

LE MARCHÉ FRANÇAIS DU
TRANSPORT FERROVIAIRE
DE MARCHANDISES
DE 2017 A 2022



Crédits photos couverture : Fabien Couly, Anthony Martin, Jean-Baptiste Tailleux, MAXPPP, Ville de Bonneuil, Sylvain Bouard

Crédits icônes des chapitres : tezar tantular, Wichai Wi, Nikita Kozin, WEBTECHOPS LLP, HeadsOfBirds, Guillaume Duchayne, icon 54, Yo! Baba
- depuis www.thenounproject.com.

SYNTHÈSE

Le transport ferroviaire de fret, libéralisé en France depuis 2005, a connu des évolutions notables sur les deux dernières décennies. La première d'entre elles est une **forte réduction du volume global de marchandises transportées par train**, qui ne représente plus, en moyenne, depuis 2010 que près de 35 milliards de tonnes.km, contre plus de 50 milliards de tonnes.km au début des années 2000.

La stabilité observée sur les dix dernières années s'est accompagnée d'un **développement marqué du transport combiné (représentant en 2022 plus de 40 % du trafic de fret ferroviaire)** et d'un repli du transport conventionnel (qui assurait près de 80 % du trafic en 2011).

Après plus de 15 années d'ouverture à la concurrence, le marché du fret ferroviaire reste concentré : cinq entreprises ferroviaires (parmi les 23 acteurs actifs en France en 2022) réalisent ainsi 85 % des tonnes.km en 2022, dont près de 70 % (en pourcentage du trafic global) est assuré par le groupe SNCF (comprenant Fret SNCF et quatre autres filiales). Fret SNCF reste en 2022 un acteur majeur pour l'activité de fret ferroviaire en France, en étant le seul opérateur disposant d'une couverture géographique nationale, et en restant dominant dans deux des segments du fret ferroviaire : le **transport combiné** (Fret SNCF assure 50 % des tonnes.km transportées) et le **transport conventionnel par wagon isolé** (83 % des tonnes.km pour Fret SNCF).

L'opérateur historique est en ce moment visé par une enquête de la Commission européenne concernant la possible non-conformité aux règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État de mesures de soutien françaises. Cette enquête pourrait conduire à la mise en œuvre d'un « scénario de discontinuité » pour Fret SNCF, reposant sur une cession par l'opérateur historique d'une part (de 30 % environ) de ses activités à des opérateurs concurrents.

La concurrence entre les opérateurs s'exerce particulièrement le long des trois corridors de fret internationaux traversant la France. Près de 75 % des trains.km de fret sont ainsi réalisés sur les 6 500 km de lignes des corridors. Pour autant, l'utilisation du guichet européen unique de commande de sillon visant à faciliter les trafics internationaux reste très faible en dépit de son potentiel : les circulations utilisant ce service ne représentent que 12 % de l'ensemble des circulations internationales qui empruntent le corridor. Ces corridors sont également parmi les axes les plus circulés du réseau ferré national, ce qui conduit à une concurrence d'usage de l'infrastructure avec le transport de voyageurs (singulièrement les services TER), notamment sur les plages horaires de « pointe » partiellement communes entre les deux activités.

Les activités internationales ont subi une forte baisse d'activité depuis 2000, qui a spécifiquement concerné le transport de fret conventionnel, témoignant ainsi d'une possible baisse de compétitivité de cette activité face au mode routier.

Cette baisse a en revanche été partiellement compensée par le **fort développement du transport combiné de marchandises, qui continue de porter, sur des flux domestiques comme internationaux, la dynamique du transport ferroviaire de marchandises**. Si celui-ci reste relativement concentré, sa dynamique est portée également par l'augmentation de l'export des trains ainsi que par la hausse du trafic opéré sur les autoroutes ferroviaires. **Cette dynamique pour le transport combiné ne semble pas freinée par un taux de ponctualité des trains globalement plus dégradé que pour les autres activités fret** : près de 1 train combiné sur 5 est ainsi en retard de plus d'une heure à son terminus (contre 8 % pour l'ensemble de l'activité fret).

Au global, le transport ferroviaire de marchandises pâtit d'une faible qualité de service. Ainsi, la ponctualité de l'activité fret montre peu d'évolution et des taux relativement faibles : 24 % des trains de marchandises affichent un retard de plus de 15 minutes à leur arrivée et 16 % un retard de plus de 30 minutes. Par ailleurs, la vitesse effective du transport de fret ferroviaire n'est que de 52 km/h en moyenne sur le réseau ferré national.

Malgré le relatif maintien de volume d'activité en France en 2022 par rapport à 2017, les recettes des entreprises ferroviaires de fret sont en retrait de 4 % sur la même période, du fait d'une baisse de la recette par tonne.km et en dépit d'une « massification » de l'export des trains. Les concours publics sont ainsi toujours essentiels à la soutenabilité économique du secteur : ils ont notamment permis d'alléger les péages supportés par les entreprises ferroviaires, qui ne représentent en 2022 que 5 % du montant de leurs revenus.

La concurrence avec le transport routier a abouti à un recul de la part modale du ferroviaire à un niveau deux fois inférieur à celui de 1990. Entre 2005 et 2021, à l'inverse de la situation observée en France, un maintien ou une hausse de part modale du ferroviaire a été observée en Suisse, Allemagne et Italie, et la France se différencie très nettement par sa faible part modale (11 % en 2021) comparée à la moyenne européenne (17 %). Si, en France, le transport ferroviaire de marchandises a été affecté, comme le mode routier, par le ralentissement de la production industrielle et la baisse en conséquence du transport de pondéreux, il a en outre subi une concurrence accrue du transport routier sur le transport de produits agro-alimentaires et de produits d'extraction, lesquels représentent encore pour le rail un volume de trafic de plus de 6 milliards de tonnes.km en 2022.

Ce bilan constitue une mise à jour du [Bilan ferroviaire du transport de fret en France](#) publié par l'ART et portant sur l'année 2018. Il a été alimenté par l'ensemble des analyses thématiques réalisées par l'Autorité sur l'observation du marché du transport de fret en France, en complément, notamment, des données collectées sur le secteur ferroviaire auprès des entreprises ferroviaires, opérateurs de transport combiné, autres candidats et gestionnaires d'infrastructure en application des décisions de l'Autorité.

SOMMAIRE

01	Utilisation du réseau ferré national	4
02	État des lieux du transport ferroviaire de marchandises	6
03	Résultats économiques du transport ferroviaire de marchandises	9
04	Le transport combiné	10
05	Part modale du transport ferroviaire de marchandises	14
06	Qualité de service du transport ferroviaire de marchandises	15
Annexes	Annexes et Glossaire	16

UTILISATION DU RÉSEAU PAR LES TRAINS DE FRET (1/2)

	2017	2019	2022
▪ Trafic total fret sur le RFN en trains.km ¹ (en millions)	68,4	69,3	62,7
▪ Poids de l'activité fret dans l'utilisation du RFN (% de trains.km)	14,0 %	14,9 %	13,4 %
▪ % de trains.km fret sur le réseau structurant (voies 2 à 6)	n/d	97,7 %	97,4 %
▪ % de trains.km fret sur catégories de voies 7 à 9 (AV et SV)	n/d	1,9 %	2,1 %
▪ % de trains.km réalisés en traction électrique	n/d	72,8 %	75,5 %

¹Les trains.km incluent ici l'ensemble des circulations, y compris techniques, lesquelles sont hors périmètre du chapitre 2.

Le transport de marchandises se concentre sur les trois corridors de fret internationaux qui font partie des axes les plus circulés du réseau ferré national

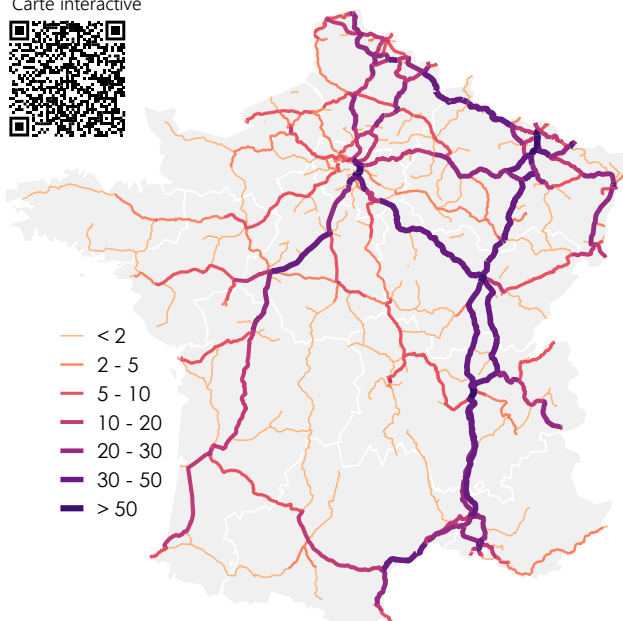
Sur les 468 millions de kilomètres parcourus par les circulations ferroviaires sur le réseau ferré national (RFN) en 2022, **13,4 % ont été réalisés pour du transport de marchandises** (84,3 % pour le transport de voyageurs et 1,9 % pour la gestion de l'infrastructure).

L'activité ferroviaire de transport de marchandises se concentre géographiquement sur un nombre restreint d'axes de circulation (50 % des trains.km en 2022 ont été opérés sur 12 % du RFN). Les axes reliant les pôles économiques français et européens sont les plus circulés, et se confondent avec les trois corridors européens traversant le territoire français (voir en page suivante). En 2022, 76 % des trains.km de l'activité fret ont été réalisés sur ces trois corridors. Près de 14 % des circulations ont pour origine et/ou terminus le réseau dit « capillaire ». Ces circulations représentent au moins 10 % des trains.km et 8 % des tonnes.km brutes, mais alimentent (par assemblage des trains à d'autres circulations sur le réseau principal) un volume de trafic supérieur pour l'activité fret en France¹ ([annexe 7](#)).

L'axe Luxembourg-Méditerranée connaît le plus grand nombre de circulations quotidiennes : la liaison Metz-Thionville apparaît notamment comme la plus fréquentée, avec 70 circulations fret quotidiennes en moyenne. Plus au sud, l'axe rhodanien est fortement sollicité par l'activité de fret avec, en moyenne, 35 et 25 circulations quotidiennes, respectivement, sur les rives gauche et droite du Rhône entre Lyon à Avignon.

Figure 1 – Circulations quotidiennes de trains de fret en 2022

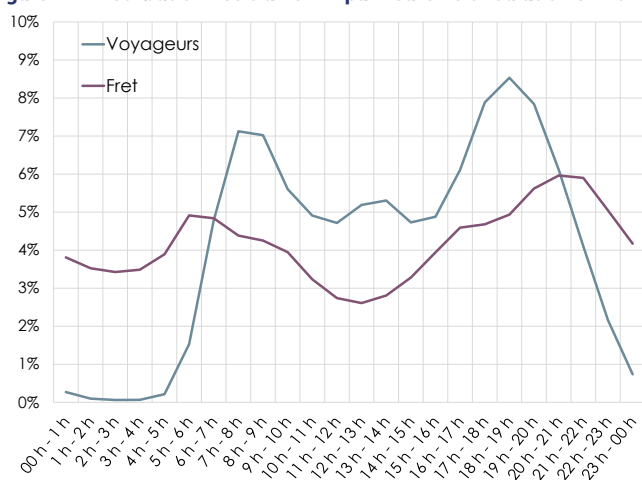
Carte interactive



Le trafic fret est en concurrence d'usage du réseau avec les services TER

Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 2 – Distribution des trains.km par heure de circulation en 2022



Note : En 2022, 6,5 % des trains.km voyageurs sont réalisés entre 7 h et 8 h pour le transport de voyageurs contre 4,4 % pour le fret

Source : ART d'après SNCF Réseau

Les circulations de fret sont en concurrence d'usage sur l'ensemble des grands axes empruntés avec les services de transport de voyageurs, notamment régionaux. Cette concurrence d'usage s'est intensifiée au cours du temps, le nombre de circulations de TER par kilomètre de ligne du RFN ayant augmenté de 58 % entre 2002 et 2022 (celui du fret baissant de 53 % sur la même période).

Les circulations de trains de fret s'étalent tout au long de la journée de façon relativement homogène (figure 2) : chaque tranche horaire représente entre 2,5 % et 6 % du total des trains.km (et, en comparaison, entre 0,1 % et 8,5 % pour le transport de voyageurs).

La nuit et la mi-journée, entre 10h et 15h, marquent cependant des périodes de moindre circulation, pour le fret comme pour les voyageurs. Les heures de plus forte circulation fret se situent le matin entre 5 h et 8 h, puis entre 16 h et 23 h, et recouvrent en partie les heures de pointe du trafic voyageurs. Les circulations fret baissent le week-end : le samedi et le dimanche représentent, respectivement, 9,2 % et 6,4 % des trains.km, alors que près de 18 % des trains.km sont réalisés du mardi au jeudi ([annexe 1a](#)).

¹ L'assemblage des trains en gare de triage crée une rupture dans le suivi des marchandises transportées et une même marchandise peut ainsi être transportée sur des circulations de trains différentes. Il est complexe d'apparier les circulations associées à une marchandise et de déterminer les kilomètres que celle-ci parcourt réellement depuis son lieu d'origine vers son terminus en passant par une gare de triage, les différentes hypothèses prises pour déterminer le poids du réseau capillaire dans le fret ferroviaire permettent de donner une fourchette allant de 8 à 24 % de tonnes.km sur le RFN dont l'origine ou le terminus se situeraient sur le réseau capillaire.

Focus: les corridors européens de fret ferroviaire

Près de 75 % des trains.km de fret sont réalisés sur les 6 500 km de lignes des corridors

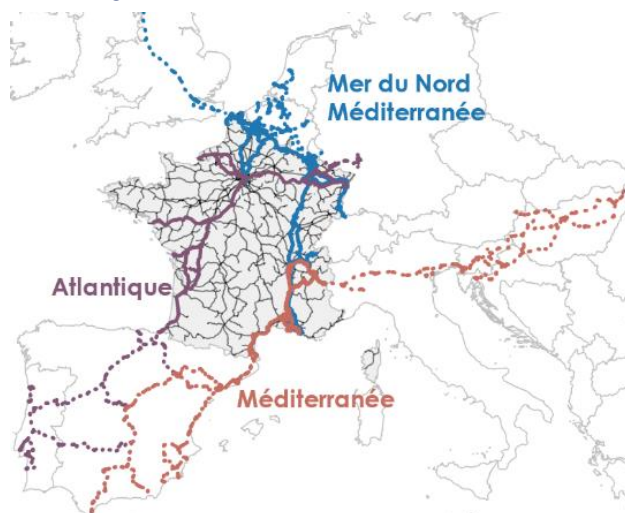
Créés par un règlement européen, les corridors de fret internationaux visent à faciliter et développer les circulations ferroviaires internationales de fret. En France, l'infrastructure est constituée de 6 500 km de lignes (24 % du RFN). On distingue trois¹ corridors traversant la France :

- l'axe **Atlantique**, connecté aux réseaux allemand et espagnol (2 700 km de ligne) ;
- l'axe **Mer du Nord-Méditerranée**, connecté aux réseaux britannique, belge, luxembourgeois et suisse (3 150 km de lignes) ;
- l'axe **Méditerranée**, connecté aux réseaux espagnol et italien (1 600 km de lignes).

En 2022, les trois corridors sont constitués exclusivement de voies électrifiées ([annexe 1b](#)). La vitesse nominale moyenne sur les corridors est supérieure à celle du RFN hors LGV (145 km/h, contre 127 km/h pour le RFN hors LGV).

Les corridors sont constitués d'axes très circulés (67 % de voies de catégories 2 à 4, contre 32 % pour le RFN) avec une part des voies 7 à 9 dédiées au fret ferroviaire inférieure à 1 % ([annexe 1b](#)).

Figure 3 – Les corridors de fret internationaux



Source : ART d'après la Commission Européenne (RTE-T)

Les voies 7 à 9 avec voyageurs représentent quant à elle moins de 10 % des corridors (2 % pour Mer du Nord-Méditerranée et Méditerranée contre 9 % pour le corridor Atlantique).

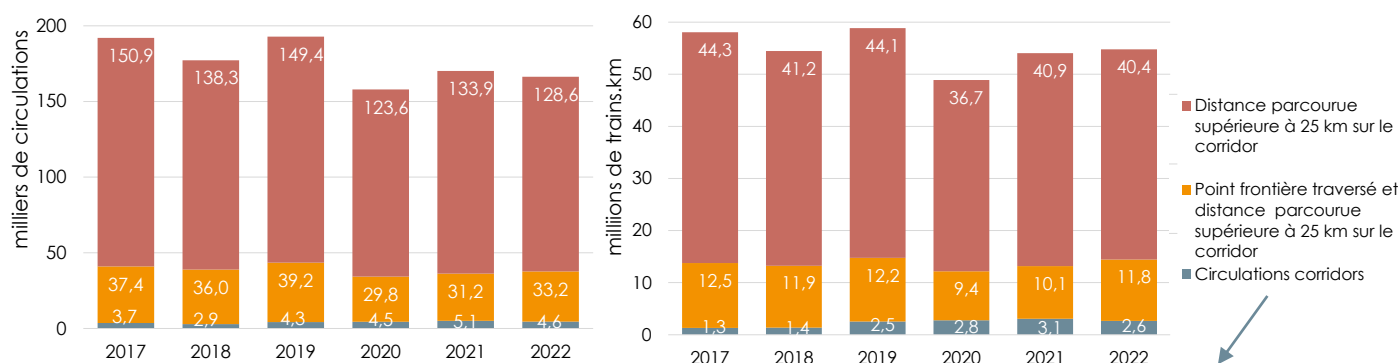
En 2022, le fret représente, en moyenne, 13,4 % des trains.km sur le RFN. Sur l'infrastructure des corridors, cette part est nettement supérieure et s'élève à 29 % des trains.km. L'activité fret s'y situe en deuxième position après les transports régionaux conventionnés (60 % des trains.km pour TER et Transilien). Sur le corridor Mer du Nord-Méditerranée, les trains de marchandises totalisent 35 % des trafics exprimés en trains.km suivi du corridor Méditerranée avec 33 % des trains.km puis du corridor Atlantique avec 22 %.

Un service de commande de sillons sous-utilisé en dépit d'un potentiel avéré

Les corridors européens se matérialisent également par un guichet unique de commande de sillons appelé Corridor One stop shop (C-OSS). Ce guichet unique permet aux entreprises ferroviaires et aux autres demandeurs de capacité de ne faire qu'une seule demande de sillons alors même que leur convoi traverse plusieurs pays.

L'utilisation du guichet unique reste faible : les demandes de capacité via ce service ne représentent que 12 % de l'ensemble des circulations internationales qui empruntent le corridor ([figure 4, graphique de gauche](#)). Cela s'explique notamment par le fait que le recours au C-OSS ne peut se faire que pendant la construction de l'horaire de service², excluant ainsi les circulations ne pouvant être prévues en amont. En 2022, un peu moins de 4 600 circulations étaient ainsi effectuées grâce au service centralisé de commande des sillons. Le potentiel d'utilisation de ce service paraît largement supérieur, **près de 33 000 circulations ayant emprunté l'un des trois corridors de fret sur plus de 25 km et traversé un point frontière du corridor**. Dans une évaluation faite pour la Commission européenne³, les demandeurs de capacité ont précisé les raisons de cette faible utilisation : un outil informatique présentant des lacunes, tant en termes d'exactitude que d'exhaustivité des données, des quantités et qualités insuffisantes des capacités offertes par les guichets uniques, un avantage insuffisant en termes de fiabilité, notamment de protection contre les modifications dues aux travaux d'infrastructure, et le manque d'harmonisation du processus avec chacun des gestionnaires d'infrastructure.

Figure 4 – Nombre de circulations (gauche) et trains.km (droite) pour différentes catégories de trafic ayant emprunté un corridor



Les circulations « corridors » sont celles pour lesquelles la demande de capacité a été faite en utilisant un guichet unique. Ces circulations sont identifiées par leur code TCT (Type Convoi Trafic)

Source : ART d'après SNCF Réseau

¹ Un quatrième connecte la France à l'est de l'Europe : le corridor Rhin-Danube, cependant seuls 6 km de ligne du RFN sont concernés entre Strasbourg et le Pont de Kehl.

² La construction de l'horaire de service est la période allant de décembre A-2 à septembre A-1

³ [Document de travail des services de la Commission](#) - Évaluation du règlement 913/2010(UE) du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (page 51 – document en anglais)

2

ÉTAT DES LIEUX

DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES (1/3)



	2017	2019	2022
■ Offre de transport ferroviaire de fret (trains.km)	64,4 millions	58,8 millions	59,1 millions
■ Trafic effectif (tonnes.km)	35,7 milliards	33,9 milliards	35,3 milliards
■ Emport moyen des trains (tonnes par train)	550	576	596
■ Part du transport conventionnel (tonnes.km)	72,5 %	66,2 %	59,4 %

Après la chute des années 2000, le fret ferroviaire s'est stabilisé, notamment grâce à l'activité de transport combiné

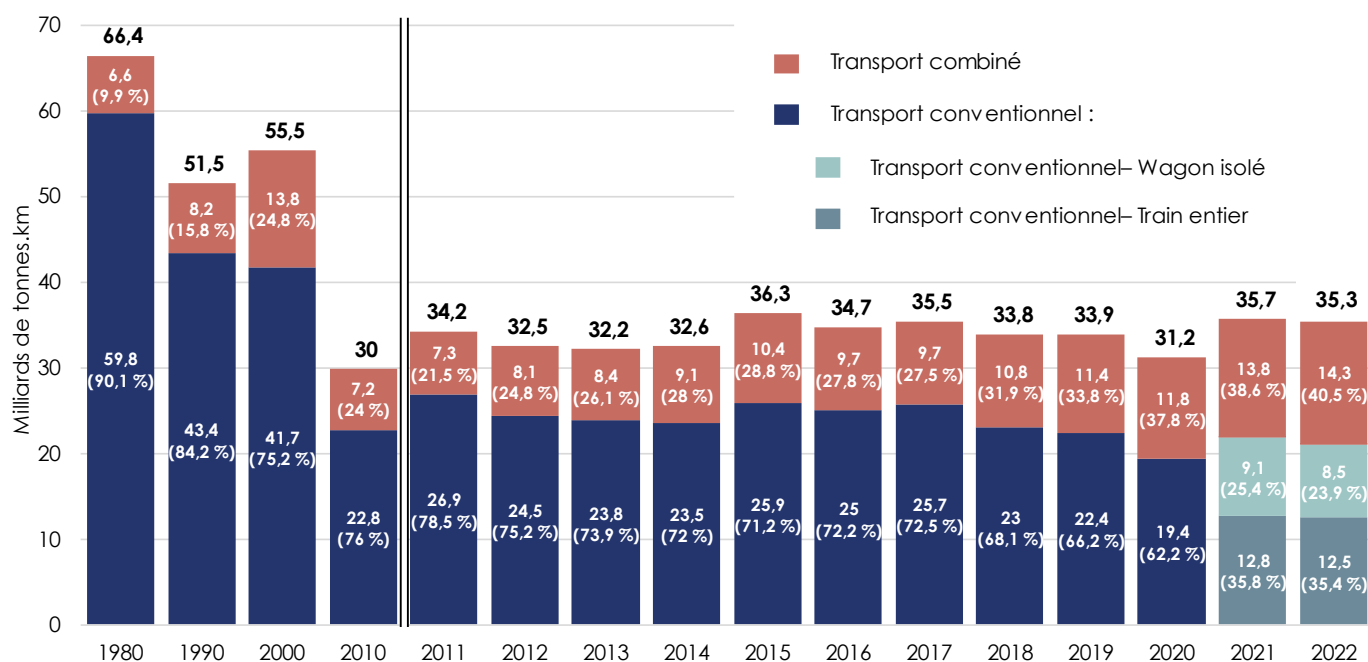
Le volume d'activité de fret ferroviaire de 2022 s'établit à un niveau significativement inférieur à celui du début des années 2000, lui-même très en deçà de la situation observée dans les années 1980. Le volume d'activité de fret ferroviaire atteignait ainsi plus de 66 milliards de tonnes.km en 1980 et représentait alors près du tiers de l'activité totale de transport de marchandises. Le fret ferroviaire, en décline régulièrement depuis 1974, a connu un regain de croissance au cours des années 90 pour atteindre 55,5 milliards de tonnes.km en 2000. Ce volume a ensuite diminué de près de 46 % entre 2000 et 2010, malgré la croissance globale du transport de marchandises. La crise de 2008 a cependant affecté notablement l'ensemble du secteur de transport, conduisant à un « point bas » pour l'activité de fret ferroviaire en 2010.

Les années 2010 montrent une relative stabilité de l'activité fret, dont le volume est passé d'environ 32 milliards de tonnes.km entre 2012 et 2014 à 35 milliards de tonnes.km observés en 2017 et 2022. Le fret ferroviaire a ainsi peu profité de la reprise de l'activité du marché du transport de marchandises dans son ensemble, de 11,2 % entre 2015 et 2019, pénalisé par le ralentissement de certains secteurs industriels importants (voir partie 5). Le fret ferroviaire a aussi été affecté à la fois par des mouvements sociaux d'ampleur (notamment entre 2018 à 2020), par la crise sanitaire (quoique dans une moindre ampleur que les activités voyageurs), et vraisemblablement par le contexte macroéconomique d'inflation et de hausse des coûts de l'énergie à partir de 2022.

Le recul du secteur ferroviaire de marchandises s'est accompagné par une mutation de son activité marquée par :

- une progression des activités de transport combiné, dont le poids a presque doublé entre 2011 et 2022, et représente plus de 40 % des volumes transportés en 2022. L'activité de transport combiné dépasse ainsi son niveau de 2000 ;
- une hausse de l'emport des trains de marchandises, qui atteint près de 600 tonnes par train en 2022, contre 550 en 2017 (soit une croissance de 8,5 %). Si cette augmentation a été observée dans la plupart des pays voisins, la France se singularise par un niveau d'emport assez supérieur à la moyenne européenne. Cette massification du transport de marchandises est le résultat d'une diminution de 8,2 % des trains.km sur le RFN entre 2017 et 2022, comparée à une stabilité relative des tonnes.km (-1,1 %) sur cette même période.

Figure 5 – Volume du transport ferroviaire de fret en tonnes.km entre 1980 et 2022 et répartition entre les segments de marché



Source : ART et SDES d'après entreprises ferroviaires.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES (2/3)

Le marché reste concentré en 2022 : cinq entreprises ferroviaires réalisent 85 % des tonnes.km

La libéralisation du fret ferroviaire a été effective en 2005 avec les premières circulations d'opérateurs privés. Ce n'est cependant qu'entre 2007 et 2010 qu'une pression concurrentielle a commencé à s'exercer sur l'opérateur historique, avec une baisse progressive, en trois ans, de sa part de marché, de 95,5 % à 77 % en 2010.

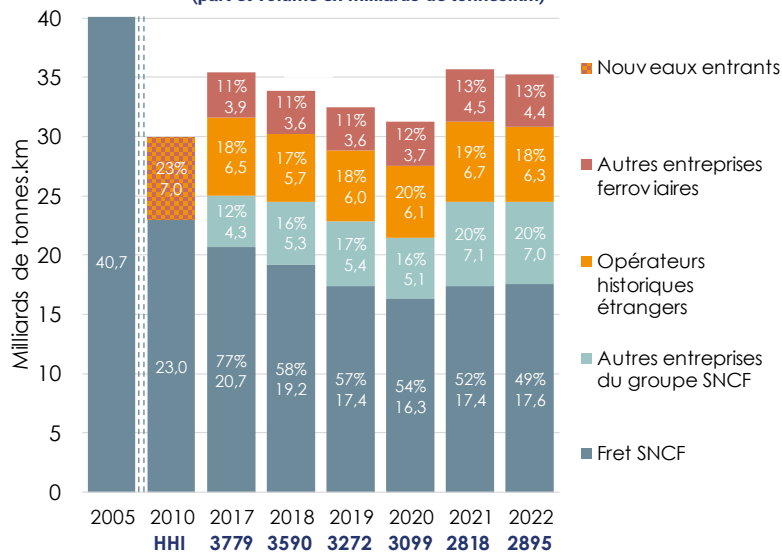
Le marché a ensuite poursuivi sa déconcentration comme en témoigne la baisse de 23 % de l'indice de Herfindahl-Hirschman (HHI), qui traduit une plus forte répartition des trafics de l'activité fret entre les différents opérateurs (dont le nombre a relativement peu évolué depuis 2017).

Cette déconcentration est principalement liée à la baisse de la part de marché de l'opérateur historique, qui représentait 77 % des tonnes.km en 2010 et 50 % en 2022. Les cinq entreprises ferroviaires, à la stratégie autonome, au sein du groupe SNCF¹, réalisent 70 % des trafics depuis 2014, avec un recul de l'opérateur historique, Fret SNCF, et une hausse relative des trafics des autres entreprises du groupe SNCF.

En 2022, le transport ferroviaire de marchandises était assuré par 23 entreprises ferroviaires. Cependant, le marché de la traction ferroviaire reste encore relativement concentré : les cinq premières entreprises ferroviaires réalisent 85 % des trafics exprimés en tonnes.km (annexe 2a).

Le segment de marché du transport conventionnel en train entier montre la plus forte déconcentration du transport ferroviaire de marchandises (l'indice HHI est de 1600), cinq entreprises ferroviaires assurant 81 % des tonnes.km (et plus de 4 % chacune) et Fret SNCF n'effectuant plus que 27 % des trafics.

Figure 6 - Tonnes.km par type d'entreprise ferroviaire tractionnaire (part et volume en milliards de tonnes.km)



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

Source : ART et SDES

Le « scénario de discontinuité » envisagé pour Fret SNCF

Sur la base d'un examen préliminaire et avant ouverture, le 18 janvier 2023, d'une enquête approfondie, la Commission européenne a estimé que certaines mesures d'aides et de soutien octroyées à Fret SNCF pendant la période 2007-2019 étaient susceptibles de ne pas être conformes aux règles de l'Union en matière d'aides d'État. Ces aides sont liées, notamment, à des avances de trésorerie effectuées par la SNCF au profit de Fret SNCF depuis début 2007 (dont le montant est estimé entre 4 Mds€ et 4,3 Mds€), ainsi qu'à l'annulation de la dette financière de Fret SNCF par voie législative en 2019 au moment de sa transformation en S.A. (d'un montant total de 5,3 Mds€, incluant les avances de trésorerie précitées).

Dans ce contexte, le scénario de discontinuité envisagé par l'État pour Fret SNCF, conduirait cette entreprise à céder un certain nombre d'actifs représentant environ 30 % de son volume actuel d'activité en tonnes.km.

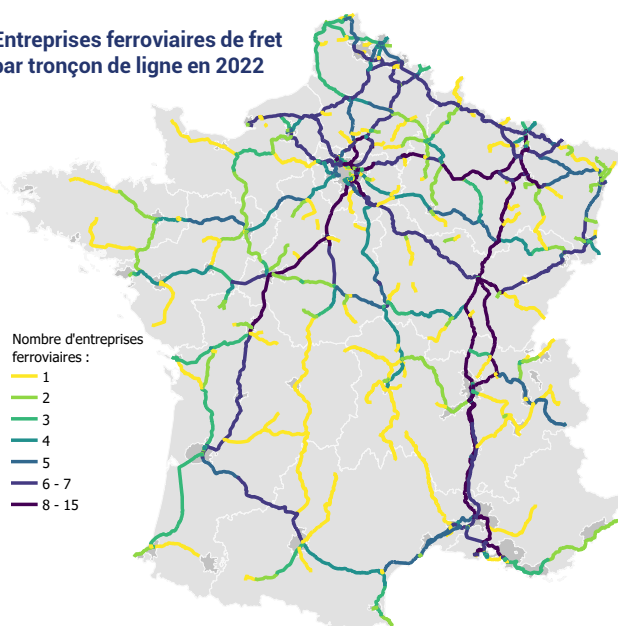
La concurrence s'exerce principalement le long des corridors de fret et sur les trafics massifiés

En dehors du groupe SNCF, aucune entreprise ferroviaire ne dispose, en 2022, d'une couverture géographique réellement nationale. La concurrence entre opérateurs se concentre en effet sur les axes les plus circulés du RFN et les entreprises empruntant les corridors de fret ne desservent que les régions limitrophes.

Le segment du wagon isolé, qui repose sur une couverture géographique plus fine, est encore largement assuré par l'opérateur historique Fret SNCF (83 % des tonnes.km), les autres entreprises ferroviaires ayant privilégié les trafics plus massifs et réguliers, et ainsi plus facilement rentables.

La gestion de wagons isolés en gare de triage implique en effet une technicité et des moyens matériels et humains importants, qui ont pu freiner l'entrée d'entreprises concurrentes sur ce marché. Ainsi, le marché du wagon isolé présente des coûts plus élevés et nécessite de concentrer suffisamment de trafic en gare de triage pour être viable.

Figure 7 - Entreprises ferroviaires de fret actives par tronçon de ligne en 2022



Note : une entreprise ferroviaire est considérée comme active par tronçon de ligne si elle réalise au moins 50 circulations par an sur le tronçon (soit un peu moins d'une circulation par semaine).

Source : ART d'après SNCF Réseau

¹Les entreprises du groupe SNCF présentent des activités de nature différentes de l'opérateur historique Fret SNCF. A titre d'exemple, Naviland Cargo est un opérateur de transport combiné principalement maritime (assurant des connexions ferroviaires aux ports).

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES (3/3)

L'activité internationale de transport ferroviaire de marchandises s'est fortement réduite depuis 2000

Le transport ferroviaire international et de transit a été marqué par une baisse des volumes plus importante que le transport domestique depuis 2000. Ces trafics représentaient, en 2000, près de 28 milliards de tonnes.km, soit 50 % du trafic ferroviaire de fret en France. Ce volume a été divisé par deux en vingt ans : il ne totalisait plus, en 2022, que 14 milliards de tonnes.km et 40 % du trafic total de fret, le transport domestique ayant relativement moins chuté sur la période (-26 %).

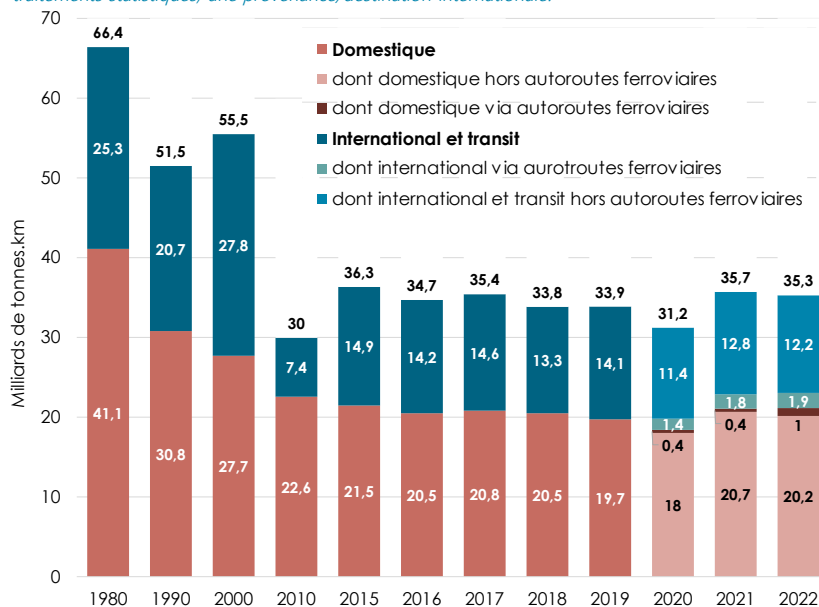
Depuis 2017, cette tendance s'est poursuivie : tandis que le trafic domestique a augmenté de près de 1,6 %, le trafic international et de transit a chuté au global de 3,1 % (dont une chute de 14 % du trafic de transit).

Cette baisse du trafic international et de transit est cependant à différencier entre la croissance du trafic international combiné (de plus de 30 % au global depuis 2018, et portée notamment par la forte hausse du trafic sur les autoroutes ferroviaires – voir [focus en chapitre 4](#)), et la chute du trafic international conventionnel (de plus de 10 % sur la même période), que la première a permis de partiellement compenser.

En 2022, parmi les 23 entreprises ferroviaires de fret actives sur le RFN, 9 sont positionnées sur le marché international et, parmi celles-ci, 6 réalisent des circulations de transit.

Figure 8 – Trafic fret par type de parcours (part et volume en milliards de tonnes.km)

Note : la segmentation affichée sur ce graphique sous-estime la part de marchandises qui proviennent et/ou sont à destination de l'étranger. En effet, certains trafics vers/depuis des grands ports maritimes, ainsi que la totalité des trafics opérés sur les autoroutes ferroviaires, sont affectés ici comme domestiques alors qu'ils ont, pour une partie d'entre eux ne pouvant être détournée à date dans les traitements statistiques, une provenance/destination internationale.



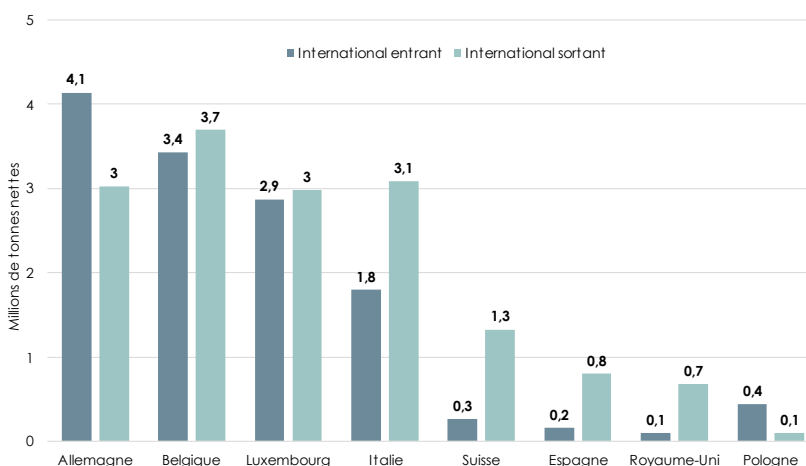
Source : ART d'après entreprises ferroviaires et SDES

Les flux entre la France et l'Allemagne représentent 24 % du trafic international de fret et 42 % du trafic de transit

La Belgique, l'Allemagne, le Luxembourg et l'Italie sont les quatre principaux pays de provenance et de destination des flux de fret ferroviaire (hors transit), représentant plus de 25 millions de tonnes nettes en 2021. Ils concentrent ainsi 84 % des trafics internationaux entrants et sortants de France et 96 % du trafic de transit. Ce constat est à mettre au regard de la localisation des ports mondiaux, comme Anvers, et des bassins industriels européens connectés à des réseaux ferrés denses qui alimentent ces échanges internationaux.

L'Espagne affiche un volume limité de trafic de fret ferroviaire vers et depuis la France, mais alimente en revanche l'un des principaux flux de trafic de transit ferroviaire en France. La part modale faible du fret ferroviaire en Espagne (4,3 % en 2021) peut s'expliquer par une compétitivité plus forte du mode routier sur les échanges France-Espagne. En effet, du fait d'un écartement pour l'essentiel en voie large, seule une partie du réseau espagnol à destination du port de Barcelone est accessible aux trains de fret en provenance de France et d'Europe. D'autres parties de ce réseau seront progressivement accessibles à partir de 2026 (notamment les ports de Tarragone et de Valence). L'activité de transit ferroviaire vers/depuis l'Espagne représente en revanche un volume de trafic de plus de 3,8 millions de tonnes (dont 2,4 millions à origine/destination de l'Allemagne). L'activité de trafic de transit montre également un flux important entre la Belgique et la Suisse, représentant 1,9 millions de tonnes de fret annuelles (voir également [annexe 2b](#)).

Figure 9 – Volume du trafic international selon les pays de provenance et de destination en 2021 (hors trafic de transit) (en tonnes nettes)



Note : Les pays dont le trafic total, en provenance et destination de la France, est inférieur à 500 000 tonnes nettes ne sont pas affichés. La représentativité des trafics internationaux entrants est de 87,3 % et celle des trafics internationaux sortants est de 87,6 %. Le Royaume-Uni n'apparaît pas dans la liste des premiers partenaires commerciaux du fait de la « rupture de charge » à Calais, induisant une affectation de ces trafics en flux domestique et ne pouvant être isolée.

Source : ART d'après entreprises ferroviaires.

Les échanges avec plusieurs voisins européens sont marqués par une part plus importante des flux « sortants » (France vers étranger) : ceux-ci représentent 63 % du trafic international total (hors transit) pour l'Italie, 81 % pour la Suisse et 80 % pour l'Espagne. Le constat est en revanche inverse pour l'Allemagne avec une prédominance de flux d'import vers la France.

3

RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

Montants en euros courants (millions)

	2017	2019	2022
▪ Recettes issues du trafic (hors candidats non EF ¹ et activités de travaux)	1 173,8	1 098,6	1 125,9 (p)
▪ Redevances d'infrastructure ² (prestations minimales)	143,3	129,7	65,2
<i>dont redevances pour l'activité des EF (hors candidats non EF et travaux)</i>	114,5	100,2	48,3
▪ Contributions publiques aux redevances	61,6	81,6	177,0
<i>dont contributions pour l'activité des EF (hors candidats non EF et travaux)</i>	49,2	63,0	131,1

¹ Demandeurs de capacité pour des activités de transport de fret, n'ayant pas le statut d'entreprise ferroviaire (EF). Ces opérateurs délèguent la traction des marchandises aux entreprises ferroviaires, mais assurent directement le paiement des redevances dues pour ce transport.

² Comprenant la redevance de circulation, de circulation électrique, et la composante A de la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction.

(p) Provisoire

Les recettes des entreprises ferroviaires de fret restent en retrait de 4 % par rapport à 2017

En 2022, les recettes générées sur le RFN par les entreprises ferroviaires s'établissaient à 1,13 milliard d'euros, contre 1,17 en 2017. À titre de comparaison, le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier s'élevait à 52,7 milliards d'euros en 2019².

La baisse de recettes observée en 5 ans pour le secteur du fret ferroviaire est expliquée par **une baisse de la recette rapportée à la tonne.km, qui est passée de 3,3 à 3,2 centimes d'euros entre 2017 et 2022**. Néanmoins, l'augmentation de l'import des trains de fret ([annexe 3](#)) a permis, dans le même temps, une augmentation de la recette kilométrique (i.e. recette par train.km), passée de 18,2 euros en 2017 à 19 euros en 2022.

Les concours publics sont essentiels à la soutenabilité économique du secteur

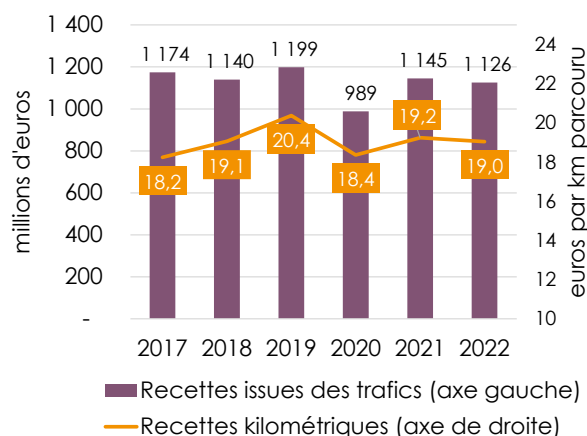
Le secteur du transport ferroviaire de marchandises se caractérise par une rentabilité économique fragile. **Néanmoins, une amélioration progressive de la rentabilité du secteur est observée au cours des dernières années**. En 2022, en considérant les 9 entreprises ferroviaires les plus importantes en termes de trafic (représentant plus de 93 % des tonnes.km réalisées), 7 entreprises ont présenté un résultat d'exploitation positif, contre seulement 3 en 2017.

Grâce aux aides publiques, le coût d'accès à l'infrastructure constitue désormais, pour les entreprises ferroviaires de fret, un frein limité dans l'équation économique de leur activité. En 2022, les redevances d'accès à l'infrastructure coûtent en moyenne 1 euro par kilomètre parcouru alors que les entreprises ferroviaires génèrent en moyenne 19 euros par kilomètre parcouru. Ainsi, la part des redevances d'infrastructure dans les recettes a été ramenée à 4,3 % en 2022, contre 9,1 % en 2019, la contribution publique aux péages ayant été notablement augmentée en 2020. Il convient de noter que cette part s'établirait à 16 % des revenus si l'État ne compensait pas SNCF Réseau pour les coûts engendrés par les circulations de fret.

Le secteur bénéficie chaque année également d'autres aides financières versées par l'État³ :

- aux opérateurs de transport ferroviaire, pour l'acheminement de wagons isolés (70 millions d'euros) ;
- aux opérateurs de transport combiné, pour le transbordement sur le territoire français d'UTI, appelée « aide à la pince » (47 millions d'euros) ;
- aux éventuels projets d'autoroutes ferroviaires (15 millions d'euros).

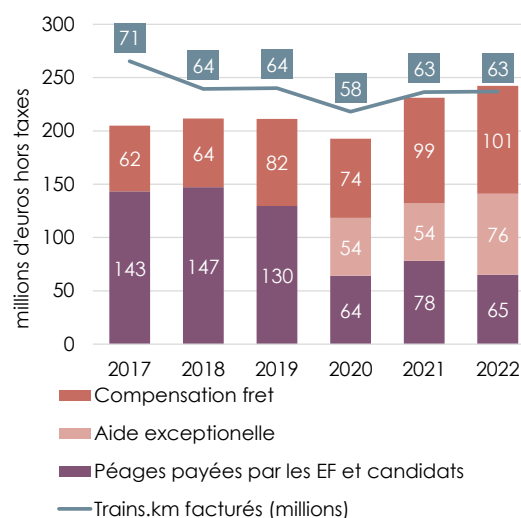
Figure 10 – Recette issue du trafic et recette kilométrique (i.e. recette par train.km) des entreprises de fret ferroviaire



Les recettes sont retraitées afin de refléter les parcours effectués sur le RFN (hors parcours internationaux)

Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Figure 11 – Péages perçus par SNCF Réseau au titre des circulations de fret et travaux



Note : les péages et contributions publiques concernent ici l'ensemble des trafics de fret et travaux. Pour des agrégats retraités sur le périmètre des entreprises de transport de marchandise, se référer au tableau en en-tête de la page.

Source : ART d'après SNCF Réseau

² Estimation pour les entreprises de transport routier de fret et services de déménagement. Datalab – Chiffres clés des transports – Édition 2022

³ Commission des finances du Sénat, d'après les réponses de la direction du budget au questionnaire des rapporteurs spéciaux

4

LE TRANSPORT COMBINÉ (1/3)

	2017	2019	2022
■ Trafic effectif (tonnes.km)	9,7 milliards	11,4 milliards	14,3 milliards
■ Part du transport combiné (tonnes.km)	27,5 %	33,8 %	40,6 %
■ Part des autoroutes ferroviaires dans l'activité de transport combiné (tonnes.km)	n/d	n/d	19,7 %
■ Nombre d'unités de transport intermodal (UTI)	n/d	n/d	1,4 million

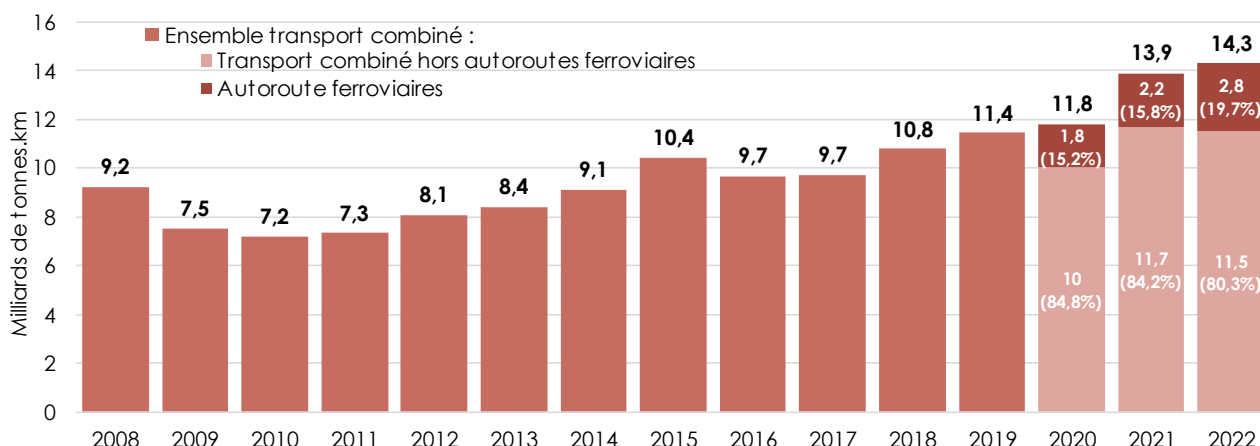
Le transport combiné continue de progresser, en particulier sur les autoroutes ferroviaires

Avec 14,3 milliards de tonnes.km de fret en 2022, contre près de 7 milliards en 2010, le transport combiné connaît la dynamique la plus forte au sein du transport ferroviaire de marchandises (+104 % sur la décennie). Il représente 41 % du transport ferroviaire de fret en France, soit une part en hausse de 17 points depuis 2010. Cette dynamique n'a pas été freinée par la crise sanitaire : le transport combiné (hors activité d'autoroutes ferroviaires) a ainsi augmenté de 15 % depuis 2020 et le trafic des autoroutes ferroviaires (qui

représente près de 20 % de l'activité de transport combiné) a progressé de 55,5 % sur cette même période.

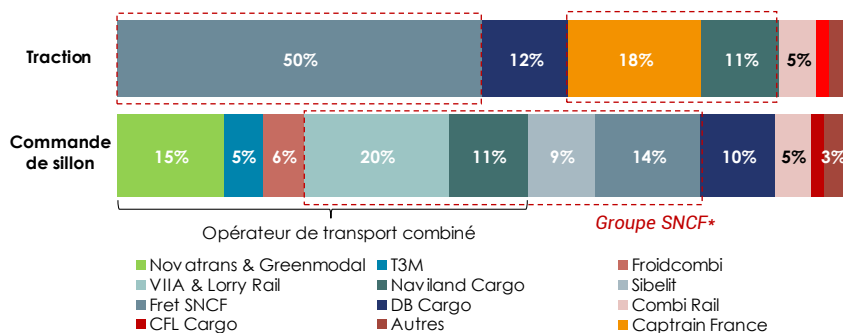
Le transport combiné ferroviaire représente, par ailleurs, la plus grande part des trafics de transport combiné en France (environ 70 % des unités de transport intermodal transportées en 2020¹).

Figure 12 – Volume de trafic des segments de marché du transport combiné (en tonnes.km) et part de marché (entre parenthèses)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires.

Figure 13 – Répartition du trafic ferroviaire combiné (en tonnes.km) par entreprise ferroviaire tractionnaire et par société à l'origine de la commande de sillon en 2022



*Sibelit est co-détenue par le groupe SNCF (Captrain holding), Lines, CFL et CFF

Source : ART d'après entreprises ferroviaires.

Le marché du transport combiné est relativement concurrentiel

Les commandes de capacité auprès du gestionnaire d'infrastructure font apparaître une répartition des contrats auprès des chargeurs assez concurrentielle. Sept opérateurs de transport combiné* sont à l'origine de réservations de sillons ferroviaires en 2022, soit 56 % des tonnes.km de l'activité de transport combiné.

L'offre de traction de transport combiné est, elle, relativement concentrée, entre quatre entreprises ferroviaires tractionnaires, qui assurent, en 2022, 91 % des tonnes.km du transport combiné : Fret SNCF, Naviland Cargo, Captrain France et DB Cargo. Le groupe SNCF, dont font partie les trois premières entreprises ferroviaires, domine ainsi très largement le marché, en représentant 79 % des tonnes.km.

¹DGITM – appels à manifestation d'intérêt relatifs à l'aide à l'exploitation des services réguliers de transport combiné de marchandises.

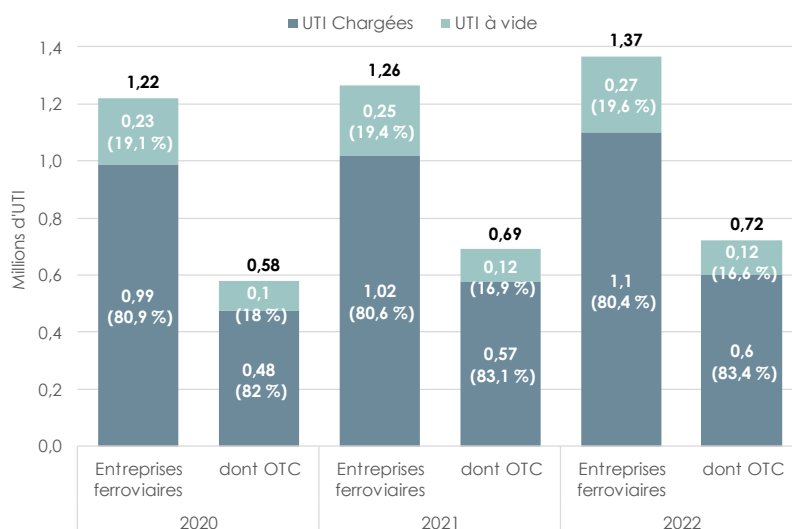
LE TRANSPORT COMBINÉ (2/3)

La croissance du trafic d'unités de transport intermodal (UTI) est portée par les 7 opérateurs de transport combiné

Le nombre d'UTI transportées a progressé de près de 12,3 % par an depuis 2020, et de plus de 24 % pour les opérateurs de transport combiné. Les 7 opérateurs de transport combiné (Novatrans, Greenmodal, T3M, Froidcombi, VIIA, Lorry Rail et Naviland Cargo) ont ainsi capté plus de la moitié de la commande de ces UTI en 2022, soit une part de marché en hausse de près de 7 points en deux ans.

Au regard de la progression observée du trafic combiné total (de +21 % de 2020 à 2022), la hausse plus faible du nombre d'UTI transportées (de +12 % comme indiqué ci-avant) souligne la tendance de « massification » (hausse de l'emport moyen) du transport combiné, à l'image de celle des autres activités de fret ferroviaire : une unité de transport intermodal représentait ainsi, en 2020, à charge, un volume moyen de 23,6 tonnes, contre 25,3 en 2022. Cet emport s'avère par ailleurs supérieur pour les opérateurs de transport combiné que pour les entreprises ferroviaires, expliquant leur part de marché supérieure en tonnes.km observée précédemment.

Figure 14 – Nombre d'UTI en commande de sillons et part des opérateurs de transport combiné (OTC)



Note : La part de valeurs estimées s'élève à 15% en 2020, 18 % en 2021 et 17 % en 2022.

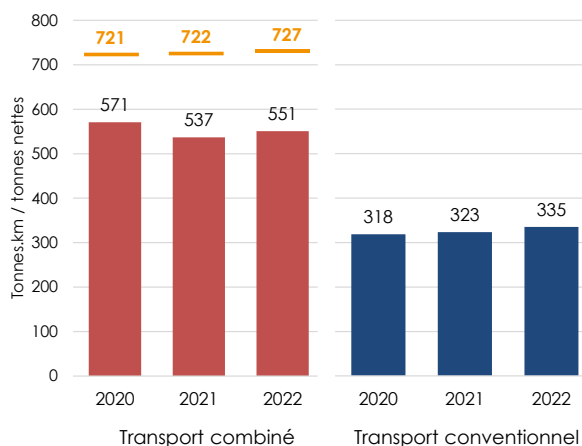
Source : ART d'après entreprises ferroviaires et autres demandeurs de capacité

Le transport combiné est caractérisé par des circulations plus longues concentrées sur les corridors

La distance moyenne parcourue par une tonne de marchandises en transport combiné est très supérieure à celle du transport conventionnel (551 km contre 335 km en 2022). La distance moyenne du transport combiné est tirée vers le haut par l'activité des opérateurs de transport combiné, s'élevant à plus de 700 km en 2022.

De même que l'activité de fret globale est relativement concentrée autour des corridors, le transport combiné se concentre géographiquement autour des métropoles et, spécifiquement, le long du corridor Mer du Nord – Méditerranée, où se situent la majorité des chantiers de transport combiné*, notamment connectés aux réseaux navigables et des ports maritimes. 28,8 % des circulations ferroviaires réalisées par les opérateurs de transport combiné transitent ainsi à destination ou depuis les sites de Paris-Valenton, Lyon-Port Edouard Herriot et Avignon-Courtine (voir également en [annexe 4](#)).

Figure 15 – Distance moyenne parcourue par activité de fret



721 Distance moyenne des opérateurs de transport combiné.

Note de lecture : En 2020, la distance moyenne parcourue par une tonne de marchandises transportée par les opérateurs de transport combiné est de 721 km. La distance moyenne de l'ensemble de l'activité de transport combiné s'élève à 571 km en 2020.

Source : ART d'après entreprises ferroviaires et autres demandeurs de capacité

Focus : les autoroutes ferroviaires

Les autoroutes ferroviaires continuent de se développer pour contribuer au report modal de la route vers le rail

3 axes forment un réseau d'autoroutes ferroviaires le long des corridors Méditerranée et Mer du Nord – Méditerranée :

- L'axe Méditerranée reliant Le Boulou à Bettembourg (Luxembourg), d'une longueur de 1 032 km et exploité depuis 2007 ;
- La liaison transalpine (AFA) Aiton – Orbassano (près de Turin), d'une longueur de 175 km, mise en exploitation en 2003 ;
- L'Artère nord-est Calais – Languyon permettant la liaison Calais – Le Boulou, mise en service en 2016.

L'offre s'est développée avec l'extension de l'AFA permettant la connexion avec l'axe Atlantique depuis 2017, l'appel à projet pour développer l'axe Atlantique (clôturé en avril 2022) et le lancement, fin 2022, du service entre Sète et Calais avec comme objectif de réduire de 14 000 camions par an¹ le trafic sur les axes routiers correspondants.

L'activité des autoroutes ferroviaires est soutenue par des aides de l'État prévues jusqu'en 2024 ; 15 millions d'euros d'aides annuelles à l'exploitation leur sont dédiées.

Figure 16 – Itinéraires des autoroutes ferroviaires en 2017



Source : Ministère chargé des transports.

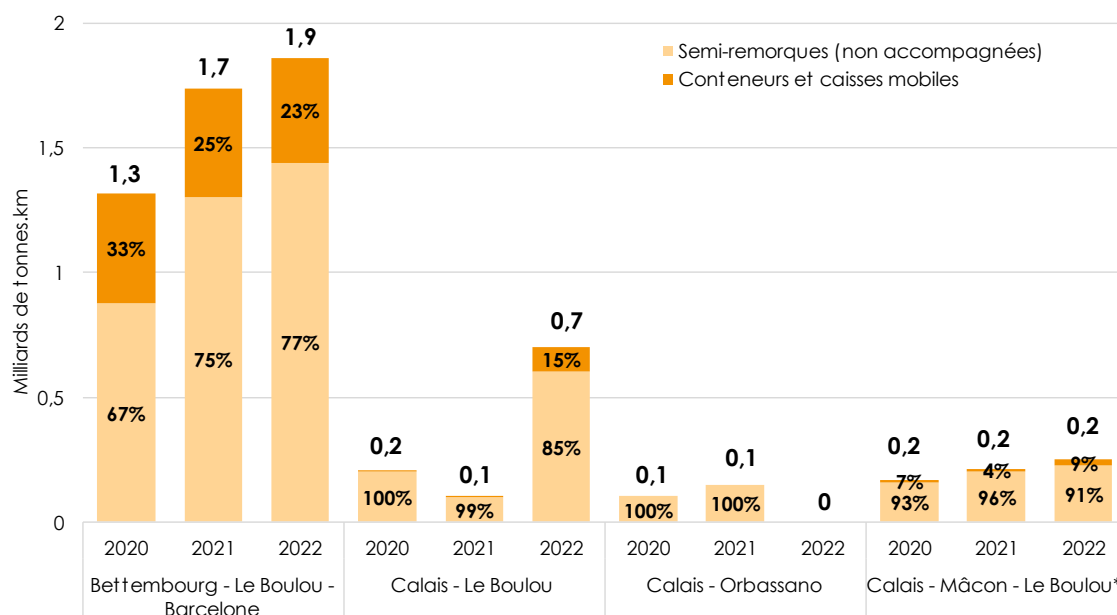
Historiquement portée par le trafic sur l'axe Bettembourg-Le Boulou-Barcelone, la dynamique des autoroutes ferroviaires est portée, depuis 2022, par l'axe Calais-Sète-Le Boulou

Si les trois autoroutes ferroviaires affichent un trafic en augmentation, le service Bettembourg – Le Boulou – Barcelone se différencie par son volume et sa croissance très supérieure. Cette autoroute atteint 1,9 milliard de tonnes.km transportées en 2022, soit 66 % de l'ensemble du trafic, en hausse de plus de 46 % par rapport à 2020. Les services passant via la plateforme de Mâcon restent secondaires, avec 200 millions de tonnes.km, tandis que le trafic du service Calais – Le Boulou a décollé en 2022 grâce à l'ouverture de la liaison Calais – Sète,

avec un trafic global atteignant ainsi 700 millions de tonnes.km. En revanche, le service Calais – Orbassano n'a pas enregistré de trafic en 2022, après deux années à 100 millions de tonnes.km.

Le transport de remorques non accompagnées constitue la majorité des trafics sur ces autoroutes. Ce type de conditionnement représente 77 % des trafics sur le service Bettembourg – Le Boulou – Barcelone et plus de 85 % sur celui de Calais – Le Boulou.

Figure 17 – Trafic fret des principaux services d'autoroute ferroviaire, par type de conditionnement (en tonnes.km)



Note : * Le trafic des liaisons passant par la plateforme de Mâcon (Calais – Mâcon et Mâcon – Le Boulou) ne peut pas être statistiquement affecté à l'un des trois autres services représentant les principaux grands axes des autoroutes ferroviaires.

¹ Communiqué du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire du 24 décembre 2021.

Source : ART d'après demandeurs de capacité

PART MODALE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE FRET (1/2)

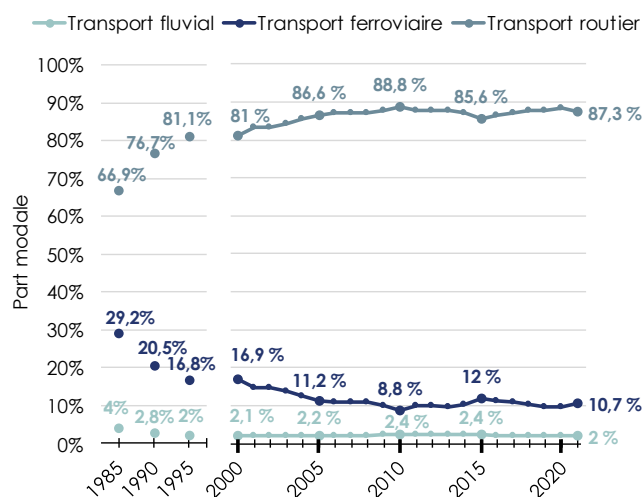
La part modale des trains de fret se situe à un niveau deux fois inférieur à celui de 1990

La part modale du fret ferroviaire a fortement décliné entre 2000 et 2010, avant de se stabiliser ensuite autour de 11 %. Elle a ainsi connu une baisse progressive au cours des années 2000 au profit du mode routier, de 0,8 point de pourcentage par an, avec une ampleur plus forte entre 2000 et 2005 (- 1,1 point par an). Le mode ferroviaire a ensuite stagné en part modale après la crise de 2008, autour d'une valeur moyenne de 10,4 %. Dans le même temps la part modale du transport routier tangente le seuil de 90 % depuis près de 15 ans, tandis que celle du transport fluvial ne dépasse pas 2,4 % sur les vingt dernières années.

La chute de la part modale du transport ferroviaire résulte de son décrochage pendant les années 2000, dans un contexte de croissance du transport routier. Bien que le fret ferroviaire ait suivi la croissance du secteur des transports à la fin de la décennie 90, son activité a ensuite chuté en volume à partir de 2000 jusqu'en 2007 (de -4 % par an), alors que le secteur des transports continuait de croître (de +2 % par an), au bénéfice du mode routier. La désindustrialisation et le fonctionnement des usines en flux tendu, ont notamment entraîné une dé-massification des flux, préjudiciable au fret ferroviaire.

La période suivant la crise de 2008 a été marquée par une croissance plus modérée du transport de marchandises en France (de près de 1 % par an en moyenne de 2010 à 2021), pendant que le mode ferroviaire croissait de près de 1,5 % par an, regagnant ainsi près de 2 points de part modale sur la période.

Figure 18 – Évolution des parts modales du transport de marchandises en France (en tonnes.km)



Source : ART d'après SDES.

La France se distingue des pays voisins par une part modale plus faible du fret ferroviaire

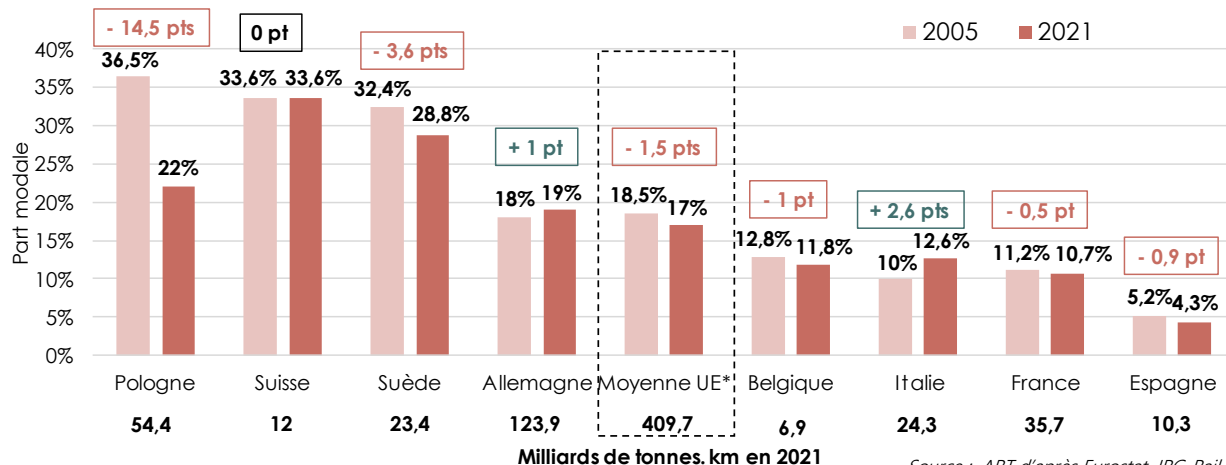
Le fret ferroviaire a également connu une baisse de sa part modale dans les pays européens au global, mais une augmentation dans des pays voisins de la France. Entre 2005 et 2021, la part modale du ferroviaire a chuté de 1,5 point de pourcentage pour l'Union européenne, contre 0,5 point en France. Cette évolution moyenne est cependant affectée par un important recul du ferroviaire en Pologne (-14,5 points), tandis qu'une croissance de +1 point a été observée en Allemagne (représentant 30 % des tonnes.km en Europe) et de +2,6 points en Italie.

La part modale en France reste inférieure de 6,3 points de pourcentage à la moyenne européenne (17 %). La Suisse, l'Autriche, la Pologne, et l'Allemagne, qui disposent historiquement d'une production industrielle supérieure à la

France, présentent ainsi les parts modales ferroviaires parmi les plus importantes d'Europe (respectivement 34 %, 30 %, 22 % et 19 % en 2021). Seule l'Espagne se distingue, parmi les pays voisins, avec une part modale très inférieure à la France (4,3 %) (voir graphique en annexe 5).

La France n'a pas bénéficié de la hausse du transport de marchandises en Europe. Le transport de marchandises en Europe a en effet connu une croissance de +67 % entre 1995 et 2021, captée en grande partie par le développement du mode routier, mais également par le mode ferroviaire : ce dernier a ainsi enregistré une hausse sur la période de +9,2 % au global en Europe, contre une baisse de 11,3 % pour la France (annexe 5).

Figure 19 – Évolution de la part modale en tonnes.km dans l'Union européenne et en Suisse entre 2005 et 2021



Source : ART d'après Eurostat, IRG-Rail, SDES.

PART MODALE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE FRET (2/2)

L'offre de fret ferroviaire conventionnel répond surtout aux besoins de transport de pondéreux

Le transport ferroviaire capte des parts de marché importantes dans les secteurs de l'industrie lourde et de l'extraction, grâce, notamment, à l'activité de transport ferroviaire conventionnel, qui répond aux besoins d'envois massifiés de pondéreux. La part modale du ferroviaire atteint ainsi 52 % des volumes transportés dans la catégorie « Métaux de base, produits métalliques », qui représente la première catégorie de trafics de fret ferroviaire (soit 5 milliards de tonnes.km). Le fret ferroviaire apparaît également comme un mode de transport pertinent – voire irremplaçable dans certains cas – pour l'industrie chimique et pétrochimique, avec une part modale de 23 et 26 % respectivement pour ces deux catégories, ainsi que pour le transport de matières premières pondéreuses (produits minéraux et d'extraction), représentant respectivement entre 10 et 13 % de part modale.

Par ailleurs, les produits issus de l'agriculture et de l'agro-alimentaire représentent une part relativement importante dans les volumes transportés par le mode ferroviaire, bien que la part modale du train y soit faible. En effet, le trafic fret des « produits de l'agriculture, de la pêche, de la chasse, de la forêt et la pêche » et des « produits alimentaires, boisson et tabac » représente près de 4 milliards de tonnes.km pour le mode ferroviaire, pour une part modale comprise entre 7 % et 8 %.

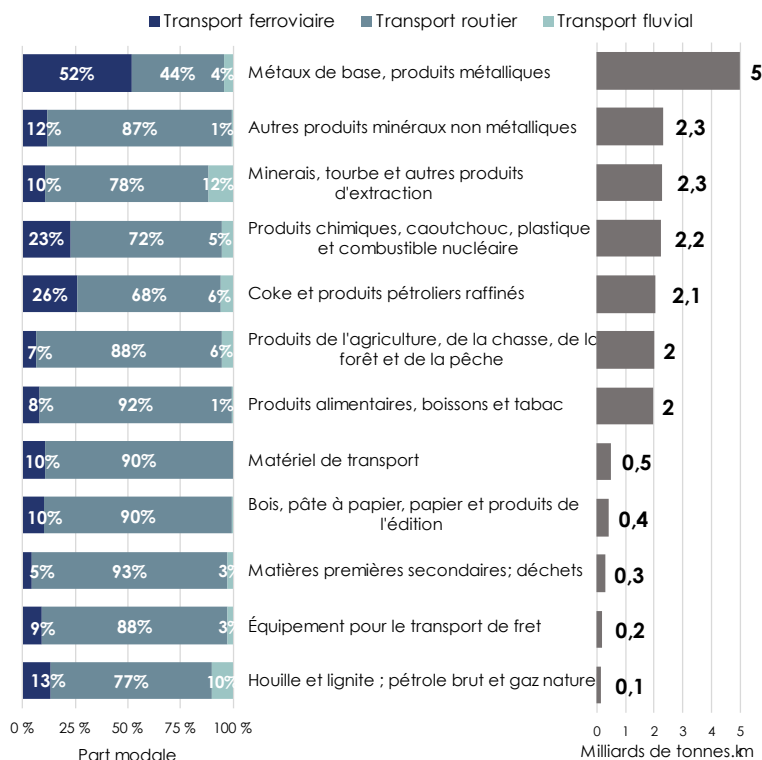
Le fret ferroviaire perd des parts de marché face au transport routier et subit le ralentissement de certains secteurs industriels

Le secteur du transport de marchandises a, d'une part, été impacté par le ralentissement de la production industrielle en France¹. Le transport de produits issus de la chimie et de la pétrochimie a aussi bien chuté pour le transport routier que pour le transport ferroviaire. Par exemple, la catégorie NST « Coke et produits pétroliers raffinés » représentait 3,5 milliards de tonnes.km transportées par le mode ferroviaire en 2018, contre 2,6 en 2022. *A contrario*, la demande de transport pour la catégorie « autres produits minéraux non métalliques » s'est accrue sur les cinq dernières années (+ 23,1 % de volumes pour le fret ferroviaire entre 2018 et 2022) et a pu profiter à l'ensemble des modes de transport.

Le transport routier a, d'autre part, concurrencé le mode ferroviaire, y compris sur des activités historiques. Le recul de la part modale du fret ferroviaire est particulièrement marqué dans le transport de produits issus de l'extraction et les produits provenant de l'agriculture et de l'agro-alimentaire, qui représentent un poids important pour le trafic ferroviaire (plus de 2 milliards de tonnes.km chacun). Pour ces activités, pourtant en progression, la pertinence des solutions de fret ferroviaires n'est pas toujours avérée : le trafic tous modes de produits issus de l'extraction a ainsi augmenté de près de 25 %, mais n'a bénéficié au mode ferroviaire que sur un taux de croissance de +15 %, avec une baisse induite de part modale de 2 points de pourcentage.

Seules les catégories « métaux de base, produits métalliques » et « autres produits minéraux » ont vu une croissance de la part modale du train face au mode routier.

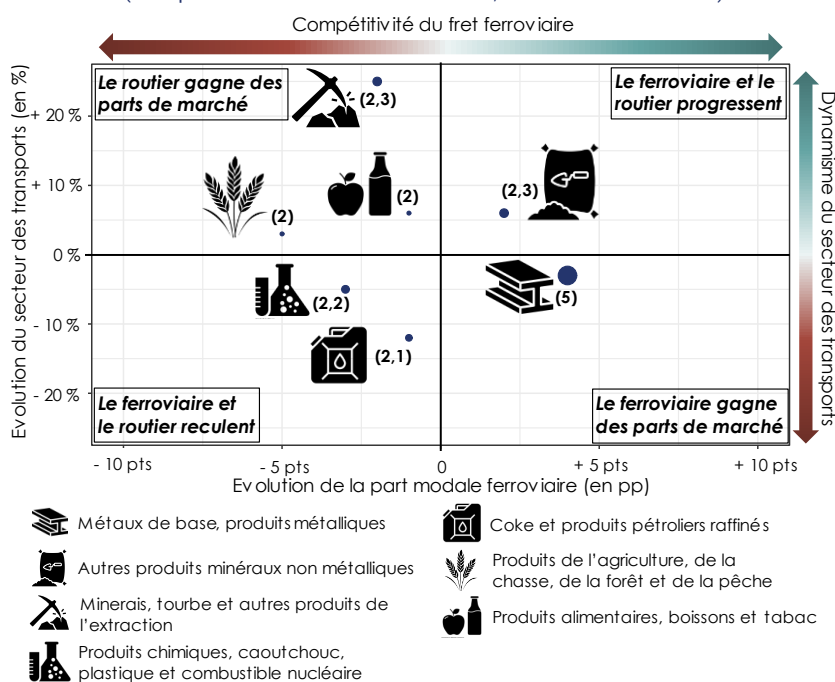
Figure 20 - Part modale du transport de marchandises domestique respectivement par voie routière, ferroviaire et fluviale selon la catégorie NST* en 2021 (à gauche) et volumes transportés (milliards de tonnes.km) par le mode ferroviaire en 2021 (à droite)



Note : Les statistiques décrivent le transport conventionnel, la catégorie de marchandises n'étant connue que pour 4 % des tonnes.km de l'activité de transport combiné

Source : ART d'après SDES.

Figure 21 - Évolution en tonnes.km du volume transporté par catégorie NST entre 2015 et 2021
(entre parenthèses : volume ferroviaire 2021, en milliards de tonnes.km)



Note : les statistiques décrivent le transport conventionnel, la catégorie de marchandises n'étant connue que pour 4 % des tonnes.km de l'activité de transport combiné. Source : ART d'après SDES.

¹ En France, la part de l'industrie dans le PIB est passée de 16,2 % en 1990 à 9,3 % en 2022. À titre de comparaison, la part de la production industrielle dans le PIB allemand atteint 18,5 % en 2022 (source Banque Mondiale : World Development Indicators).

6

QUALITÉ DE SERVICE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

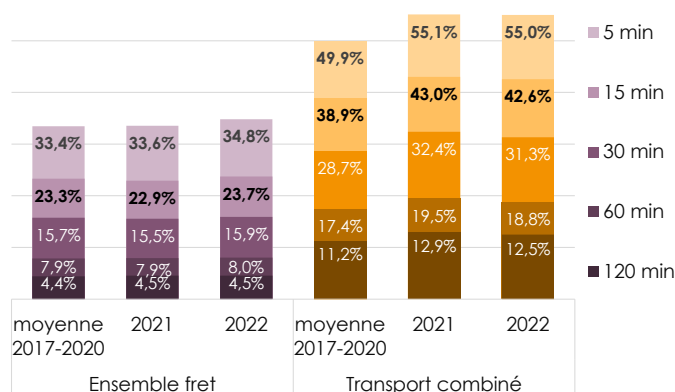
	2017	2019	2022
■ Taux de retard des trains de fret (au seuil de 30 min)	15,6 %	15,5 %	15,9 %
■ Vitesse moyenne observée des trains de fret	52,9 km/h	52,9 km/h	52,2 km/h

La ponctualité de l'activité fret ne s'améliore pas et reste particulièrement dégradée pour le transport combiné

En 2022, les taux de retard enregistrés pour l'ensemble de l'activité de fret sont élevés : près de 1 train sur 6 (16 %) subit un retard de plus de 30 minutes à son terminus. Le transport combiné affiche une ponctualité deux fois plus dégradée que la moyenne, avec près de 1 train sur 5 en retard de 1 heure ou plus. Ces écarts entre segments d'activité ne s'expliquent pas uniquement par les distances plus longues parcourues par les trains de transport combiné. En effet, quelle que soit la catégorie de distance parcourue, le taux de retard des trains de transport combiné est supérieur à celui de l'activité fret ([annexe 6a](#)).

Le taux de retard apparaît en légère hausse en 2022 au global de l'activité fret, et au-dessus de la moyenne mesurée entre 2017 et 2020. Le transport combiné n'a pas connu de dégradation notable en 2022, voire une légère baisse du nombre de « gros retards », mais les taux moyens restent notablement plus dégradés, à tous les seuils d'observation, par rapport aux moyennes antérieures à 2021.

Figure 22 – Taux de retard au terminus des trains de fret de 2017 à 2022

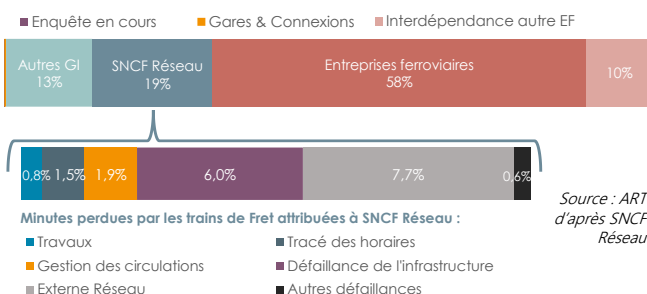


Note de lecture : En 2022 le taux de retard des trains de transport combiné au seuil de 15 minutes (i.e ensemble des retards de 15 minutes et plus) est de 42,6 %.

Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 23 – Distribution des minutes perdues par les trains de fret en 2022 selon la structure responsable et la cause

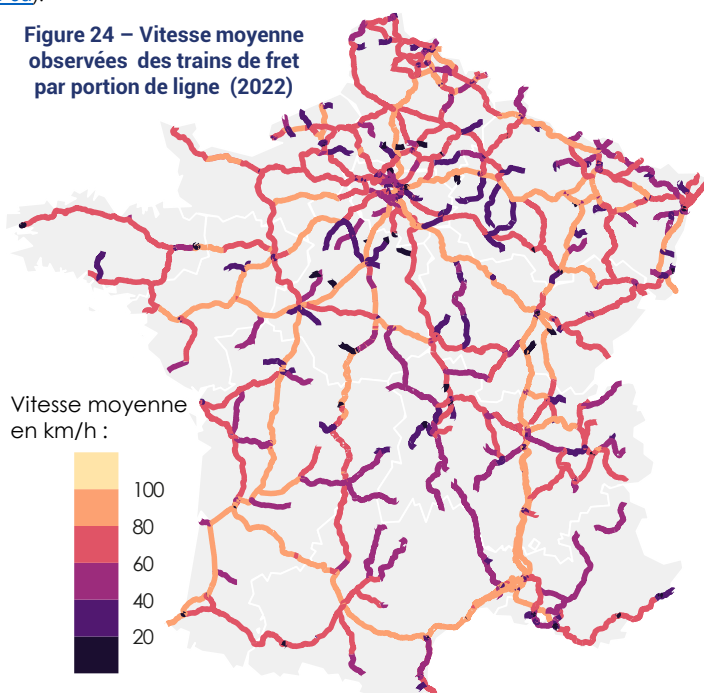
Note : la répartition ci-après est issue de l'outil Bréhat de suivi des incidents de circulation mis à disposition des entreprises ferroviaires par SNCF Réseau. Cette répartition doit être analysée avec précaution au regard d'un faible taux d'utilisation de l'outil de la part des entreprises ferroviaires de fret pour reporter, consolider et corriger le cas échéant les causes affectées aux retards de circulations de trains de fret.



Source : ART d'après SNCF Réseau

Près de 32 % des minutes perdues par les trains de fret sont affectées* à une cause imputable à la gestion de l'infrastructure. Parmi celles-ci, le poids des minutes perdues attribuables à SNCF Réseau représente 19 % du total, au sein desquelles les défaillances de l'infrastructure constituent la première cause maîtrisable par le gestionnaire du RFN et représentent 6 % du total des minutes perdues (voir figure 23 et [annexe 6a](#)).

Figure 24 – Vitesse moyenne observée des trains de fret par portion de ligne (2022)



Note de lecture : la vitesse observée par portion de ligne (figure 24) ne peut être comparée directement à la vitesse moyenne des trains de fret ([annexe 6a](#)), qui intègre la prise en compte du nombre de circulations observées par portion de ligne.

Source : ART d'après SNCF Réseau

La vitesse réelle moyenne des trains de fret s'établit à 52 km/h

Les trains de fret montrent une vitesse moyenne de circulation de 52 km/h, qui a peu évolué sur les cinq dernières années (la moyenne était de 53 km/h entre 2015 et 2021). La vitesse observée (mais également programmée [annexe 6a](#)) augmente avec la distance parcourue, de 35 km/h pour les circulations de moins de 20 km à près de 60 km/h au-delà de 100 km parcourus ([annexe 6a](#)).

Une analyse des vitesses moyennes observées par tronçon de réseau (figure 24 et [annexe 6b](#)) met en évidence que les trains de fret dépassent rarement les 100 km/h et roulent en deçà de 60 km/h sur les lignes capillaires ainsi que sur les portions très circulées du réseau, notamment en approche des grandes métropoles ([annexe 6b](#)).

ANNEXE 1a - UTILISATION DU RÉSEAU

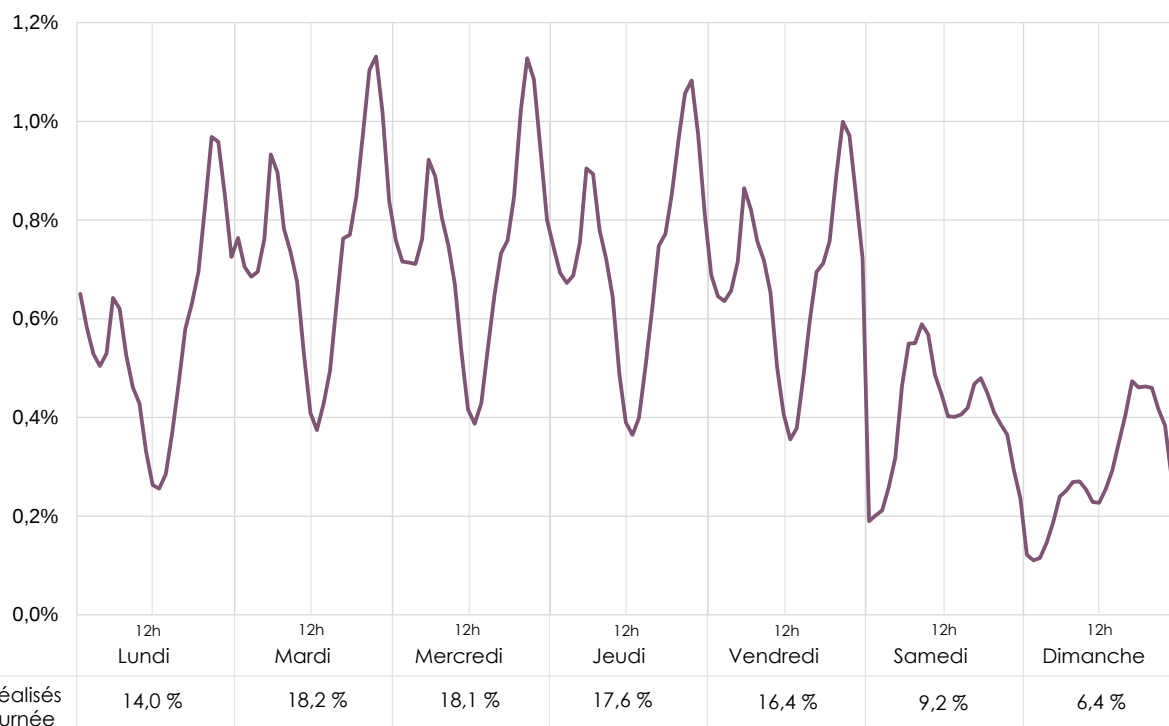
Figure 25 – Distribution des circulations commerciales fret par catégorie de distance



Périmètre : ensemble des circulations commerciales (hors haut-le-pied)

Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 26 – Distribution des trains.km fret par jour et tranche horaire en 2022



Source : ART d'après SNCF Réseau

ANNEXE 1b - FOCUS CORRIDOR

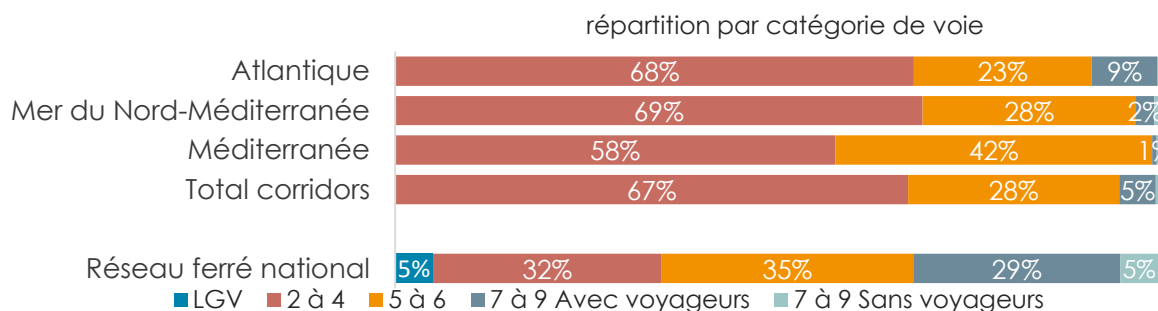
Figure 27 – Caractéristiques des corridors de fret internationaux en 2022

Corridors	km de ligne	km de voie	part électrifiée	vitesse nominale moyenne	âge des voies	ICV* moyen	% de durée de vie atteinte
Atlantique	2 696	6 135	100%	153	24	50	55%
Mer du Nord-Méditerranée	3 155	7 093	100%	137	24	49	56%
Méditerranée	1 560	3 342	100%	143	25	46	60%
Total corridors**	6 577	14 704	100%	145	24	49	56%
Réseau ferré national	27 592	48 866	71%	146	28	48	58%

Note : la vitesse nominale s'entend comme la vitesse maximale à laquelle un train peut rouler sur une voie. Elle n'est pas représentative de la vitesse effective des trains qui dépend en premier lieu des caractéristiques de sillons validés par le gestionnaire d'infrastructure et des éventuelles perturbations le jour de la circulation.

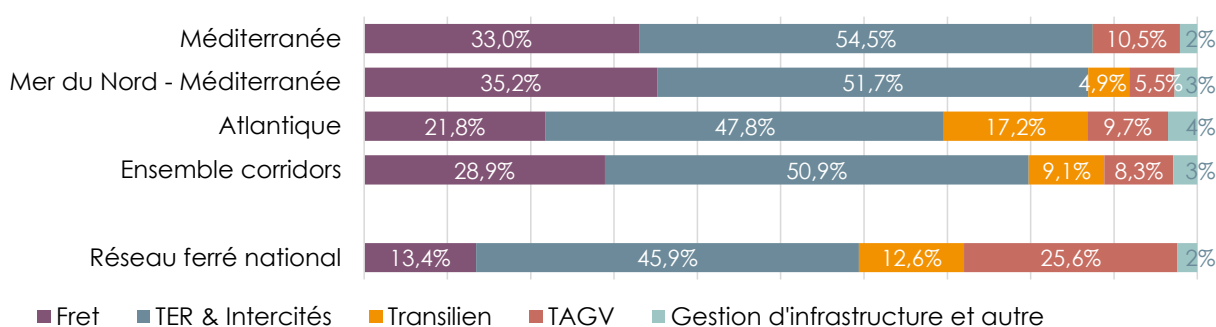
Le % de durée de vie atteint est calculé à partir de l'indice de consistance de la voie (ICV) de SNCF Réseau. Les voies qui ont un ICV inférieur ou égal à 10 sont considérées comme ayant dépassé leur durée de vie théorique (supérieure à 100 %). Lorsque l'ICV est à 55 la voie est à demi-vie (50 %). SNCF Réseau considère que la demi-vie est un objectif permettant d'optimiser la maintenance du réseau.

Figure 28 – Répartition des kilomètres de voie par catégorie et corridor de fret



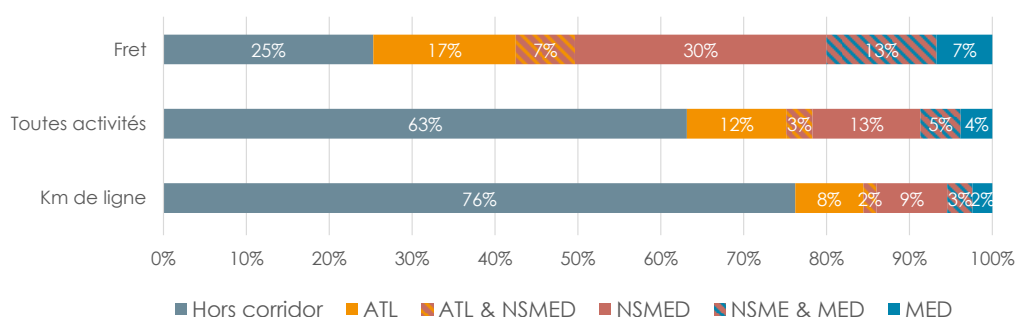
Note : les catégories de voie définies par SNCF Réseau reflètent l'intensité d'utilisation des voies qui dépend du nombre total de circulations pondérées par la vitesse de circulation et le tonnage des trains (voir glossaire). Ainsi les catégories de voie 2 à 4 sont les plus circulées et les 7 à 9 les moins utilisées.

Figure 29 – Répartition des trains.km par activité sur les corridors de fret internationaux (2022)



Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 30 - Répartition des trains.km par activité et des km de ligne sur les réseaux corridor et hors corridor en 2020



ANNEXE 2a - ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Figure 31 - Répartition des tonnes.km par entreprise ferroviaire 2017 - 2022

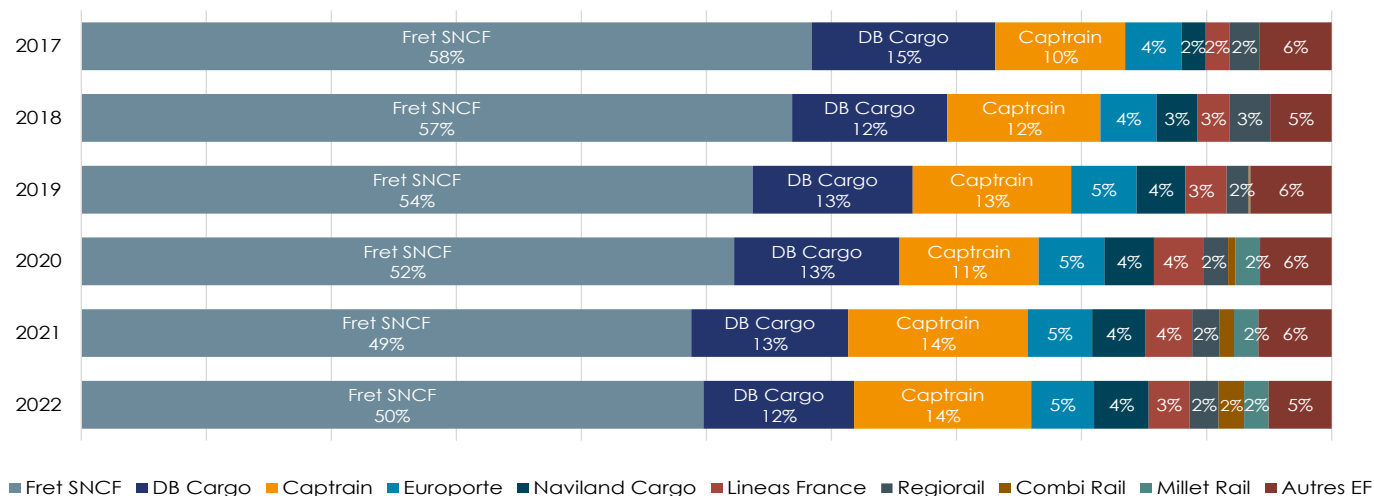


Figure 32 - Répartition des tonnes.km par entreprise ferroviaire tractionnaire et segment de marché en 2022

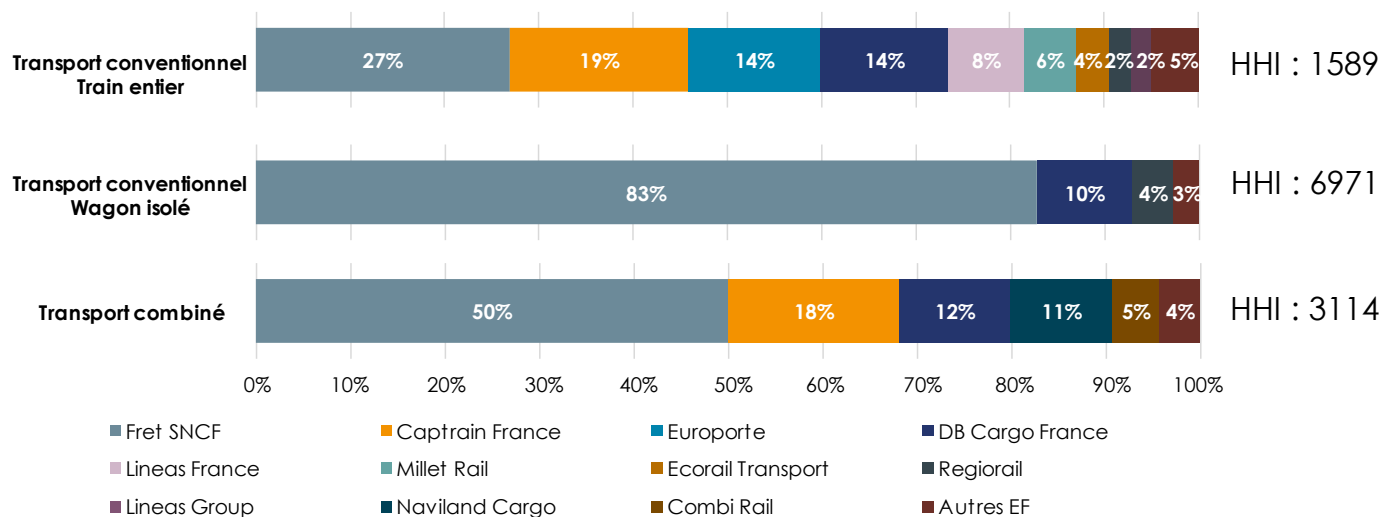
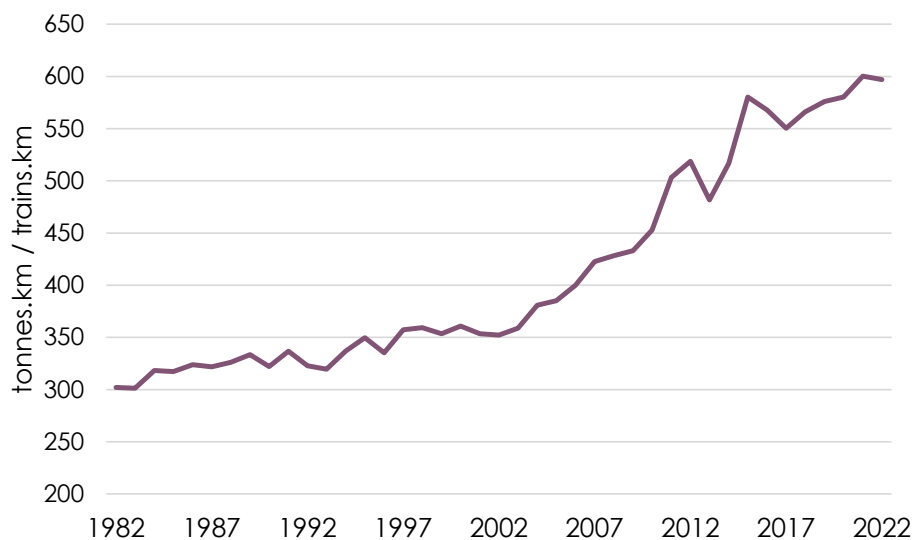


Figure 33 - Tonnes nettes par train (tonnes.km / trains.km)



Source : ART et SDES d'après entreprises ferroviaires

ANNEXE 2b - ÉTAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Figure 34 – Volumes du trafic de transit en 2021 (en millions de tonnes nettes) selon les pays voisins de provenance et de destination

	Pays destination									Total
	France	Espagne	Belgique	Allemagne	Suisse	Italie	Royaume-Uni	Luxembourg	Autres pays	
Pays origine										
France	NC	0,8	3,7	3,0	1,3	3,1	0,7	3,0	0,4	16,0
Belgique	3,4	0,6	-	-	1,1	0,1	-	-	-	5,1
Espagne	0,2	-	0,3	1,0	-	0,2	0,1	-	-	1,9
Allemagne	4,1	1,4	-	-	-	-	0,1	-	-	5,7
Suisse	0,3	-	0,8	-	-	-	-	-	-	1,1
Italie	1,8	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	2,1
Royaume-Uni	0,1	0,1	-	0,2	-	-	-	-	-	0,4
Luxembourg	2,9	-	-	-	0,1	-	-	-	-	3,0
Autres pays	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1
Total	13,9	3,0	5,0	4,2	2,5	3,4	0,9	3,0	0,4	

Note : les flux représentant moins de 100 000 tonnes nettes ne sont pas affichés dans ce tableau.

Source : ART d'après entreprises ferroviaires.

ANNEXE 3 - RÉSULTATS ÉCONOMIQUES DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

Figure 35 – Poids des péages dans les résultats économiques du transport ferroviaire de marchandises

	Revenus issus du trafic		Péages** prestations minimales		Contribution publique aux péages (compensation fret)		Péages sur revenus
	millions d'euros	évolution 2022/2021	millions d'euros	évolution 2022/2021	millions d'euros	évolution 2022/2021	
Entreprises ferroviaires de fret	1 127	0,0%	48,3	-18,9%	131,1	12,6%	4,3%
Autres fret et travaux*	ND	ND	16,9	-9,3%	45,9	25,9%	ND
Total fret et travaux	ND	ND	65,2	-16,6%	177,0	15,8%	ND

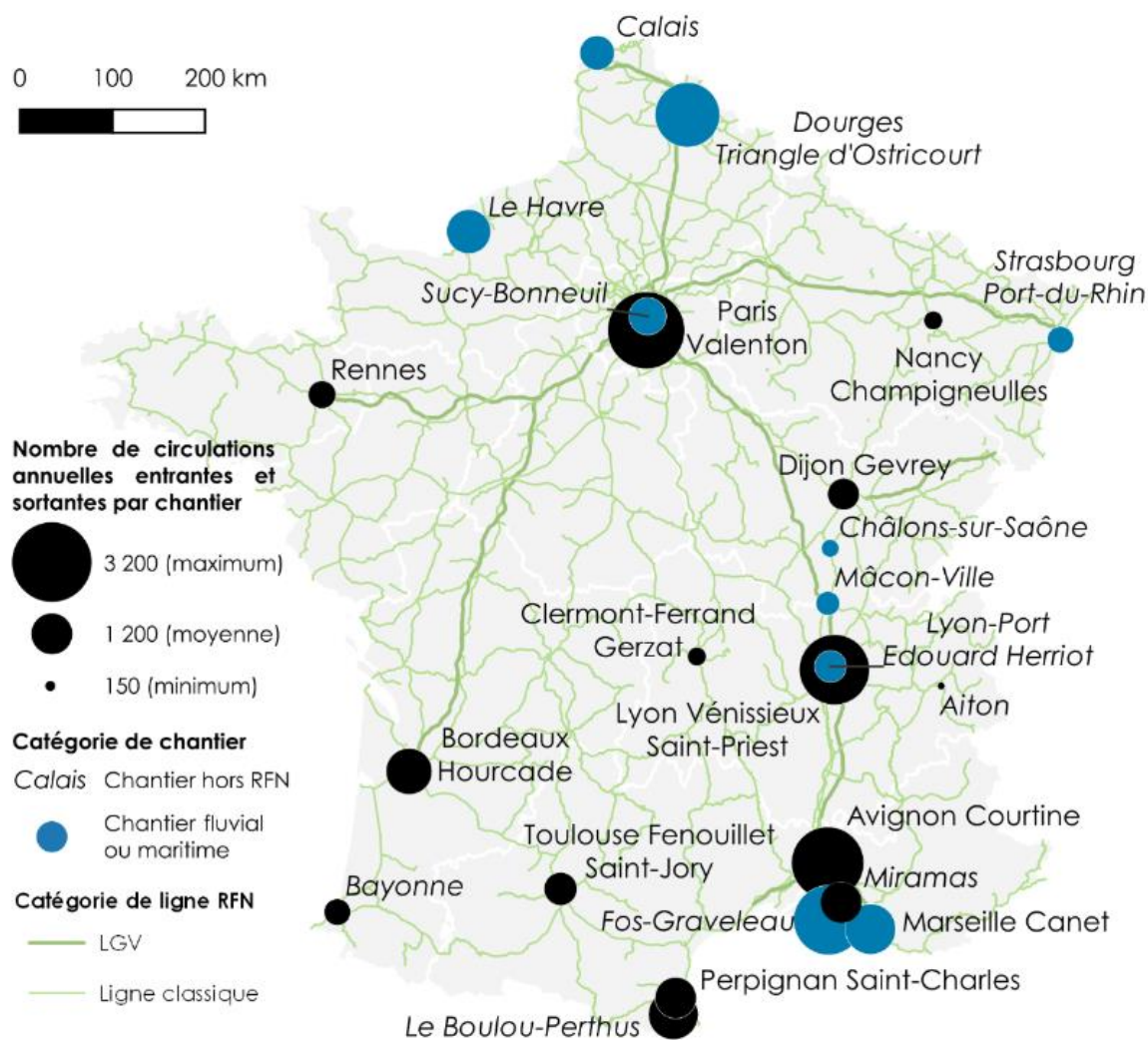
Note : * Dont entreprises ferroviaires de travaux, candidats non entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure.

** Redevance de circulation, redevance de circulation électrique, redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction composante A.

Source : ART d'après entreprises ferroviaires, SNCF Réseau et Sénat

ANNEXE 4 – LE TRANSPORT COMBINÉ

Figure 36 – Chantiers de transport combiné des circulations opérées par les opérateurs de transport combiné en 2021

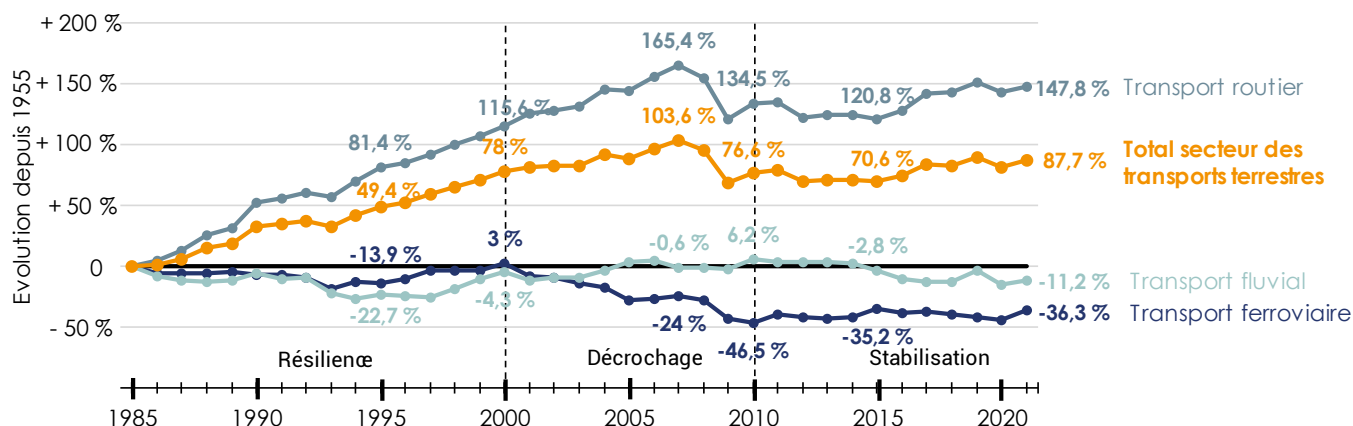


Note : les chantiers de moins de 150 circulations annuelles sont exclus.
Source : ART d'après SNCF Réseau.

Source : ART d'après entreprises ferroviaires.

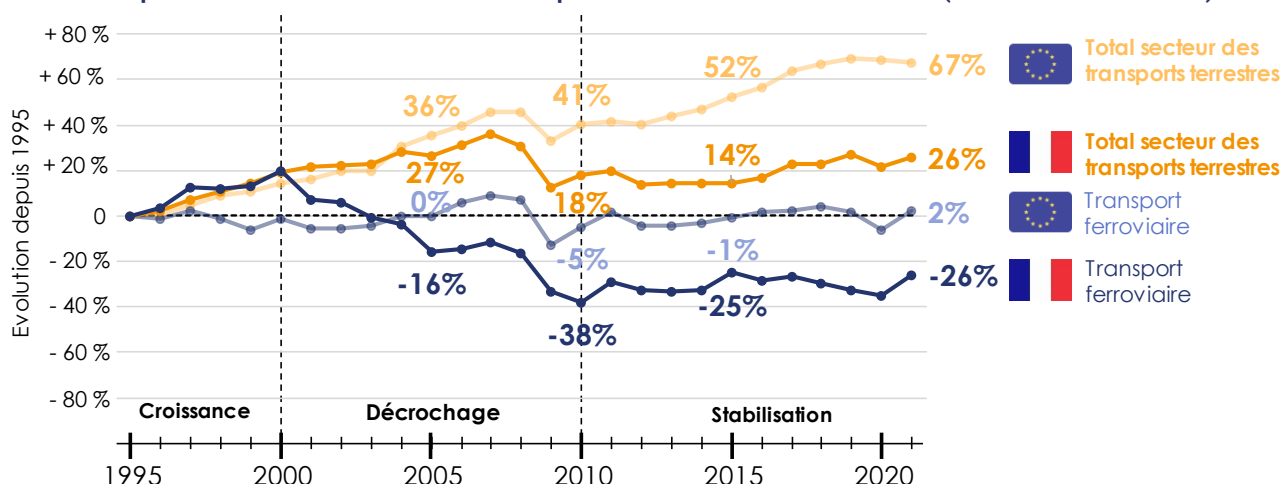
ANNEXE 5 - PARTS MODALES

Figure 37 – Évolution en tonnes.km du transport ferroviaire de marchandises comparée à l'ensemble du secteur des transports terrestres entre 1985 et 2021 (base 100 – année 1985)



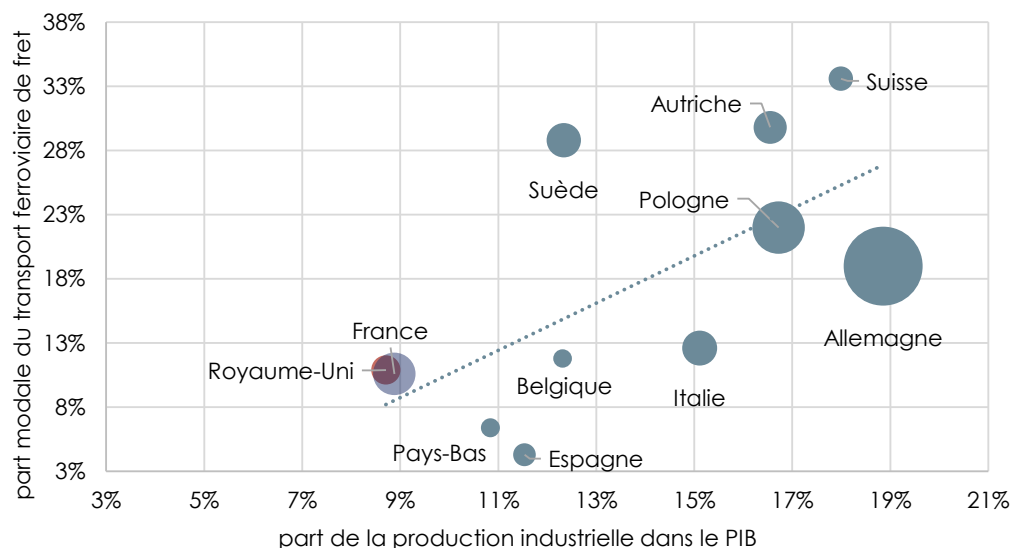
Source : ART d'après SDES.

Figure 38 – Évolution en tonnes.km du transport ferroviaire de marchandises comparée à l'ensemble du secteur des transports terrestres entre 1985 et 2021 respectivement dans l'UE et en France (base 100 – année 1985)



Source : ART d'après SDES et Eurostat.

Figure 39 – Part de la production industrielle dans le PIB et part modale du fret ferroviaire en 2021 (la surface des bulles est proportionnelle au volume des tonnes.km du transport ferroviaire en 2021)

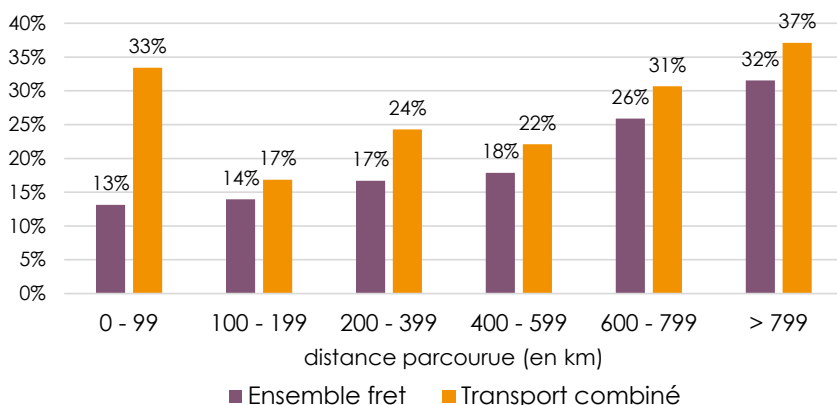


Note : Pour le Royaume-Uni la part modale et la production industrielle dans le PIB sont celles de l'année 2019

Source : ART d'après Eurostat et Banque Mondiale

ANNEXE 6a - QUALITÉ DE SERVICE

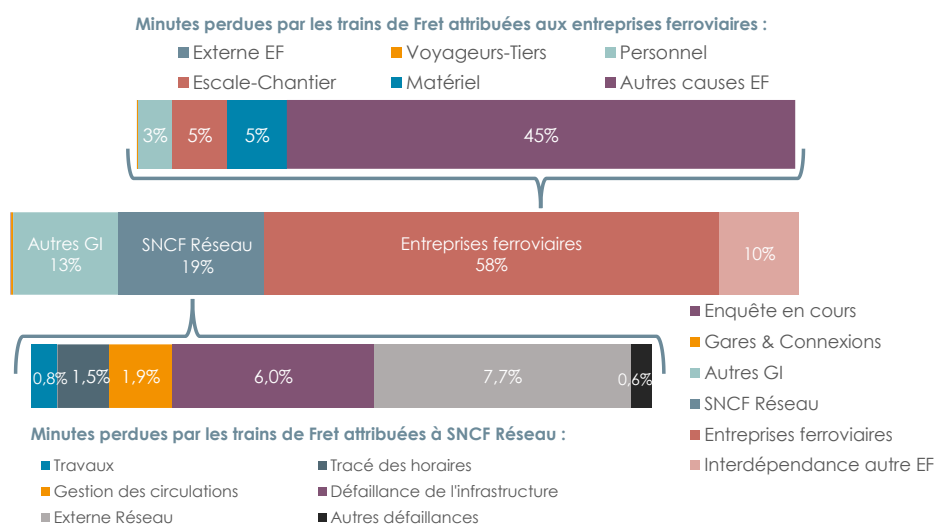
Figure 40 – Taux de retard au terminus des trains de fret au seuil de 30 minutes par catégorie de distance parcourue



Source : ART d'après SNCF Réseau

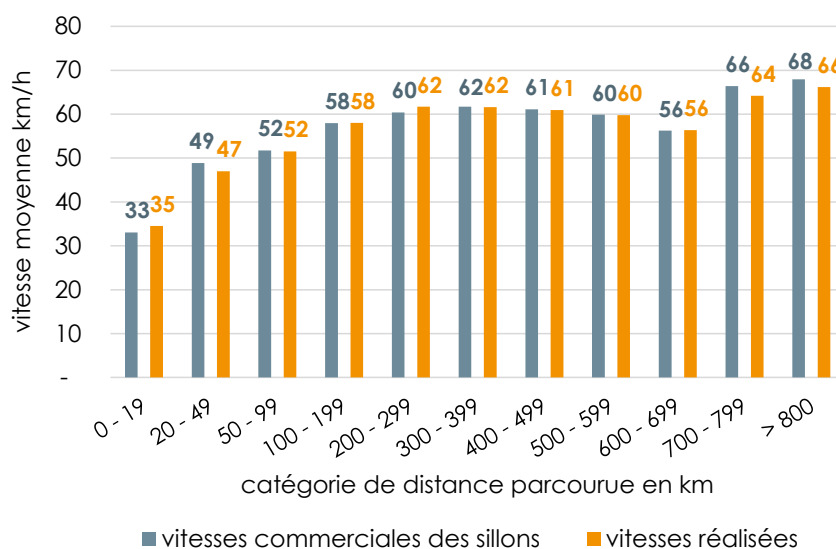
Note : Les statistiques des taux de retard du transport combiné ne couvrent pas l'ensemble de l'activité. Certains trafics de transport combiné n'étant pas identifiables comme tels dans les bases de données transmises par SNCF Réseau à l'Autorité. Ces statistiques comprennent en revanche l'ensemble des opérateurs de transport combiné.

Figure 41 – Distribution des minutes perdues par les trains de fret en 2022 selon la structure responsable et la cause (détail)



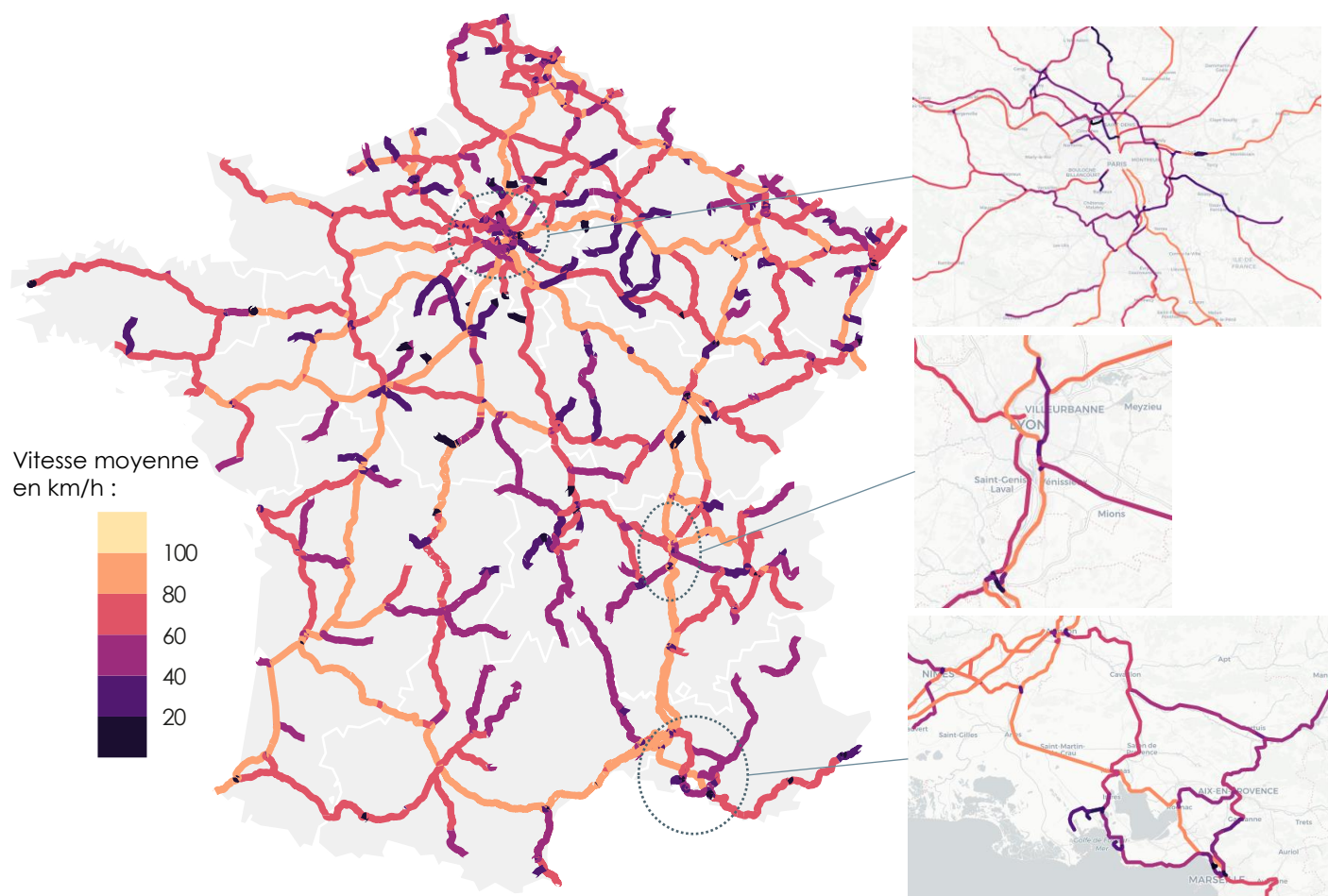
Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 42 – Vitesses programmées et vitesses réalisées des trains de fret en 2022 par catégorie de distance



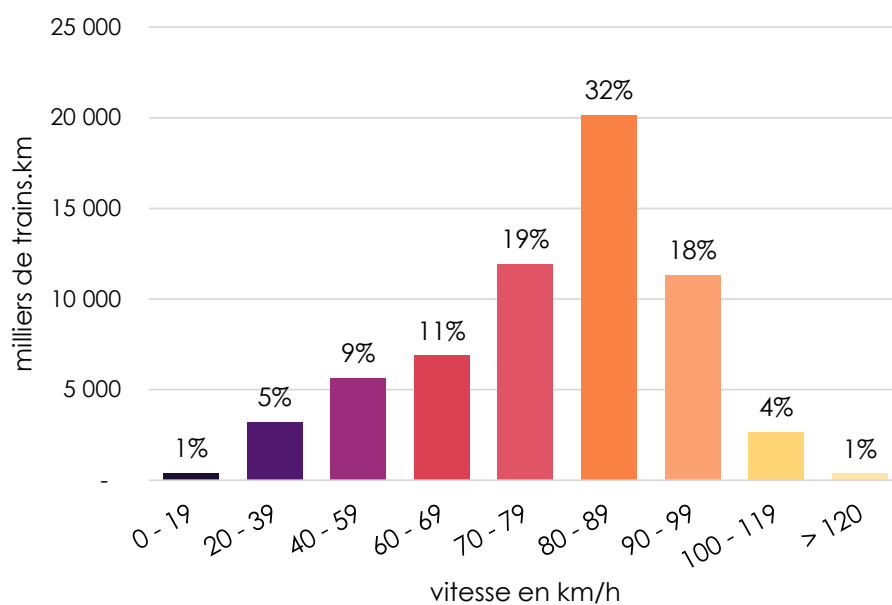
Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 43 – Vitesse moyenne des trains de fret observée par portion de ligne (2022)



Source : ART d'après SNCF Réseau

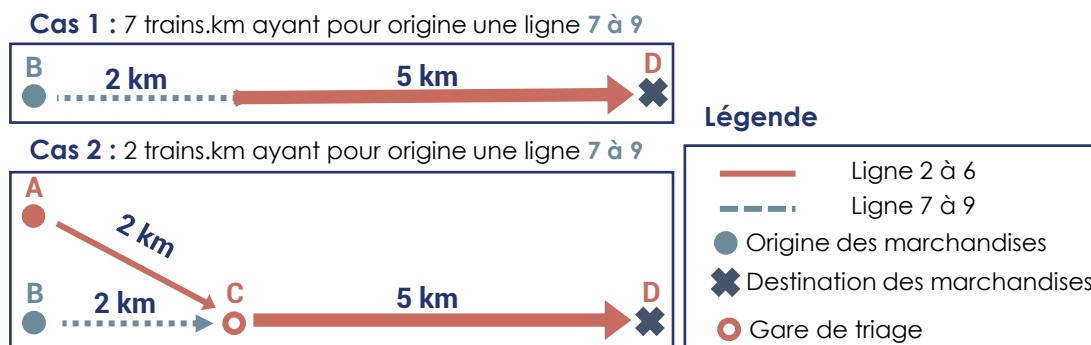
Figure 44 – Distribution des trains.km fret en fonction de la vitesse moyenne observée (2022)



Source : ART d'après SNCF Réseau

ANNEXE 7 - UTILISATION DU RÉSEAU

Figure 24 – Exemple de composition des trains utilisant les lignes de catégorie 7 à 9



Cas 1 : la circulation a pour origine B sur une ligne 7 à 9 et termine son parcours en D. Dans ce cas, où il n'existe qu'un seul sillon, on peut comptabiliser 7 train.km (2 km + 5 km) ayant eu pour origine une ligne capillaire.

Cas 2 : il existe trois circulations (sillons) distinctes. Une circulation partant de B sur une ligne 7 à 9 et une circulation partant de A sur une ligne 2 à 6 convergent toutes deux vers une même gare de triage C. La troisième circulation allant de C à D (sur une ligne 2 à 6), transporte les marchandises des deux premières circulations vers D. L'existence de cette troisième circulation dépend bien partiellement d'une ligne 7 à 9. Ainsi, en n'étant pas en mesure d'associer les circulations, l'importance relative des lignes 7 à 9 est sous-estimée. Ces dernières contribuent également aux circulations sur le réseau le plus circulé (i.e. 2 à 6)

A noter que ces exemples **ne constituent pas l'exhaustivité** des cas possibles.

DÉFINITIONS/GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Âge moyen d'une voie du réseau	années	Pour les voies de SNCF Réseau, l'âge moyen d'une voie correspond à l'âge moyen des composants pondéré par le poids économique de chacun (le rail représente 22,6 %, les traverses 41,9 % et le ballast le reste). Cet indicateur permet de suivre les effets de la régénération du réseau.
Autorité de régulation des transports	ART	Autorité publique indépendante en charge de la régulation économique du transport ferroviaire, du transport guidé (RATP) en région Ile-de-France, du transport collectif routier de personnes, du contrôle des autoroutes concédées, des redevances aéroportuaires ainsi que des données et services de mobilité.
Autoroute ferroviaire		Les autoroutes ferroviaires désignent des services de fret ferroviaire acheminant des tracteurs routiers et leurs (semi-)remorques (transport accompagné), ou des (semi-)remorques seules (transport non accompagné) de dimensions standard, chargés horizontalement sur des wagons innovants et surbaissés et sur les lignes existantes du réseau ferré, avec une fréquence minimale d'un aller-retour quotidien. Ces services de transport trouvent particulièrement leur pertinence sur les longues distances (plus de 600 km) ou le franchissement d'obstacles (Alpes, Manche ...). L'activité se distingue du « ferROUTAGE » qui désigne plus généralement le transport de semi-remorques par voie ferroviaire, indépendamment des caractéristiques du matériel roulant utilisé. Un « service » d'autoroute ferroviaire correspond, pour une origine et une destination des convois ferroviaires, à la réalisation des tâches, entre autres, de gestion de la circulation des trains, commercialisation des services et d'organisation des opérations sur les terminaux (contrôles et formalités commerciales, chargements et déchargements, formation des trains ...) ; Elles ont fait l'objet de plusieurs appels à projet de l'État pour leur développement (https://www.ecologie.gouv.fr/autoroutes-ferroviaires) Dans le présent rapport les autoroutes ferroviaires sont traitées comme du transport combiné.
Candidat / Demandeur de capacité	-	Un candidat désigne une organisation ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquies des capacités d'infrastructure. Un candidat peut notamment être une entreprise ferroviaire (EF), un groupement d'entreprises ferroviaires, une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), un opérateur de transport combiné (OTC), un port, un chargeur, un transitaire. Tout candidat peut ainsi effectuer auprès du gestionnaire d'infrastructure une demande de capacité de circulation sur le réseau ferré national pour l'organisation d'un service de transport de marchandises. L'activité de traction des trains de marchandises sur le réseau ferré national ne peut en revanche être effectuée que par les candidats disposant du statut d'entreprise ferroviaire. Les candidats ne disposant pas du statut d'entreprise ferroviaire mettent ainsi à disposition d'une entreprise ferroviaire la demande de capacité qui leur a été allouée par le gestionnaire d'infrastructure pour organiser l'activité de traction. Ils doivent en outre signer avec SNCF Réseau un contrat d'attribution de sillons sur le réseau ferré national. Tout candidat peut également demander à accéder et à utiliser les installations de service décrites au DRR.
Capacité de circulation	-	Voir « sillon ».

DÉFINITIONS/GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Classification SNCF Réseau des lignes et des voies (le classement SNCF Réseau suit une méthode UIC)	-	SNCF Réseau a établi une classification des lignes ferroviaires en fonction des charges de trafic supportées par l'infrastructure ainsi que du type de trafic en suivant une méthode UIC. Le groupe 1 correspond à des lignes très chargées et, à l'opposé, le groupe 9 correspond à des lignes très faiblement chargées. Les lignes à grande vitesse font l'objet d'une classe séparée, les grandes lignes du réseau ferré national appartiennent en principe aux groupes 1 à 4, à l'exception de certains axes, notamment transversaux, qui relèvent des groupes 5 à 6. Les voies faiblement chargées des groupes 7 à 9, avec voyageurs (AV) ou sans voyageurs (SV), correspondent en général au réseau capillaire, généralement régional. Le réseau structurant est défini comme l'ensemble des lignes à grande vitesse, du réseau ferré en Île-de-France et de l'ensemble des lignes classées dans les catégories UIC 1 à 6. Les lignes de catégorie 7 à 9 sont souvent dénommées « petites lignes » ou lignes de desserte fine du territoire.
Corridor One stop shop	C-OSS	Guichet unique (le Corridor One stop shop, ou C-OSS) permettant aux candidats (entreprises ferroviaires et autres demandeurs de capacité) de ne faire qu'une seule demande de sillons alors même que leur convoi traverse plusieurs pays.
Contributions publiques versées aux EF	€ HT	Concours publics composés des compensations tarifaires (toutes les activités sont concernées) et des compensations forfaitaires d'équilibre (pour les services conventionnés uniquement : TER, Transilien, Intercités) et des diverses subventions attribuées au fret.
Direction générale des transports, des infrastructures et des mobilités	DGITM	Au sein du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités prépare et met en œuvre la politique nationale des transports terrestres et fluviaux.
Document de référence du réseau	DRR	Document précisant, de manière détaillée, les règles générales d'accès à l'infrastructure, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités d'infrastructure, y compris toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités d'infrastructure (sillons).
Entreprise ferroviaire	EF	Une entreprise ferroviaire désigne toute entreprise à statut privé ou public, détentrice d'une licence et d'un certificat de sécurité conformément à la législation applicable, fournissant des prestations de transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.
Gestionnaire d'infrastructure	GI	Un GI désigne toute entité ou toute entreprise chargée notamment de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. SNCF Réseau est le GI principal en charge du réseau ferré national (RFN).

DÉFINITIONS/GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Indice de Herfindahl-Hirschmann	HHI	Le HHI fret permet d'évaluer le niveau de concentration du secteur du transport ferroviaire de fret, correspondant à la somme du carré des parts de marché de toutes les entreprises ferroviaires de transport de fret – l'indice varie entre 10 000/n et 10 000, avec n le nombre d'entreprises ferroviaires.
Nomenclature statistique des transports	NST	Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport.
Parcours moyen de train	km	Distance moyenne parcourue par un train pour une circulation commerciale, de sa gare d'origine à sa gare de terminus.
Opérateur ferroviaire de proximité	OFP	Expression désignant une TPE ou PME réalisant ou organisant des trafics ferroviaires à une échelle locale par opposition aux opérateurs effectuant des trafics longue distance sur de grands axes. Certains OFP peuvent être également PGI (prestataire gestionnaire d'infrastructure), ou encore entreprise ferroviaire. A noter qu'il n'existe pas de critères univoques permettant de considérer une entreprise comme étant un OFP.
Opérateur de transport combiné	OTC	Les OTC sont définis comme les entreprises ferroviaires (et autres demandeurs de capacité non entreprises ferroviaires) dont la totalité de l'activité est dédiée au transport combiné et qui réalisent les prestations de manutention sur les chantiers de transport combiné. Ils assurent des prestations d'interface entre le transport ferroviaire et un autre mode (route ou maritime). L'OTC assure le plus souvent la commande de sillon auprès de SNCF Réseau et parfois directement la traction.
Péage acquitté par les EF à SNCF Réseau	€ HT	Montant perçu par SNCF Réseau auprès des entreprises ferroviaires au titre des prestations minimales régulées (coût directement imputable et majorations tarifaires). Ce montant n'inclut pas la redevance d'accès, acquittée par l'Etat (pour TER et TET) et par IDF Mobilités (pour Transilien), et n'inclut pas non plus les prestations non régulées facturées par SNCF Réseau.
Réseau ferré national	RFN	Le RFN recouvre l'ensemble des lignes ferroviaires appartenant à l'État, dont la consistance et les caractéristiques principales sont fixées dans le code des transports (dans les conditions prévues aux articles L. 1511-1 à L. 1511-3, L. 1511-6, L. 1511-7 et L. 1512-1 du Code des transports). Le RFN intègre les lignes sous gestion de SNCF Réseau, ainsi que la LGV BPL, la LGV SEA et le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM). Le RFN <u>n'inclut pas</u> les Chemins de Fer de la Corse, le réseau RATP, les réseaux de transport guidé urbain (métro et tram), les lignes ferroviaires touristiques, les réseaux ferrés portuaires et les lignes ferroviaires « isolées ».
Retard	-	Sauf mention contraire, sont considérés en retard les trains de voyageurs dont l'écart horaire à l'arrivée au terminus du train est supérieur à 5 minutes et 0 seconde.
Service d'autoroute ferroviaire	-	Un service d'autoroute ferroviaire correspond pour une origine et une destination des convois ferroviaires, à la réalisation des tâches suivantes : - gestion de la circulation et des opérations nécessaires à la circulation des trains (traction ferroviaire, matériel roulant ...) ; - gestion, si nécessaire, ou supervision de l'organisation des opérations sur les terminaux (contrôles et formalités commerciales, chargements et déchargements, formation des trains ...) ; - gestion et commercialisation des services ; - obtention des autorisations, permis, homologations, attestations et autres agréments nécessaires.
Sillon	-	Capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée.
Sillon-jour	SJ	Sillon pour un jour donné.

DÉFINITIONS/GLOSSAIRE

Libellé	Sigle(s) / unité(s)	Définition
Taux de retard	%	Ratio nombre de circulations en retard / circulations prévues à J-1 16h
Transports express régionaux	TER	Ils désignent une marque commerciale de SNCF Voyageurs qui s'applique aux trains et autocars qu'elle exploite dans le cadre de conventions passées avec les régions. Le terme « TER » est utilisé pour désigner l'ensemble de l'activité du transport régional ou un train faisant partie de cette activité (train express régional). Tous les trains de desserte régionale et locale exploités par SNCF Voyageurs sont des trains TER, sauf en Île-de-France, où la marque Transilien est utilisée,
Trains.kilomètres	trains.km	Unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un kilomètre. Attention, les unités multiples et les unités simples sont comptabilisées de manière identique, puisqu'elles utilisent un seul sillon.
Trains.km commerciaux	trains.km	Nombre de kilomètres parcourus par les trains sur le RFN pour des circulations commerciales.
Trains.km non-commerciaux	trains.km	Nombre de kilomètres parcourus par les trains sur le RFN pour des circulations non-commerciales (HLP, circulations techniques, etc.)
Transport combiné		Le transport combiné consiste en l'association de plusieurs modes de transport pour l'acheminement de marchandises, au sein duquel le mode routier est dans la majorité des cas en charge du pré- et/ou du post-cheminement sur une courte distance, en complément d'un autre mode (ferroviaire ou fluvial) qui assure l'acheminement sur la partie centrale du parcours des marchandises. Dans le présent rapport les autoroutes ferroviaires sont traitées comme du transport combiné.
Union Internationale des Chemins de Fer	UIC	L'Union internationale des chemins de fer (UIC) est une association internationale représentant au niveau mondial les entreprises ayant une activité dans le domaine du chemin de fer. Elle publie des rapports et méthodologies relatives au secteur ferroviaire (Voir « Classification SNCF des lignes et des voies »)
Voie	-	Une voie est composée de deux rails parallèles posés sur du ballast et reliés par une traverse. L'écartement standard des rails est de 1,435 mètre. Par exception, certaines voies disposent d'une largeur différente, c'est notamment le cas des voies métriques (écartement d'1 mètre). Une ligne de chemin de fer peut être composée d'une seule comme de plusieurs voies principales. Le nombre de kilomètres de voies est obtenu en multipliant le nombre de km de lignes par le nombre de voies constituant la ligne. Les voies principales sont dédiées à la circulation des trains, par opposition aux voies de service qui servent à des opérations techniques et au garage des trains.

GUIDE MÉTHODOLOGIQUE

AVERTISSEMENT

Les résultats présentés ont été obtenus par traitements statistiques des services de l'Autorité, à partir des données transmises dans le cadre des collectes de données régulières mises en place en application des dispositions prévues par le code des transports. Dans ce processus déclaratif, il est de la responsabilité des entreprises ferroviaires, des autres candidats et des gestionnaires d'infrastructure de transmettre des données fiables et complètes à l'Autorité. Les sources des autres données utilisées dans ce rapport sont systématiquement mentionnées.

Lors de l'exploitation des données collectées, les services de l'Autorité se sont efforcés de faire corriger les erreurs ou incohérences détectées dans les données transmises par itérations successives avec les acteurs. L'Autorité ne peut néanmoins garantir la parfaite fiabilité de toutes les données reçues.

Les données font l'objet, quand cela est possible, de traitements statistiques croisant des données de différentes sources qui permettent d'obtenir des indicateurs et graphes plus robustes aux erreurs et incohérences des données collectées. Pour autant, il s'agit de collectes de données et de traitements à des fins statistiques et non d'audits ou d'enquêtes ; dans ces conditions, les données, indicateurs et graphes publiés ne sauraient être regardés comme validés par l'Autorité. Ces données, indicateurs et graphiques n'ont de valeur que statistique et ne sauraient lui être opposés dans le cadre d'une procédure, quelle qu'elle soit.

La réalisation du présent rapport a permis la mise à jour de données statistiques portant sur les exercices 2015 à 2021. Les données relatives au marché du transport ferroviaire de marchandises pour les années 2015 à 2021 ont donc également bénéficié d'une mise à jour dans la base de statistiques accessible en Open Data sur le site de l'Autorité et peuvent être considérées comme semi-définitives. Les données nouvelles contenues dans ce bilan, relatives à l'année 2022, sont à considérer comme provisoires.

Directeur de la publication : Philippe Richert

Pilotage et coordination : Fabien Couly / Anthony Martin

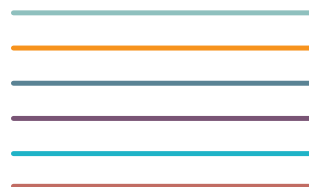
Auteurs et contributeurs : Olivier Chalmeau, Brewenn Métayer

Impression : Imprimerie de la direction de l'information légale et administrative en 150 exemplaires

Dépôt légal : décembre 2023

ISSN : 2678-6575

L'édition du Marché du transport ferroviaire de marchandises en 2022 est consultable en ligne sur le site internet de l'Autorité de régulation des transports : <https://www.autorite-transport.fr>



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