

OBSERVATOIRE DU TRANSPORT COMBINÉ

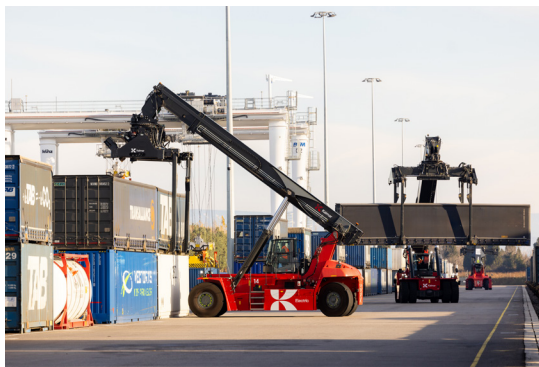
RAPPORT ANNUEL 2025



DONNÉES ET ANALYSES DU TRANSPORT COMBINÉ
RAIL-ROUTE ET FLEUVE-ROUTE
EN 2023 ET 2024

MARS 2025

L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT COMBINÉ



En 2022, les principales parties prenantes du transport combiné français ont créé un **Observatoire du transport combiné**, structure en réseau ayant pour objectif de mieux connaître les chiffres et les données stratégiques de cette activité, ainsi que de les diffuser pour le bénéfice commun et le développement de la filière dans le respect des règles relatives au secret statistique et au secret commercial.

Ces parties prenantes sont **le Groupement national des Transports Combinés (GNTC)**, **les deux gestionnaires de réseaux de transport massifié, SNCF Réseau (pour le ferroviaire) et VNF (pour le fluvial) ainsi que l'ADEME**.

Les entités concernées du Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires (SDES et DGITM) ont confirmé leur suivi des travaux de l'Observatoire en qualité d'observateurs ainsi que la mise à disposition des indicateurs globaux relatifs au transport combiné qu'ils publient en accès libre. Les données individuelles remises par les opérateurs dans le cadre des dispositifs d'aide mis en œuvre par la DGITM ne sont pas transmises à l'Observatoire en respect du secret statistique et du secret des affaires qui leur sont applicables.

L'Autorité de régulation des transports (ART) a contribué au présent rapport en publiant en open data les données à sa disposition concernant le transport combiné qui ne seraient pas couvertes par un secret protégé par la loi. Ces données ouvertes ont vocation à être utilisées par l'ensemble des acteurs intéressés. Ces institutions ont pu faire part de leurs observations, cependant les analyses et interprétations contenues dans le présent rapport n'engagent que ses auteurs.

L'Observatoire du transport combiné se réunit 4 fois par an pour examiner les données trimestrielles sur l'activité de la filière (trafics SNCF Réseau et VNF) et partager ses analyses sur les autres données annuelles.



GLOSSAIRE DES SIGLES ET ACRONYMES

ADEME	Agence de la transition écologique (Ex Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie)	RFC	Rail Freight Corridor
AFA	Autoroute ferroviaire alpine	RFN	Réseau ferré national
AMI	Appel à Manifestation d'Intérêt	RNE	Rail Net Europe
ART	Autorité de Régulation des Transports	SDES	Service des données et études statistiques
CA	Candidat autorisé	TC	Transport combiné
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités	TCFR	Transport combiné fleuve-route
EF	Entreprise ferroviaire	TCRR	Transport combiné rail-route
EVP	Equivalent Vingt Pieds	UE	Union européenne
GES	Gaz à effet de serre	UIC	Union internationale des chemins de fer
GI	Gestionnaire d'infrastructure ferroviaire	UIRR	Union internationale pour le transport combiné rail-route
OTC	Opérateur de transport combiné	UTI	Unité de transport intermodale
		VNF	Voies Navigables de France

SOMMAIRE

L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT COMBINÉ	2
GLOSSAIRE DES SIGLES ET ACRONYMES	
OBJET DE CE RAPPORT	4
UN CONTEXTE EUROPÉEN DEVENU DIFFICILE MAIS QUI RESTE PORTEUR D'OPPORTUNITÉS	5
TRENTÉ ANS DE CROISSANCE TENDANCIELLE INTERROMPUE DEPUIS 2022	
LA PONCTUALITÉ DU FRET FERROVIAIRE, UNE DIFFICULTÉ RÉCURRENTÉ	
UN CONTEXTE QUI RESTE FAVORABLE POUR LES PROCHAINES ANNÉES.	
LA MESURE DU TRANSPORT COMBINÉ EN FRANCE : DES DONNÉES VARIÉES	9
DONNÉES DGITM : LE REFLET DE L'AIDE À L'EXPLOITATION	
DONNÉES ART : LE REFLET DE LA PRODUCTION FERROVIAIRE	
DONNÉES SNCF RÉSEAU : LE COMBINÉ RAIL-ROUTE VU PAR LE GESTIONNAIRE DU RÉSEAU FERRÉ	
DONNÉES VNF : LE COMBINÉ FLEUVE-ROUTE VU PAR LE GESTIONNAIRE DU RÉSEAU FLUVIAL	
QUELQUES VUES GÉNÉRALES DU TRANSPORT COMBINÉ EN FRANCE	11
LE TCRR EN FRANCE : RUPTURE EN 2023, REPRISE EN 2024	12
LA FORTE BAISSÉ DE 2023 CONFIRMÉE...	
...MAIS UNE REPRISE EN 2024	
DES TONNAGES MOYENS STABLES	
TONNES-KILOMÈTRES BRUTES ET NETTES, UN RAPPORT DES DEUX TIERS	
LE TCFR EN FRANCE : UNE TENDANCE AU DÉVELOPPEMENT MALGRÉ LA PERTE DE 2023	16
LE FLEUVE-ROUTE CONFIRME SA FORTE BAISSÉ EN 2023...	
... ET SA REPRISE MODÉRÉE EN 2024	
UN INGRÉDIENT IMPORTANT DU TRANSPORT COMBINÉ : LES TRAFICS PORTUAIRES DE CONTENEURS	17
L'INDICE DE CONJONCTURE DES ACTEURS : VERS UNE CONFIANCE RAISONNÉE POUR 2025 ?	18
DOCUMENTS CITÉS DANS LE PRÉSENT RAPPORT	22
LE CATALOGUE DE DONNÉES DU SDES	



RÉSUMÉ

Les données sur le transport combiné en France de ce Rapport annuel confirment la reprise de trafic en 2024, en transport combiné rail-route et fleuve-route, par rapport à une année 2023 catastrophique. Cette reprise est particulièrement marquée sur le combiné ferroviaire (+9,9% de volume) même malgré certains aléas sur le réseau national, notamment la fermeture des flux via la Maurienne. Le combiné ferroviaire est ainsi principalement porté par les flux nationaux. Le combiné fluvial progresse lui de 5,5% en EVP transportés avec de fortes disparités selon les bassins. En tout état de cause, pour le ferroviaire et le fluvial, cette croissance ne vient pas entièrement combler le trou d'air observé par rapport à 2022.

Pour l'année 2025, les acteurs du transport combiné montrent une confiance mesurée dans ce mode, et expriment un certain attentisme notamment au regard des perspectives économiques et de la situation géopolitique.

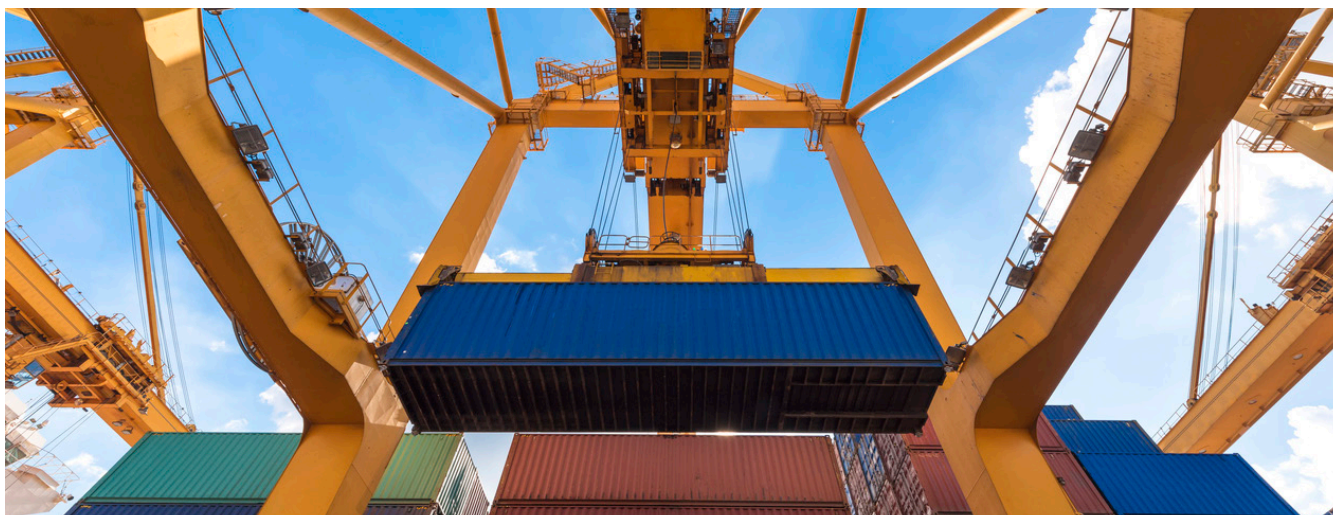
Cependant, le contexte et la recrudescence des enjeux écologiques et environnementaux restent favorable au report modal. De nombreux projets de nouveaux flux et de nouvelles infrastructures doivent voir le jour, et devraient permettre une croissance en 2025.

OBJET DE CE RAPPORT

Pour la troisième année consécutive, l'Observatoire du transport combiné propose le présent rapport, qui a pour objet **de présenter les données essentielles du transport combiné en France.**

Il passe ainsi en revue le contexte européen, les outils de mesure du transport combiné en France, quelques vues générales sur le transport combiné en France, le transport combiné rail-route, le transport combiné fleuve-route, un rapide point sur les trafics portuaires en lien avec le combiné et le dernier état de l'indice de conjoncture du GNTC.

Il est à noter que la filière est maintenant à même de communiquer les données 2024 du transport combiné 3 mois après la fin d'année 2024, ce qui est remarquable et le fruit d'un travail collectif de longue haleine.



UN CONTEXTE EUROPÉEN DEVENU DIFFICILE MAIS QUI RESTE PORTEUR D'OPPORTUNITÉS

Les données exposées dans ce chapitre présentent le contexte européen dans lequel évolue le transport combiné, en se référant principalement au rapport annuel de l'Union internationale pour le transport combiné rail-route (UIRR) paru en juillet 2024, le plus récent disponible.

TRENTE ANS DE CROISSANCE TENDANCIELLE INTERROMPUE DEPUIS 2022

L'UIRR ET SES DONNÉES : DES STANDARDS EUROPÉENS

Basée à Bruxelles, l'UIRR est la fédération professionnelle des acteurs du TCRR européen. Elle publie régulièrement des données qui émanent de ses adhérents et reflétant la grande majorité du marché.

Pour mesurer le TCRR européen, l'UIRR utilise principalement les unités d'œuvre suivantes :

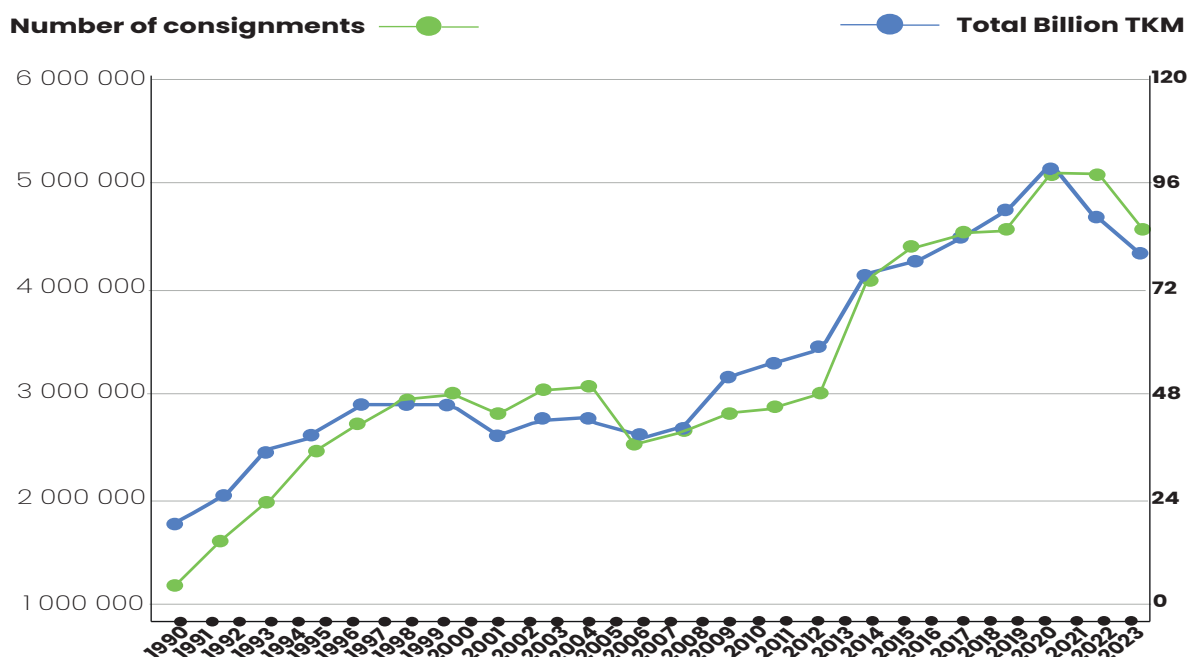
- l'« **envoi UIRR** » (« UIRR Consignment » en anglais), qui correspond à la capacité de transport d'un camion sur la route, soit une semi-remorque (de longueur standard 13,60 m), ou deux caisses mobiles de <8,30 m et <16 t, ou une caisse mobile de >8,30 m ou de >16t, ou un train routier ou un véhicule articulé sur la « Route Roulante » ;
- le **nombre d'UTI** (unités de transport intermodal), ou Intermodal Loading Unit (ILU) ;
- la **tonne-kilomètre**, qui reflète ici des tonnages bruts (marchandises + véhicules).

Les développements ci-dessous analysent ces différentes données.

UNE EXPANSION TENDANCIELLEMENT CONTINUE DEPUIS 30 ANS

Le transport combiné rail-route est tendanciellement en expansion en Europe. Depuis 1991, il a quadruplé en tonnes-kilomètres, passant d'un volume de 24 milliards à plus de 100 milliards en 2021. Mesuré en envois UIRR, il a suivi une croissance analogue (cf. graphique ci-dessous).

Evolution of Combined Transport Traffic
(1990 - 2023)





UNE ÉVOLUTION INTERROMPUE DEPUIS 2022 PAR UNE VARIÉTÉ DE FACTEURS

Mais cette évolution semble rompue.

En 2023, pour la deuxième année consécutive, les envois UIRR ont reculé, dans une proportion de 10,6%, tandis que les tonnes-kilomètres ont baissé de 9,4%, s'affichant à **80,1 milliards** et **retombant en-dessous de leur niveau de 2019**.

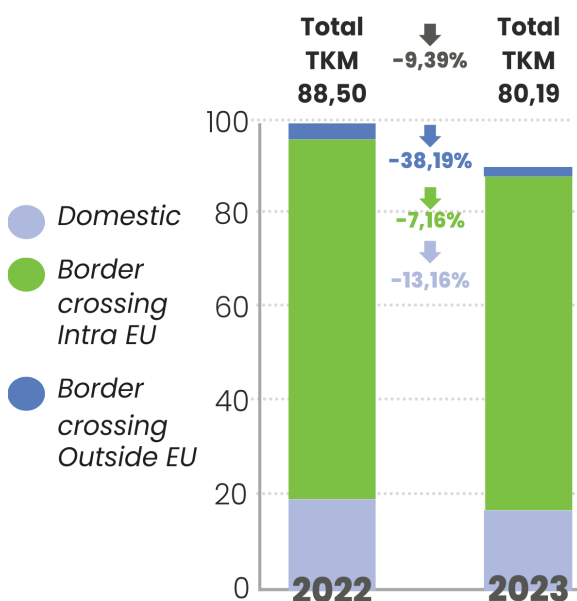
Cette contre-performance affecte tous les segments de transport, les flux entre l'Union européenne (UE) et le reste du continent (-38,2%), les flux internationaux au sein de l'UE (-7,2%) et, élément nouveau en 2023, les flux internes aux 27 Etats membres (-13,2%), comme le montre le graphique ci-contre.

Comme le souligne l'UIRR, cette évolution défavorable est le fruit d'une variété de facteurs :

- depuis février 2022, la guerre en Ukraine et le blocage des routes commerciales à travers la Russie ont entraîné **la chute puis la recomposition des flux de transport de marchandises entre l'UE, l'Europe de l'Est et l'Asie** ;
- **le choc macro-économique**, en partie dû à ces événements, a entraîné une forte baisse de la demande, mais aussi une forte hausse des coûts énergétiques, notamment de l'électricité que le mode ferroviaire utilise massivement ;

- les **infrastructures ferroviaires** ont été lourdement handicapées par d'importants travaux de maintenance, mais aussi par des **mouvements sociaux** (comme au printemps 2023 en France) et des **interruptions accidentelles** (comme celle de Maurienne qui, depuis le 27 août 2023, empêche la quasi-totalité du transit ferroviaire entre la France et l'Italie).

Tonnes-Kilomètres (en milliards)
2022-2023



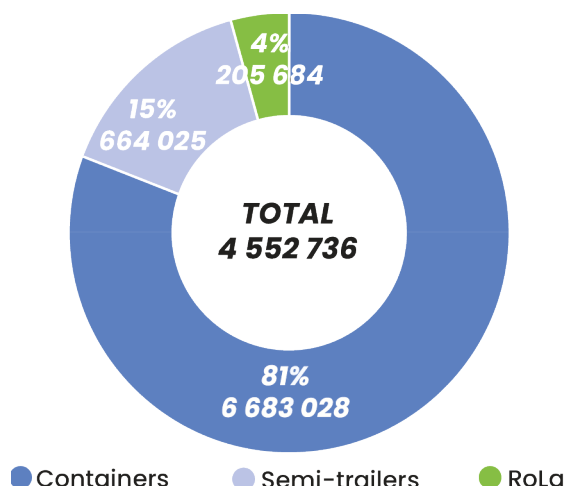
Cet arrêt de la croissance du TCRR européen depuis 2022 pose en synthèse une question : s'agit-il d'un palier ou bien d'une remise en cause ?

UNE ACTIVITÉ QUI RESTE DOMINÉE PAR LE TRANSPORT DE CONTENEURS ET DE CAISSES MOBILES SUR DES DISTANCES LONGUES

Indépendamment de ces évolutions, le rapport UIRR caractérise le transport combiné par différents paramètres, parmi lesquels on relève :

- la **prédominance**, dans les UTI transportées, **des conteneurs et caisses mobiles** (81% du total), par opposition aux semi-remorques et aux véhicules routiers accompagnés (respectivement 15% et 4%)
- la **distance moyenne ferroviaire d'un transport combiné**, qui atteint **823 km** au niveau européen.

TYPES OF INTERNATIONAL LOADING UNITS (ILUS)

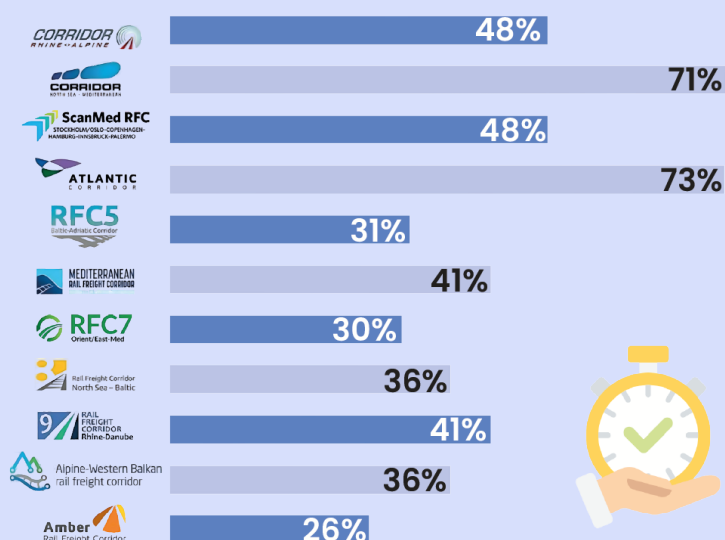


LA PONCTUALITÉ DU FRET FERROVIAIRE, UNE DIFFICULTÉ RÉCURRENTÉ

Parce qu'il est le maillon principal d'un transport combiné rail-route, le fret ferroviaire doit s'obliger à une qualité de service optimale, et la connaissance de celle-ci est un enjeu stratégique.

Au plan européen, la principale source d'information sur la ponctualité des trains de fret provient de l'organisation RNE (Rail Net Europe), qui regroupe la plupart des GI du continent pour coordonner leurs processus d'allocation de capacités. RNE a notamment pour missions de surveiller la qualité de service sur les corridors européens de fret, les RFC (*Rail Freight Corridors*).

PUNCTUALITY AT DESTINATION (RFC EXIT) (DELAY +/- 30 MIN)



Voici les résultats pour l'année 2023 tels que figurant dans le rapport annuel de RNE, pour chacun de ces 11 RFC :

Ces pourcentages s'entendent en nombre de trains de fret circulant sur un RFC donné et souffrant de retard à l'arrivée (ou à la sortie du RFC) d'au plus 30 minutes.

Pour les corridors «North Sea Méditerranée» et «Atlantic», qui desservent la France, ces proportions atteignaient en 2023 respectivement 71 et 73%, les plus élevés parmi l'ensemble des corridors.

Si ces résultats sont un peu meilleurs qu'en 2022, ils laissent ouvert le fait que plus d'un quart des trains de fret sur ces lignes déplorent des retards moyens supérieurs à 30 minutes.

Ces résultats restent un sujet de difficulté pour le fret ferroviaire et donc pour le transport combiné.

UN CONTEXTE QUI RESTE FAVORABLE POUR LES PROCHAINES ANNÉES

Si le contexte européen est donc devenu difficile depuis 2022, il semble demeurer sur une tendance favorable si on considère plusieurs éléments, parmi lesquels :

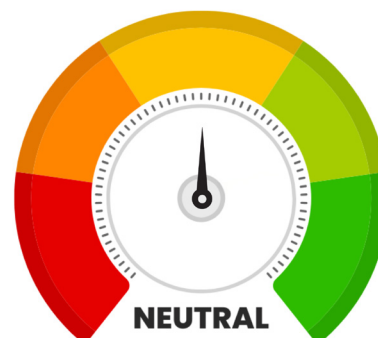
- Un baromètre de conjoncture « neutre » depuis début 2024

L'UIRR publie tous les trimestres un « Sentiment Index », baromètre de conjoncture établi en interrogeant ses adhérents sur leur perception du climat des affaires et la situation de leur entreprise. Les résultats de cette enquête sont présentés sur un cadran offrant 7 positions ; au début de 2025, ils s'établissent à la perspective « neutre ».

Alors que cet indice était descendu à « négatif » courant 2023, il est remonté à « légèrement négatif » au 4^e trimestre 2023 puis à « neutre » au début 2024, position sur laquelle il est demeuré depuis lors.

UIRR COMBINED TRANSPORT SENTIMENT INDEX

Business outlook for the 12 months between 01/01/25-31/12/25



A la fin du présent rapport est présenté, en parallèle, l'indice de conjoncture du GNTC pour le combiné en France.

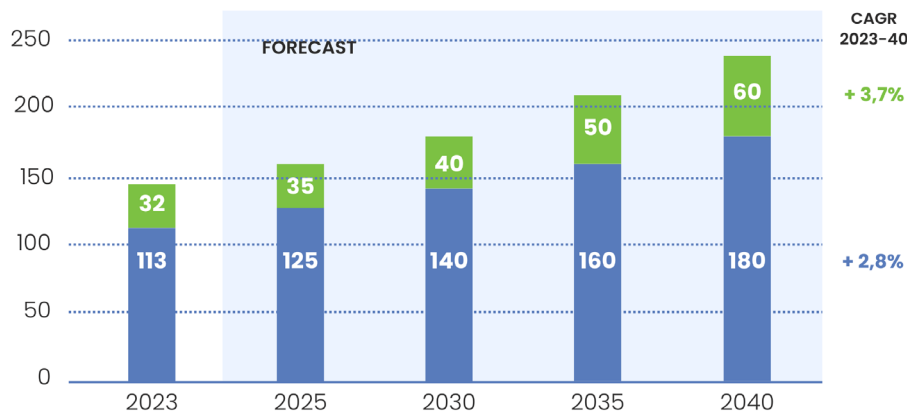
- Des prévisions de moyen terme favorables

Dans le rapport biennal que l'UIRR réalise conjointement avec l'UIC, et présenté en novembre 2024, une étude stratégique estime à **3% par an** la croissance possible des volumes du TCRR européen à l'horizon 2040, anticipant à la fois les effets de la stratégie Green Deal, la poursuite de la demande des chargeurs et le développement des réseaux ferroviaires européens. Cette croissance serait un peu plus forte pour le combiné continental (+3,7%) que pour le maritime (+2,8%), comme le précise le graphique ci-dessous. L'étude remarque en particulier le fort potentiel de croissance de trois pays, l'Espagne, la Pologne et la France.

DEVELOPMENT OF UNACCOMPANIED CT RAIL TRANSPORT PERFORMANCE BY TRANSPORTATION TYPE (billion T.KM)

● Maritime

● Continental



Source : SCI Verkehr Rail Freight Market Forecast

© UIC/UIRR / 15.11.2024 - Compiled by SCI Verkehr GmbH

Cette résilience du baromètre de conjoncture, liée à ces perspectives de moyen terme toujours positives malgré les incertitudes économiques et géopolitiques, amène à privilégier l'hypothèse d'un contexte restant favorable au combiné en Europe pour ces prochaines années.



LA MESURE DU TRANSPORT COMBINÉ EN FRANCE : DES DONNÉES VARIÉES

Le transport combiné en France s'appréhende par différentes données de plusieurs origines et produites pour différents usages ; c'est d'ailleurs l'enjeu de l'Observatoire du transport combiné de produire des analyses à partir de cette diversité. Voici les principales de ces données.

DONNÉES DGITM : LE REFLET DE L'AIDE À L'EXPLOITATION

Chargée, au ministère des transports, d'attribuer l'aide à l'exploitation des services réguliers de transport combiné, la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités) détient des données issues du traitement des réponses des opérateurs aux appels à manifestations d'intérêt (AMI) pour l'attribution de ces aides. Celles-ci étant attribuées annuellement, postérieurement à la réalisation des services, les données sont disponibles avec une année de décalage (4^e trimestre d'une année A+1, pour les UTI d'une année A).

Ces données sont exprimées en nombre d'UTI (unités de transport intermodal) transportées éligibles à l'aide. Elles se rapportent aussi bien au combiné rail-route qu'au combiné fleuve-route.



DONNÉES ART : LE REFLET DE LA PRODUCTION FERROVIAIRE

Au titre de sa mission de surveillance du marché, l'Autorité de régulation des transports (ART) détient des données qu'elle collecte auprès des opérateurs, EF (entreprises ferroviaires) et OTC (opérateurs de transport combiné). En raison de cette collecte, les données sont là aussi disponibles en décalage, au 4^e trimestre de A+1 pour une année A. Elles sont également exprimées en UTI mais ne concernent que le combiné rail-route (le transport fluvial n'étant pas du domaine de compétence de l'ART).

Parce qu'elles reflètent la production des EF, les données ART couvrent un champ plus large que celles de la DGITM : elles indiquent toutes les UTI transportées, éligibles aux aides ou non. Cette différence de périmètre a pour conséquence une comparabilité limitée entre ces données, celles de la DGITM ne reprenant pas :

- les trafics de transit (pays étranger vers pays étranger via la France),
- les trafics sur des parcours de moins de 80 km (sauf distribution urbaine et transports de déchets),
- les trafics non réguliers,
- les trafics effectués sur des services non ouverts à plusieurs clients ou proches de la frontière nord-est.

DONNÉES SNCF RÉSEAU : LE COMBINÉ RAIL-ROUTE VU PAR LE GESTIONNAIRE DU RÉSEAU FERRÉ

SNCF Réseau produit différentes données reflétant l'activité du transport combiné rail-route sur son réseau. Elles proviennent de ses systèmes d'information de facturation de redevances et s'expriment en trains-kilomètres et en tonnes-kilomètres, qui se détaillent :

- entre transports par wagons non surbaissés et surbaissés ;
- entre transport national et international.

Le détail « wagons non surbaissés » / « wagons surbaissés » a pour but d'isoler le marché des autoroutes ferroviaires, composante la plus dynamique du marché du combiné en Europe depuis une dizaine d'années : les « transports par wagons surbaissés » reflètent essentiellement le transport des semi-remorques, alors que les « transports par wagons non surbaissés » concernent les caisses mobiles, conteneurs maritimes, et également, dans une faible proportion, des semi-remorques préhensibles acheminées en wagons-poches.

Les tonnes-kilomètres produites par SNCF Réseau sont des tonnages bruts, correspondant au tonnage total d'un train (locomotive + wagon + UTI + marchandise contenue dans l'UTI).

Les données SNCF Réseau sont transmises chaque trimestre à l'Observatoire du transport combiné. Elles sont présentées ici en rythme annuel, sans décalage : on verra ci-après les chiffres de 2024.



DONNÉES VNF : LE COMBINÉ FLEUVE-ROUTE VU PAR LE GESTIONNAIRE DU RÉSEAU FLUVIAL

Voies Navigables de France (VNF) détient des données reflétant l'activité du transport combiné fleuve-route sur son réseau, qui sont collectées auprès des opérateurs fluviaux. Elles s'expriment en EVP (équivalent vingt pieds), comme d'usage dans le transport maritime, la majorité du combiné fluvial étant un trafic de conteneurs maritimes, réalisé en pré- ou post-acheminement d'un transport maritime international.

Comme celles de SNCF Réseau, les données VNF sont transmises chaque trimestre à l'Observatoire et apparaissent ci-après en rythme annuel.

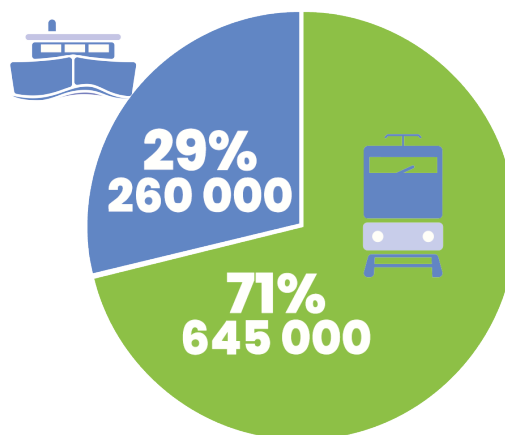


QUELQUES VUES GÉNÉRALES DU TRANSPORT COMBINÉ EN FRANCE

Le caractère varié des données mobilisables pour la compréhension du transport combiné n'empêche pas d'en relever quelques caractéristiques générales. Suivant les données DGITM, on relève ainsi :

Un transport combiné aux trois quarts ferroviaire

Près des trois quarts du transport combiné français sont le fait du rail-route, le quart restant le fait du fleuve-route.

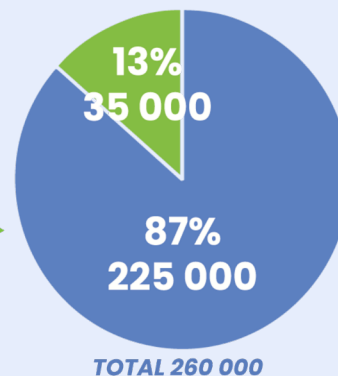
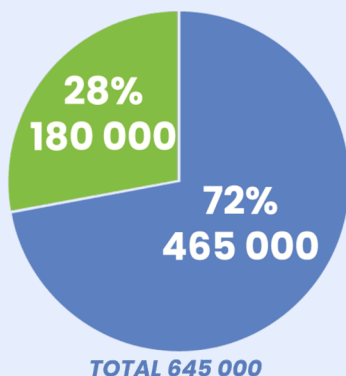


Un transport combiné dominé par les flux nationaux

Qu'il s'opère en rail-route ou en fleuve-route, le combiné en France reste dominé par les flux nationaux, à hauteur de près des trois quarts pour le premier et à près des neuf dixièmes pour le second.

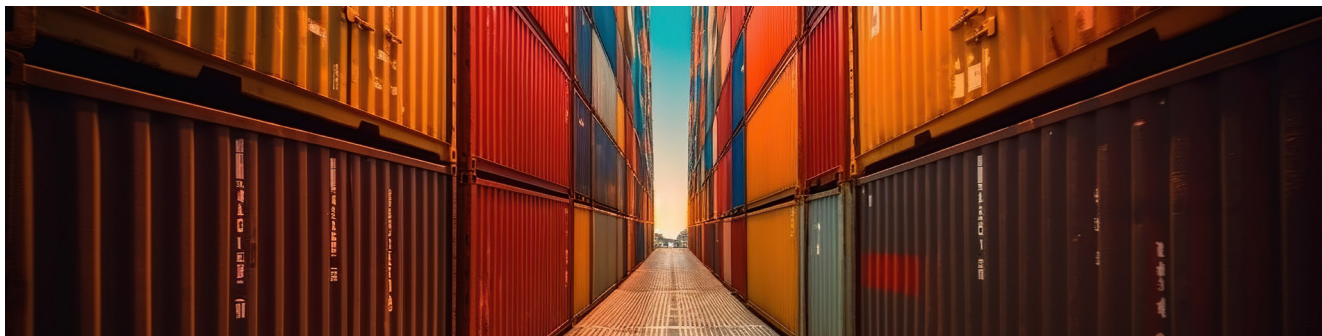
Trafic
 ● National
 ● International

UTI transportées en combiné - en 2023



Environ un cinquième du combiné rail-route est effectué en semi-remorques

La DGITM estime à 115 000 le nombre de semi-remorques transportées en rail-route en 2023, soit environ 18% du total des UTI. A noter que ce chiffre, comme les autres ci-dessus, n'englobe pas les transports non éligibles aux aides, ce qui, pour les semi-remorques, exclut les trafics de l'AFA et du lien transmanche.



LE TCRR EN FRANCE : RUPTURE EN 2023, REPRISE EN 2024

LA FORTE BAISSÉ DE 2023 CONFIRMÉE...

Alors que depuis 2021 le TCRR était en croissance, l'année 2023 marque **une nette rupture**. Elle se marque en effet :

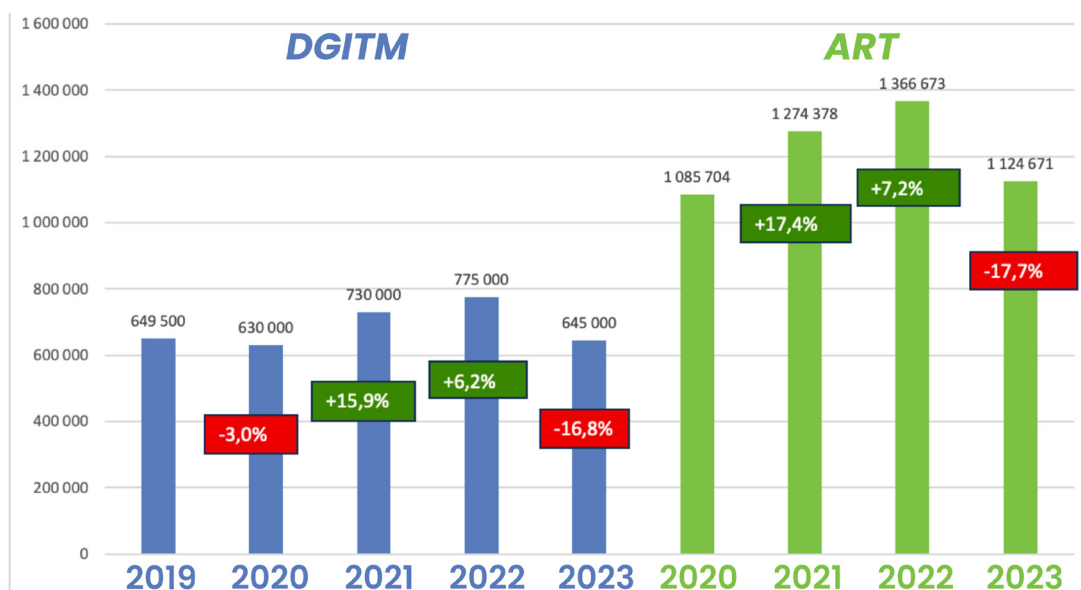
- selon le périmètre de la DGITM, par **645 000 UTI transportées**, soit une baisse de 16,8% sur 2022 ;
- selon le périmètre de l'ART, par **1 124 671 UTI transportées**, soit une baisse de 17,7% sur 2022.

Cette forte baisse de 2023 avait pour mémoire les causes suivantes :

- mouvements sociaux au cours du premier trimestre, principalement dus à la réforme des retraites ;
- flambée des coûts de production suite à l'inflation, et notamment des coûts énergétiques ;
- interruption, suite à un éboulement accidentel, de la ligne de la Maurienne depuis le 27 août 2023, entraînant la coupure d'un axe majeur du réseau ferroviaire européen.

Le schéma ci-dessous présente ces résultats sur un même graphique. On note que, si les données DGITM et ART n'ont pas le même périmètre, elles observent la même tendance, avec des taux d'évolution dans les mêmes ordres de grandeur.

UTI transportées en TCRR



...MAIS UNE REPRISE EN 2024

Parce qu'elles ne sont pas produites en décalage annuel, les données SNCF Réseau offrent une vision plus à jour de l'évolution du TCRR. En 2024, elles sont marquées par une claire reprise de l'activité, qui se lit à plusieurs niveaux.

REPRISE EN 2024 DES TRAINS-KM ET TONNES-KM PRIS GLOBALEMENT...

En 2024, SNCF Réseau a constaté :

- la production de **18,3 millions de trains-kilomètres**, un chiffre en hausse de 9,9% par rapport à 2023 ;
- le transport de **23,3 milliards de tonnes-kilomètres**, un chiffre en hausse identique de 9,9% par rapport à 2023.

**+
9,9%**

Dans le détail, tous les segments progressent également sur 2023, à l'exception des flux internationaux, en retrait de presque 11%, qu'il s'agisse des trains-km que des tonnes-km.

... SANS RETROUVER COMPLÈTEMENT LE NIVEAU DE 2022

Comme on le rappelait plus haut, l'année 2023 apparaît comme atypique en raison notamment des forts mouvements sociaux : il est donc pertinent de comparer ces résultats 2024 à ceux de 2022. A cette aune, le TCRR reste en retrait de **10,7%** (en trains-km) et de **7,6%** (en tonnes-km) de cette faste année.

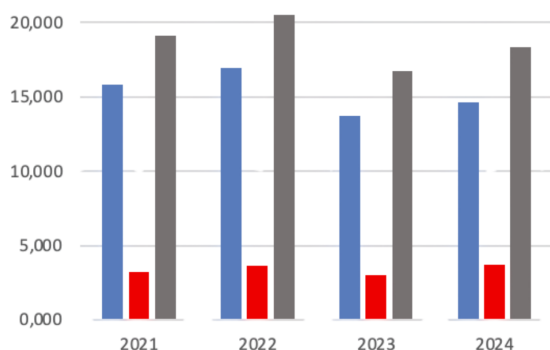
Ceci étant, certaines de ses composantes ont terminé 2024 sur une activité supérieure à 2022 :

- le transport par **wagon surbaissé** affiche **+ 1,5% en trains-km** et **+ 9,5% en tonnes-km**, ce qui est remarquable compte tenu de l'arrêt total de l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) depuis août 2023 à cause de la coupure accidentelle de la ligne de Maurienne ; la demande de transport de semi-remorques a donc été très forte en 2024 sur les autres lignes ;

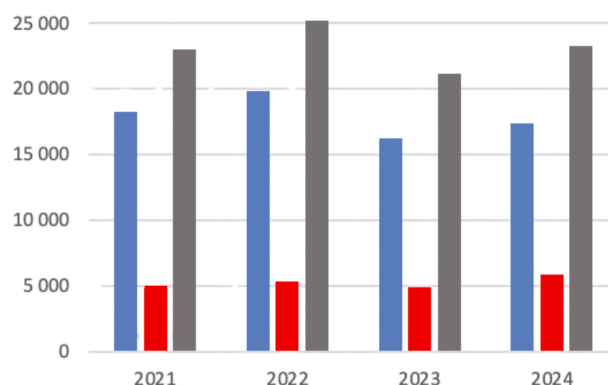
Trafics détaillés par wagons surbaissés et non surbaissés



TRAINS-KILOMÈTRES DU TCRR
(en millions)



TONNES-KILOMÈTRES DU TCRR
(en millions)



- Transport par wagon non surbaissés y c poche
- Transport par wagon surbaissés
- TOTAL

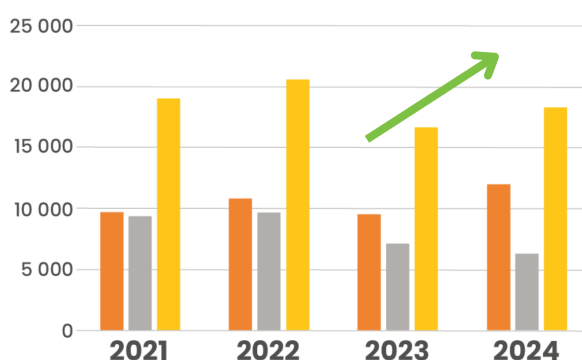
- les **trafics nationaux du TCRR** : avec presque 15 milliards de tonnes-km en 2024, ceux-ci dépassent de 2 milliards leur niveau de 2022, année déjà regardée comme forte, signe de la solidité de la demande.

Au contraire, les trafics internationaux 2024 restent un tiers inférieurs à ceux de 2022, un résultat là également imputable à la Maurienne mais aussi aux difficultés du continent européen (croissance économique limitée à 1,3% dans l'UE et même 0,2% en Allemagne).

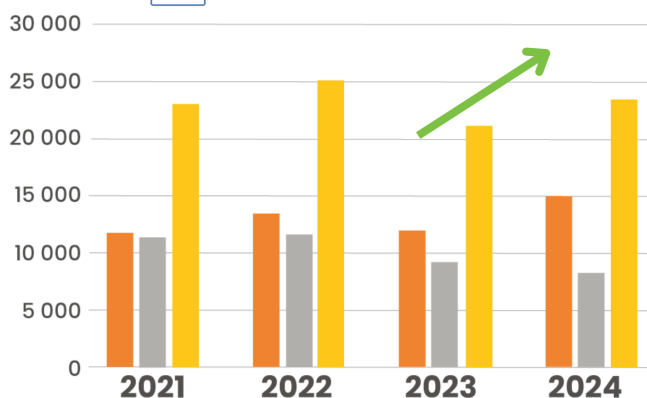
Trafics détaillés par flux nationaux et internationaux



TRAINS-KILOMÈTRES DU TCRR
(en millions)



TONNES-KILOMÈTRES DU TCRR
(en millions)



- Dont National
- Dont International
- TOTAL

Tous ces éléments semblent donc indiquer que la filière du combiné a su rebondir et recouvrer sa dynamique, mais que les effets néfastes de 2023 ne sont donc pas encore récupérés.

A noter, pour terminer, que le fret ferroviaire pris globalement, conventionnel et combiné confondus, en trains-km selon SNCF Réseau a :

- diminué de 13% en 2023 (transport combiné seul : - 18,7%) ;
- progressé de 5% en 2024 (transport combiné seul : + 9,9%).

Comme on a pu l'observer à plusieurs reprises ces 30 dernières années, le TCRR semble donc « sur-réagir » par rapport au fret conventionnel, en se réduisant plus fortement en période de crise et en se redressant plus vite en période de croissance.



Rappelons que le combiné rail-route représente **plus de 40%** du total du fret ferroviaire en France, une proportion qui s'accroît année après année.



DES TONNAGES MOYENS STABLES

Comme les années précédentes, ce rapport s’arrête sur le tonnage brut moyen des trains du TCRR, selon les chiffres de SNCF Réseau reproduits ci-dessous.

Il s’agit de moyennes par train : par conséquent, ces chiffres ont une signification limitée. On peut simplement constater une stabilité de ces valeurs d’une année sur l’autre ainsi qu’une prédominance du tonnage moyen des transports par wagons surbaissés, peut-être attribuable à la plus grande longueur des trains de l’« autoroute ferroviaire » qui composent l’essentiel de ce type de transports.

TONNES-KILOMÈTRES BRUTES ET NETTES, UN RAPPORT DES DEUX TIERS

(Tonnage moyen brut)	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Ensemble des trains	1 330	1 353	1 347	1 370	+ 1,7 %
dont transport par wagon surbaissé	1 598	1 747	1 739	1 761	+ 1,7 %
dont transport par wagon non surbaissé (yc poche)	1 259	1 276	1 271	1 290	+ 2,3 %

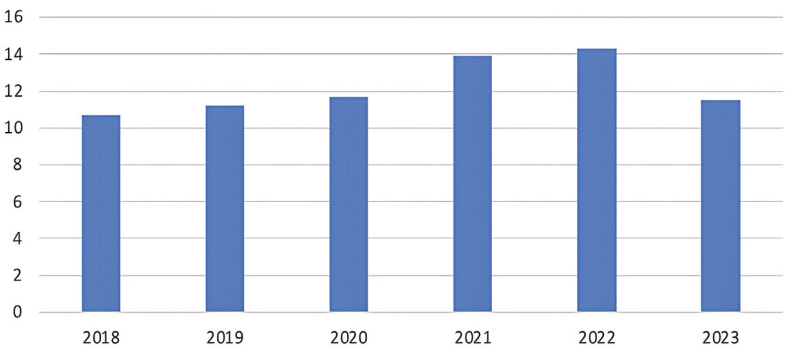
Les données en tonnes-kilomètres évoquées ci-dessus et provenant de SNCF Réseau sont des tonnages bruts, englobant la marchandise et ses contenants (UTI, wagon ainsi que locomotive du train).

Il est à cet égard intéressant de rapprocher ces chiffres des tonnages nets : pour 2023, le service des données et études statistiques (SDES) du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires fait état de **11,5 milliards de tonnes-kilomètres nettes**, soit une proportion d’environ deux tiers par rapport aux tonnages bruts, vraisemblable et habituelle dans le TCRR.

D’après ces mêmes chiffres, l’évolution des tonnes-kilomètres nettes du TCRR depuis 2018 est la suivante:

TONNES-KILOMÈTRES
NETTES DU TCRR
2018-2023

En milliards



LE TCFR EN FRANCE : UNE TENDANCE AU DÉVELOPPEMENT MALGRÉ LA PERTE DE 2023

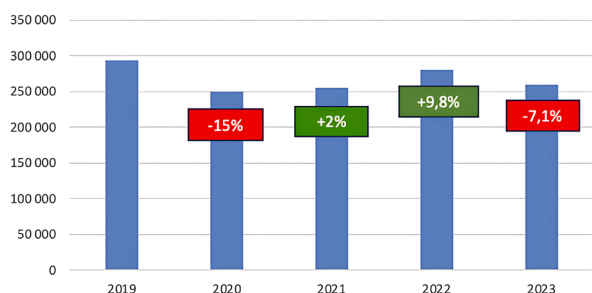
Comme pour le rail-route, le transport combiné fleuve-route (TCFR) en France peut s'apprécier suivant différentes données :

- celles de la DGITM, exprimées en UTI transportées,
- celles collectées par le gestionnaire du réseau fluvial VNF auprès des opérateurs fluviaux et qui s'expriment en EVP transportées.

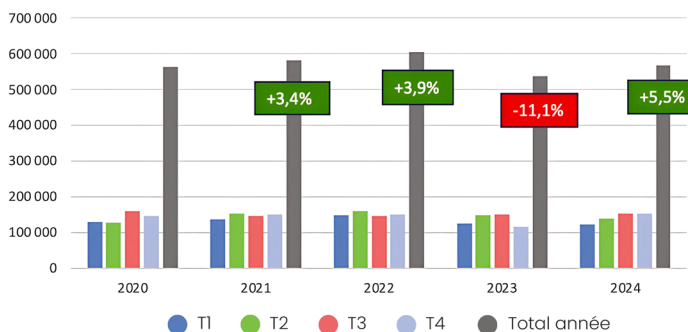
Les graphiques ci-dessous restituent les évolutions de ces dernières années.

ACTIVITÉS DU TCFR

En UTI transportées (par an)



En EVP transportées (par an & par trimestre)



Ces évolutions se résument en deux mouvements :

LE FLEUVE-ROUTE CONFIRME SA FORTE BAISSÉ EN 2023...

Les données DGITM font état de **260 000 UTI** transportées en 2023, un ordre de grandeur **en baisse de 7,1%** par rapport à 2022.

Les données VNF affichent une même évolution négative : les **538 237 EVP** transportées en 2023 sont **en baisse de 11%** par rapport à 2022.

Cette forte baisse a des causes connues, certaines communes au combiné rail-route (grèves du printemps 2023, recul de la demande suite au ralentissement économique) et d'autres plus spécifiques au combiné fleuve-route (blocage de certains canaux fin 2023 suite à des inondations, désorganisation des transports maritimes internationaux en raison des événements géopolitiques, comme on le verra plus loin).

Ceci étant, comme pour le rail-route, le pic de 2022 n'a donc pas été entièrement retrouvé.

De façon générale, sur ces dernières années, ces données suggèrent un potentiel de développement pour le combiné fluvial. Ce potentiel s'exprime par des évolutions annuelles positives, en dépit de la forte baisse en 2023.

... ET SA REPRISE MODÉRÉE EN 2024

En 2024, VNF a constaté le transport de 567 697 EVP soit **+5,5%** par rapport à 2023.

Cette reprise modérée a été homogène sur les 4 trimestres de l'année et un peu plus contrastée sur les quatre grands bassins géographiques de VNF :

- Seine : +2% (2023/22 : -1%) ;
- Nord-Pas de Calais : +9% (2023/22 : -19%) ;
- Rhône Saône : +5% (2023/22 : -12%) ;
- Grand Est : +12% (2023/22 : -25%).





UN INGRÉDIENT IMPORTANT DU TRANSPORT COMBINÉ : LES TRAFICS PORTUAIRES DE CONTENEURS

En 2024, l'Observatoire du transport combiné a commencé à étudier les relations entre les trafics portuaires de conteneurs et le trafic combiné en France, aussi bien rail-route que fleuve-route, grâce aux données du SDES.

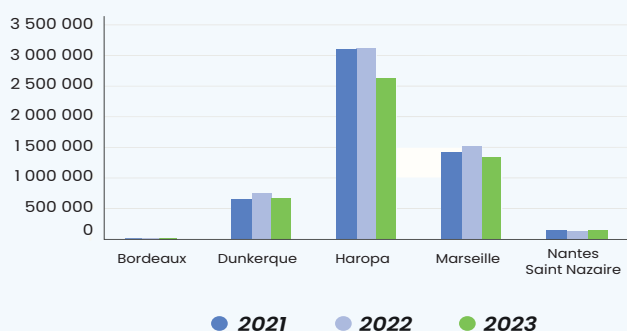
Dans le cadre du présent rapport, on propose un simple focus sur les trafics portuaires depuis 2021 des ports de Bordeaux, Dunkerque, HAROPA, Marseille-Fos et Nantes-St Nazaire.

Les ports maritimes cités représentent plus de 98% du trafic métropolitain de conteneurs en EVP en 2023. Sur les 9 premiers mois de 2024, le trafic de conteneurs en EVP augmente de 9,6% par rapport à la même période de 2023 dans ces principaux ports métropolitains, ce qui ouvre des perspectives favorables au transport combiné.

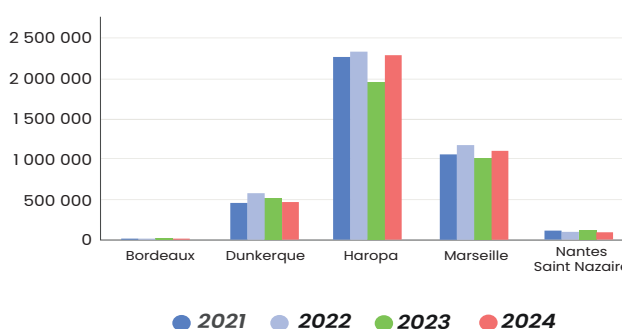
Les graphiques ci-dessous présentent l'évolution de ces trafics, le premier en années complètes, le deuxième sur les neuf premiers mois de chaque année de façon à intégrer les données 2024, dont le dernier trimestre n'est pas encore connu à la date de rédaction du présent rapport.

TRAFICS CONTENEURS DES PRINCIPAUX PORTS

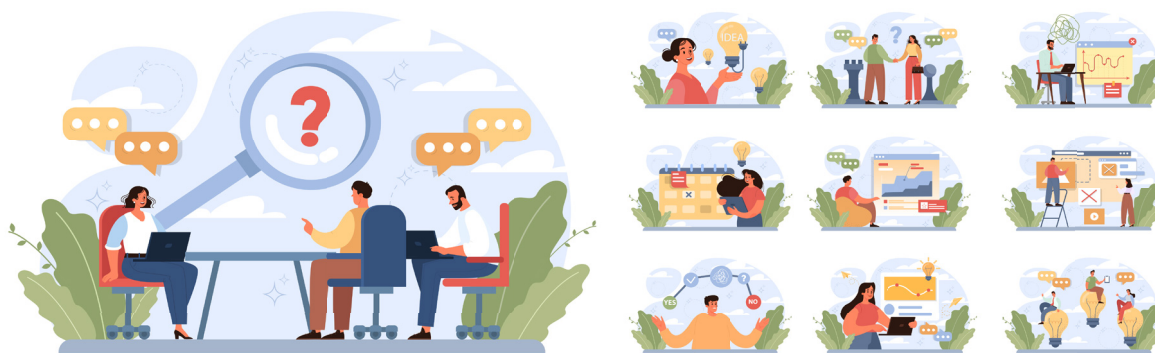
En EVP par an



En EVP sur T1-T3 de chaque année



En termes d'évolution, on constate une corrélation entre les évolutions ci-dessus et celles du transport combiné, notamment en 2023 où ces trafics portuaires de conteneurs ont reculé de 13%, un chiffre à rapprocher du -11% enregistré par le TCFR.



L'INDICE DE CONJONCTURE DES ACTEURS : VERS UNE CONFIANCE RAISONNÉE POUR 2025 ?

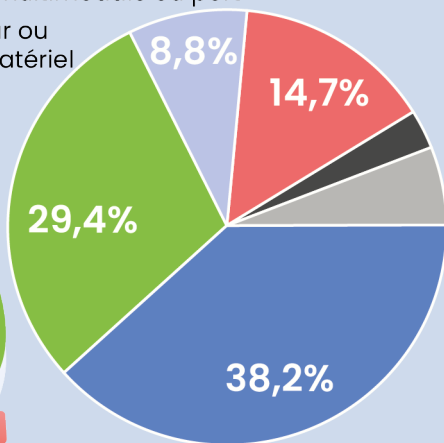
Dans ce dernier chapitre, on présente l'**indice conjoncturel du transport combiné**, mis en œuvre par le GNTC depuis 2023 et apporté à l'Observatoire du transport combiné.

Réalisé en janvier-février 2025 par sondage auprès des adhérents du GNTC, cet indice porte d'une part sur le bilan de 2023 et d'autre part sur les perspectives de 2024.

La figure ci-dessous indique les catégories auxquelles appartiennent les 34 répondants, les deux premières étant les transporteurs routiers utilisateur du combiné (38%) et les opérateurs de transport combiné (OTC) ferroviaires (29%).

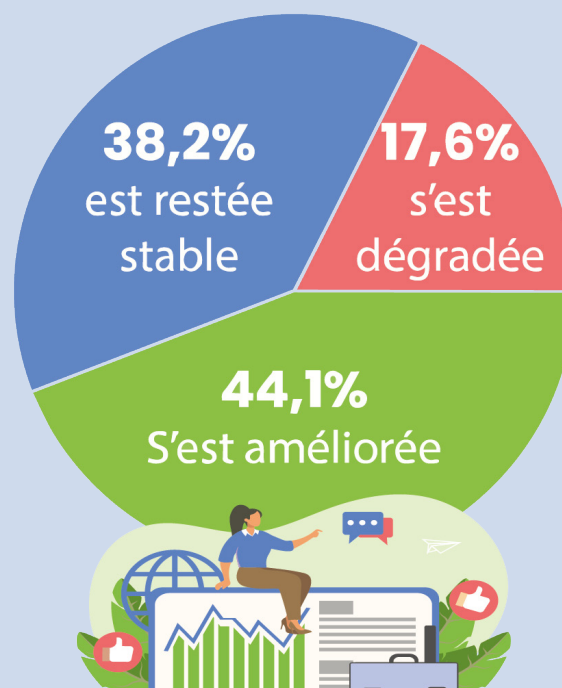
VOUS ÊTES...

- Transporteur routier utilisateur du transport combiné
- Opérateur de transport combiné ferroviaire
- Opérateur de transport combiné fluvial
- Plateforme multimodale ou port
- Constructeur ou loueur de matériel
- Autre



Comme on l'a vu dans ce rapport, l'année 2024 a été une année de redémarrage après la très difficile année 2023. Ceci se retrouve en conséquence dans les résultats ci-dessous, montrant que 44% des adhérents ont ressenti une amélioration de la situation générale de leur entreprise (ils n'étaient que 10% il y a un an).

Sur les 12 DERNIERS MOIS, estimez-vous que la situation de votre **entreprise?**...

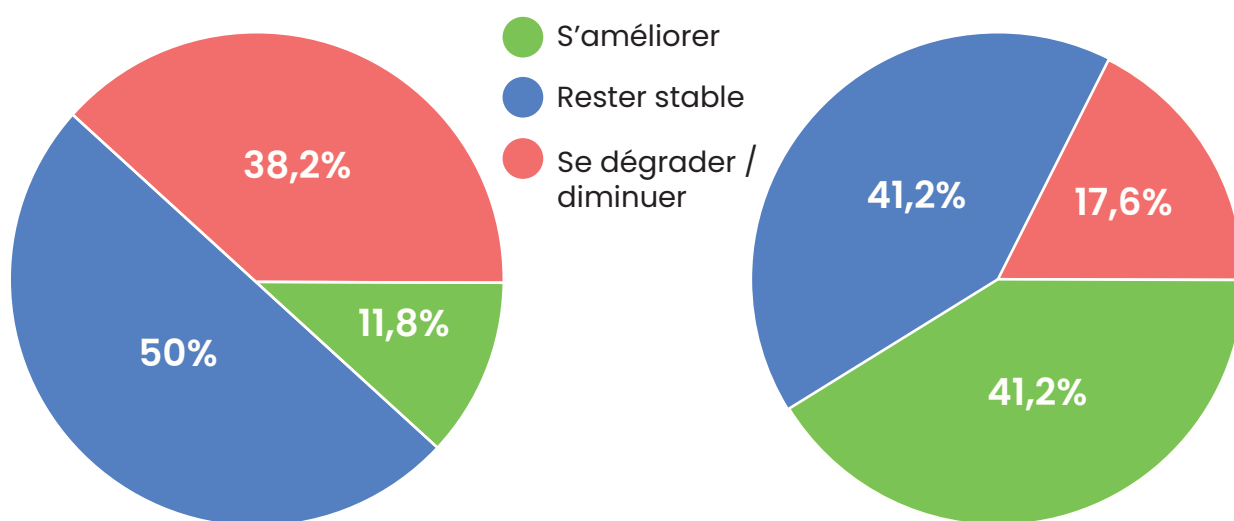


Pour 2025, les perspectives sont néanmoins mitigées, tout au moins sur la conjoncture économique d'ensemble, que 38% des répondants imagine se dégrader et 50% rester stable – des éléments cohérents avec le contexte national et international actuel. A l'échelle de leur entreprise, les répondants sont un peu moins négatifs, 41% prévoyant une augmentation de leur activité, 41% une stagnation et 17% une diminution.

Dans les 12 *prochains* mois estimez-vous que...

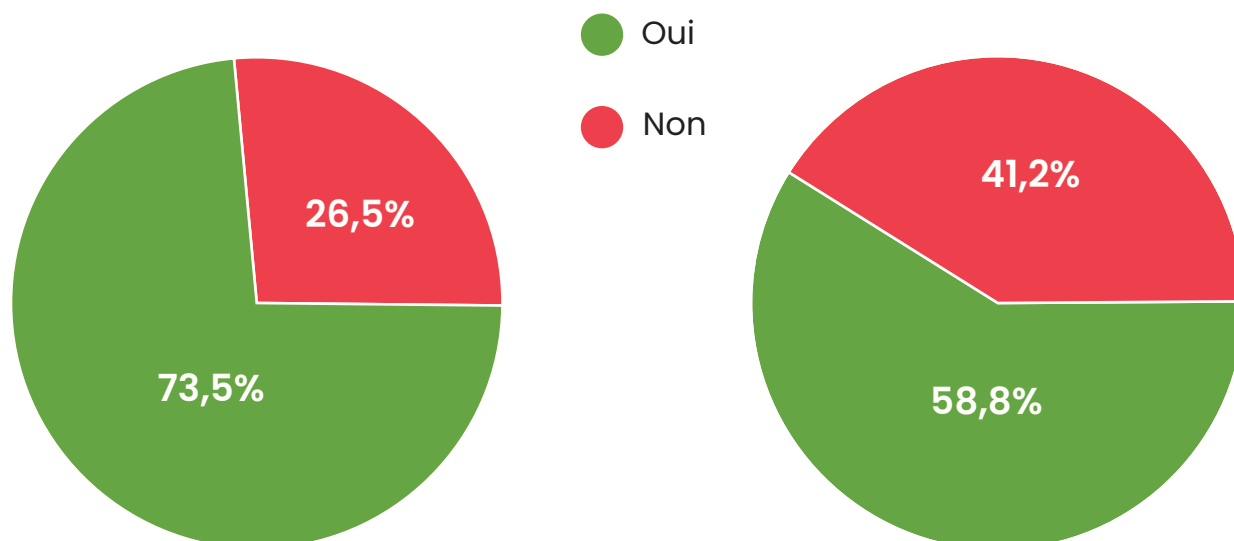
la conjoncture prise globalement va...

votre entreprise, votre centre de profit,
va voir son chiffre d'affaires...



votre entreprise, votre centre de profit,
va réaliser des investissements

votre entreprise, votre centre de profit,
va créer des emplois



Quant aux engagements sur l'avenir que constituent l'investissement et la création d'emplois, on voit que **les 34 répondants restent plutôt optimistes**, respectivement à 74% et à 59%.

Dans les éléments textuels qu'ils fournissent à l'appui de leurs réponses pour envisager 2025, les adhérents du GNTC évoquent aussi les éléments positifs suivants :

- poursuite d'une demande dynamique de transport multimodal en raison de la réglementation poussant à la décarbonation, le transport combiné rail-route et fleuve-route apparaissant comme une solution efficace et disponible immédiatement ;
- une partie des chargeurs continue d'assumer le report modal et ses conséquences.

Mais on ne cache pas d'autres appréciations plus interrogatives :

- situation géopolitique (internationale) et politique (nationale) toujours compliquée et sans visibilité, laissant augurer d'une incertitude économique et donc d'un affaissement de la demande, des volumes transportés et des investissements ;
- question toujours pendante d'une reprise de mouvements sociaux, comme on le constate sur les ports depuis le début de l'année ;
- concurrence routière plus forte ;
- interrogations sur la poursuite des aides à l'exploitation et des investissements publics en faveur des réseaux massifiés, ferroviaire et fluvial ;
- avenir réglementaire incertain, eu égard à certains projets de la Commission européenne.

En synthèse, ces éléments dessinent **une perception meilleure que celle de l'an dernier**, marquée par les stigmates de 2023, mais **nuancée d'interrogations sur 2025 qui n'empêche pas un degré de confiance raisonnée**.





DOCUMENTS CITÉS DANS LE PRÉSENT RAPPORT

- 2023-2024 UIRR Report www.uirr.com
- Rapport Rail Net Europe 2024 <https://rne.eu/wp-content/uploads/Overall-RFC-KPIs-2024.pdf>
- Rapport biennal conjoint UIC – UIRR 2024

LE CATALOGUE DE DONNÉES DU SDES :

- Essentiel Datalab « le transport combiné représente 40,5% du transport ferroviaire de marchandises en 2022 » (SDES, déc. 2023)
- Statistiques du SDES : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-transport-ferroviaire-de-marchandises-au-plus-bas-en-2023?rubrique=&dossier=1342>
- Pour le Ferroviaire : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/catalogue?page=dataset&datasetId=677d45b0359a5cbb32fc907c>
- Pour le transport combiné : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/catalogue?page=datafile&datafileId=478d95f8-a39b-45ed-8764-abd4611ef099>
- Pour le fluvial : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/catalogue?page=dataset&datasetId=66684be91c2b28d362ecbf4f>

[illegible]

[illegible]



GROUPEMENT NATIONAL DU TRANSPORT COMBINÉ

13/15 RUE TAITBOUT – 75009 PARIS

TEL : 06.81.84.26.21

www.gntc.fr



Directeur de la publication : Aurélien BARBÉ

Conception : DriveMyCom

Crédits photos : ©GNTC

Soutenu
par

