

20/11/2025

Intervention de Gaëlle Nguyen

Directrice de la Direction sectorielle des transports 1
(DRST1)

Après plusieurs années de stagnation en volumes et en parts modales, le transport intérieur de marchandises a rebondi en 2024 grâce au transport combiné

► Le transport de marchandises tous modes confondus a cessé de s'accroître entre 2010 et 2023...

➤ ...après avoir été multiplié par 4 entre 1962 et 2007

► La part modale du fret ferroviaire stagne autour de 10 % depuis dix ans

➤ Le gouvernement a fixé pour objectif de la passer à 18 % d'ici à 2030.

► L'année 2024 a été marquée par un rebond en France du fret ferroviaire, à 32 milliards de tonnes.km,

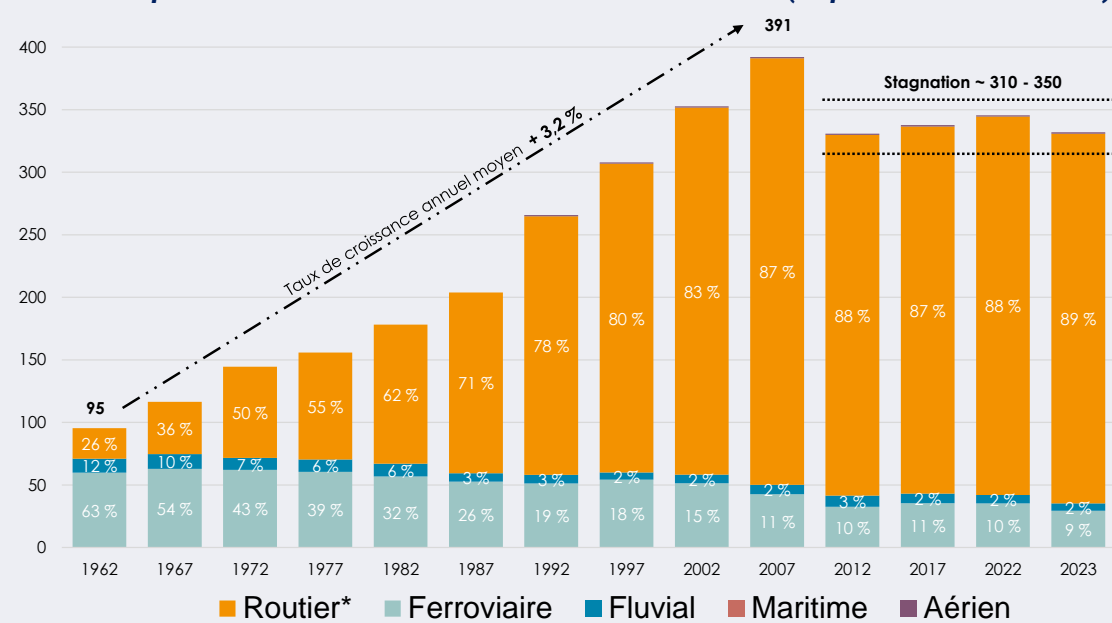
➤ principalement porté par le développement du transport combiné

- 44 % du transport ferroviaire de fret en France en 2024

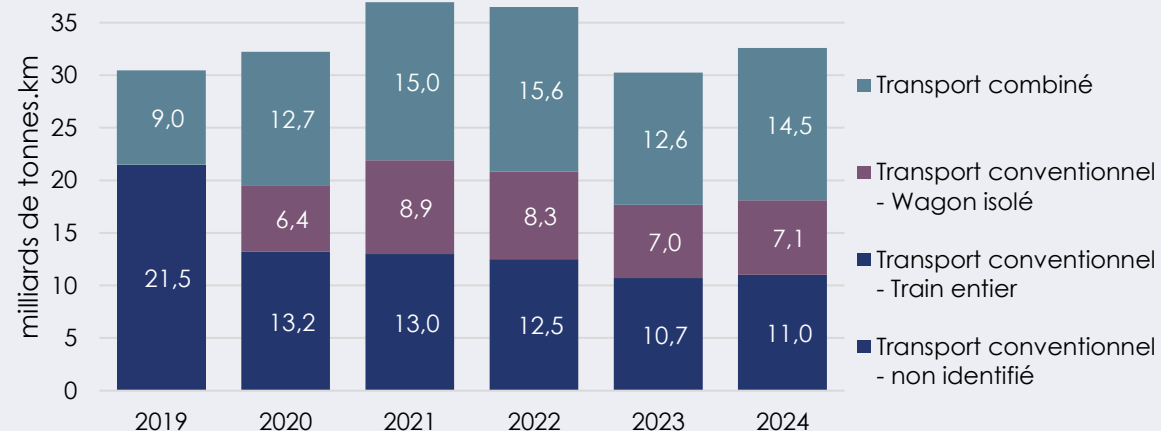
- en hausse de 20 points depuis 2010 ;

➤ Pourtant, le trafic a été pénalisé par la fermeture de la liaison avec l'Italie en vallée de Maurienne, qui a persisté en 2024.

Transport intérieur de marchandises en tonnes.km (et parts modales en %)



Trafic (en tonnes.km) ferroviaire de fret par segment de marché

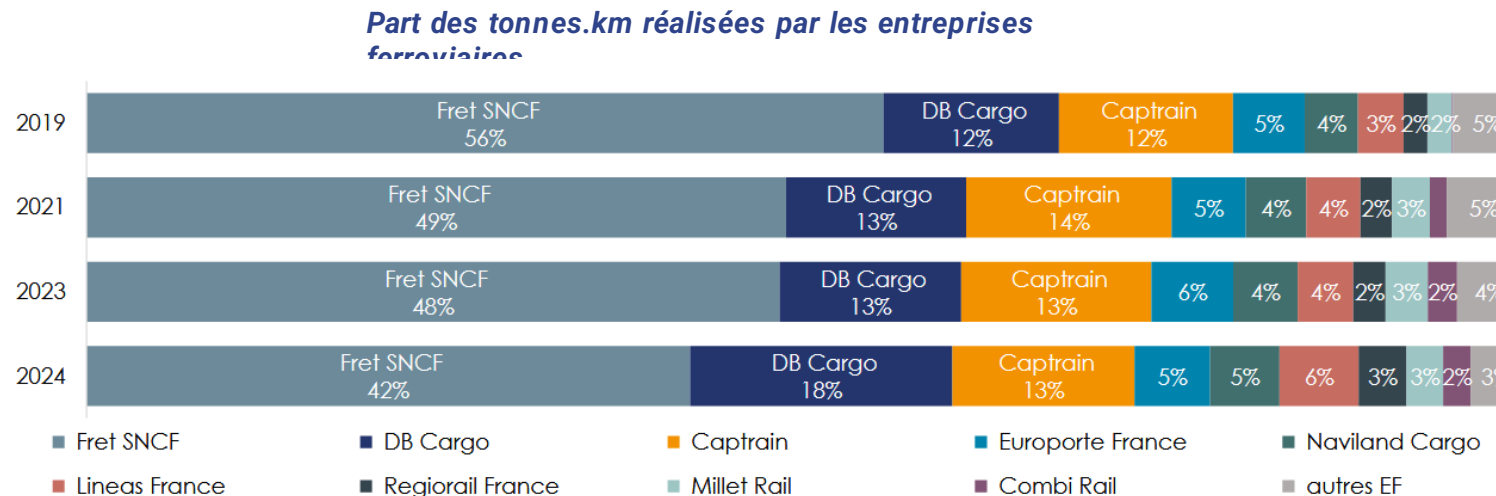


La mise en œuvre à partir de 2024 du plan de discontinuité de Fret SNCF a modifié en profondeur le paysage concurrentiel

■ Le gouvernement a réorganisé au premier semestre 2024 les activités de Fret SNCF via un « plan de discontinuité » pour se conformer aux règles européennes sur les aides d'État

- Enquête de la Commission européenne sur les aides d'État perçues par Fret SNCF entre 2007 et 2019.
- Pour éviter la liquidation de Fret SNCF, l'État a organisé :
 - La transmission de 23 flux (soit 30% des volumes) à des entreprises concurrentes.
 - La disparition, au 1er janvier 2025, de Fret SNCF, remplacé par deux nouvelles entités : Hexafret (pour la traction de marchandises) et Technis (pour les activités de maintenance).

■ En conséquence, en 2024, la part de marché de Fret SNCF s'établit à 42 % en tonnes.km, soit un volume de trafic inférieur de 23 % par rapport à celui constaté en 2022





Le développement du fret ferroviaire supposera une amélioration de sa compétitivité hors prix


▣ Grâce aux aides publiques, le coût d'accès à l'infrastructure est aujourd'hui un frein limité dans l'équation économique des activités de fret ferroviaire.


- Seules les redevances correspondant au coût directement imputable à leurs circulations sont facturées aux entreprises ferroviaires de fret et, sur ces redevances, une partie est prise en charge par l'État au titre de la compensation fret.
- Les redevances d'accès coûtent en 2024 en moyenne 1,3 €/km parcouru, alors que les entreprises ferroviaires génèrent en moyenne 21,8€/km.
- La part des redevances dans les recettes est 5,9 % en 2024, contre 10,5 % en 2018, du fait de la hausse de la contribution publique aux péages en 2020.
- Sans compensation de l'État à SNCF Réseau, cette part atteindrait environ 15 % des revenus.


▣ Dans le cadre d'avis, d'études ou de contentieux, l'ART a formulé des recommandations pour le développement du fret ferroviaire axées sur la compétitivité hors prix :

 **Améliorer l'accès au réseau** : rendre l'allocation des sillons plus souple, réactive et adaptée aux besoins opérationnels du fret, afin de faciliter l'insertion des trains de marchandises sur un réseau très sollicité par les circulations voyageurs.

 **Limitier l'impact des travaux** : renforcer la concertation avec les opérateurs et restituer les sillons non utilisés, afin d'optimiser la capacité disponible et réduire les perturbations sur les circulations fret.

 **Adapter le réseau** : publier une cartographie des itinéraires compatibles avec le transport combiné et adapter les gabarits pour permettre le passage des convois de grandes dimensions et soutenir le développement des autoroutes ferroviaires.

 **Cibler les investissements** : concentrer les efforts sur les segments où le rail est le plus compétitif : flux massifiés, longues distances, hinterlands portuaires et transport combiné.

 **Renforcer la qualité de service** : améliorer la fiabilité, la ponctualité et la transparence du service rendu aux entreprises ferroviaires, afin de restaurer la confiance des chargeurs.

Merci