bien que, pour ce dernier, la fréquentation n'ait pas retrouvé son niveau de 2019. En Allemagne, la croissance s'est également poursuivie sur ce segment de marché, dépassant de 27 % le niveau de 2019. Il convient toutefois de noter que la chute apparente du trafic international en Espagne n'a pas été observée sur le trafic frontalier entre la France et l'Espagne et pourrait donc être liée uniquement à un effet « comptable » de dissociation du trafic en correspondance depuis la fin du partenariat Renfe-SNCF Voyageurs.

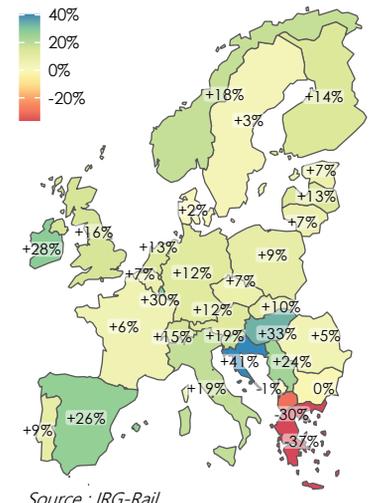
Figure 20 – Évolution trimestrielle de la fréquentation (base 100 en 2019)



— Allemagne
— Italie
— Espagne
— Royaume-Uni
— France*
- - - - - Total
Source : ART (France), ORR (Royaume-Uni) et Eurostat

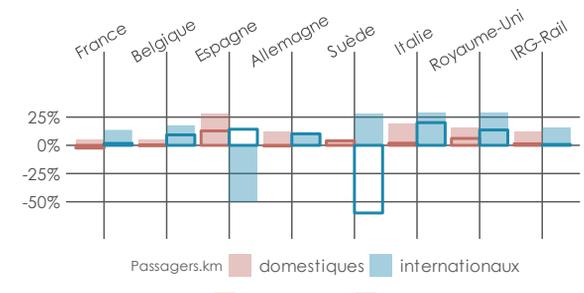
Périmètre : Données non disponibles pour l'Autriche, la Belgique, la Suède et la Serbie
autorité-transport.fr – Marché européen du transport ferroviaire en 2023

Figure 19 – Évolution 2023/2022 de la fréquentation voyageurs (en passagers.km)



Source : IRG-Rail

Figure 21 – Évolution 2023/2022 de l'offre et de la fréquentation domestique et internationale¹



Source : IRG Rail
Évolution des passagers.km en étiquette.

¹ La fréquentation internationale pour l'IRG-Rail est définie comme la somme des fréquentations internationales de chaque pays membre et non comme le seul trafic extérieur au groupement des pays membres.

TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

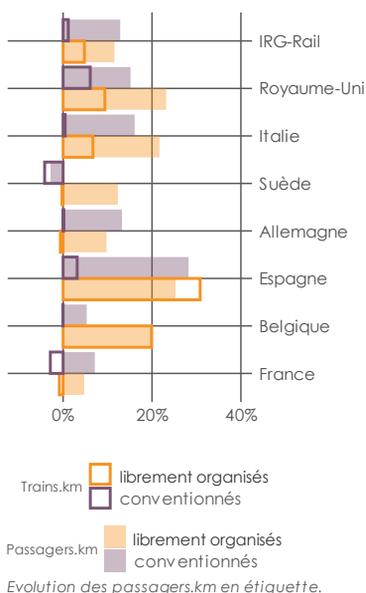
La fréquentation et l'emport des trains librement organisés dépassent en 2023 les niveaux de 2019, tandis que les services conventionnés poursuivent encore leur rattrapage

En 2023, la fréquentation a progressé dans des proportions similaires pour les services librement organisés et conventionnés (en moyenne +12 % et +13 % respectivement sur un an), conduisant à un poids relativement stable des deux services pour la plupart des pays.

Le volume de passagers.km a ainsi dépassé de 9 % son niveau d'avant crise pour les services commerciaux, alors qu'il est resté légèrement inférieur pour les services conventionnés (-2 % par rapport à 2019). Les dynamiques de croissance de la fréquentation varient néanmoins entre pays, avec une hausse nettement plus marquée pour les services commerciaux par rapport aux services conventionnés en Italie notamment (ainsi qu'en Belgique et au Royaume-Uni, sous l'effet de la reprise marquée des services internationaux), à l'inverse de l'Allemagne. La croissance annuelle de fréquentation en Espagne a en revanche autant bénéficié aux services conventionnés que librement organisés.

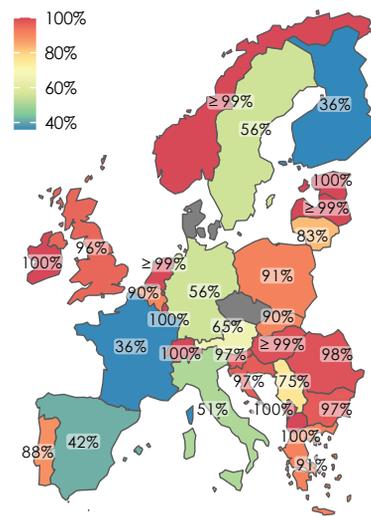
La hausse de fréquentation conventionnée s'est faite au regard d'une offre relativement stable (+1 % par rapport à 2022), induisant un fort rebond de l'emport effectif des trains conventionnés (nombre de passagers par train) dans les mêmes proportions que la fréquentation (+12 % en un an et +10 % en France). L'emport des trains librement organisés a crû par ailleurs de « seulement » 6 % en un an, mais dépasse ainsi déjà de 8 % son niveau d'avant-crise (et de plus de 10 % en France et Espagne).

Figure 22 – Évolution 2023/2022 de l'offre et de la fréquentation des services conventionnés et librement organisés



Source : IRG-Rail

Figure 23 – Poids des services conventionnés au sein des services voyageurs en 2023 (en passagers.km)



Source : IRG-Rail

En dehors de l'Allemagne, une part encore faible en 2023 d'attribution concurrentielle des marchés conventionnés

Le règlement OSP (Obligation de service public)¹ et le quatrième paquet ferroviaire² ont posé, en 2007 et 2016, (1) les principes d'attribution concurrentielle des services conventionnés de voyageurs, (2) les dérogations possibles à ces principes et (3) le calendrier d'ouverture du marché conventionné. Ce dernier laisse aux autorités organisatrices la faculté, entre 2019 et 2023, d'attribuer directement leurs nouveaux contrats, pour une durée maximale de dix ans, et fixe au 25 décembre 2023 la date à compter de laquelle le recours à des processus d'appels d'offres devient la norme. Cette possibilité a ainsi porté, en pratique, l'échéance réglementaire (hors dérogations) d'ouverture à la concurrence de l'ensemble des marchés ferroviaires conventionnés à fin 2023.

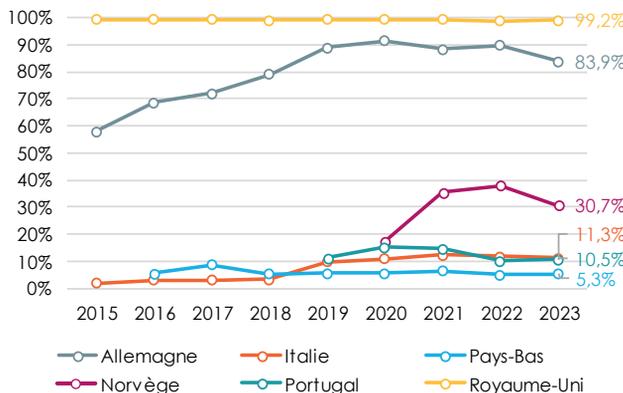
L'Allemagne, la Suède, le Royaume-Uni ont débuté l'ouverture de leurs marchés conventionnés dès les années 1990, et dès les années 2000 pour la Norvège, l'Italie et les Pays-Bas. Cette forte antériorité de l'Allemagne a permis, en 2023, d'atteindre un taux de services conventionnés issus de contrats mis en concurrence de près de 84 % de la fréquentation conventionnée. Au Royaume-Uni, la quasi-totalité du marché conventionné a été mise sous franchise entre 1995 et 1997, franchises devant être progressivement remplacées par des concessions selon la réforme de 2021. L'ouverture du marché a également débuté en Italie et aux Pays-Bas dans les années 2000 mais sur un rythme comparativement plus lent, avec seulement environ 11 % et 5 % de passagers.km concernés près de dix ans après la libéralisation *de jure* dans ces pays.

En 2023, seulement 39 % des passagers.km opérés par des services conventionnés dans les pays membres de l'IRG-Rail étaient issus de contrats mis en concurrence, une proportion fortement tirée à la hausse par l'ouverture du marché allemand et le marché anglais, et s'abaissant ainsi à 4 % en dehors de ces deux pays. 18 pays européens avaient encore, en 2023, la totalité de leurs services publics attribués sans appel d'offre, dont la France, la Pologne, l'Espagne et la Belgique au sein des 10 plus gros marchés européens. Les premiers lots de services régionaux en France n'ont été mis en concurrence qu'en 2021 par les régions Sud-PACA, Pays de la Loire et Hauts-de-France, avec une mise en service effective en décembre 2024 des trois premiers lots remportés et opérés par des filiales de l'opérateur historique (*SNCF Sud Azur*, *SNCF Pays de Loire* et *SNCF Étoile d'Amiens*) et mi-2025 du premier lot remporté par un opérateur alternatif (*Transdev Rail Sud Inter-métropoles*).

¹ Règlement (CE) 1370/2007 du 23 octobre 2007

² En particulier le Règlement (UE) 2016/2338 du 14 décembre 2016. Le règlement énumère aussi les exceptions au principe de mise en concurrence systématique des contrats de service public.

Figure 24 – Part des passagers.km conventionnés issus des contrats mis en concurrence via les appels d'offre



Source : IRG-Rail.

TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

Les coûts de services conventionnés ont moins augmenté en Europe que l'inflation depuis 2019, mais restent en France parmi les plus élevés d'Europe

En 2023, le coût moyen des entreprises ferroviaires (EF) pour la réalisation des services conventionnés s'établit à près de 20 € par train.km en Europe (hors Royaume-Uni¹, et 22 € par train.km avec ce dernier). Ce coût, couvert à la fois par les recettes de billetterie et par l'appui de concours publics, est en hausse de 8 % sur un an et de 12 % par rapport au niveau de 2019, soit une hausse inférieure à celle de l'inflation sur la période (+19 %).

Ce coût est supérieur en France à celui des pays voisins au global des activités conventionnées (activités TER, Intercités et Transilien-RER). Il s'élève, en 2023, à près de 37 € par train.km (27 € pour l'activité TER) alors que l'Allemagne, l'Italie, la Belgique et l'Espagne présentent un niveau proche de 20 € par train.km. De 2019 à 2023, une relative stabilité en euros constants des coûts est observée en Allemagne, Espagne, France et Pays-Bas, tandis que ces derniers ont fortement chuté en Italie.

Les concours publics couvrent, en 2023, 60 % de ces coûts en Europe (hors Royaume-Uni), un poids en légère baisse annuelle (-1 point), restant ainsi encore supérieur de 5 points à celui de 2019.

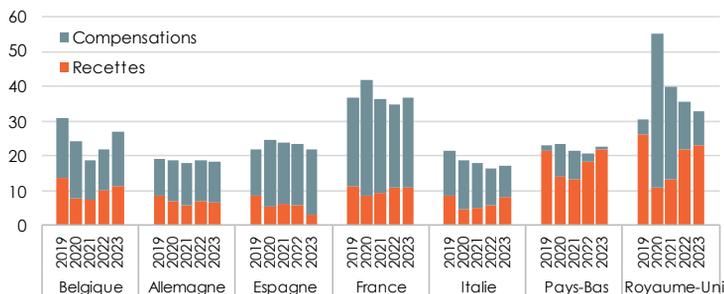
La France se situe nettement au-dessus de cette moyenne (70 %) et

du poids observé en Belgique, en Allemagne ou encore en Italie, mais notablement inférieur à l'Espagne.

Le niveau de prix payé par les passagers des services conventionnés apparaît en revanche, en France, dans la fourchette basse des pays européens. La recette moyenne par passager.km en France est inférieure à celle observée en Allemagne et en Belgique en 2023, et bien en-deçà des niveaux observés au Royaume-Uni et aux Pays-Bas.

Entre 2019 et 2023, les prix des services conventionnés ont stagné en euros courants en Europe, autour de 9,8 € en moyenne, sans réévaluation au regard de la forte inflation constatée sur la période. Les hausses ont été très limitées en Belgique, au Royaume-Uni comme en France (s'expliquant par une hausse de la part de fréquentation des non abonnés). La recette moyenne a en revanche augmenté plus fortement que l'inflation en Italie (+20 % en euros courants). Cette hausse, associée à la baisse du coût global des services conventionnés italiens, a permis de réduire notablement les niveaux et taux de concours publics. En Allemagne et en Espagne en revanche, le recul de la recette de billetterie (de -10 % par passager.km et de près des deux tiers en Espagne) ont conduit à des hausses des concours publics.

Figure 26 – Coût global (assuré par les recettes et concours publics) des services conventionnés pour les entreprises ferroviaires (euros constants 2023 H.T. par train.km*)



*Au Royaume-Uni, la transition du système de franchises vers un système de concessions, coïncidant avec la période de la crise sanitaire et une reprise très progressive de l'activité ferroviaire, a conduit, pour l'heure, à une très forte hausse du niveau de subventionnement public des activités conventionnées, d'une ampleur très supérieure aux autres pays européens en 2020-2021.

Source : IRG-Rail

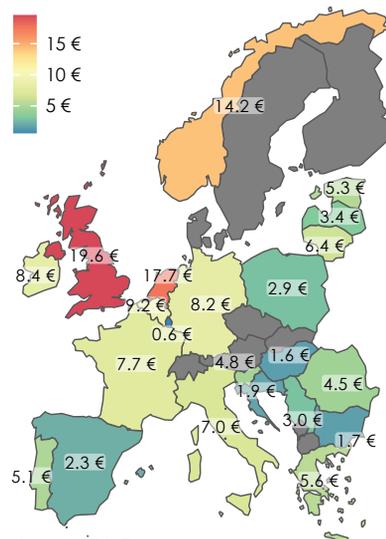
Le prix moyen des services librement organisés a reculé depuis 2019 en Espagne et Italie, les deux pays dont les marchés sont les plus concurrentiels

Les recettes globales des entreprises ferroviaires européennes opérant des services librement organisés ont notablement augmenté en 2023 et depuis 2019 (+15 % en euros courants), à un rythme inférieur cependant à l'inflation cumulée sur la période (+19 %). La reprise de la fréquentation (+11 % de passagers.km) est le facteur déterminant, traduisant ainsi une hausse des prix payés par passager.km de 4 %, une évolution faible cependant au regard de l'inflation.

Le prix des services librement organisés en France atteint 11,1 € par passager aux 100 km, soit un niveau proche de la moyenne IRG-Rail. Entre 2022 et 2023, les prix ont augmenté en France (+8 %) et en Allemagne (+7 %) mais ont reculé en Espagne (-10 %), du fait notamment de l'ouverture à la concurrence du marché espagnol et de l'augmentation d'offres à bas prix.

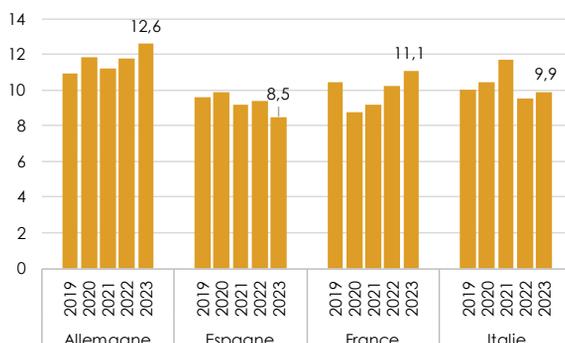
Rapporté par train.km, le revenu moyen des opérateurs de services librement organisés est de 37,5 € en 2023, en hausse de 10 % sur un an. Cette progression s'explique autant par la hausse du trafic (+6 % de trains.km) que par celle de l'emport effectif des trains (+6 %). Le revenu par train.km en France (62,4 €) est le double de celui observé dans les pays voisins (entre 24 € et 36 €), reflétant l'emport particulièrement élevé des trains français à grande vitesse (550 passagers.km par train.km en France contre 280 environ dans les autres pays).

Figure 27 – Prix moyen des services conventionnés acquitté par les usagers en 2023 (euros H.T. par passager aux 100km)



Source : IRG-Rail

Figure 28 – Prix moyen des services librement organisés (euros courants H.T. par passager aux 100km)



Source : IRG-Rail

5

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES



Chiffres clés	IRG-rail 2023	Δ 2023/2022	Δ 2023/2019	France 2023	Δ 2023/2022	Δ 2023/2019
Offre ferroviaire (trains.km)	800,1 M	-5,6 %	-4,6 %	52,3 M	-11,6 %	-11,1 %
Trafic (tonnes.km)	435,3 Md	-7,9 %	-7,8 %	29,4 Md	-16,7 %	-13,4 %
Part transport combiné (% tonnes.km) ¹	29,8 %	-0,6 pp	+2,9 pp	39,8 %	-1,1 pp	+6,0 pp
Emport moyen (tonnes.km / trains.km)	544 tonnes	-2,4 %	-3,3 %	562 tonnes	-5,8 %	-2,6 %
Recettes commerciales ²	15 596 M €¹	-8,4 % ¹	+0,2 % ¹	1 139 M €	+0,6 %	+2,4 %

¹ Sur un périmètre restreint de 14 pays

² Hors concours publics sur un périmètre restreint de 20 pays.

Le transport ferroviaire de marchandises en Europe recule fortement en 2023, tout particulièrement en France, et retrouve un niveau inférieur à 2020

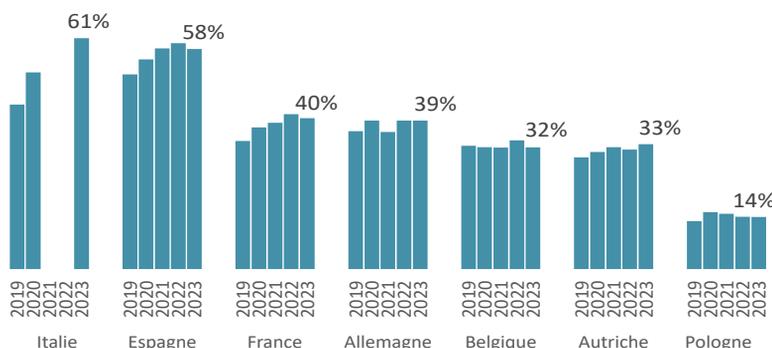
S'ajoutant au ralentissement observé en 2022, le transport ferroviaire de marchandises a poursuivi son déclin dans les pays de l'IRG-Rail, avec une baisse de 7,9 % en 2023 (en tonnes.km, par rapport à 2022). Le recul annuel moins prononcé de l'offre (-5,6 % en trains.km) traduit une baisse du tonnage moyen de -2,4 %.

Entre 2022 et 2023, la baisse a concerné la quasi-totalité des pays européens, à l'exception notamment de l'Italie (+5,8 %, après une baisse de 7,5 % en 2022) et du Royaume-Uni (trafic stable).

La France et l'Allemagne ont vu les baisses de trafic parmi les plus fortes, tandis que la Pologne, deuxième pays de fret ferroviaire derrière l'Allemagne avec 14 % des tonnes.km transportées en Europe, a connu une baisse relativement limitée. Cette baisse s'explique en grande partie par le ralentissement industriel (impactant surtout le transport conventionnel) et l'augmentation des coûts de l'énergie, auxquels se rajoutent, dans le cas de la France, les mouvements sociaux pour la réforme des retraites et la fermeture de la principale liaison avec l'Italie (éboulement en vallée de Maurienne).

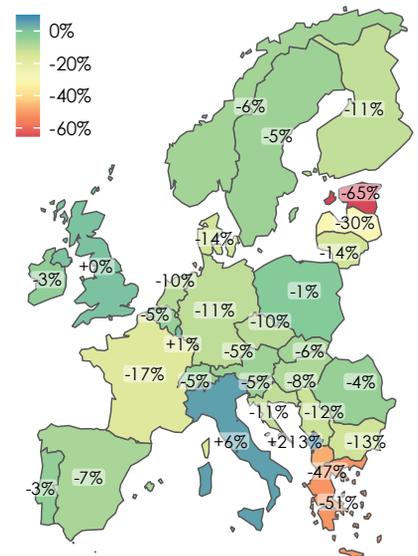
De 2019 à 2023, seuls 6 pays européens ont vu leur trafic de fret croître : la Bulgarie, la Croatie, l'Italie, la Norvège et la Pologne (ainsi que l'Irlande, dont le trafic fret est très marginal), représentant des hausses de 10 % et 6 % respectivement en Pologne et Italie. La forte chute du trafic allemand tranche avec la croissance régulière observée sur les années précédentes, en ramenant le trafic au niveau de 2016.

Figure 33 – Part du transport combiné (%) dans le transport ferroviaire de marchandises (tonnes.km)



Source : ART (France) et IRG-Rail (autres pays, non disponible en 2021 et 2022 pour l'Italie)

Figure 32 – Évolution de l'activité ferroviaire fret en tonnes.km entre 2022 et 2023



Source: IRG-Rail

La contraction du transport ferroviaire de marchandises en 2023 a davantage affecté le transport combiné que le transport conventionnel en France, en Espagne et en Belgique.

En France, après une progression continue entre 2019 et 2022, la part du transport combiné dans le trafic de fret ferroviaire a reculé en 2023, pour atteindre 40 % des tonnes.km. Celui-ci a cependant rebondi en France en 2024 (voir Bilan ferroviaire de l'Autorité).

La part du transport combiné est supérieure à la moyenne de 14 pays de l'IRG-rail (30 %), tout en restant inférieure à celle constatée en Espagne (58 %), en Italie (61 %) et au Portugal (70 %).

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

Les recettes kilométriques des entreprises ferroviaires ont progressé plus rapidement que l'inflation

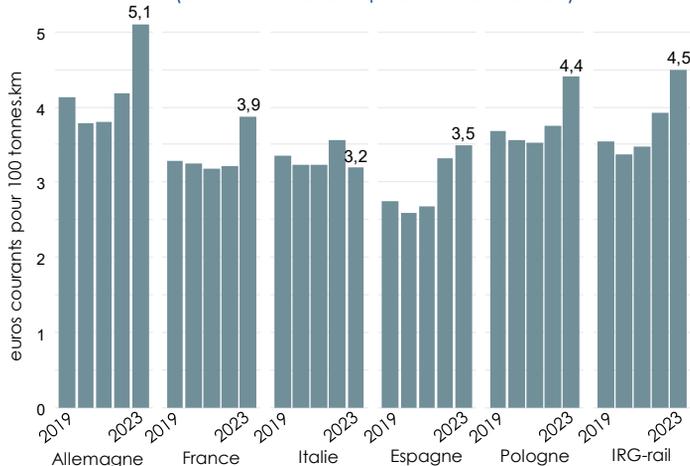
Bien que le trafic ait diminué, les entreprises ferroviaires de fret ont vu leurs recettes commerciales augmenter de 5 % en 2023 en euros courants, soit un rythme inférieur à celui de l'inflation et à l'évolution du [coût de la traction électrique](#).

La France, l'Allemagne et la Pologne ont ainsi vu une hausse de revenu des activités fret de près de 1 %, 8 % et 16 % respectivement, soit supérieure à l'inflation pour les deux derniers pays uniquement.

Ces hausses de revenu ont bénéficié d'une forte progression du niveau de la recette commerciale unitaire (par tonne.km), qui a vu une hausse annuelle de + 15 % en euros courants (7 % en prenant en compte l'inflation).

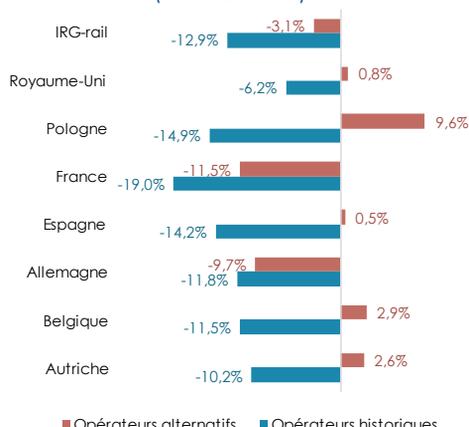
Une hausse des prix supérieure à l'inflation a été observée dans treize pays, dont les trois plus gros pays en volume de fret ferroviaire : la recette par tonne.km a ainsi augmenté annuellement de 22 % en Allemagne, de 21 % en France, et de 17 % en Pologne.

Figure 34 – Recette commerciale unitaire (par tonne.km)
(en euros courants pour 100 tonnes.km)



Source : ART (France) et IRG-Rail (autres pays)

Figure 35 – Évolution du trafic des opérateurs historiques et alternatifs entre 2022 et 2023
(en tonnes.km)



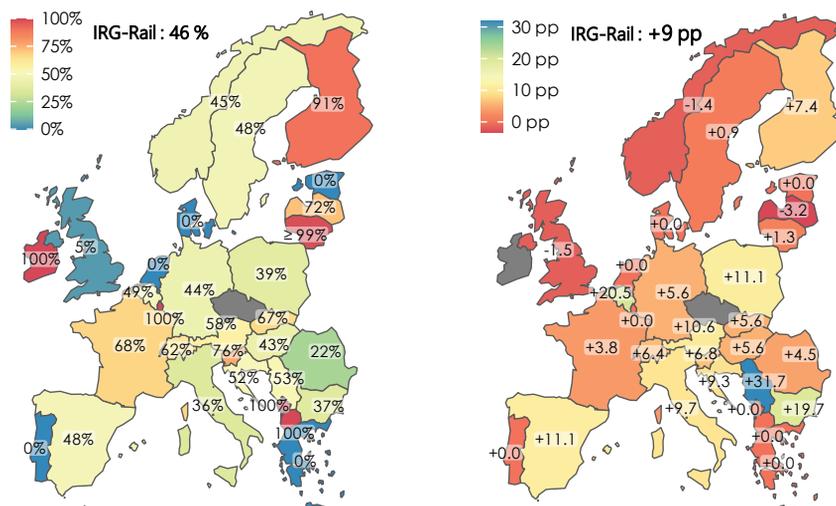
Source : IRG-Rail

Les trafics des opérateurs alternatifs résistent mieux au contexte économique difficile

En 2023, la baisse des trafics ferroviaires dans les pays de l'IRG-Rail a été nettement plus importante pour les opérateurs historiques (-13 %) que pour les opérateurs alternatifs (-3 %). Cette tendance s'observe pour la grande majorité des pays. Seuls trois pays (sur le panel de 21 pays répondants) ont vu une baisse plus forte pour les opérateurs alternatifs (Roumanie, Lettonie, Norvège). En 2023, le volume de trafic des opérateurs alternatifs a augmenté dans onze pays, dont la Pologne (+9,6 %), l'Autriche (+2,6 %), la Belgique (+ 2,9 %) et, dans une moindre mesure, le Royaume-Uni (+0,8 %) et l'Espagne (+0,5 %).

En France, le Groupe SNCF² a vu son activité régresser de -19 % (en tonnes.km) et sa part de marché s'établir à 68 %, soit un recul de près de 3,8 points par rapport à l'année 2019. Dans les pays de l'IRG-Rail, la part des opérateurs historiques a baissé plus fortement depuis 2019 (-9 points), atteignant 46 % en 2023.

Figure 36 – Part de marché (en tonnes.km) des opérateurs historiques¹ par pays en 2023 (gauche), et évolution de la part des opérateurs alternatifs entre 2019 et 2023 (droite, en points de pourcentage)



1. Ensemble des entreprises ferroviaires appartenant au même groupe que l'opérateur historique.

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

Source : IRG-Rail

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

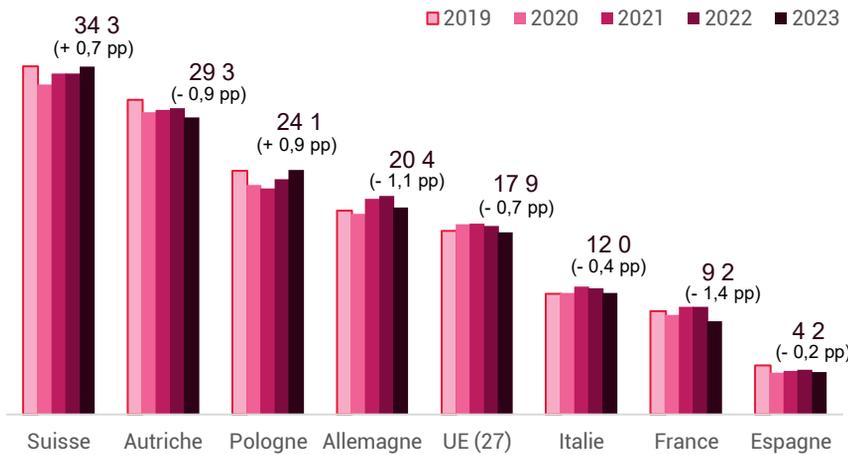
La part modale du fret ferroviaire a diminué en 2023 en Allemagne comme en France

Le mode ferroviaire représente, en France, près de 9 % du transport de marchandises en 2023, soit une baisse de 1,4 point par rapport à 2022.

Si la part modale du fret ferroviaire à l'échelle européenne (UE 27) se stabilise à 18 %, la situation se dégrade davantage en France, notamment du fait des mouvements sociaux dont a pâti le secteur en 2023 et qui ont profité au mode routier.

L'Allemagne a connu, comme la France, une baisse de la part du mode ferroviaire en 2023, tandis que la Suisse et la Pologne ont connu une hausse de plus de 0,7 point. Cela souligne que, de même qu'en France, la baisse du trafic fret constatée en Allemagne a moins affecté le mode routier en 2023 que le mode ferroviaire, conduisant à une part modale proche du niveau observé en 2019.

Figure 37 : Part modale du ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de fret (niveau 2023 et évolution 2023/2022 en points de pourcentage)



Bien que tendanciellement mal orientée, la ponctualité des trains de fret s'améliore en 2023 dans une majorité de pays et apparaît comme secondaire dans la performance globale du secteur

En 2023, le taux de ponctualité des trains de fret français apparaît parmi les plus élevés des pays de l'IRG-Rail. Ce taux est nettement plus élevé que celui observé en Italie, en Pologne, en Allemagne, en Autriche et en Pologne (avec des écarts de respectivement 30, 24, 18 et 12 points par rapport aux seuils comparables). La part modale du fret ferroviaire étant substantiellement supérieure à celle de la France dans ces cinq pays (voir figure 37), la ponctualité n'apparaît pas comme étant à elle seule un facteur déterminant pour le développement du transport ferroviaire de marchandises.

Depuis 2019, un peu plus de la moitié des pays de l'IRG-rail (11 sur 21) connaissent une dégradation de la ponctualité des trains de fret. Ce constat est particulièrement prononcé en Autriche (-5,3 points), en Allemagne (-3,9 points) et au Royaume-Uni (-3,7 points). Il l'est également, mais dans une moindre mesure, en France (-1,8 point).

Dans un contexte de baisse du trafic, l'année 2023 montre, dans 13 pays, une stabilisation ou une amélioration des taux de ponctualité par rapport à 2022 (voir figure ci-contre). En France, ce taux de ponctualité a cependant reculé de -0,9 point, sous l'effet notamment des mouvements sociaux survenus en 2023.

Chiffres clés

Part modale du ferroviaire en 2023

(évolution 2023/2022 en points de %)

France : 9,2 % (-1,4 pp)
UE-27 : 17,9 % (-0,7 pp)

Taux de ponctualité 2023 au seuil de... :

(évolution 2023/2019 en points de %)

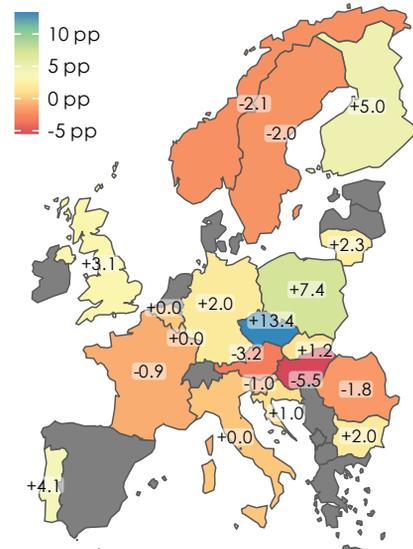
► ... 15 min 00 sec

Royaume-Uni	90,0 %	(-3,7 pp)
France	75,5 %	(-1,8 pp)
Allemagne	58,0 %	(-3,9 pp)
Italie	46,0 %	(+8,8 pp)

► ... 30 min 00 sec

Autriche	72,0 %	(-5,3 pp)
France	83,7 %	(-1,4 pp)
Belgique	72,0 %	(+4,5 pp)

Figure 38 – Évolution 2023/2022 du taux de ponctualité au seuil de 15 min 0 sec¹ des trains de fret (en points de pourcentage)



Source : IRG-Rail

¹ Différents seuils d'application : 15min29s en Finlande ; 15min59s en Suède et en Pologne ; 30min00s en Autriche, en Belgique et en Hongrie ; 60min00s en Roumanie.

- AOM : autorité organisatrice de la mobilité
- ART : Autorité de Régulation des Transports
- DRR : Document de Référence du Réseau
- OSP : obligation de service public (en anglais et tel que repris dans le rapport de l'IRG-Rail *PSO (public service obligation)*)
- EF : entreprise ferroviaire (en anglais et tel que repris dans le rapport de l'IRG-Rail *RU (Railway Undertaking)*)
- ERTMS : système européen de gestion du trafic ferroviaire (en anglais *European Rail Traffic Management System*), dont la composante ETCS (*European Train Control System*) comporte 3 niveaux
- GI : gestionnaire d'infrastructure (en anglais et tel que repris dans le rapport de l'IRG-Rail *IM (Infrastructure Manager)*)
- HDS : horaire de service
- ICV : indice de consistance des voies
- IdFM : Île-de-France Mobilités
- IRG-Rail (Independent Regulators' Group – Rail) : groupement des régulateurs européens du transport ferroviaire, rassemblant en 2025 les régulateurs de 31 pays dont l'ART
- LC : ligne classique
- LGV : ligne à grande vitesse (en anglais et tel que repris dans le rapport de l'IRG-Rail *high-speed line*)
- Opex : dépenses d'exploitation (en anglais *operational expenditure*)
- RA : redevance d'accès
- Redevances globales (acquittées par les entreprises ferroviaires ou payées/compensées par des concours publics) : cela regroupe l'ensemble des redevances associées aux prestations minimales des activités ferroviaires pour l'accès aux réseaux ferrés, hors redevances gare (en anglais et tel que repris dans le rapport de l'IRG-Rail *TAC (Track Access Charges)* et *MAP (Minimum Access Package)*).
- RFN : Réseau Ferré National
- RMMS : rapport de la Commission Européenne (en anglais *Rail Market Monitoring Scheme*) qui s'appuie sur le questionnaire d'information établi dans le règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission du 7 juillet 2015 concernant les obligations d'information incombant aux États membres dans le cadre de la surveillance du marché ferroviaire. L'IRG-Rail collecte directement depuis 2021 les indicateurs relatifs aux dépenses des gestionnaires d'infrastructure européens, sur des définitions identiques à celles utilisées dans le questionnaire RMMS, afin de permettre leur analyse et publication anticipée au sein du rapport d'Observation de marchés de l'IRG-Rail.
- SLO : service librement organisé (en anglais et tel que repris dans le rapport de l'IRG-Rail *non-PSO service*)
- TAGV : (service de) train apte à la grande vitesse (en anglais et tel que repris dans le rapport de l'IRG-Rail *high-speed services*)
- TER : Transports Express Régionaux – l'agrégation pour la France de l'ensemble des services ferroviaires conventionnés (TER, services Intercités de trains d'équilibre du territoire (TET) et services Transilien) constitue le périmètre des '*PSO services*' (pour *Public Service Obligation* en anglais) tel que repris dans le rapport de l'IRG-Rail.

Directeur de la publication : Thierry Guimbaud

Pilotage et coordination : Fabien Couly / Anthony Martin

Auteurs et contributeurs : Olivier Chalmeau, Claudia Judith, Anh Lai, Toni Vialette, Fabien Yao

Crédits photos de couverture : ART - AdobeStock® - IRG-Rail



11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon
CS 30054 - 75675 Paris Cedex 14
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

 @ART_transports

Retrouvez toute l'actualité, les avis et décisions,
les textes de référence et les publications
de l'Autorité **sur le site internet**

autorite-transports.fr