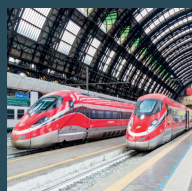
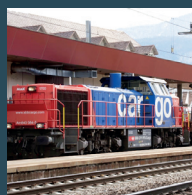


LE MARCHÉ EUROPÉEN DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2021



- Les impacts de la crise sanitaire pour les activités ferroviaires de fret et de voyageurs
- La comparaison actualisée de la France avec les pays voisins

> Juin 2023

INTRODUCTION

UN BILAN COMPARÉ FRANCE-EUROPE DES MARCHÉS DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2021

Cette publication vient enrichir le [bilan du marché du transport ferroviaire \(en France\) en 2021](#), publié en décembre 2022 par l'Autorité de régulation des transports, en y apportant une comparaison de la situation et de l'évolution, en 2021, des marchés ferroviaires français avec ceux d'un panel de pays européens. L'année 2021 a, comme 2020, été marquée par les conséquences de la crise sanitaire ayant continué d'affecter, sur une part importante de l'année, le secteur ferroviaire en Europe. Ce bilan permet non seulement d'évaluer les **évolutions différenciées dans les pays européens des activités ferroviaires au cours et à l'issue de la crise sanitaire**, mais également les **tendances structurelles pouvant être observées sur une période historique plus longue**.

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 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, 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 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 et harmonisés, afin d'assurer une comparaison entre les pays et d'alimenter le rapport d'observation annuel.

L'IRG-Rail a publié, en avril 2023, la 11^{ème} édition du rapport d'observation des marchés, portant sur l'année 2021. Cette publication consiste en (i) un document de synthèse des indicateurs clés établis sur le panel global des 31 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

2017

[5^{ème} rapport IRG-Rail](#)

- degré d'ouverture des marchés
- segmentation des opérateurs ferroviaires

2018

[6^{ème} rapport IRG-Rail](#)

Publication ART associée :
[Comment les régulateurs ferroviaires européens observent-ils la qualité de service ?](#)

2019

[7^{ème} rapport IRG-Rail](#)

- concurrence pour les marchés conventionnés
 - présence commerciale des opérateurs historiques
- Publication ART associée :
[Comparaison France-Europe du transport ferroviaire](#)

2020

[8^{ème} rapport IRG-Rail](#)

- concurrence sur les marchés ferroviaires européens (fret et voyageurs)
- concurrence directe des opérateurs
- barrières à l'entrée

2021-2022

[9^{ème} rapport IRG-Rail](#)

- [10^{ème} rapport IRG-Rail](#)
 - impacts de la crise liée au Covid-19 sur les marchés ferroviaires européens, et réponses nationales
- Publication ART :
[Étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport de voyageurs](#) (dont enseignements européens)

2023

[11^{ème} rapport IRG-Rail](#)

- utilisation des réseaux ferrés européens par type de traction
- coûts et investissements 2021 des GI européens
- évolution de la qualité de service au cours et à l'issue de la crise sanitaire

SOMMAIRE

01	Caractéristiques et utilisation des infrastructures ferroviaires	4
02	Conditions tarifaires d'accès aux réseaux ferroviaires	6
03	Maintenance et renouvellement des infrastructures	8
04	État des lieux du transport ferroviaire de voyageurs	9
05	État des lieux du transport ferroviaire de marchandises	13

SYNTHÈSE

La comparaison France-Europe des marchés ferroviaires met en évidence les **spécificités structurelles de l'activité ferroviaire en France**. Alors que le réseau ferré est stable en moyenne en Europe et croît en Espagne, le réseau français poursuit sa restructuration à la baisse, et demeure moins utilisé que la moyenne des réseaux européens. Le rythme et le niveau du déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) restent très faibles en France. Notre pays se démarque en outre par le niveau très élevé des péages acquittés par les entreprises ferroviaires voyageurs (à mettre en regard d'un emport des trains de voyageurs plus élevé que dans la moyenne européenne), et par le poids substantiel des concours publics dans le financement des péages facturés aux services conventionnés (« redevance d'accès »).

La conjoncture européenne de l'année 2021 a été marquée par une reprise partielle des activités ferroviaires voyageurs et un rebond au-delà des niveaux d'avant-crise pour le fret. La France a connu un rebond plus rapide que ses voisins européens, mais la plupart des pays semblent retrouver, à compter du deuxième trimestre 2022, plus de 80 % de leur fréquentation ferroviaire de 2019. Au regard des baisses du trafic, les aides publiques ont permis, en 2021 comme en 2020, d'amortir, pour la majorité des gestionnaires d'infrastructure, les baisses de revenus relatifs aux services conventionnés et fret et de compenser, pour les entreprises ferroviaires, les baisses de recettes des services conventionnés induites par les impacts de la crise sanitaire.

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



- Depuis 2019 le réseau ferré européen est globalement stable, mais a été marqué par l'ouverture de nouvelles lignes à grande vitesse en Espagne, venant contrebalancer des restructurations à la baisse de réseaux d'autres pays, notamment le réseau ferré français. Ces évolutions sont le facteur explicatif principal de la **croissance très modérée de l'électrification du réseau ferré européen, représentant 56 % des lignes** en 2021 (en hausse de seulement 1 point en 5 ans), contre 60 % en France.
- La France dispose toujours, comme la plupart des pays de l'IRG-Rail, d'un **réseau très peu interopérable au niveau européen pour la gestion des circulations** (4 % d'équipement ERTMS en France et en Espagne), tandis qu'il a fortement crû en Belgique, pour rejoindre les niveaux élevés de la Suisse et du Luxembourg.
- L'utilisation des réseaux ferrés a retrouvé, en moyenne, des niveaux très proches de ceux constatés en 2019 (96 %), masquant un rattrapage plus lent, cependant, au Royaume-Uni (84 %) et en Espagne (81 %), ainsi que de fortes disparités structurelles : quoique plutôt en avance dans le rythme de la reprise par rapport à l'avant-crise sanitaire, la France se caractérise toujours par un niveau très faible d'utilisation de son réseau en moyenne.

02. Conditions d'accès aux réseaux

03. Maintenance et renouvellement des infrastructures

04. Transport ferroviaire de voyageurs



- Les concours publics ont constitué un apport substantiel dans les revenus des gestionnaires d'infrastructures en 2021, permettant de compenser, suivant des mécanismes différenciés, des baisses de péages perçus sur les entreprises ferroviaires. La France se différencie toujours par un niveau de péage pour les services librement organisés (18 € par train.km) très supérieur à la plupart des pays européens.
- Les dépenses d'entretien et d'investissements dans les réseaux ferroviaires sont en hausse depuis 2019 pour la majorité des gestionnaires d'infrastructure européens, singulièrement en Allemagne (+23 %). Le niveau de dépenses pour la maintenance, le renouvellement et l'amélioration des voies (hors nouvelles infrastructures) est au-dessus de la moyenne en France, mais demeure inférieur à ceux de l'Allemagne ou de la Belgique.
- En dépit d'une forte reprise de l'offre de trains de voyageurs en 2021, la fréquentation ferroviaire en Europe est restée inférieure de 41 % à ses niveaux de 2019. La France apparaît sur un niveau de rebond très dynamique en Europe, en particulier en comparaison de l'Italie et du Royaume-Uni.
- Les taux d'occupation des trains domestiques apparaissent plus fortement dégradés, en moyenne, en 2021, en Allemagne, Italie et Royaume-Uni qu'en France, Espagne et Belgique.

- Le marché européen de voyageurs est encore dominé (à 77 %) par les opérateurs historiques, dont la part de marché a augmenté depuis 2019, quoiqu'elle ait reculé de près de 4 points en Allemagne et en Espagne.
- Le poids des concours publics au sein des revenus des services conventionnés a crû de 15 points depuis 2019, s'élevant à 69 % (75 % en France). Ceux-ci ont ainsi permis le maintien des revenus (voire une hausse en France et Espagne), en dépit de la baisse de recettes issues du trafic. Les services librement organisés ont en revanche vu leurs recettes chuter de 42 % en 2021 par rapport à 2019, en ligne avec la baisse du trafic (-41 %).
- Le transport ferroviaire de marchandises a repris une croissance modérée en 2021, du fait notamment d'une hausse de l'emport moyen des trains, plus élevée en France qu'en Europe. Les recettes commerciales ont, en revanche, baissé plus fortement que les volumes transportés pour la plupart des pays.
- La part de marché des opérateurs historiques a notablement diminué depuis 2019 au profit des opérateurs alternatifs, mais reste très élevée en France. La part modale du fret ferroviaire reste faible en France (11 %) par rapport aux pays voisins, supérieure de 8 points en Allemagne et de 23 points en Suisse.

05. Transport ferroviaire de marchandises



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

 Δ

CARACTÉRISTIQUES ET UTILISATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Le trafic ferroviaire européen a retrouvé, dès 2021, 96 % de son niveau de 2019, avec de fortes disparités entre pays.

Le trafic ferroviaire de voyageurs, qui représente, en 2021, 81 % du trafic ferroviaire global en trains.km (82 % en 2019), est ainsi encore en léger recul (-4 %) par rapport à son niveau de 2019, tandis que le trafic fret a retrouvé son niveau d'avant crise (-0,2 %). 8 pays européens ont ainsi dépassé leur niveau de trafic de 2019 (dont l'Allemagne, la Suisse et le Danemark), et la majorité des pays ont retrouvé un trafic supérieur à 95 % de celui d'avant crise. Dans le cas de la France, le niveau de rebond en trains.km est cependant à relativiser au regard de l'effet des mouvements sociaux au quatrième trimestre 2019 (une baisse de -7 % est ainsi observée en France en 2021, hors mois de décembre 2019). L'Italie n'a également pas encore retrouvé son niveau d'avant crise (-6 %), mais le recul observé en Espagne (-19 %) et au Royaume-Uni (-16 %) montre un impact encore plus marqué et un rattrapage plus lent.

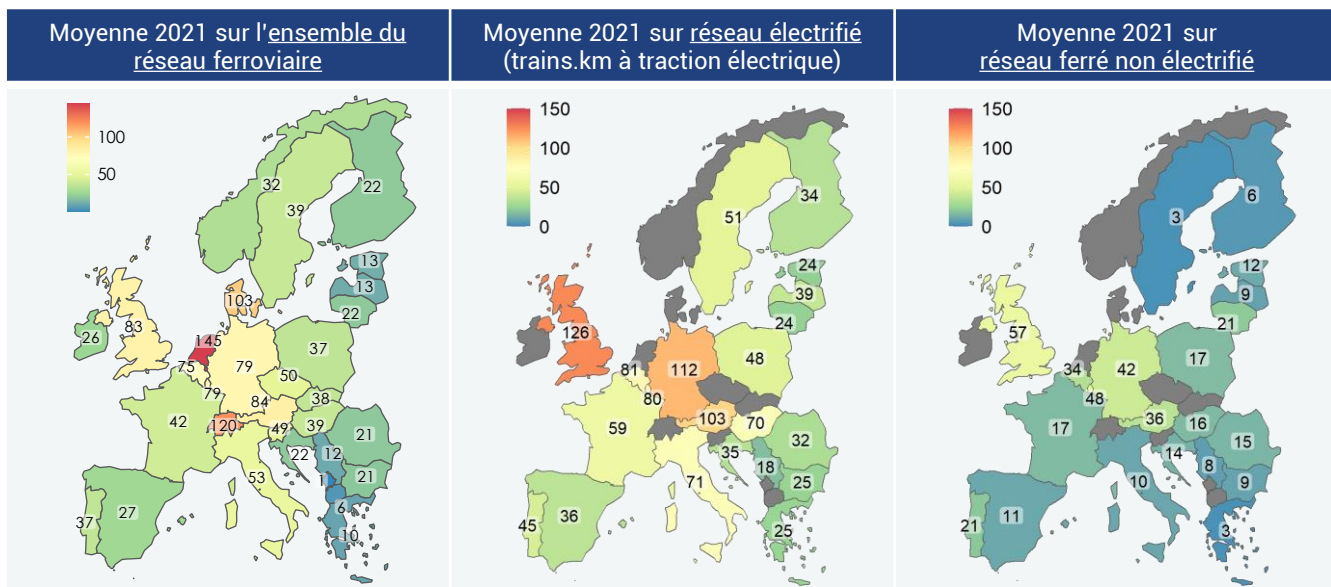
Le niveau de trafic ferroviaire en France est faible comparé à ses voisins européens, et connaît de fortes disparités régionales

Le réseau ferroviaire français reste structurellement moins utilisé que la moyenne des réseaux européens, avec 42 circulations en moyenne par jour et par kilomètre de ligne, dont 36 circulations de trains de voyageurs. Cette moyenne masque de fortes disparités régionales, un quart du réseau français voyant passer moins de 10 circulations par jour. Seul un quart du réseau français voit passer un niveau de circulations proche ou supérieur au trafic « moyen » observé sur les réseaux ferrés d'Allemagne, de Belgique ou du Royaume-Uni.

Cette hétérogénéité d'usage se retrouve également entre l'utilisation du réseau ferroviaire électrifié et non électrifié des pays. Le réseau électrifié concentre logiquement, pour la plupart des pays, une part prépondérante du trafic ferroviaire (les lignes électrifiées l'ayant été majoritairement en raison de leurs trafics), et voit un usage journalier moyen de 60 trains par km de ligne par jour, contre 42 seulement sur le réseau non électrifié.

La comparaison des degrés d'utilisation sur le réseau électrifié des pays n'atténue cependant pas la variabilité observée par pays : en France, le réseau électrifié voit passer, en moyenne, 59 trains journaliers, contre plus de 100 en Autriche, Allemagne et au Royaume-Uni. Sur les portions non électrifiées du réseau, le degré d'utilisation n'est ainsi que de 17 en France, soit un niveau très bas en comparaison des 3 pays cités ci-avant (respectivement 36, 42 et 57), mais supérieur au niveau observé sur les réseaux non électrifiés italien et espagnol. Les taux élevés de l'Allemagne et de l'Autriche peuvent également s'expliquer par le niveau plus élevé d'utilisation de leurs réseaux par les trains de fret, représentant respectivement 19 et 25 circulations par km de ligne par jour, contre seulement 6 en France (un niveau identique à celui observé outre-Manche). Le réseau non-électrifié apparaît aussi très peu utilisé en Grèce, Finlande et Suède (où il représente, pourtant, respectivement 69 %, 43 % et 25 % du réseau), indiquant ainsi une concentration plus forte du trafic sur la partie électrifiée de leur réseau ferroviaire.

Figure 5 – Degré d'utilisation 2021 du réseau, suivant le type de réseau
(nombre de trains.km quotidiens par km de ligne)



2

CONDITIONS TARIFAIRES D'ACCÈS AUX RÉSEAUX



Chiffres clés	IRG-rail 2021	Δ 21/19	Δ 21/17	France 2021	Δ 21/19	Δ 21/17
Redevances globales (incluant celles payées / compensées par des concours publics en Europe / pour la France)	20,5 Mds €	-5 %	+3 %	5,7 Mds €	-4 %	-2 %
dont opérant dans le transport de voyageurs	18,1 Mds €	-5 %	-1 % ¹	5,5 Mds €	-5 %	-2 %
dont opérant dans le transport de fret	2,4 Mds €	-1 %	-4 %	0,23 Md €	+12 %	+5 %
Part des redevances issues des concours publics	23 %	+10 points	+11 points	40 %	+5 points	+5 points

1. Panel restreint de pays, hors Royaume-Uni

Les concours publics ont constitué un apport substantiel dans les revenus 2021 des gestionnaires d'infrastructure

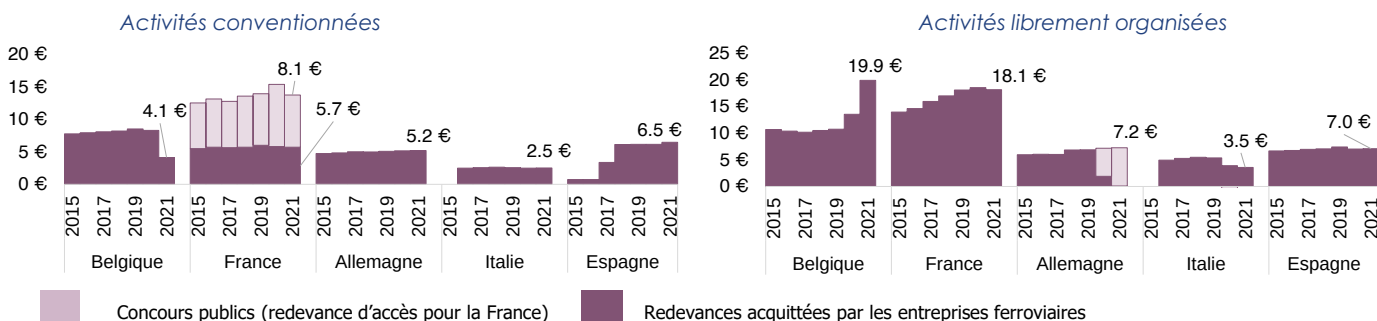
Les revenus des gestionnaires d'infrastructure (GI) ont connu, en apparence, une évolution en ligne avec celle du trafic ferroviaire entre 2019 et 2021, tant pour les services voyageurs que fret. Cela masque cependant de fortes différences entre pays, entre une relative stabilité des redevances par train.km observées (toutes activités confondues) en France, Allemagne et Espagne, des baisses marquées en Suisse, Italie et Belgique (respectivement de -13 %, -19 % et -47 %), et une augmentation au Royaume-Uni (+23 %) ou encore en Suède (+17 %).

Ces baisses n'ont pas affecté de manière égale les différentes activités selon les pays : elles ont concerné, pour les services voyageurs, uniquement les services conventionnés en Belgique² (baisse de moitié du niveau des redevances), au contraire de l'Italie où la baisse n'a concerné que les activités librement organisées.

La crise sanitaire a conduit plusieurs pays à apporter, via des concours publics, une compensation aux redevances ferroviaires² permettant à la fois une réduction du niveau de péage pour les entreprises ferroviaires et une baisse limitée de revenus pour les GI. L'Allemagne en particulier, mais également l'Autriche la Suède et l'Estonie, ont ainsi vu une chute significative des redevances acquittées par les opérateurs (respectivement de -26 %, -31 %, et -23 % par train.km pour les trois premiers pays, et une annulation complète dans le cas de l'Estonie). Pour autant, cette baisse a été quasi-intégralement compensée pour ces pays par l'apport direct au GI de concours publics dans les redevances. La France était, jusque là, le seul pays européen à payer ou à compenser des redevances au travers de concours publics.

En France, le paiement, par l'État, d'une partie des péages des activités de fret (67 % sur l'année 2021) a conduit à une hausse relative des redevances par train.km. Pour les activités voyageurs, la baisse des péages a également été relativement limitée, du fait à la fois de la hausse du niveau des péages des entreprises ferroviaires pour les activités librement organisées et de la hausse des redevances et compensations payées par l'État et IDFM.

Figure 7 – Détail pour les services voyageurs des péages par pays et par type de service (par train.km)



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. Il convient de noter que, pour plusieurs pays, des aides publiques additionnelles allouées pour le paiement des péages en 2020 et 2021 n'ont pas été intégrées aux analyses effectuées par l'IRG-Rail, du fait, notamment, de leur périmètre plus élargi 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

Le montant des péages des services librement organisés reste structurellement plus élevé en France par train.km que dans la plupart des pays européens

Le montant moyen des péages par train.km reste très hétérogène en Europe, quelle que soit l'activité ferroviaire. La France se démarque toujours par des niveaux élevés de péages par rapport à ses principaux voisins.

Le niveau des péages payés par les entreprises ferroviaires pour les services conventionnés se situe, en France, au-dessus de la moyenne européenne : les niveaux observés par train.km sont inférieurs, en France, à ceux observés en Espagne et au Royaume-Uni, relativement proches de ceux observés en Allemagne, et supérieurs à la majorité des autres pays, en particulier de l'Italie, où ils s'élèvent à 2,5 € par train.km (contre 5,7 € par train.km en France).

Les différences les plus fortes s'observent cependant dans les péages par train.km des activités commerciales voyageurs : la France montre ainsi, en 2021, un niveau très supérieur à celui constaté dans l'ensemble des pays européens, à l'exception de la Belgique. Le niveau des péages payé par les entreprises ferroviaires en France est presque 5 fois supérieur à celui de l'Italie, et 2 à 2,5 fois supérieur à celui de l'Espagne, du Royaume-Uni et de l'Allemagne (si l'on fait abstraction, pour ce dernier, de la reprise en charge intégrale des péages par des aides publiques en 2021).

Ce niveau de péages est par ailleurs en croissance plus soutenue en France depuis 2017 (+2,6 % de taux de croissance annuel moyen, en euros courant) que dans la moyenne des pays européens (+1,6 %). Comme déjà souligné dans les publications de l'Autorité, seul un emport très élevé des trains commerciaux permet de réduire les écarts sur les péages ramenés au passager.km (voir chapitre 4).

Les péages fret se situent, en France, en 2021, en-dessous de la moyenne des pays de l'IRG-Rail. Le niveau moyen observé est cependant plus élevé que celui de l'Allemagne, de l'Espagne ou de l'Italie, qui ont choisi de compenser de façon plus importante, voire quasi-totale, les redevances dues par les entreprises ferroviaires de fret.

Chiffres clés

Niveau des redevances payées par les entreprises ferroviaires par train.km en 2021 et évolution 2021/2017 (euros courants)

► Transport de voyageurs conventionné

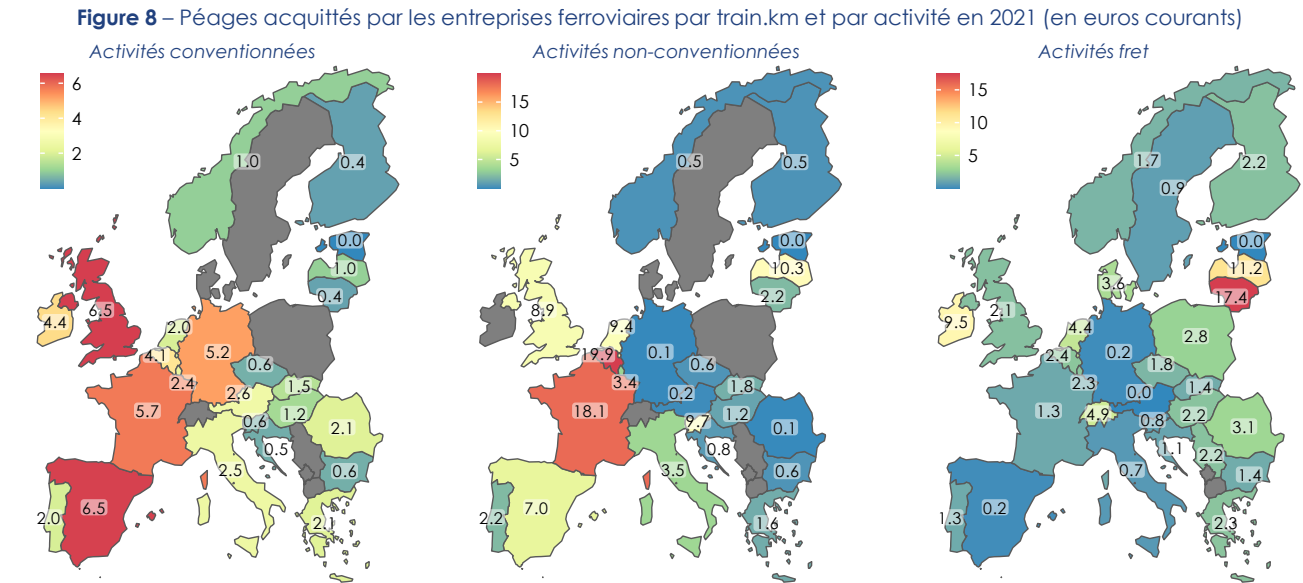
IRG-Rail	3,6 €	+3 %
France	5,7 €	+1 %

► Transport de voyageurs non-conventionné

IRG-Rail	5,2 €	+8 % ¹
France	18,1 €	+14 %

► Transport de fret

IRG-Rail	1,5 €	-50 %
France	1,3 €	-47 %



¹ Évolution mesurée en intégrant, pour l'Allemagne, la bascule du paiement des redevances pour les services librement organisés par des concours publics en 2021.

3

MAINTENANCE ET RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES



Chiffres clés	IRG-rail 2021	Δ 2021/2019	France 2021	Δ 2021/2019
Dépenses d'infrastructures (hors nouvelles infrastructures)	45,2 Mds €	+ 6,3 %	6,4 Mds €	- 6,0 %
dont dépenses de maintenance	11,8 Mds €	+ 1,4 %	2,6 Mds €	- 5,1 %
dont dépenses de renouvellement et améliorations	23,0 Mds €	+13,2 %	3,8 Mds €	- 6,6 %
Investissements (nouvelles infrastructures)	14,1 Mds €	- 1,2 %	1,4 Md €	+ 25,2 %

Note : La ventilation des dépenses pouvant présenter des différences d'affectation par GI, notamment entre les catégories de maintenance et de renouvellement, les comparaisons doivent donc être analysées avec précaution. Les dépenses de maintenance font référence aux dépenses d'entretien et de surveillance pour SNCF Réseau.

Le total des dépenses d'infrastructure est en hausse en Europe et reste stable en France

En 2021, le niveau de dépenses de SNCF Réseau pour la maintenance, le renouvellement et l'amélioration des voies du réseau ferré national (RFN) s'établissait à 231 milliers d'euros par kilomètre de ligne (hors nouvelles infrastructures). Ce niveau de dépenses se situe largement au-dessus de la moyenne des pays de l'IRG-Rail (150 milliers d'euros par kilomètre), mais reste inférieur à ceux de l'Allemagne (-7 %) ou de la Belgique (-12 %).

Les dépenses françaises (hors nouvelles infrastructures) restent en retrait de 5 % par rapport à 2019, marquant les contraintes budgétaires de SNCF Réseau, tandis qu'elles ont augmenté pour 17 pays de l'IRG-Rail dont l'Autriche (+4 %), l'Espagne (+9 %), la Belgique (+19 %) et surtout l'Allemagne (+105 %).

Le total des dépenses dans les infrastructures ferroviaires s'est accru dans 18 pays de l'IRG-Rail, tandis qu'il s'est stabilisé en France (légère baisse de -2 %) sous l'effet d'une hausse de +25 % des montants d'investissements (nouvelles infrastructures). Dans le cas de l'Allemagne, la hausse des dépenses totales dans les infrastructures ferroviaires¹ s'établit à +23 %.

1 Les dépenses d'améliorations allemandes sont comptabilisées en dépenses de « Renouvellement et améliorations » en 2021 et en « Nouvelles infrastructures » en 2020 et 2019.

Les écarts de dépenses d'infrastructure s'expliquent en partie par le degré d'utilisation des réseaux ferrés

Le vieillissement et l'usure de l'infrastructure sont liés au trafic (vitesse et poids des circulations) qu'elle supporte, un trafic élevé induisant des besoins et des coûts de maintenance et renouvellement du réseau ferré plus élevés.

Si les pays présentant un volume de circulations important figurent effectivement parmi ceux dont les dépenses kilométriques sont les plus élevées (Pays-Bas, Allemagne, Belgique), on peut, en revanche, noter un niveau de dépenses similaire en France à celui de ces pays, pour un degré d'utilisation sensiblement inférieur. Ce constat peut s'expliquer par plusieurs autres facteurs associés aux spécificités géographiques ou techniques de l'infrastructure (nombre d'ouvrages d'art, systèmes de sécurité, type de cantonnement etc.), ou encore à l'état de vétusté de l'infrastructure. Il doit également être mis en regard avec des périodes de sous-investissement, dont résulte une dégradation de l'état de l'infrastructure et, à terme, une hausse des coûts de maintenance et des besoins de renouvellement. Le manque d'indicateurs comparables entre pays européens sur l'état de l'infrastructure rend difficile l'identification des hausses des dépenses liées au rattrapage de ces périodes.

Figure 9 – Dépenses d'infrastructure sur les réseaux ferroviaires (en euros courants)

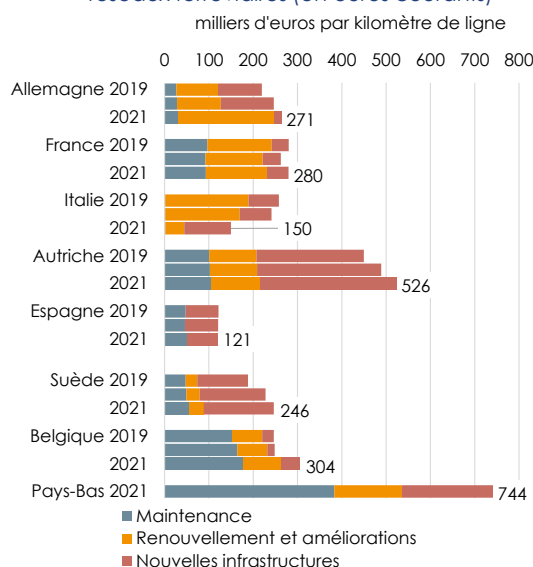
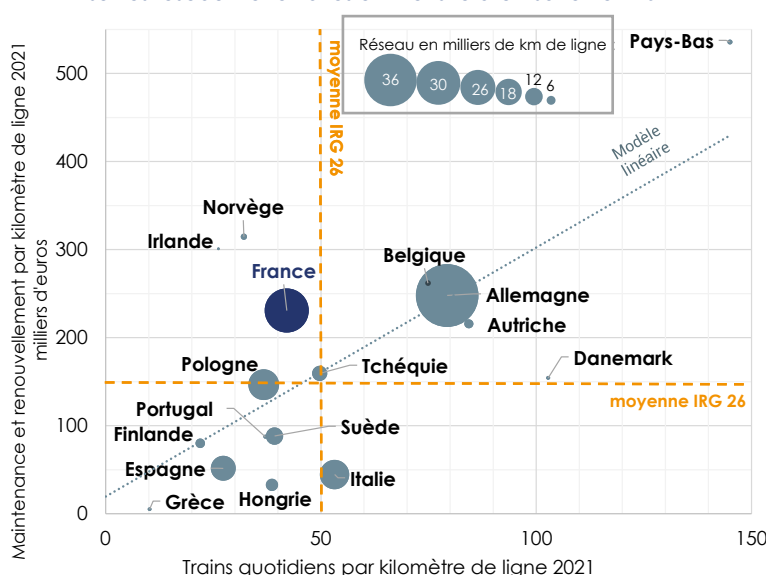


Figure 10 – Dépenses d'infrastructure (hors nouvelles infrastructures) sur les réseaux ferroviaires et intensité d'utilisation en 2021



4

TRANSPORT FERROVIAIRE
DE VOYAGEURS

Chiffres clés	IRG-rail 2021	Δ 21/19	Δ 21/17	France 2021	Δ 21/19	Δ 21/17
Offre ferroviaire (trains.km)	3,61 Mds	-4 %	-2 %	365,8 M	-3 %	-10 %
Fréquentation (passagers.km)	303 Mds	-41 %	-38 %	70,3 Mds	-24 %	-24 %
Fréquentation conventionnée (pass.km)	199 Mds	-41 %	-39 %	26,8 Mds	-22 %	-23 %
Fréquentation internationale ¹ (pass.km)	11,9 Mds	-57 %	-54 %	3,45 Mds	-57 %	-61 %
Recettes par passager.100km du trafic librement organisé (euros)	10,20	-4 %	-3 %	9,35	-14 %	-12 %
Recettes par train.km du trafic librement organisé (euros)	23,51	-27 %	-21 %	39,90	-24 %	-15 %

La France montre un des plus forts rebonds de la fréquentation du transport ferroviaire de voyageurs en Europe

Les services de transport de voyageurs sont restés fortement affectés en 2021 par les conséquences de la crise sanitaire dans l'ensemble des pays européens. En 2020, l'impact de la crise sur la fréquentation avait été plus modéré en France que pour la plupart des pays européens². L'année 2021 confirme cette reprise plus forte en France qu'en moyenne au niveau européen, en particulier par rapport au Royaume-Uni et à l'Italie, où la fréquentation ferroviaire est restée moitié moindre en 2021 par rapport aux niveaux de 2019.

En revanche, l'offre de transport ferroviaire de voyageurs (en trains.km) a déjà retrouvé, pour la plupart des pays européens, un niveau proche de celui de 2019 (voire supérieur pour l'Allemagne, le Danemark et la Suisse notamment). La reprise plus forte de l'offre que de la fréquentation se traduit par un emport effectif des trains (passagers.km par train.km) en baisse moyenne de 38 % en Europe, avec un contraste notable entre, d'une part, la France et l'Espagne (en baisse respective de 22 % et de 23 %) et, d'autre part, l'Allemagne, l'Italie et le Royaume-Uni, en baisse de 45 % à 47 %.

Le trafic international apparaît le plus affecté pour la plupart des pays. On observe une baisse de plus de 50 % des passagers.km internationaux pour la plupart des pays. Ce constat est en lien avec une offre ferroviaire internationale en forte baisse, à l'exception notable de l'Allemagne, qui voit son volume de trains internationaux légèrement augmenter par rapport à 2019.

2. Y compris corrigé de l'effet de mouvements sociaux sur le quatrième trimestre 2019

Figure 12 – Évolution 2022/2019 de la fréquentation ferroviaire (en indices 100 en 2019 pour chaque pays)

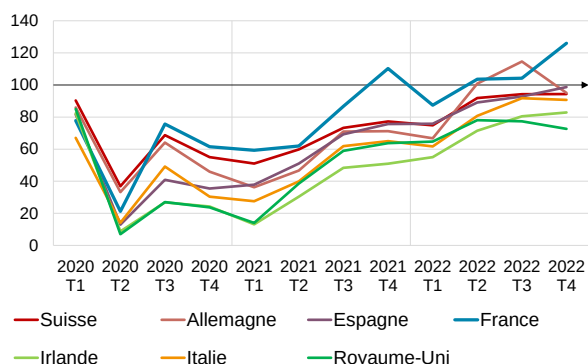


Figure 11 – Évolution 2021/2019 de la fréquentation voyageurs (en passagers.km)

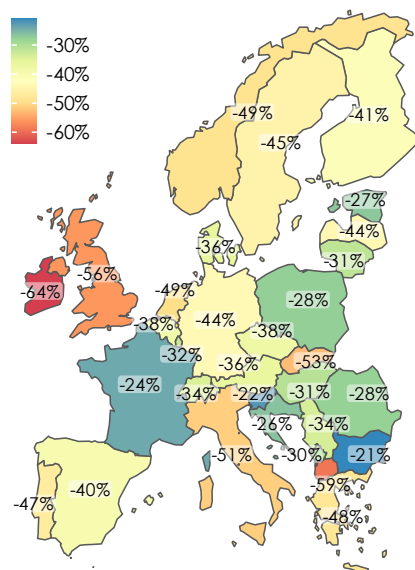
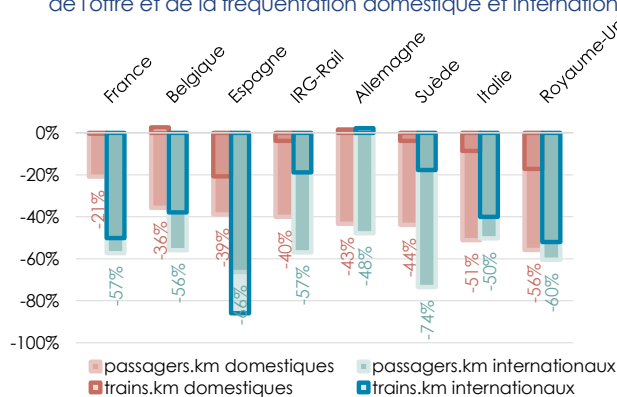


Figure 13 – Évolution 2021/2019 de l'offre et de la fréquentation domestique et internationale¹



TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

Si la baisse de la fréquentation ferroviaire apparaît relativement similaire entre services commerciaux et services conventionnés, l'offre des services librement organisés a été significativement réduite dans plusieurs pays

De 2019 à 2021, l'évolution de la fréquentation des services commerciaux est similaire à celle des services conventionnés pour la plupart des pays européens, avec, parfois, des baisses plus marquées des services commerciaux, notamment en Italie (-58 %), en Suède (-51 %) ou en Belgique (-59 %), où ceux-ci sont concentrés sur les services internationaux).

La France est le pays européen où la fréquentation des services commerciaux a été la moins affectée (y compris corrigée des effets des mouvements sociaux en 2019). L'empont effectif des trains commerciaux (passagers.km par train.km) a, en conséquence, moins diminué en France qu'en Allemagne, où l'offre de trains.km a été quasiment maintenue en dépit d'une baisse très marquée de la fréquentation des trains (-44 %).

Malgré la chute de la fréquentation, l'offre des services conventionnés au cours et à l'issue de la crise sanitaire a été maintenue (voire augmentée) en France et dans la plupart des pays de l'IRG-Rail, à l'exception notable de l'Espagne et du Royaume-Uni, dont l'offre est restée en retrait (respectivement de -12 % et -17 %).

Figure 14 – Évolution 2021/2019 de l'offre et de la fréquentation des services conventionnés et commerciaux

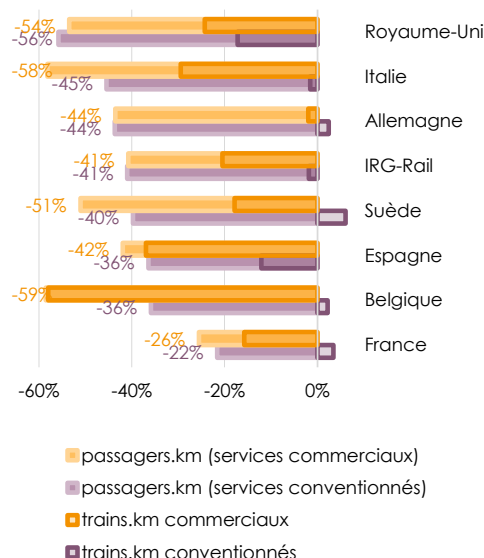
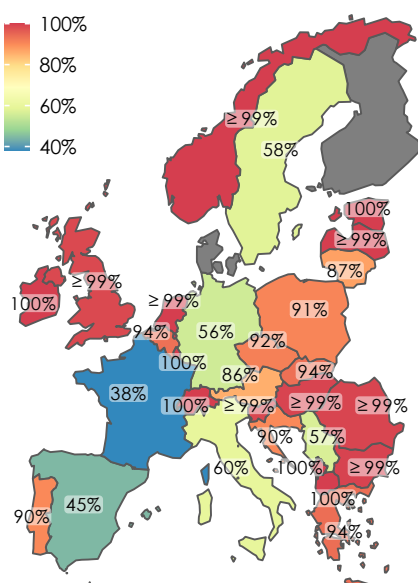


Figure 15 – Poids des services conventionnés au sein des services voyageurs en 2021 (en passagers.km)



Le marché européen de voyageurs reste dominé par les opérateurs historiques, dont la part de marché a augmenté en moyenne depuis 2019, mais a reculé de près de 4 points en Allemagne et en Espagne

Les opérateurs historiques représentent toujours, en 2021, les plus fortes parts de marché du transport ferroviaire de voyageurs européen (77 %). Leur part de marché s'établit encore à près ou plus de 80 % dans la quasi-totalité des marchés ouverts à la concurrence, à l'exception de la Norvège, de la Suède et de la Pologne. Dans ce contexte de chute importante de la fréquentation, les opérateurs historiques de plusieurs pays ont vu leur part de marché augmenter entre 2019 et 2021 (+3 points en moyenne pour les pays de l'IRG-Rail, +2 points en Suède, entre 3 et 4 points en Autriche, Belgique et Danemark). Ce n'est en revanche le cas ni en Allemagne (-3,7 points), ni en Espagne, qui connaît, en 2021, sa première année d'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire, avec un recul de la part de marché de Renfe de 4 points de pourcentage. Sous l'effet de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs, la Norvège est le pays européen où le poids de l'opérateur historique a le plus chuté depuis 2019 (-27 points). Le nouveau gouvernement norvégien a cependant annoncé, en 2021, son intention de suspendre l'ouverture par appel d'offres et, incidemment, le nombre d'opérateurs de services conventionnés pour « viser une amélioration des services ferroviaires et de la concurrence modale » (Source : [IRJ](#)). En France, l'ouverture à la concurrence du marché domestique n'a été effective, en 2021, qu'à compter du mois de décembre (desserte de Trenitalia sur la LGV Paris-Lyon), et ne conduit donc pas à un impact visible sur la part de marché du groupe SNCF¹.

Figure 16 – Part de marché (en passagers.km) des opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs, moyenne IRG-Rail

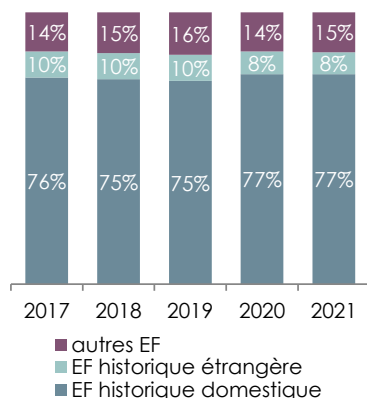
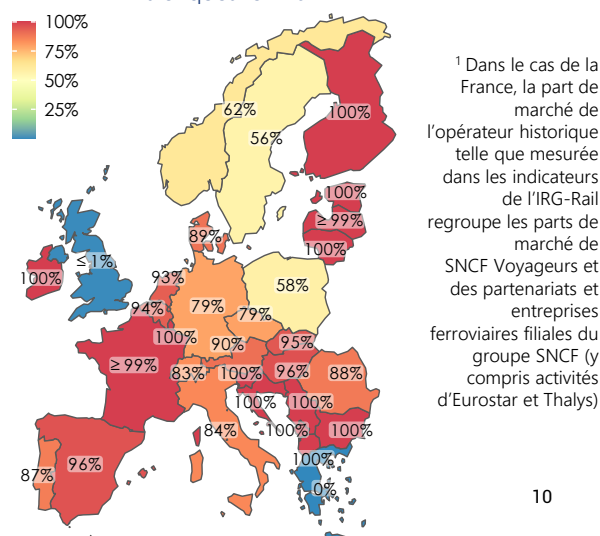


Figure 17 – Part de fréquentation (en passagers.km) des opérateurs historiques¹ en 2021



¹ Dans le cas de la France, la part de marché de l'opérateur historique telle que mesurée dans les indicateurs de l'IRG-Rail regroupe les parts de marché de SNCF Voyageurs et des partenariats et entreprises ferroviaires filiales du groupe SNCF (y compris activités d'Eurostar et Thalys)

TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

Pour les services conventionnés, les concours publics ont permis un maintien (en Allemagne) voire une hausse (en France et Espagne) des revenus 2021 des entreprises ferroviaires, la France se singularisant par le poids de ces concours publics

En 2021, le revenu moyen (recettes et concours publics) des entreprises ferroviaires (EF) pour la réalisation des services conventionnés s'établit à près de 16 € par train.km au niveau de l'IRG-Rail (hors Royaume-Uni), et 23 € par train.km avec ce dernier). Celui-ci est en baisse de près de 6 % par rapport au niveau de 2019 et à un niveau proche de celui observé en 2017.

Le poids des concours publics dans les revenus des EF a augmenté de 14 points depuis 2019, pour atteindre (hors Royaume-Uni) 69 % en 2021. Cette forte augmentation visait à couvrir la baisse des recettes commerciales du fait de la chute de la fréquentation des services conventionnés au cours de la crise sanitaire. Cette compensation s'est faite de manière partielle en Italie, à hauteur de la baisse de recettes en Allemagne, et au-delà de la seule perte de recettes aux Pays-Bas, en France et en Espagne.

Le revenu des activités conventionnées en France (activités TER, Intercités et Transilien-RER) apparaît globalement supérieur à celui des pays voisins. Il s'élève, en 2021, à plus de 30 € par train.km en France (26 € pour TER), contre un niveau proche ou inférieur à 20 € par train.km en Allemagne, Italie, Belgique et Espagne, et s'explique par des concours publics plus élevés (plus de 20 € par train.km en France, contre près de 11 € en Allemagne et Italie).

Le niveau moyen de recette par passager.km est, en France, dans la fourchette basse des pays européens : il est supérieur aux niveaux observés en Espagne et en Italie, mais inférieur à ceux observés en Allemagne et en Belgique, et très inférieur aux niveaux observés au Royaume-Uni et aux Pays-Bas. Le niveau plus élevé de concours publics par passager.km en France explique le revenu élevé des entreprises ferroviaires, dépassé seulement en Norvège et au Luxembourg.

Les revenus des activités conventionnées ont connu, en France, une hausse relativement conforme à celle des passagers.km entre 2016 et 2019. Le ratio de revenu par passager.km n'a en effet augmenté en 4 ans que de 4 % sur la période (en euros courants).

L'augmentation est toutefois plus marquée pour les revenus des activités conventionnées par train.km (+15 %) et ne peut s'expliquer par un contexte inflationniste sous-jacent.

Figure 19 – Niveaux de recette tarifaire moyenne 2021 par passager aux 100 km pour les activités librement organisées (en euros hors taxes)

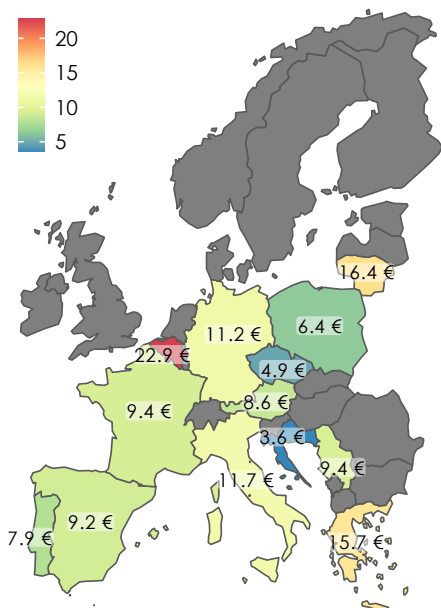
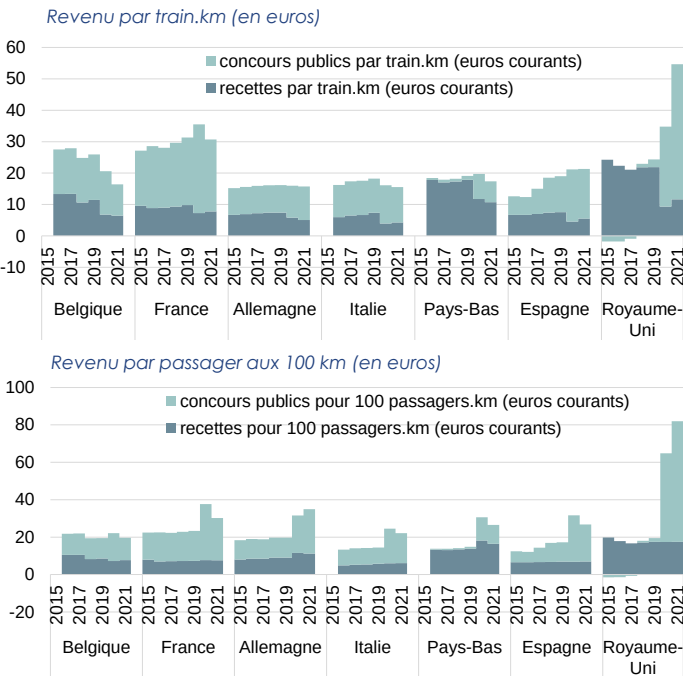


Figure 18 – Revenus (recettes et concours publics) des entreprises ferroviaires pour les services conventionnés entre 2015 et 2021, rapportés aux trains.km et aux passagers.km



1. 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.

Le niveau de recette des activités librement organisées a chuté dans l'ensemble des pays européens

Les revenus des entreprises ferroviaires opérant des services commerciaux ont baissé de près de 42 % depuis 2019, en lien direct avec la baisse de leur fréquentation (-41 % en passagers.km).

On note des niveaux hétérogènes de la recette tarifaire par passager.km pour les services librement organisés entre pays européens. Le niveau de recette de billetterie en France apparaît en baisse en 2021 par rapport aux niveaux moyens de 2015 à 2019 (-13 %), en raison, notamment, de la poursuite de l'augmentation de l'offre à bas prix Ouigo, qui conduit (ainsi qu'en Espagne depuis 2021) à un niveau de recette moyenne relativement bas en comparaison au niveau moyen supérieur (et en hausse par rapport à 2019) observé en Allemagne et Italie.

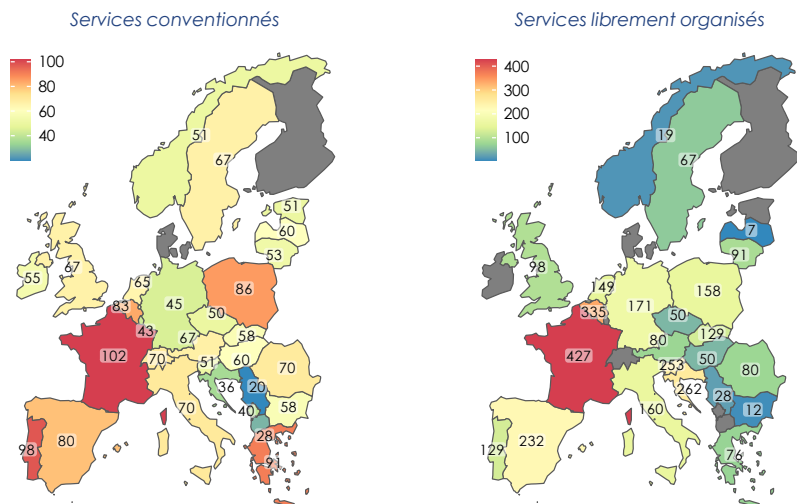
Au regard des évolutions de l'offre des opérateurs de service librement organisés (-18 % de 2019 à 2021), la recette perçue par train.km a chuté, en lien avec la baisse de l'empont effectif des trains en Allemagne (-41 %), en Italie (-32 %), en France (-24 %) et, dans une moindre mesure, en Espagne (-12 %). Le modèle Français se démarque cependant par un niveau de recette par train.km supérieur à celui des autres pays européens, du fait de l'empont très élevé des trains aptes à la grande vitesse opérant en France.

TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

L'emport effectif des trains a chuté de 38 % de 2019 à 2021 en Europe

Cette baisse a affecté de manière plus marquée encore les services conventionnés (-40 %) que les services librement organisés (-26 %), du fait d'une adaptation de l'offre à la fréquentation pour ces derniers. La France et l'Espagne, qui disposent des emports de trains parmi les plus élevés en Europe, ont subi des baisses plus mesurées pour les deux types de services (pour la France, respectivement, -24 % et -12 %), tandis que le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Italie ont observé des baisses d'emport proches de 40 % à 45 % pour les deux activités.

Figure 20 – Emport effectif moyen des trains (passager.km par train.km) en 2021



Chiffres clés

Part modale du transport ferroviaire de voyageurs en 2020¹

France : 7,2 % (8,6 % en 2021)
EU-27 : 5,4 %

Taux de ponctualité 2021 mesurables par pays, au seuil de ...

(évolution 2021/2019 en point de %)

► ... 5 min 00 sec

Royaume-Uni	94,7 %	(+3 pp)
Allemagne	79,4 %	(-3 pp)
France	90,9 %	(+2 pp)
Italie	90,1 %	(+3 pp)

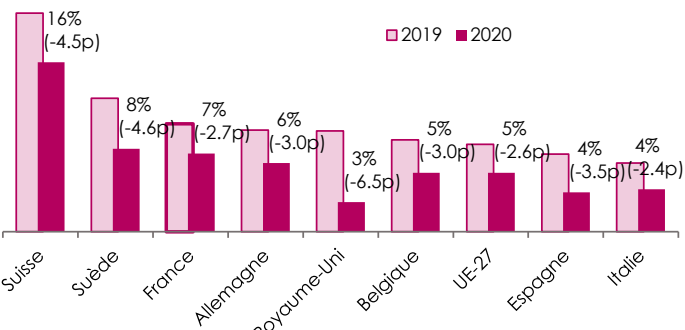
¹ Dernière année de disponibilité des données de part modale, de source Eurostat

La part modale du transport ferroviaire a chuté de 2,6 points en 2020 en Europe

Le transport ferroviaire représentait, en 2019, près de 10 % du transport de voyageurs en France, soit deux points de plus que la moyenne européenne, mais quatre à onze points de moins que, respectivement, la Suède et la Suisse.

La crise sanitaire a affecté, sur 2020, le transport ferroviaire plus fortement que le mode routier dans la plupart des pays européens, induisant des baisses de parts modales de près de 2,6 points en moyenne. Cette baisse a été moindre en France que dans la plupart des pays voisins, à l'exception de l'Italie. La part modale du ferroviaire a chuté en revanche de plus de quatre points en Suisse et en Suède, et de 6,5 points au Royaume-Uni (source : ORR).

Figure 20 – Part modale du ferroviaire dans le transport intérieur de voyageurs en 2020



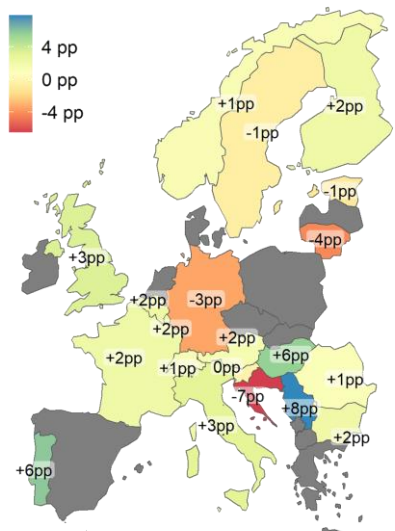
Source : ART (France), ORR (Royaume-Uni), Eurostat (autres pays)

Une amélioration de la ponctualité des trains de voyageurs en Europe

Comme observé en 2020, le contexte de réduction du trafic ferroviaire au cours de la crise sanitaire semble avoir bénéficié à l'amélioration de la ponctualité des trains de voyageurs dans la majorité des pays européens, du fait d'une réduction d'incidents et de l'usure du réseau, nécessitant en conséquence moins d'interventions des gestionnaires d'infrastructure sur les voies. Sur l'ensemble de l'année, le taux de ponctualité a gagné, en moyenne, près de deux à trois points de pourcentage en France, Belgique, Royaume-Uni et Italie.

² Seuil utilisé par pays : 3min00s pour la Suisse ; 5min29s en Autriche et Finlande ; 5min59s en Belgique ; 20min00s en Roumanie ; 5min00s pour les autres pays.

Figure 22 – Évolution 2021/2019 du taux de ponctualité² des trains de voyageurs (en points de pourcentage)





Chiffres clés	IRG-rail 2021	Δ 21/19	Δ 21/17	France 2021	Δ 21/19	Δ 21/17
Offre ferroviaire (trains.km)	836,8 M	-0,2 %	-1,1 %	59,5 M	+1,2 %	-7,5 %
Trafic (tonnes.km)	469,3 Mds	+1,3 %	+2,2 %	35,7 Mds	+5,4 %	+1,1 %
Emport moyen (tonnes.km / trains.km)	561 tonnes	+1,4 %	+3,3 %	600 tonnes	+4,2 %	+9,3 %
Recettes commerciales ¹	14 504 M €	-0,1 % ²	+4,0 % ²	1 137 M €	+3,5 %	-3,1 %

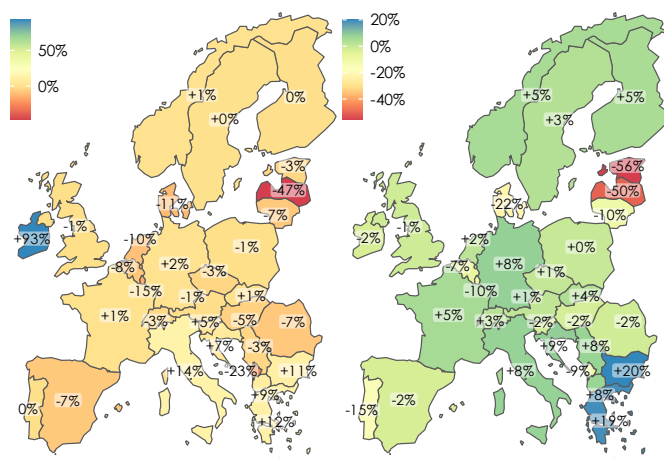
¹ hors concours publics reportés en 2021 pour cinq pays européens, dont pour la France l'aide au wagon isolé (introduite en 2021 et représentant 70 M€) ;
² Périmètre restreint de 19 pays.

Le transport ferroviaire de marchandises reprend une croissance modérée en Europe

L'activité de transport ferroviaire de marchandises est revenue en 2021 aux niveaux observés en 2019 en Europe (en trains.km), après une chute beaucoup plus modérée en 2020 que celle du transport de voyageurs. La reprise, voire la hausse, du trafic est encore plus marquée en tonnes.km dans la plupart des pays européens, témoignant d'une hausse de l'emport effectif moyen des trains de fret (tonnes.km par train.km), sur une dynamique de hausse déjà observée depuis plusieurs années (de +3 % depuis 2017 en moyenne européenne). Les hausses du trafic fret sont ainsi assez notables en Italie et en Allemagne (près de 8 % en tonnes.km), et en poursuite de croissance pour ces deux pays sur les premiers trimestres 2022. La hausse également observée en France en 2021 (+5 %) est à relativiser au regard d'un quatrième trimestre 2019 impacté par les mouvements sociaux. Corrigé de cet effet, le trafic apparaît ainsi relativement stable en 2021 et en 2022.

Le tonnage moyen des trains de fret français (600 tonnes) reste nettement supérieur à celui de la plupart de ses voisins européens.

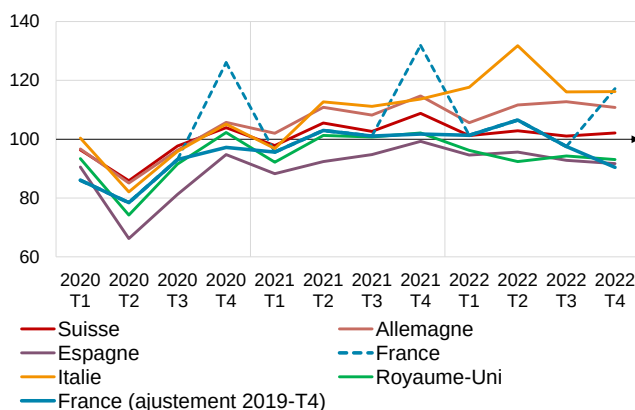
Figure 23 – Évolution de l'activité ferroviaire fret en trains.km (à gauche) et tonnes.km (à droite) entre 2019 et 2021³



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

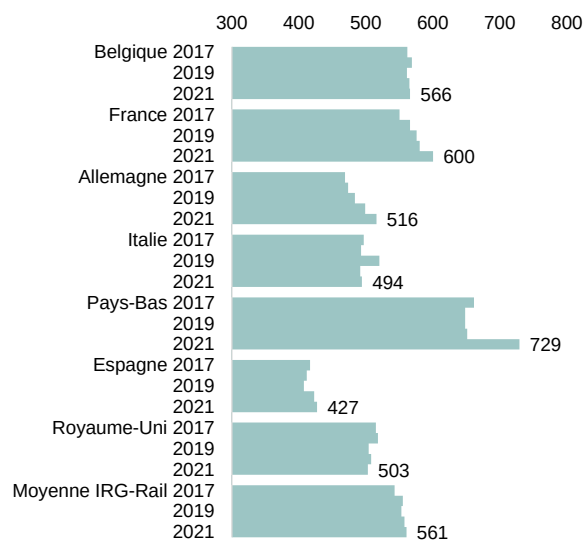
³ En Irlande, la forte hausse des trains.km est liée à l'effet de travaux affectant l'activité de transport combiné au port de Dublin sur le premier semestre 2019)

Figure 24 – Évolution 2022/2019 du trafic ferroviaire de fret (en tonnes.km) (en indices 100 en 2019 pour chaque pays)



Source : ART et Eurostat

Figure 25 – Tonnage net moyen par train (tonnes.km par train.km)



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

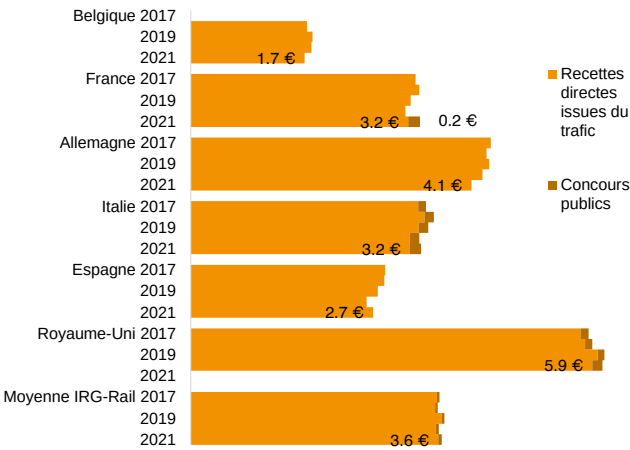
TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

Les recettes commerciales se contractent plus fortement que les volumes transportés

Les recettes commerciales des entreprises ferroviaires de fret ont retrouvé un niveau proche de celui de 2019 (+0,3 %), en raisons de la hausse du trafic et de la stabilité du niveau de revenu moyen par tonne.km transportée (-0,1 %). Ce constat masque cependant de fortes disparités entre pays européens, de structure et d'évolution, associées à des contextes très différents du transport de marchandises et à de multiples facteurs (types de marchandises transportées, dynamiques des segments de marché domestiques et internationaux, poids des activités combinées routières ou portuaires, etc.).

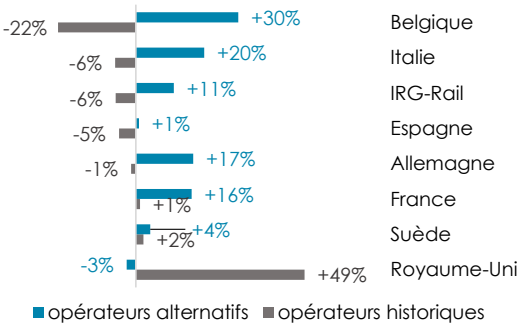
Dans le cas de la France, la hausse observée des revenus (rapportés par tonne.km) est associée, depuis 2021, à l'aide au wagon isolé. Les concours publics représentent également, en 2021, respectivement 5 % et 2 % des revenus des activités de fret en Italie et au Royaume-Uni (en 2020, chiffre 2021 non collecté), et ont permis, dans le cas de l'Italie, de limiter la baisse des revenus à 3 % en 2021. Cette baisse est similaire à celle observée en Espagne mais inférieure à celle observée en Allemagne (-6 %) et en Belgique (-7 %). Le maintien relatif des revenus en moyenne européenne est ainsi essentiellement lié à des hausses significatives observées dans des pays du Nord de l'Europe (Norvège, Irlande, Estonie et Lettonie).

Figure 26 – Revenus des activités fret pour 100 tonnes.km (en euros courants)



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

Figure 27 – Évolution du trafic des opérateurs historiques et alternatifs entre 2019 et 2021 (en tonnes.km)



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

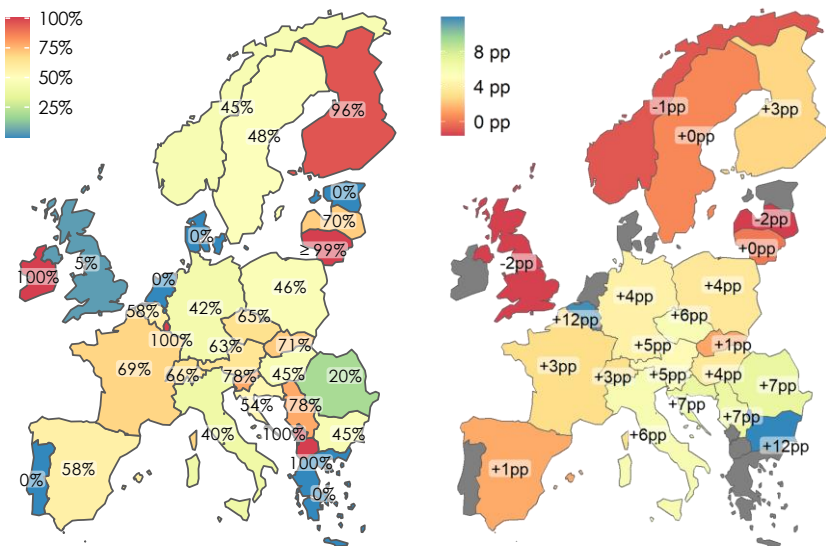
Les opérateurs historiques ont vu leur trafic chuter entre 2019 et 2021, au profit des opérateurs alternatifs qui captent désormais plus de 50 % du trafic européen de fret

L'évolution de l'activité de fret ferroviaire pendant et à l'issue de la crise sanitaire a été très différenciée entre opérateurs historiques et alternatifs. Les premiers ont vu, dans la plupart des pays européens, leur trafic chuter, de près de 6 % en moyenne depuis 2019, tandis que les opérateurs alternatifs ont augmenté leur trafic de 11 % en moyenne, voire de plus de 20 à 30 % en Italie et Belgique.

Ainsi, la part de marché des opérateurs alternatifs augmente entre 2019 et 2021 : de +4 points en moyenne européenne, et de +6 à +12 points respectivement en Italie et en Belgique. Si la France reste l'un des pays européens où l'opérateur historique conserve encore une part de marché supérieure à 50 % (69 % pour le groupe SNCF², dont 49 % pour Fret SNCF), la part des tonnes.km transportées par les opérateurs alternatifs est également en hausse de +3 points de 2019 à 2021.

Figure 28 – Part de marché (en tonnes.km) des opérateurs historiques¹ par pays en 2021 (gauche), et évolution de la part des opérateurs alternatifs entre 2019 et 2021 (droite, en points de pourcentage)

1. L'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).



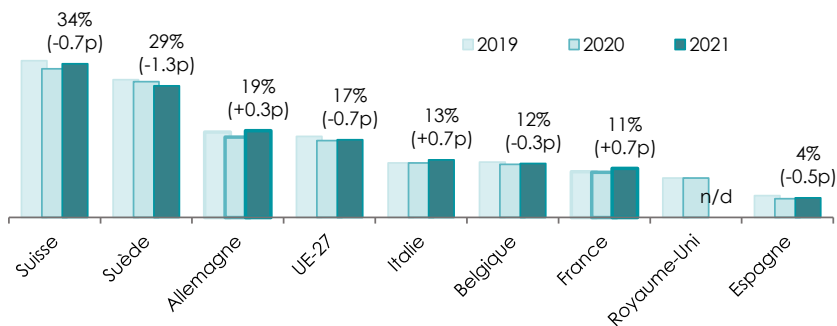
TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

Quoi qu'en augmentation de 0,7 point en 2 ans, la part modale du fret ferroviaire reste faible en France par rapport aux pays voisins

Le mode ferroviaire représente, en France, près de 11 % du transport de marchandises en 2021, soit un chiffre toujours très inférieur à la moyenne européenne (17 %). La France, ainsi que le Royaume-Uni et l'Espagne, restent parmi les pays européens où la part modale du ferroviaire dans le transport de marchandises est la plus faible.

De 2019 à 2021 le fret ferroviaire a vu sa part modale reculer en moyenne de 0,7 point en Europe, tandis qu'elle a légèrement augmenté en France mais aussi en Italie et en Allemagne où elle dépasse 19 %.

Figure 29 – Part modale du ferroviaire dans le transport intérieur de marchandises (en étiquette : niveau 2020 et évolution 2021-2019 en points de pourcentage)



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

Chiffres clés

Part modale du ferroviaire en 2021 (évolution 2021/2019 en points de %)

France : 11 % (+0,7 pp)
UE-27 : 17 % (-0,7 pp)

Taux de ponctualité 2021 comparée par pays, au seuil de... : (évolution 2021/2019 en points de %)

► ... 5 min 00 sec	
France	66,2 % (+0,1 pp)
Italie	40,4 % (+3,1 pp)
► ... 15 min 00 sec	
Royaume-Uni	93,7 % (0 pp)
France	76,9 % (+0,2 pp)
Allemagne	59,9 % (-2,0 pp)
► ... 30 min 00 sec	
France	84,3 % (-0,2 pp)
Belgique	70,6 % (+3,1 pp)

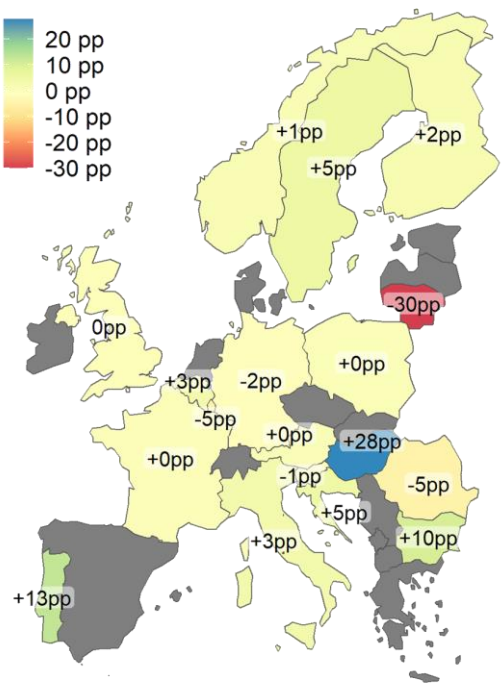
Une ponctualité des trains de fret en hausse mais affectée au second semestre 2021 par la reprise des activités ferroviaires de voyageurs

La ponctualité des trains de fret s'est améliorée dans une majorité de pays européens en 2021, avec des évolutions de près de trois points de pourcentage notamment en Italie ou en Belgique. Seuls cinq pays ont vu une détérioration de ce taux depuis 2019, dont l'Allemagne (-2 points) et le Luxembourg (-5 points).

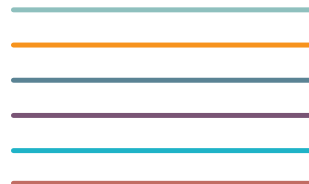
Les indicateurs mensuels collectés par l'IRG-Rail montrent cependant une détérioration de ce niveau moyen de ponctualité au cours du second semestre 2021. Cela semble ainsi confirmer le constat d'une corrélation négative (déjà observée en 2020) entre le niveau de ponctualité des trains (de fret comme de voyageurs) et le niveau global de trafic ferroviaire. La reprise du trafic ferroviaire voyageurs, plus marquée dans beaucoup de pays au cours du second semestre 2021, a ainsi pu conduire à de plus fortes contraintes de gestion des circulations et de plus fréquentes perturbations de l'activité ferroviaire (affectant relativement plus les trains de fret moins prioritaires que les trains de voyageurs), induisant ainsi des niveaux de ponctualité plus dégradés et proches à nouveau de ceux observés en 2019.

¹ Seuils utilisés par pays: 15min00s pour l'Allemagne, la Bulgarie, la France, le Portugal et le Royaume-Uni; 15min29s en Finlande; 15min59s en Suède; 30min00s en Autriche, Belgique et Hongrie; 60min00s en Roumanie; 5min00s pour les autres pays.

Figure 30 – Évolution 2021/2019 du taux de ponctualité¹ des trains de fret (en points de pourcentage)



- 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 2023 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. La collecte par l'IRG-Rail pour l'année 2021 d'indicateurs relatifs aux dépenses des gestionnaires d'infrastructure européens a été effectuée en cohérence sur la définition des indicateurs avec ceux repris (jusqu'en 2018 à la date de publication de cette plaquette) dans le rapport RMMS.
- 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.



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