

LE MARCHÉ EUROPÉEN DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2024



IRG-rail

Independent
Regulators' Group - Rail

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

> Juin 2026

INTRODUCTION

LE BILAN COMPARÉ FRANCE-EUROPE DES MARCHÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Cette publication vient enrichir le [bilan du marché du transport ferroviaire \(en France\) en 2024](#) publié par l'Autorité de régulation des transports, en y apportant une comparaison de la situation et de l'évolution des marchés ferroviaires français avec ceux d'un panel de pays européens. À la date de publication de ce rapport, l'observation « complète » des indicateurs des marchés ferroviaires européens peut être faite sur l'année 2024. Ce bilan fait cependant état, lorsque cela est possible, des évolutions les plus récentes postérieures à 2024, permettant une mise en perspective des tendances de court et de moyen terme des marchés du transport ferroviaire en Europe.

L'année 2024 marque la première année effective de dépassement au niveau européen du niveau de trafic ferroviaire observé en 2019, après plusieurs années de rattrapage dans des contextes économiques de forte inflation. Ce bilan permet ainsi non seulement d'évaluer les **évolutions annuelles dans les pays européens des activités ferroviaires sur l'année 2024 par rapport à 2023**, 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).

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 **groupe 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 mai 2026, la **14^{ème} édition du rapport d'observation des marchés, portant sur l'année 2024**. 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 2025 et février 2026, des [livrables du Bilan des marchés ferroviaires en France en 2024](#). 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	4
02	Péages ferroviaires en Europe	7
03	Maintenance et renouvellement des infrastructures	9
04	État des lieux du transport ferroviaire de voyageurs	10
05	État des lieux du transport ferroviaire de marchandises	14

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 2024, 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) un coût des services conventionnés supérieur à celui observé dans les pays voisins. 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 et pays scandinaves, ont encore peu attribué leurs marchés conventionnés.

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



- **L'infrastructure ferroviaire européenne a peu évolué depuis 2019 dans son ensemble**, sous la double influence, d'un côté, de la construction des nouvelles lignes (en Espagne) et, de l'autre, de la fermeture des lignes les plus âgées (en France, principalement). **Le déploiement du système européen de gestion du trafic (ERTMS) progresse lentement (9 % du réseau équipé en 2024)**, avec seulement quelques avancements notables en Belgique ou en Espagne ; celui-ci stagne néanmoins en France depuis 2018.
- **Le trafic ferroviaire européen a retrouvé son niveau d'avant-crise**, porté par le transport de voyageurs (+2 %), tandis que le fret a de nouveau reculé (-3 %). La France a vu l'une des plus fortes croissances du trafic effectif en 2024 (+6 %).

02. Péages ferroviaires en Europe

03. Dépenses dans les infrastructures ferroviaires



- **Les péages ferroviaires fret et voyageurs ont moins évolué que l'inflation depuis 2019**, notamment pour les services librement organisés en Allemagne, Italie et Espagne. Cette « baisse en termes réels » a accentué l'écart avec les péages appliqués pour ces services en France, qui représentent, pour les usagers, 3,9 ct€/km contre 2 ct€ en Italie, 2,7 ct€ en Espagne et 2,8 ct€ en Allemagne.
- **Les dépenses dans les infrastructures ferroviaires européennes se sont fortement accrues, notamment en Allemagne et en Italie.** Ces deux pays ont augmenté, en 2024, de près/plus de 30 % (soit de +4,3 Md€ et +2,2 Md€, respectivement) leur niveau de dépenses annuel pour renouveler et moderniser leur infrastructure ferroviaire. À taille de réseau équivalente, le niveau de dépenses de ces deux pays apparaît, depuis 2023, supérieur à celui consacré en 2024 par la France ou l'Espagne, mais qui peut être mis au regard de taux de ponctualité des services ferroviaires plus dégradés en 2024 qu'en France et ainsi liés en partie à des défaillances d'infrastructure. (voir au chapitre 4).

04. Transport ferroviaire de voyageurs



- **La fréquentation des trains de voyageurs conventionnés comme librement organisés a désormais dépassé son niveau de 2019.** En 2024, la fréquentation des services conventionnés a dépassé de 14 % le niveau de 2019 en Allemagne et de près de 20 % celui observé en France et en Espagne. L'Espagne tire de nouveau la croissance des services librement organisés, qui progressent de 16 % en un an et dépassent de 40 % le niveau de 2019. La fréquentation des trains internationaux a continué de croître (+7 %), malgré un trafic affecté à la baisse dans plusieurs pays (notamment entre l'Allemagne et le Benelux, et entre l'Italie et la France).

- **À fin 2024, 10 pays européens ont attribué des lots de services conventionnés à l'issue de procédures d'appels d'offres.** En dehors de l'Allemagne, du Royaume-Uni et des pays scandinaves, qui ont attribué après mise en concurrence plus du tiers de leur offre conventionnée (voire 60 % en Suède et 87 % en Allemagne), l'ouverture des marchés ferroviaires reste ainsi très partielle.

- **La part de marché des opérateurs historiques est restée stable en 2024 (à 74 %)**, au regard de la situation de quasi-monopole effective dans près d'un tiers des pays de l'IRG-Rail, mais l'Espagne et l'Allemagne, où s'exercent la concurrence la plus forte sur/pour les marchés ferroviaires, se caractérisent par une nouvelle hausse du poids des opérateurs alternatifs, atteignant 42 % de l'offre conventionnée en Allemagne et 30 % de l'offre librement organisée en Espagne.

- Le coût des services conventionnés, en baisse de 6 % en Europe depuis 2019, reste supérieur en France à celui des pays voisins. **La baisse observée a accompagné des choix de stabilité voire de baisse des tarifs pour les usagers finaux** (notamment en Allemagne et Espagne) et un apport stable et élevé (60 %) de concours publics. Le prix des trains librement organisés a peu augmenté entre 2023 et 2024, et a même baissé de 9 % en Espagne depuis 2019, pour s'établir à un niveau très inférieur à celui observé en Italie, en France ou encore en Allemagne.

05. Transport ferroviaire de marchandises



- **Le transport ferroviaire de marchandises a reculé de 2 % en 2024 dans les pays de l'IRG-Rail, sous l'effet notamment de la baisse des trafics dans les deux principaux marchés européens** : l'Allemagne (-2 %) et la Pologne (-5 %). À l'inverse, la France se distingue par une hausse de 10,0 % des tonnes.km transportées. Malgré ce rebond, les trafics demeurent sensiblement inférieurs à leur point haut de 2021. L'écart atteint ainsi -9,8 % en France, -10,2 % en Allemagne, -9,5 % en Italie et -12,6 % en Espagne.

- **Le transport combiné consolide sa position dans les pays de l'IRG-Rail, avec une part en progression ou stable**, y compris pour les pays pour lesquels l'activité globale de fret ferroviaire est en décroissance.

1

CARACTÉRISTIQUES ET UTILISATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Chiffres clés	IRG-rail 2024	Δ 2024/2023	Δ 2024/2019	France 2024	Δ 2024/2023	Δ 2024/2019
Densité de réseau ferroviaire exploité (km de lignes pour 100 km ²)	4,8	-0,4 %	-0,5 %	4,9	-1,7 %	-3,4 %
Part de lignes électrifiées	57 %	+0,5 point	+1,7 point	62 %	+1 point	+2,4 points
Part de lignes équipées ETCS ¹	9 %	+0,8 point	+3,1 points	4 %	=	+0,1 point
Degré d'utilisation du réseau ferré (nb de trains par jour par ligne)	55	+1,7 %	+0,8 %	49	+8,4 %	+6,8 %

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 progresse, même lentement, en Europe, mais reste inchangé en France depuis 2018

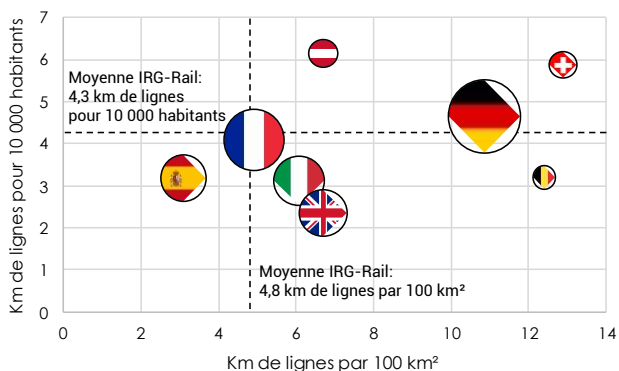
La taille du réseau ferré européen est restée globalement stable entre 2023 et 2024, et également depuis 2019. Le réseau français s'est contracté de près de 1 000 km depuis 2019² et contribue largement à la contraction nette globale (-1 300 km) du réseau européen. En parallèle, le réseau espagnol s'est étendu de près de 280 km (dont plus de 580 km de lignes à grande vitesse – LGV).

Dix pays européens disposent des LGV, dont le total du linéaire des lignes s'élève à 9 100 km en 2024. Les deux premiers pays, l'Espagne et la France, représentent les deux tiers (66 %) du réseau LGV européen.

57 % du réseau ferré européen est électrifié en 2024. La hausse annuelle de près de 700 km (+0,5 point) s'explique notamment par l'électrification de 200 km de lignes classiques en Finlande et en Espagne. La part du réseau de lignes électrifiées en France (62 %) reste supérieure à celle observée en Allemagne (55 %), très supérieure à celle du réseau anglais (39%), mais inférieure à celle observée en Espagne, en Italie et au Benelux.

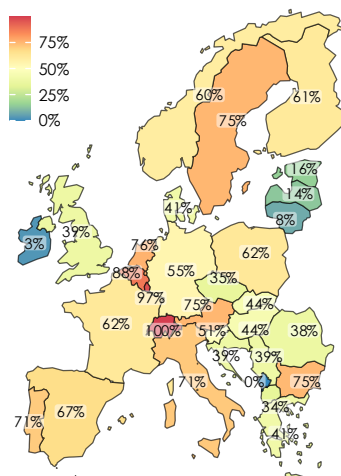
6300 km de lignes supplémentaires du réseau européen ont vu le déploiement depuis 2019 du système européen de gestion du trafic (ERTMS/ETCS). Cela a permis de relever la part du déploiement à 9 % du réseau (+3 points) mais demeure éloigné des objectifs européens consistant à équiper la totalité du réseau RTE-T central d'ici 2030. Alors que le déploiement de l'ERTMS sur le réseau français stagne à 1 105 km³ depuis 2018, plus de 600 km de réseau ont été équipés depuis 2019 en Hongrie, Espagne, Danemark et en Rép. Tchèque notamment. La Belgique a par ailleurs équipé l'entièreté de son réseau à fin 2025 à l'issue d'un effort de déploiement de près de 300 km/an depuis 2022.

Figure 1 – Densité de réseau ferroviaire exploité (en km de lignes pour 100 km² et pour 10 000 habitants) en 2024



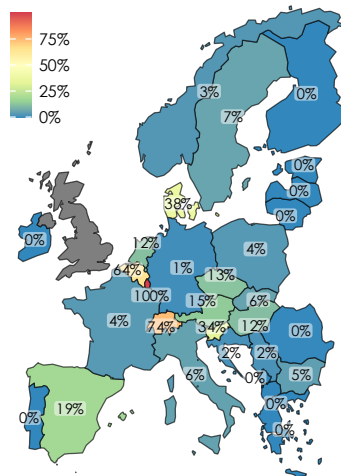
Source : IRG-Rail

Figure 2 - Taux d'électrification du réseau ferroviaire en 2024 (% du total des km de lignes)



Source : IRG-Rail

Figure 3 - Déploiement de l'ERTMS en 2024 (% du total des km de lignes)



Source : IRG-Rail

² via la mise hors d'exploitation du réseau de lignes les plus anciennes du réseau ferré – voir Bilans ferroviaires de l'Autorité.

³ dont 35% du réseau LGV et moins de 100 km sur les lignes classiques.

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 et Espagne en 2024, 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 2024 (opéré sur l'infrastructure dédiée ou non).

L'intensité d'utilisation du réseau ferroviaire en France reste inférieure à la moyenne IRG-Rail en 2024 mais s'accroît sur toutes les catégories de lignes

Le réseau français voit passer 49 circulations de trains en moyenne par jour et par ligne en 2024, en hausse de 9 % sur un an et de 7 % depuis 2019. **Le degré d'utilisation du RFN reste ainsi inférieur (-12 %) à la moyenne des pays européens, mais l'écart s'est réduit de 5 points entre 2023 et 2024** du fait de la croissance plus marquée du trafic en France que dans les pays voisins. Le nombre de trains quotidiens reste cependant structurellement plus faible en France qu'au Royaume-Uni ou en Allemagne. Bien que le degré d'utilisation ait reculé de 8 % au Royaume-Uni depuis 2019, il reste comme en Allemagne supérieur à 90 trains quotidiens par ligne contre moins de 50 en France.

L'utilisation du réseau électrifié est plus intensive que la moyenne nationale pour tous les pays, et a augmenté de 7 % en France en 2024, contre 2 % en Europe.

Le degré d'utilisation du réseau à grande vitesse en France est nettement supérieur à celui de l'Espagne, mais plus de deux fois inférieur à celui de l'Italie. Cette utilisation plus faible des LGV françaises par rapport à l'Italie est à mettre au regard d'un niveau structurellement très élevé des péages en France, et en corollaire du recours de l'opérateur historique en France à des trains à forte capacité d'emport. Les contraintes pesant actuellement sur le renouvellement et l'accroissement du parc de matériel roulant ont en revanche conduit à une baisse tendancielle des fréquences opérées (voir *ART - plaquette à mi-année 2025*). Entre 2023 et 2024, l'Espagne a par ailleurs vu la plus forte hausse du trafic sur les lignes à grande vitesse (+8 %).

* Voir note méthodologique en haut de page.

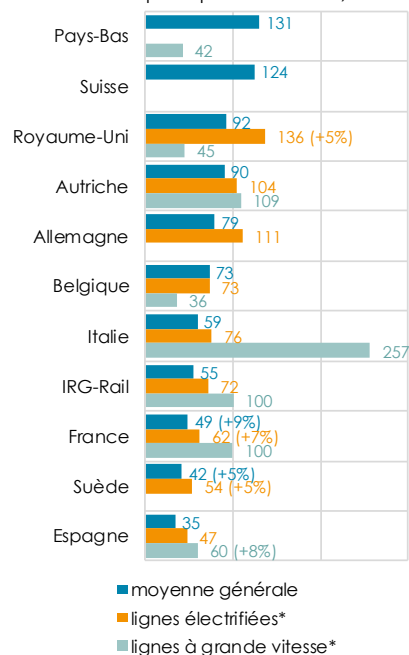
La fréquentation moyenne des gares de voyageurs en France est plus élevée que la moyenne européenne

Ramené à la taille du réseau ferroviaire, la France compte un nombre de 10 gares pour 100 km de lignes, inférieur à la moyenne IRG-Rail (13,1) et au niveau observé en Allemagne, au Royaume-Uni et en Italie. Plus de 2 800 gares ferroviaires sont ainsi en service en France en 2024 (soit une baisse annuelle de 80 gares due essentiellement à des fermetures temporaires pour travaux), soit un nombre supérieur aux 2 600 gares britanniques et 2 500 gares italiennes mais inférieur aux 7 000 gares desservies en Allemagne.

La fréquentation quotidienne par gare s'élève à environ 2 900 passagers en France, plus importante donc que la moyenne IRG-Rail et celle de l'Italie (en-dessous de 2 000 passagers) ou celle de l'Allemagne (2 300). Cette fréquentation est néanmoins inférieure aux niveaux des gares espagnoles ou britanniques (plus de 3 200 passagers).

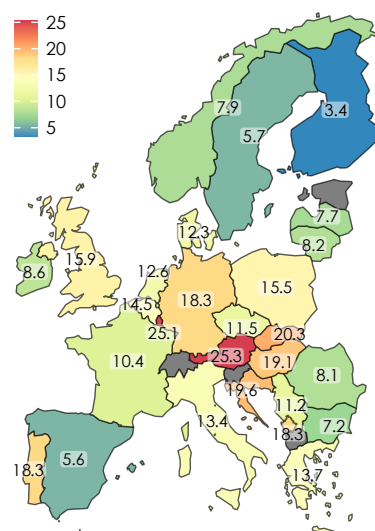
Dans près de 700 gares françaises, la fréquentation quotidienne dépasse les 1 000 passagers en 2024. Ainsi, la part de ces gares en France (25 %) est supérieure à la moyenne de l'IRG-Rail (23 %) et proche des niveaux observés en Italie (26 %), et en Suède (26 %). Ces gares les plus fréquentées représentent 40 % de l'effectif des gares au Royaume-Uni et jusqu'à 70 % aux Pays-Bas.

Figure 7 – Degré d'utilisation du réseau en 2024 (nombre de trains quotidiens par ligne)
(entre parenthèses : évolutions 2024/23 lorsque supérieures à 5 %)



Source: IRG-Rail

Figure 8 – Densité de gare de voyageurs en 2024 (nombre de gares par 100 km de ligne)



Source: IRG-Rail

2

PÉAGES FERROVIAIRES EN EUROPE



Chiffres clés (euros courants 2024)	IRG-rail 2024	Δ 2024/2023	Δ 2024/2019	France 2024	Δ 2024/2023	Δ 2024/2019
Redevances globales (incluant celles payées / compensées par des concours publics)	24,8 Md €	+6 %	+14 %	7,2 Md €	+10 %	+22 %
dont opérant dans le transport de voyageurs	22,5 Md €	+6 %	+18 %	7,0 Md €	+10 %	+22 %
dont opérant dans le transport de fret	2,3 Md €	+0 %	-8 %	0,27 Md €	+19 %	+26 %
Part des redevances issues des concours publics	13 %	+0,5 point	+1,2 point	36 %	-0,3 point	+0,9 point

Les péages ferroviaires fret et voyageurs ont moins évolué que l'inflation depuis 2019

Les redevances perçues par les gestionnaires d'infrastructure (GI) européens ont augmenté en 2024 de 6 % (en euros courants), soit 4 points de plus que la hausse de trafic. Et la hausse des recettes de péages n'atteint en cumul « que » 14 % depuis 2019, tandis que l'inflation a dépassé 20% sur la période.

Le péage unitaire (par train.km) pour les activités voyageurs a notablement augmenté entre 2023 et 2024 (+6 %), mais apparaît depuis 2019 en baisse (nette d'inflation) de 4 %.

➤ Cette évolution entre 2019 et 2024 se retrouve dans l'évolution des redevances pour les services conventionnés, qui ont baissé - en termes réels - de près de 8 % depuis 2019 en France comme en Allemagne, de près de 14 % en Italie et de 15 % en Espagne.

➤ Les redevances perçues pour les services librement organisés (SLO) en 2024 s'établissent, en euros constants, à un niveau inférieur à leur niveau de 2019 en Allemagne (-6 %) et Italie (-11 %), stable en Belgique et légèrement supérieur en France (+2 %) et Espagne (+4 %). L'écart de niveau des péages SLO appliqués en France s'est ainsi encore accru en 2024 du fait d'un niveau désormais supérieur (hors inflation) de 2 % à leur niveau de 2019. En Espagne, la tarification incitative mise en place depuis l'ouverture à la concurrence a conduit à un financement des redevances à hauteur de 15 % par des concours publics, absorbant la hausse globale appliquée depuis 2021.

Les niveaux de redevances des activités fret ont également connu sur les dernières années des évolutions proches ou en-deçà de l'inflation en Allemagne, Italie et Belgique, conduisant à des niveaux inférieurs en termes réels en 2024 à ceux de 2019. Les péages fret payés par les entreprises ferroviaires ont en revanche augmenté en France et Royaume-Uni en 2024, du fait pour la France d'une hausse notable des concours publics.

Figure 9 – Redevances par train.km par activité - France et moyenne IRG-Rail (euros constants 2024)

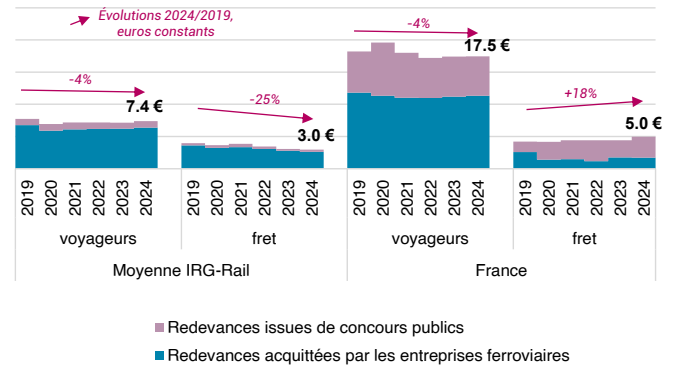
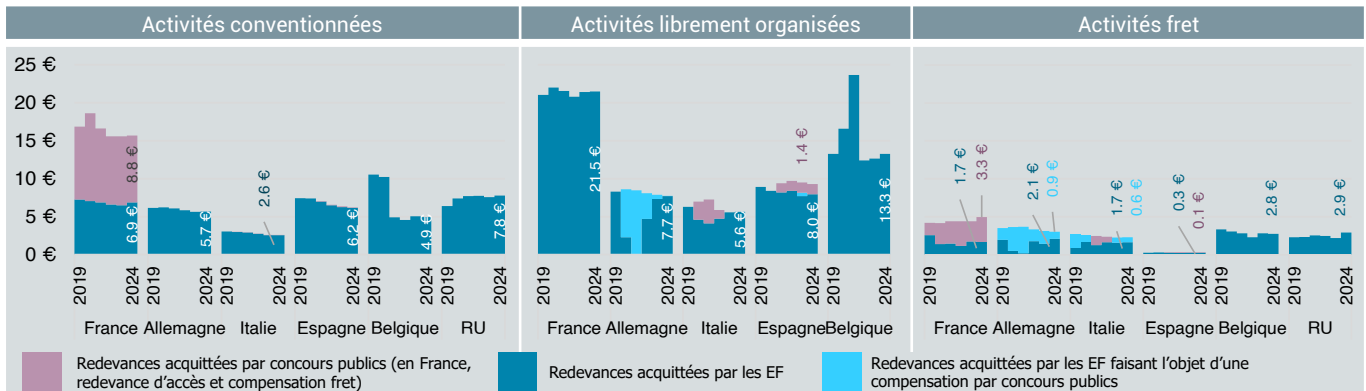


Figure 10 – Redevances par train.km et par activité (en euros constants 2024)



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. En Allemagne le schéma d'aides au paiement des péages pour les services librement organisés a pris fin en 2024.

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.

CONDITIONS TARIFAIRES D'ACCÈS AUX RÉSEAUX

La France perçoit 29 % des péages totaux en Europe pour seulement 12 % du réseau.

La France demeure le pays dans lequel la part des coûts d'infrastructure couverte directement par les péages acquittés par les usagers est la plus élevée parmi les principaux pays comparés, avec des niveaux de péages SLO par train.km plus de deux fois supérieurs en 2024 à la moyenne européenne. Cet écart s'est ainsi accru au regard d'une hausse modérée des niveaux de péages moyens appliqués aux opérateurs ferroviaires, tandis qu'ils ont peu répercuté l'inflation en moyenne Européenne.

Ramenés par passager.km, les écarts de péages observés sont plus faibles, du fait de l'export 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'usager de trains à grande vitesse, un montant de 3,9 € aux 100 km en France, contre 2,7 € pour l'usager des services librement organisés en Espagne, 2,0 € en Italie, et 2,8 € en Allemagne. En Espagne le GI bénéficie cependant depuis 2021 d'un péage additionnel pour les services librement organisés issu de concours publics représentant un montant de près de 100 M€ en 2024, soit 14 % du niveau total de péage et un équivalent de 0,5 € par passager aux 100 km (voir graphique en bas de page précédente).

Les péages de l'activité fret représentant en 2024 un montant de 1,7 € par train.km acquitté par les entreprises ferroviaires en France, en-dessous de la moyenne des pays de l'IRG-Rail. Au sein des pays voisins, seule l'Espagne affiche un niveau de péage sensiblement inférieur à la France (0,3 € par train.km), tandis que la Belgique et la Suisse ont des niveaux unitaires très supérieurs.

Les péages sont cependant fortement compensés par des concours publics représentant 66 % du montant global des redevances de l'activité fret en France (3,3 € par train.km en 2024), contre 26 % à 30 % (et moins de 1 € par train.km) en Allemagne, Italie et Espagne.

Chiffres clés

Niveau des redevances payées par les entreprises ferroviaires par train.km en 2024 et évolution 2024/2019 (euros constants)

► Transport de voyageurs conventionné

IRG-Rail	5,1 €	-7 %
France	6,9 €	-5 %

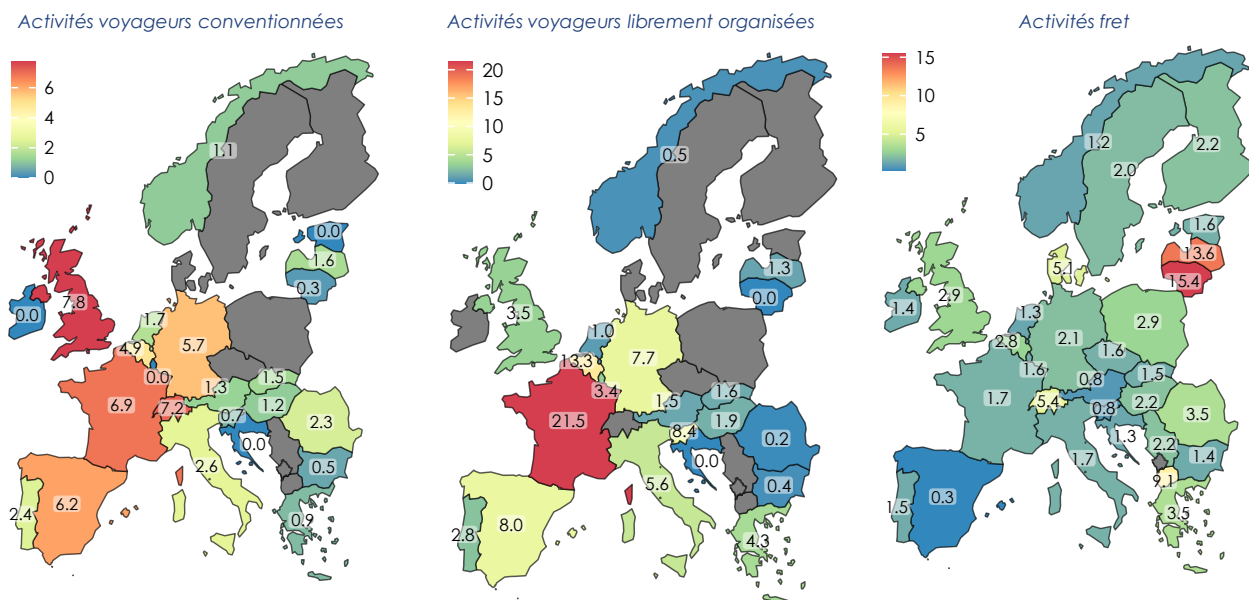
► Transport de voyageurs librement organisé

IRG-Rail	10,3 €	-3 %
France	21,5 €	+2 %

► Transport de fret

IRG-Rail	2,7 €	-27 %
France	1,7 €	-34 %

Figure 11 – Péages acquittés par les entreprises ferroviaires par train.km et par activité en 2024



Source : IRG-Rail

i Le Bilan 2024 publié par l'IRG-Rail présente en page 10 du livrable « Main Report », en vision complémentaire à celle présentée ci-dessus, les cartes des niveaux/train.km de redevances globales perçues les gestionnaires d'infrastructure en 2024 (issues des péages acquittés par les entreprises ferroviaires ou des concours publics).

3

MAINTENANCE ET RENOUELEMENT DES INFRASTRUCTURES



Chiffres clés (euros courants 2024)	IRG-rail 2024	Δ 2024/2023	Δ 2024/2019	France 2024	Δ 2024/2023	Δ 2024/2019
Dépenses d'infrastructures	57,9 Md €	+ 14,0 %	+ 60,8 %	8,6 Md €	+ 3,4 %	+ 16,8 %
dont dépenses de maintenance	13,9 Md €	+ 28,0 %	+ 61,9 %	3,2 Md €	+ 5,4 %	+ 21,1 %
dont dépenses d'investissements	44,0 Md €	+ 10,2 %	+60,5 %	5,4 Md €	+ 2,3 %	+ 14,4 %

Note : les chiffres de l'IRG-Rail sont calculés sur un échantillon de 18 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 ont fortement progressé en Europe, notamment en Allemagne et Italie

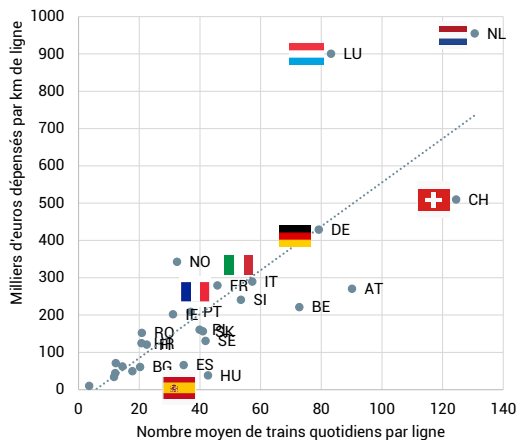
En 2024, les dépenses consacrées aux infrastructures ferroviaires ont vu un bond très marqué de 14 %, atteignant ainsi un niveau record de près de 60 milliards d'euros, supérieur de 60 % (en euros courants) par rapport à 2019.

Cette forte hausse (de plus de 7 Md€) résulte essentiellement des augmentations très marquées de dépenses d'infrastructure en Allemagne et en Italie, à hauteur respectivement en 2024 de +4,3 Md€ (soit +34 %) et +2,2 Md€ (soit +28 %). Ces hausses confirment ainsi la tendance déjà observée pour ces deux pays depuis 2019 :

- en Allemagne, afin de résorber un sous-investissement sur les dernières années pour la maintenance de l'infrastructure ferroviaire et une hausse marquée des taux de défaillances liées, le GI DB InfraGo a consacré 17 Md€ en 2024 d'efforts accrus de renouvellement et modernisation de l'infrastructure (voies, postes d'aiguillages et caténaires), notamment sur les corridors très circulés (la Riedbahn entre Francfort et Mannheim en 2024, le corridor Hambourg-Berlin en 2025).
- en Italie, RFI a également fortement accru depuis 2019 ses investissements dans le réseau ferroviaire dans le cadre du plan stratégique quinquennal du groupe FS de 100 Md€ renouvelé en 2025, visant à la fois des actions d'entretien, de modernisation (équipement ERTMS) et de développement de l'infrastructure (augmentation de la capacité de corridors internationaux au Nord de l'Italie). Cette hausse peut être mise au regard également de besoins forts d'amélioration de la ponctualité des services ferroviaires, fortement dégradée en 2024 (voir chapitre 4).

Ramené à la taille des réseaux ferroviaires, le niveau de dépenses d'entretien, de renouvellement et modernisation de l'Italie, de l'Allemagne ou encore de l'Autriche apparaît ainsi désormais très supérieur au niveau moyen observé en France comme en Espagne depuis 2019.

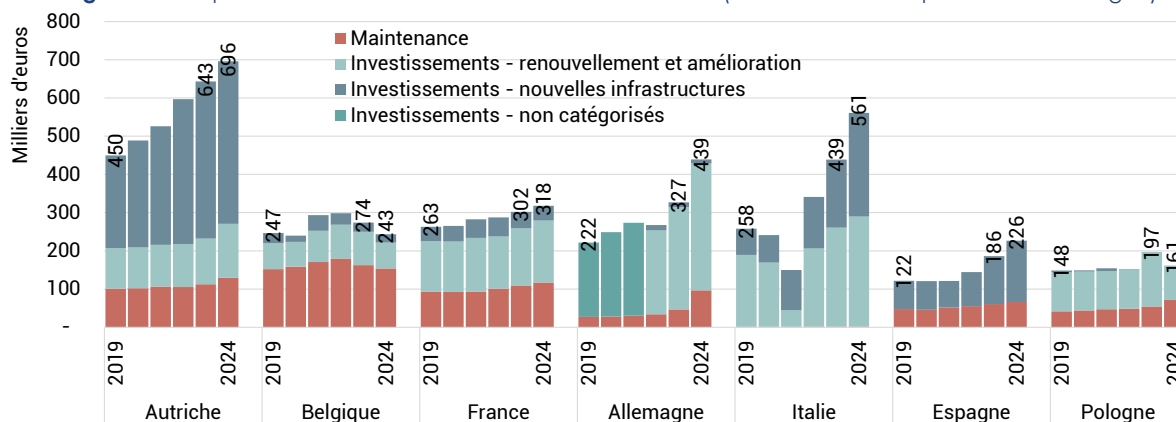
Figure 12 – Dépenses kilométriques d'infrastructure* (hors nouvelles infrastructures) sur les réseaux ferroviaires et intensité d'utilisation en 2024



* Les dépenses d'infrastructure par kilomètre de ligne comprennent les dépenses de maintenance de renouvellement et d'amélioration (hors nouvelles infrastructures dont le niveau par pays est présenté sur le graphique ci-dessous).

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

Figure 13 – 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 2024	Δ 2024/2023	Δ 2024/2019	France 2024	Δ 2024/2023	Δ 2024/2019
Offre ferroviaire (trains.km)	3,9 Mds	+ 2 %	+ 2 %	400 M	+ 7 %	+ 8 %
Fréquentation (passagers.km)	551 Mds	+ 6 %	+ 8 %	108 Mds	+ 5 %	+ 15 %
Fréquentation conventionnée (pass.km)	350 Mds	+ 8 %	+ 6 %	41 Mds	+ 9 %	+ 19 %
Fréquentation internationale ¹ (pass.km)	34 Mds	+ 4 %	+ 13 %	10 Mds	-1 %	+ 1 %
Recettes par passager.100km du trafic librement organisé (euros)	11,2 €	+ 2 %	+ 7 %	11,5 €	+ 2 %	+ 8 %
Recettes par train.km du trafic librement organisé (euros)	37,7 €	+ 2 %	+ 15 %	63,7 €	+ 2 %	+ 22 %

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

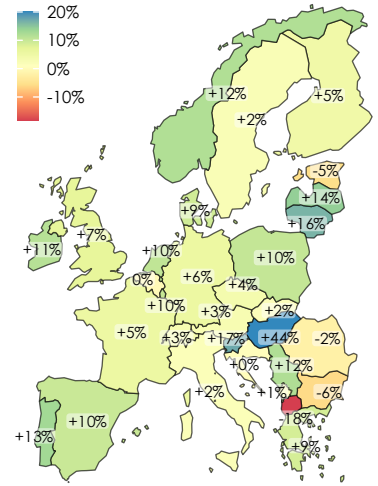
En 2024, la reprise de l'offre ferroviaire s'est confirmée et la croissance de la fréquentation s'est poursuivie en Europe

La croissance de l'offre ferroviaire s'est poursuivie en Europe en 2024, progressant de +2 % en un an et atteignant pour la première fois un niveau supérieur à celui de 2019 (+ 2 %). En 2024, deux tiers des pays membres de l'IRG-Rail présentaient ainsi un volume de trains.km supérieur à celui d'avant-crise, contre seulement la moitié en 2023. Parmi les exceptions notables, le Royaume-Uni, deuxième pays en volume de trains.km, affichait toujours en 2024 un volume d'offre inférieur de près de 10 % à celui de 2019. Cette croissance de l'offre de transport est portée par le segment national, l'offre internationale ayant reculé de 7 % en moyenne par rapport à 2023 avec notamment une forte baisse en Italie (-22 %) et en Allemagne (-13 %).

La fréquentation des services ferroviaires européens a de nouveau progressé plus rapidement que l'offre en 2024, bien que cette hausse ait été moins marquée que celle de 2023. Le nombre de passagers.km a progressé de 6 % par rapport à 2023 et dépassé de 8 % le niveau de 2019. Cette croissance plus soutenue de la fréquentation s'est traduite par une nouvelle hausse de l'occupation moyenne des trains : le ratio passagers.km par train.km a augmenté de 4 % par rapport à 2023 en moyenne.

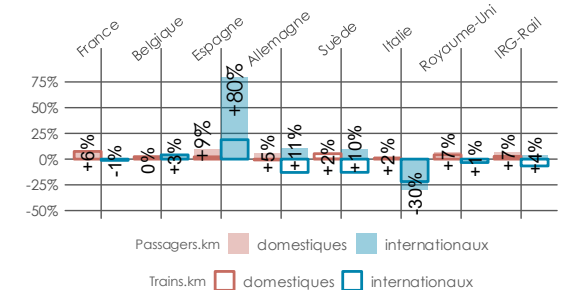
Après la forte hausse observée en 2023, la croissance a été moins soutenue pour les passagers.km internationaux, qui ont progressé de 4 % en un an contre +7 % pour le segment national. La part de passagers.km internationaux est ainsi restée relativement stable autour 6,5 %. Si la fréquentation nationale a augmenté dans la majorité des pays, les évolutions sur le segment international ont été plus contrastées. En Allemagne, le trafic international a poursuivi sa croissance à un rythme soutenu, progressant de 11 % en un an, malgré la baisse de l'offre, et de 30 % par rapport à 2019. En Espagne, malgré une forte hausse en 2024, la fréquentation internationale demeurait inférieure d'un tiers à son niveau de 2019. À l'inverse, en Italie et, dans une moindre mesure, en France, la fréquentation internationale a reculé en 2024.

Figure 14 – Évolution 2024/2023 de la fréquentation voyageurs (en passagers.km)



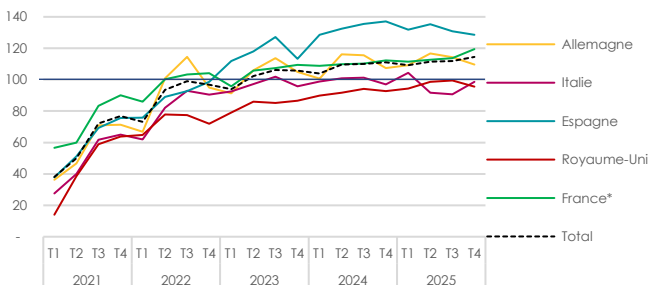
Source : IRG-Rail

Figure 16 – Évolution 2024/2023 de l'offre et de la fréquentation domestique et internationale¹



Source : IRG Rail

Figure 15 – Évolution trimestrielle de la fréquentation (base 100 en 2019)



Source : ART (France), ORR (Royaume-Uni) et Eurostat

Périmètre : Total Europe (dont Royaume-Uni) hors Autriche, Belgique, Suède et Serbie. *Hors lots TER Inter-Métropoles et Sud-Loire. Données 2019 corrigées des effets grèves.

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

L'offre de trains conventionnés, relativement stable dans les pays voisins de la France, confirme sa forte attractivité

En 2024, la fréquentation des services conventionnés, mesurée en passagers.km, a progressé de 8 % en un an, soit un rythme deux fois supérieur à celui des services librement organisés (SLO). La hausse annuelle des services conventionnés est notable en particulier en France, en Allemagne (où elle a bénéficié de la première année complète d'application du forfait du Deutschlandticket) et au Royaume-Uni (encore en rattrapage des niveaux d'avant-crise). Depuis 2019 la fréquentation conventionnée a augmenté de près de 20 % en France comme en Espagne (bénéficiant en Espagne notamment de politiques de gratuité des transports régionaux), et de 14 % en Autriche et Allemagne.

En cinq ans, les services SLO affichent la croissance la plus marquée : +12 % par rapport à 2019, contre +6 % pour les services conventionnés. L'Espagne est de loin le pays ayant vu la plus forte dynamique de croissance SLO sur la période (+41 %). La part des services SLO dans la fréquentation atteint 35% en moyenne IRG-Rail en 2024, soit en légère progression depuis 2019 (+1,4 point), mais les services conventionnés restent largement prépondérants dans la majorité des pays (carte ci-contre).

La croissance de l'offre conventionnée a été moins marquée que celle de la fréquentation (+2 %) induisant une nouvelle hausse de l'empart des trains de 6 %. Cette hausse concerne près de deux tiers des pays. Le ratio passagers.km par train.km a en revanche reculé pour les services SLO de 2 % du fait d'une hausse légèrement plus importante de l'offre (+5 %).

Figure 17 – Évolution 2024/2023 de l'offre et de la fréquentation des services conventionnés et librement organisés

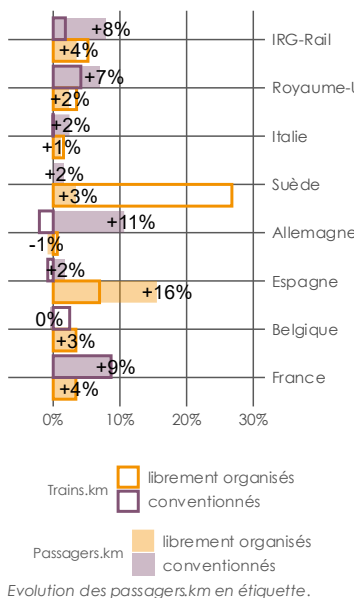
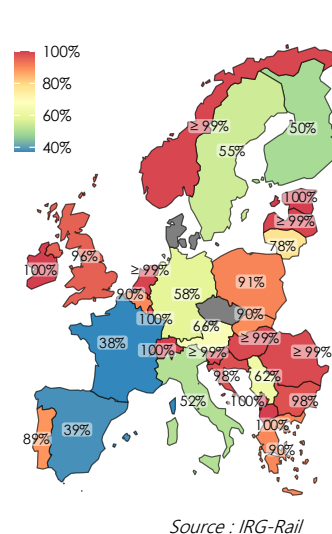


Figure 18 – Poids des services conventionnés au sein des services voyageurs en 2024 (en passagers.km)



En 2024, 10 pays européens présentent des lots de services ferroviaires conventionnés attribués via appels d'offre

Depuis le 25 décembre 2023 comme le prévoit la réglementation européenne¹, l'attribution via des processus d'appels d'offre des services ferroviaires conventionnés de voyageurs est devenue la norme. Les contrats attribués directement à des opérateurs avant cette date n'ayant pu être fixés que pour une durée maximale de dix ans, l'ouverture à la concurrence de l'ensemble des activités ferroviaires conventionnées deviendra donc totale d'ici à la fin d'année 2033 (hors dérogations prévues par les règlements).

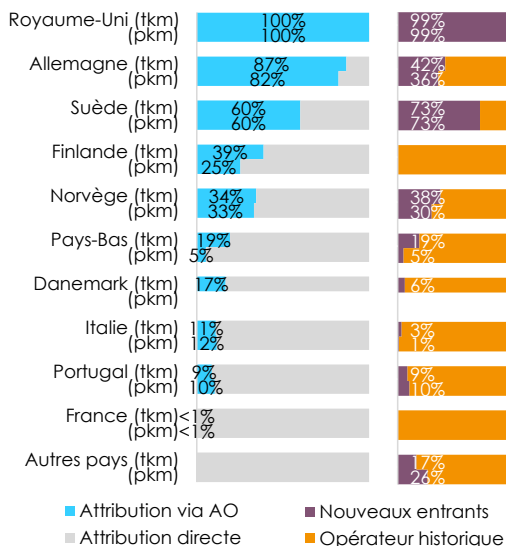
L'Allemagne, la Suède, le Royaume-Uni ont été précurseurs dans l'ouverture dès les années 1990 de leurs marchés conventionnés, leur permettant d'atteindre en 2024 les taux de mise en concurrence les plus élevés en Europe, soit 60 % des trains.km en Suède et 82 % en Allemagne (et 87 % en volume de passagers.km). Le Royaume-Uni a vu la quasi-totalité de son marché conventionné mis sous franchise entre 1995 et 1997, franchises progressivement remplacées par des concessions selon la réforme de 2021.

À fin 2024, seuls 7 autres pays européens présentent des lots de services conventionnés attribués via des processus d'appels d'offres : près de 30 à 40 % des marchés conventionnés norvégiens et finlandais opérés en 2024 ont ainsi fait l'objet d'une attribution concurrentielle. Bien que débutée également dans les années 2000, la mise en concurrence s'effectue à un rythme plus lent aux Pays-Bas, au Danemark et en Italie en ne concernant notamment que 11 % de l'offre ferroviaire conventionnée en Italie. Ce taux est ainsi proche de celui observé au Portugal qui a débuté la mise en concurrence de lots ferroviaires en 2019.

La France rattrape elle son retard sur les neuf autres pays cités : si les premiers lots attribués ne sont opérés que depuis la fin 2024, les procédures d'appel d'offres concernaient, à fin 2025, 23 % de l'offre conventionnée globale.

42 % de l'offre ferroviaire conventionnée en Allemagne est opérée par des opérateurs alternatifs en 2024. Les processus d'appels d'offre (ainsi que des possibles attributions directes hors appels d'offre) ont conduit à l'entrée plus ou moins importante d'opérateurs concurrents dans les différents pays, atteignant également 38 % et 73 % des marchés norvégiens et suédois, mais restant en revanche très faible en Italie, au Danemark de même qu'en France, et non-effective encore en Finlande.

Figure 19 – Part des activités conventionnés issus des contrats mis en concurrence via les appels d'offre, et poids des nouveaux entrants



Source : IRG-Rail.

¹ En particulier le Règlement (CE) 1370/2007 du 23 octobre 2007 (dit « OSP ») et le Règlement (UE) 2016/2338 du 14 décembre 2016 (« quatrième paquet ferroviaire »). Ce dernier énumère aussi les exceptions au principe de mise en concurrence systématique des contrats de service public.

TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

La baisse depuis 2019 du coût des services ferroviaires conventionnés en Europe (-6 %) a accompagné des choix de stabilité voire de baisse des tarifs pour les usagers finaux et un apport stable et élevé (60 %) de concours publics.

En 2024, le coût moyen des entreprises ferroviaires (EF) pour la réalisation des services conventionnés s'établit à près de 21 € par train.km en Europe (hors Royaume-Uni¹, et 23 € 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 sur un an de 3 % hors inflation mais en recul de 6 % depuis 2019. Ce coût a augmenté de 16 % en euros courants.

Ce coût reste supérieur en France à celui des pays voisins au global des activités conventionnées (activités TER, Intercités et Transilien-RER). Il s'élève, en 2024, à près de 36 € par train.km (28 € pour l'activité TER) alors que l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne présentent un niveau proche de 20 € par train.km. De 2019 à 2024, la France l'Allemagne et l'Espagne ont vu une légère baisse – hors inflation – de ce coût, baisse beaucoup plus marquée en revanche en Italie (-12 %) et en Belgique (-18 %).

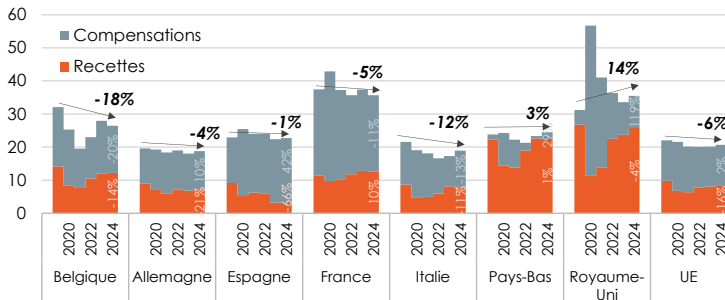
Les concours publics couvrent, en 2024, 60 % de ces coûts en Europe (hors Royaume-Uni), soit un poids stable depuis 2023 mais supérieur de 5 points à son niveau de 2019. La France s'est rapprochée depuis 2022 de la moyenne européenne avec un taux moyen de près de

65 % (67 % pour les seuls services TER), légèrement supérieur au taux observé en Allemagne (62 %), Italie (59 %) et Belgique (54 %), mais notablement inférieur à l'Espagne (86 %).

Le niveau de prix payé par les passagers des services conventionnés a diminué dans plusieurs pays européens depuis 2019. En 2024 la contribution moyenne d'un usager de train conventionné s'élève en France à 8,6 €, soit un niveau de prix moyen supérieur aux niveaux observés en Allemagne, Espagne et Italie, mais inférieur aux niveaux observés en Belgique et au Royaume-Uni (voir carte ci-dessous).

Ce niveau de prix moyen a suivi pour la France une croissance légèrement supérieure à l'inflation depuis 2019 (de +4 % en euros constants), ce qui tranche avec la baisse marquée au niveau européen (de -22 %). Cette diminution découle notamment de fortes baisses de prix observée dans plusieurs pays européens : en Allemagne (-30 %) du fait de la mise en place depuis 2023 du tarif unique du Deutschlandticket à 49 € (revu à 58 € en 2025), ou en Espagne (-73 %) du fait des politiques de gratuité de trains régionaux ou de proximité mises en place depuis 2022.

Figure 20 – Coût global (assuré par les recettes et concours publics) des services conventionnés pour les entreprises ferroviaires (euros constants 2024 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 des trains librement organisés a peu augmenté entre 2023 et 2024, et a baissé de 9 % en Espagne depuis 2019 à un niveau très inférieur à celui observé en Italie, France et Allemagne

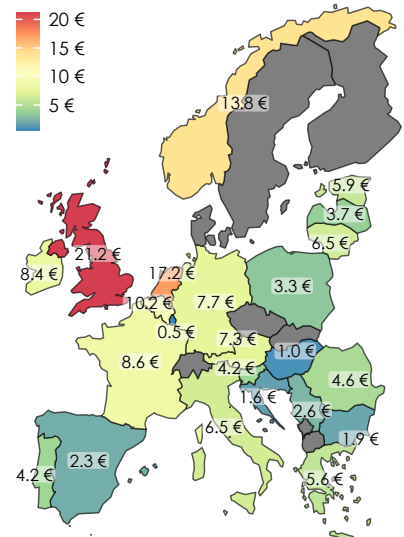
Le prix moyen des services ferroviaires librement organisés a augmenté de +1,1 % entre 2023 et 2024 en moyenne en Allemagne, Espagne, France et Italie, soit une hausse faible au regard de l'inflation générale observée en un an dans ces quatre pays.

Cette hausse associée à la croissance de la fréquentation ferroviaire librement organisée (+3 % dans ces pays) a assuré une hausse de revenus de +4 % aux entreprises ferroviaires opérant ces services.

Le prix des services librement organisés en France atteint 11,3 € par passager aux 100 km, soit un niveau inférieur de 11 % au niveau moyen observé en Allemagne, et à l'inverse supérieur de 10 % au niveau observé en Italie et de près de 30 % au niveau observé en Espagne.

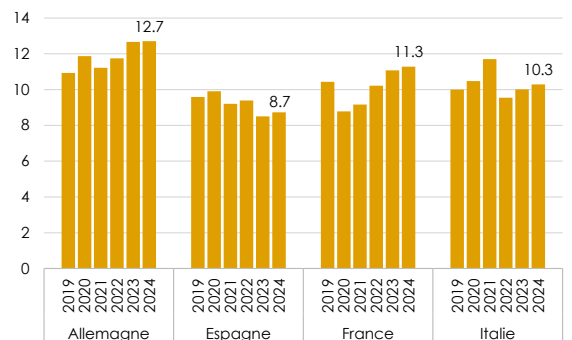
Rapporté par train.km, le revenu moyen des opérateurs de services librement organisés est de 40 € en 2024, soit en hausse de 2 % sur un an en ligne avec l'inflation. Cette progression a été permise par la hausse des taux d'occupation des trains, notamment en France où le revenu moyen par train.km a le plus augmenté en 5 ans. Il s'établit ainsi à 62 € en 2024, soit le double de celui observé dans les pays voisins (26 € à 36 €), reflétant l'emport toujours particulièrement élevé de trains français à grande vitesse (550 passagers.km par train.km en France contre 280 à 300 dans les autres pays).

Figure 21 – Prix moyen des services conventionnés acquitté par les usagers en 2024 (euros H.T. par passager aux 100km)



Source : IRG-Rail

Figure 22 – 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 2024	Δ 2024/2023	Δ 2024/2019	France 2024	Δ 2024/2023	Δ 2024/2019
Offre ferroviaire (trains.km)	773,8 M	-3,2 %	-7,8 %	53,6 M	+2,5 %	-9,2 %
Trafic (tonnes.km)	431,4 Md	-2,0 %	-8,8 %	32,9 Md	+10,0 %	-5,5 %
Part transport combiné (% tonnes.km) ¹	27,1 %	+0,3 pp	+4,4 pp	44,3 %	+2,6 pp	+10,1 pp
Emport moyen (tonnes.km / trains.km)	558 tonnes	+1,3 %	-1,1 %	614 tonnes	+7,3 %	+4,2 %
Recettes commerciales ²	16 952 M € ¹	+1,2 % ²	+18,1 % ²	1 186 M €	+4,1%	+6,7 %

¹ Sur un périmètre restreint de 14 pays

² Hors concours publics sur un périmètre restreint de 21 pays.

Nota bene: Les séries françaises exprimées en tonnes.km ont fait l'objet d'un correctif lié à l'usage, par le passé par une entreprise ferroviaire, de distanciers non conformes aux distances ferroviaires réelles.

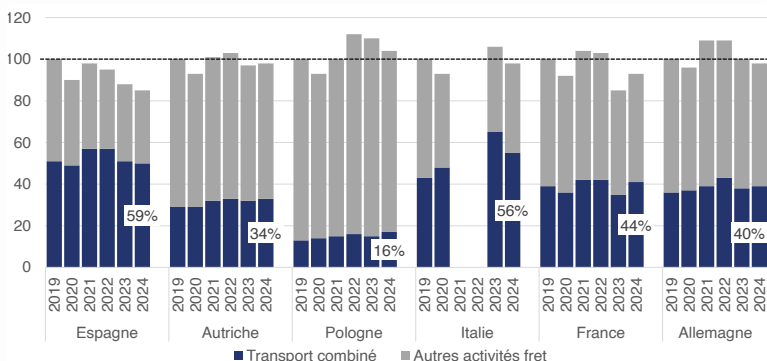
La France se distingue parmi les grands marchés européens par le rebond 2024 du trafic fret, tout en demeurant, à l'instar de ses voisins, éloigné de son point haut de 2021

Le transport ferroviaire de marchandises de nouveau reculé en Europe en 2024, avec une baisse de 2 % en tonnes.km par rapport à 2023, portant le recul cumulé à -8,8 % depuis 2019. L'offre (trains.km) s'est contractée de 3,2 % sur un an (-7,8 % depuis 2019), ce qui se traduit par une légère progression de l'emport moyen (+1,3 %).

Les trajectoires nationales demeurent très contrastées. L'Allemagne, premier marché européen représentant 40 % des tonnes.km, et la Pologne, deuxième marché avec 16 %, enregistrent un recul respectif de -2 % et -5 %, de même que l'Italie (-8 %). À l'opposé, seuls 11 pays enregistrent une hausse de leur trafic en tonnes.km, comme l'Autriche (+1 %) et le Royaume-Uni (+3 %).

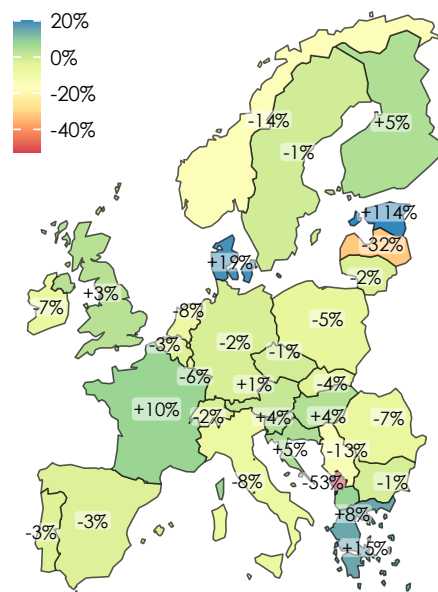
La France se distingue avec une forte hausse de 10 %, la meilleure performance parmi les grands marchés européens, mais suivant une chute de 17,1 % en 2023. Le déficit par rapport au point haut de 2021 demeure ainsi important : il atteint -9,8 % en France, soit un niveau proche de celui observé en Allemagne (-10,2 %) et en Italie (-9,5 %), et dans une moindre mesure en Espagne (-12,6 %). Ces pays enregistrent toutefois une évolution opposée à celle de la France en 2024, cette dernière affichant une reprise de ses tonnes.km, à l'instar de l'Autriche et du Royaume-Uni. Bien que leur croissance en 2024 soit plus modérée qu'en France, l'Autriche et le Royaume-Uni se rapprochent davantage de leur niveau de 2021, avec des écarts désormais limités respectivement à -4,2 % et -1,5 %.

Figure 27 – Évolution du transport de fret en tonnes.km (indice 100 en 2019) et part du transport combiné



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

Figure 26 – Évolution de l'activité ferroviaire fret en tonnes.km entre 2023 et 2024



Source: IRG-Rail

La part du transport combiné progresse dans la plupart des pays européens, mais selon des dynamiques contrastées.

En France, elle atteint 44 % des tonnes.km en 2024, soit +3 points sur un an et +10 points depuis 2019. Ce niveau demeure supérieur à la moyenne des pays de l'IRG-Rail (30 %) et à celui de l'Allemagne (40 %), mais inférieur à l'Espagne (59 %) et à l'Italie (56 %), où le combiné occupe historiquement une place plus importante.

Depuis 2019, la hausse de la part du combiné s'explique le plus souvent par sa meilleure résilience dans un contexte de recul du fret ferroviaire. En Allemagne, par exemple, le combiné gagne près de 4 points malgré une baisse de 2 % du marché ferroviaire (en tonnes.km). En Espagne, cette progression reflète surtout une contraction plus limitée du combiné (-3 %) que de l'ensemble du fret ferroviaire (-15 %).

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

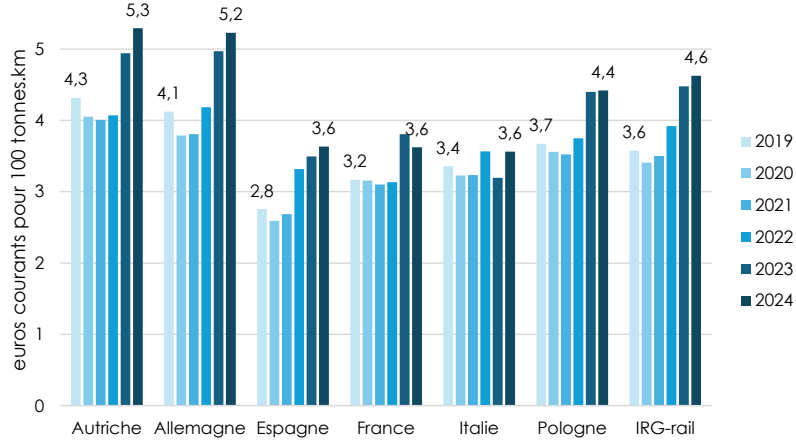
La France se distingue de ses principaux voisins par une baisse de ses recettes unitaires

En dépit du repli des trafics de marchandises, les recettes des entreprises ferroviaires ont progressé de 1,2 % en moyenne en Europe.

Cette hausse résulte de l'augmentation de la recette commerciale unitaire (recette par tonne.km). Le niveau moyen de 4,6 centimes d'euros en 2024 est ainsi en hausse de 3,3 % par rapport à 2023, sur un rythme supérieur à celui de l'inflation (2,4 %).

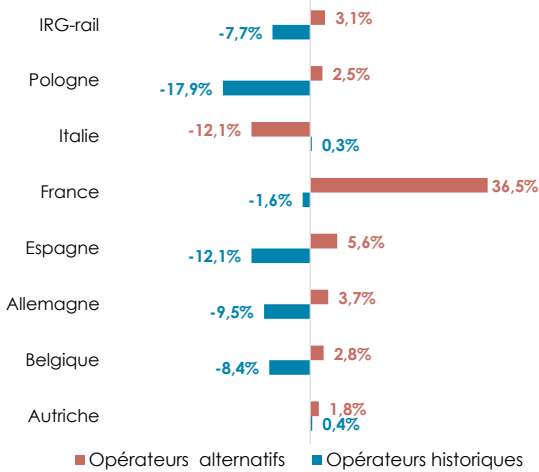
Cette évolution demeure toutefois contrastée selon les pays : la France se distingue par un recul de la recette commerciale unitaire (-5 %), dans un contexte de hausse des volumes de marchandises transportées (+ 9 %), tandis que l'Italie, l'Allemagne ou encore l'Espagne ont vu un recul des trafics mais une hausse de leur recette unitaire de +12 %, +5 % et +4 % respectivement, supérieure à l'inflation.

Figure 28 – Recette commerciale unitaire (en euros courants pour 100 tonnes.km)



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

Figure 29 – Évolution du trafic des opérateurs historiques et alternatifs entre 2023 et 2024 (en tonnes.km)



Source : IRG-Rail

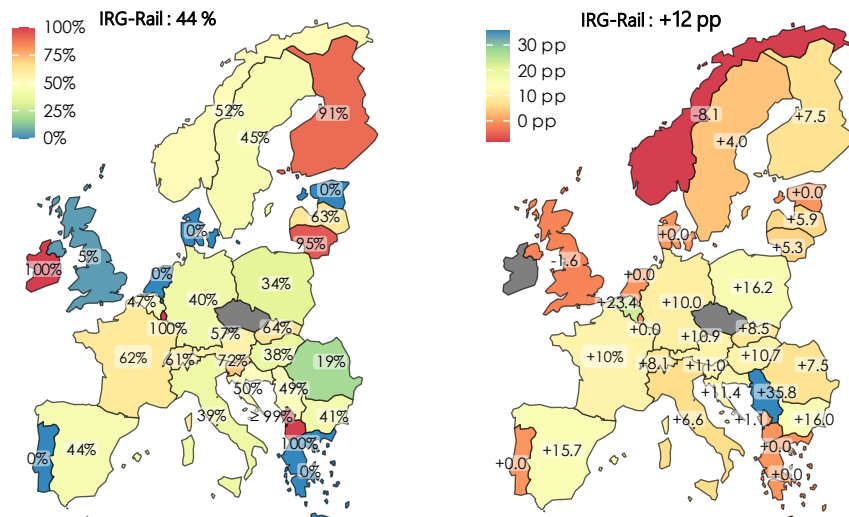
Une dynamique concurrentielle toujours favorable aux opérateurs alternatifs

Les trafics ferroviaires des opérateurs historiques ont reculé de 8 % en Europe en 2024, tandis que ceux des opérateurs alternatifs ont progressé de 3 %. Cette dynamique s'observe dans de nombreux pays, notamment en Belgique, en Suisse, en Allemagne, en Espagne, en France et en Pologne. Ce constat reste proche en Autriche, où les opérateurs alternatifs enregistrent une progression de 1,8 %, et une stabilisation du trafic de l'opérateur historique (+0,4 %).

Les opérateurs alternatifs continuent de gagner des parts de marché : soit 12 points dans les pays de l'IRG-Rail depuis 2019. Ces progressions sont particulièrement marquées en Belgique (+23 points de pourcentage depuis 2019), en Espagne (+16 points) et en Pologne (+16 points).

En France, la part de marché du groupe SNCF a diminué de 20 points depuis 2022. Encore de 70 % en 2023, elle a baissé de 7 points en 2024 en lien avec la mise en œuvre du plan de discontinuité de Fret SNCF, devenu Hexafret. Elle continue de baisser en 2025 pour atteindre 57 % (51 % hors flux liés au plan de discontinuité – voir ART - plaquette à mi-année 2025).

Figure 30 – Part de marché (en tonnes.km) des opérateurs historiques¹ par pays en 2024 (gauche), et évolution de la part des opérateurs alternatifs entre 2019 et 2024 (droite, en points de pourcentage)



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

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

Source : IRG-Rail

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

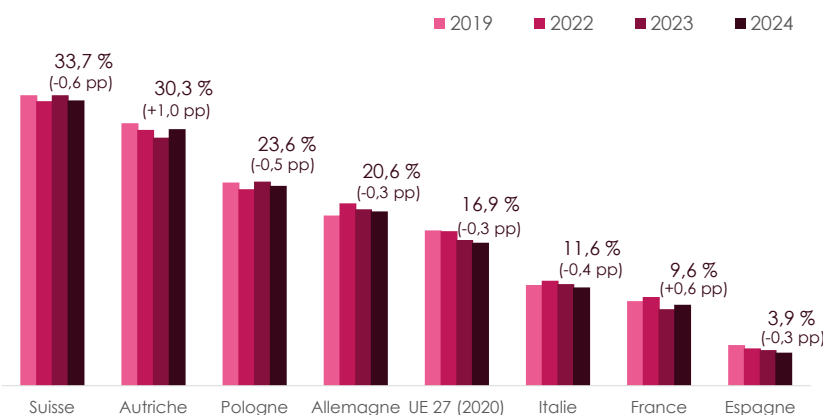
La part modale du ferroviaire progresse en France mais recule dans les pays voisins

Le mode ferroviaire représente 9,6 % du transport de marchandises en France en 2024, soit une hausse de près de 0,6 point par rapport à 2023.

Si certains pays, comme la France ou l'Autriche (+1,0 point), enregistrent une progression de la part modale du rail, la tendance demeure orientée à la baisse à l'échelle européenne (-0,3 point, à 16,9 %). Cette diminution concerne notamment l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne, qui affichent un recul pour la deuxième année consécutive.

En Suisse et en Pologne, le repli observé en 2024 intervient toutefois après une hausse en 2023, laquelle était alors à rebours de la tendance européenne.

Figure 31 : Part modale du ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de fret (niveau 2024 et évolution 2024/2023 en points de pourcentage)



Source : ART (France), BNetzA (Allemagne), Eurostat (autres pays)

La ponctualité du fret ferroviaire continue de reculer en Europe, notamment en Allemagne.

La ponctualité des trains de fret s'est de nouveau dégradée en 2024 dans une majorité de pays européens. Seuls 8 pays enregistrent une stabilisation ou une amélioration par rapport à 2023. La baisse annuelle de ponctualité atteint près/plus de 3 points en Allemagne, Autriche et Pologne. Depuis 2019, 13 pays sur les 21 ont vu une baisse nette de cet indicateur. Le recul est particulièrement notable en Allemagne avec une chute de près de 7 points.

Le taux de ponctualité des trains de fret français reste ainsi parmi les plus élevés des pays de l'IRG-Rail. Dans une année moins perturbée par les grèves la France a vu en 2024 contrairement aux pays voisins plutôt une stabilisation (+0,5 point), et depuis 2019 un recul relativement limité (-1,4 point). Le taux de ponctualité des trains de fret français reste ainsi supérieur de plus de 20 points au taux observé en Allemagne (55 % de trains ayant un retard inférieur de 15 minutes) et en Italie (45 % de ponctualité).

Chiffres clés

Part modale du ferroviaire en 2024

(évolution 2024/2023 en points de %)

France	9,8 % (+0,6 pp)
UE-27	16,6 % (-0,3 pp)

Taux de ponctualité 2024 au seuil de... :

(évolution 2024/2019 en points de %)

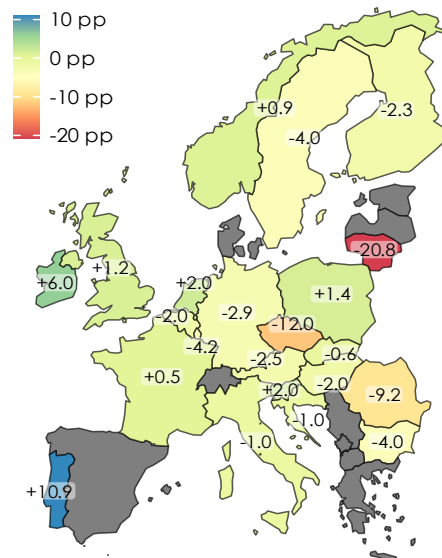
► ... 15 min 00 sec

Royaume-Uni	91,2 % (-2,6 pp)
France	75,8 % (-1,4 pp)
Allemagne	55,1 % (-6,8 pp)
Italie	45,0 % (+7,8 pp)

► ... 30 min 00 sec

Autriche	69,5 % (-7,8 pp)
France	84,0 % (-1,0 pp)
Belgique	69,9 % (+2,4 pp)

Figure 32 – Évolution 2024/2023 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 : Houssen Asigaraly, 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