



Le transport ferroviaire de marchandises au plus bas en 2023

JANVIER 2025

En 2023, le transport intérieur ferroviaire de marchandises représente 29,4 milliards de tonnes-kilomètres, en forte diminution par rapport à l'année 2022 (- 16,7 %). L'année 2023 a été marquée par des mouvements sociaux au printemps et un prix élevé de l'électricité qui ont pénalisé l'activité du fret ferroviaire. Avec 8,9 % du total du transport intérieur terrestre de marchandises, sa part modale perd 1,3 point en un an. La dynamique du transport combiné constatée depuis 2018 est stoppée et il retrouve son niveau de 2019. Les produits manufacturés restent les marchandises les plus transportées dans le transport ferroviaire (38,7 % en 2023). Le transport de produits agricoles et agroalimentaires résiste. La part des marchandises dangereuses augmente malgré un volume stable.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES FORTEMENT PÉNALISÉ EN 2023

Dans un contexte global de ralentissement économique en France et en zone euro, le transport ferroviaire de marchandises est fortement pénalisé en 2023 par la baisse d'activité des entreprises électro-intensives (dont le secteur de la sidérurgie), affectées par la forte hausse des prix de l'énergie, ainsi que par les mobilisations sociales contre la réforme des retraites du premier trimestre.

Mesuré en tonnes-kilomètres, il se replie ainsi très fortement en 2023 (- 16,7 %) - (tableau 1). Avec un niveau inférieur de 6,1 % à celui de 2020, année pourtant marquée par la crise sanitaire et les confinements, il atteint son plus bas niveau observé depuis 1980. En 2023, les baisses sont plus marquées pour le trafic international entrant (- 19,5 %) et le transit (- 21,4 %) que pour le trafic international sortant (- 14,1 %) et le trafic national (- 15,8 %).

Entre 2018 et 2023, le transport ferroviaire de marchandises sur le territoire français baisse de 2,8 % par an en moyenne. Sur cette période, c'est le transit qui décroche le plus avec une baisse annuelle de 5,0 %. Les tonnages transportés diminuent également, de 2,9 % en moyenne annuelle sur cinq ans, tandis que la distance moyenne parcourue reste stable, passant de 385 km en 2018 à 388 km en 2023.

Avec 29,4 milliards de tonnes-kilomètres en 2023, le fret ferroviaire représente 8,9 % du transport intérieur terrestre de

Tableau 1 : transport ferroviaire intérieur terrestre de marchandises en 2023

	2023	Part 2023	Évolution 2023/2022	Évolution moyenne 2023/2018
	En millions de tonnes-kilomètres	En %	En %	
National	17 637	60,0	- 15,8	- 2,5
International entrant	3 694	12,6	- 19,5	- 1,7
International sortant	4 791	16,3	- 14,1	- 2,8
Transit	3 277	11,1	- 21,4	- 5,0
Total	29 399	100,0	- 16,7	- 2,8

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

marchandises. Après avoir diminué continuellement depuis 2015, puis augmenté en 2021, cette part recule de 1,3 point en 2023 (graphique 1).

LE TRANSPORT COMBINÉ SE CONTRACTE FORTEMENT ET RETROUVE SON NIVEAU DE 2019

Le transport combiné consiste à utiliser le rail ou la voie d'eau pour transporter des marchandises acheminées par camion pour les premiers et/ou les derniers kilomètres. En tonnes-kilomètres, après une forte dynamique débutée en 2018 et une progression de près de 28 % entre 2019 et 2022, le

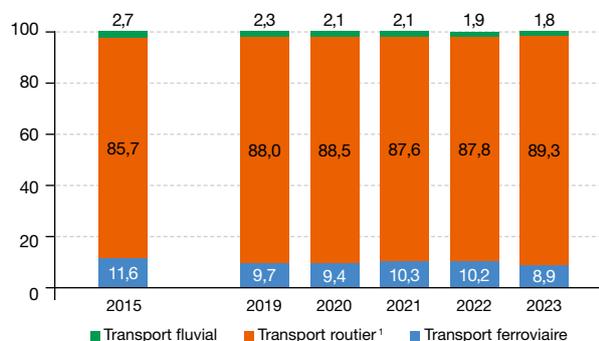
ENCADRÉ

La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire approuvée par décret le 18 mars 2022, a pour ambition de redynamiser le transport ferroviaire de marchandises, moins bruyant, moins polluant et moins dangereux que le transport routier. Elle vise à doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030, conformément à l'objectif fixé par l'article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Le transport ferroviaire de marchandises au plus bas en 2023

Graphique 1 : parts modales du transport intérieur terrestre de marchandises

En % des tonnes-kilomètres, hors oléoducs



¹ Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC, tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRAC ou plus et véhicules utilitaires légers du pavillon français (VUL).
Champ : pour l'ensemble des modes, il s'agit des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français (transport intérieur).
Sources : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires ; SDES, enquête TRM ; Eurostat, TRM-EU ; VNF (y.c. transit et fluvio-maritime)

transport combiné diminue fortement en 2023 (- 19,3 %) pour retrouver un niveau comparable à 2019, tandis que le transport conventionnel baisse de 14,9 % (tableau 2). Sur cinq ans, le transport combiné progresse légèrement de 1,5 % en moyenne par an. Malgré le repli de 2023, la part du transport combiné dans le transport ferroviaire de marchandises reste nettement supérieure à ce qu'elle était à la fin des années 2010 : de 27,4 % en 2017, elle est passée à 33,0 % en 2019 puis 40,5 % en 2022 avant de redescendre à 39,2 % en 2023. Le transport combiné par conteneurs et

caisses mobiles (- 0,7 % en moyenne annuelle sur cinq ans) représente 86,0 % du transport combiné en 2023.

Le nombre d'unités de transport intermodal (UTI) mesuré en équivalent vingt pieds (EVP) baisse de 19,2 % en 2023 (- 16,9 % pour les conteneurs et caisses mobiles). Sur cinq ans, il est quasi stable (- 0,2 % en moyenne par an). Les UTI chargées avec de la marchandise représentent 82 % du total des UTI en 2023, en hausse de deux points par rapport à 2022.

La distance moyenne annuelle parcourue en transport combiné diminue légèrement en 2023 (- 0,9 %), et s'établit à 546 kilomètres. Sur cinq ans, elle diminue en moyenne de 0,9 % par an.

La distance moyenne parcourue en transport conventionnel diminue plus fortement en 2023 (- 2,5 %) et s'établit à 326 kilomètres. Sur cinq ans, elle est en légère baisse (- 0,5 % en moyenne par an).

Globalement, la distance moyenne parcourue baisse significativement (- 2,6 %) en 2023 et s'établit à 388 kilomètres. Sur cinq ans, elle est stable (+ 0,1 %).

UN TRAIN TRANSPORTE 560 TONNES DE MARCHANDISES EN MOYENNE

Le trafic ferroviaire de marchandises, mesuré en trains-kilomètres, diminue de 11,1 % en 2023. Sur cinq ans, il accuse une baisse de 2,6 % en moyenne par an (tableau 3).

Le tonnage moyen de marchandises par train baisse de 6,3 % avec 560 tonnes en moyenne par train, son plus bas niveau depuis 2017, ce qui reflète un taux de remplissage des trains plus bas. Sur cinq ans, il est quasi stable avec - 0,2 % en moyenne par an.

Tableau 2 : transport conventionnel et transport combiné du transport ferroviaire intérieur terrestre de marchandises

	2019	2020	2021	2022	2023	Part 2023	Évolution 2023/2022	Évolution moyenne 2023/2018
En millions de tonnes-kilomètres						En %	En %	
Transport conventionnel	22 703	19 601	21 930	20 977	17 860	60,8	- 14,9	- 5,0
Transport combiné (UTI*)	11 206	11 696	13 840	14 305	11 539	39,2	- 19,3	1,5
<i>dont conteneurs et caisses mobiles</i>	10 534	10 362	12 186	12 250	9 926	86,0	- 19,0	- 0,7
Total	33 909	31 297	35 770	35 282	29 399	100,0	- 16,7	- 2,8
En kilomètres (ratio tonnes-kilomètres/tonnes)						En %	En %	
Distance moyenne conventionnel	325	318	322	335	326	-	- 2,5	- 0,5
Distance moyenne combiné	548	567	538	551	546	-	- 0,9	- 0,9
Distance moyenne totale	376	381	381	398	388		- 2,6	0,1
UTI* en EVP**(en milliers), chargées ou vides						En %	En %	
Transport Combiné (UTI*)	1 969	1 909	2 091	2 260	1 825	100,0	- 19,2	- 0,2
<i>dont conteneurs et caisses mobiles</i>	1 885	1 666	1 820	1 942	1 613	88,4	- 16,9	- 1,8

* Unité de transport intermodal (voir définitions).

**Équivalent vingt pieds (voir définitions).

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires ; estimations SDES pour les nombres d'UTI en EVP

Tableau 3 : trains-kilomètres et tonnage moyen

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2023/2022	Évolution moyenne 2023/2018
En millions de trains-kilomètres						En %		
Trains-kilomètres	59,8	58,7	53,8	59,8	59,1	52,5	- 11,1	- 2,6
Nombre de tonnes moyen par train (tonnes-kilomètres/trains-kilomètres)						En %		
Tonnage moyen	566	578	582	598	597	560	- 6,3	- 0,2

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Le transport ferroviaire de marchandises au plus bas en 2023

LE TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES ET AGROALIMENTAIRES RÉSISTE

En tonnes-kilomètres, le transport ferroviaire de produits agricoles et agroalimentaires est le seul en hausse en 2023 (+ 2,3 %). Sa part dans le trafic de marchandises passe ainsi de 12,7 % en 2022 à 15,5 % en 2023. Sur les cinq dernières années, le transport ferroviaire en tonnes-kilomètres de ces marchandises est en légère hausse (+ 1,3 % en moyenne par an).

Le transport ferroviaire de produits manufacturés baisse très fortement en 2023 (- 23,9 %) et de 4,1 % en moyenne par an sur les cinq dernières années. Il est désormais largement en dessous de son niveau de 2019 (- 22,5 %), avant la crise sanitaire. Si sa part reste élevée dans le fret ferroviaire, elle perd 3,7 points à 38,7 %.

Le transport ferroviaire de matériaux de construction (18,4 % des marchandises), affecté par les difficultés du marché de la construction en 2023, baisse quant à lui de 21,1 % en 2023, et de 4,1 % en moyenne par an depuis 2018.

Les autres marchandises (groupées ou non identifiées) représentent 27,4 % des marchandises. Elles baissent de 10,7 % en 2023, et de 2,0 % en moyenne par an depuis 2018.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES REPRÉSENTE 21 % DU TRAFIC TOTAL

En 2023, le transport de marchandises dangereuses représente 21,2 % du transport ferroviaire de marchandises contre 17,9 % en 2022. Depuis 2021, il s'établit autour de 6,2 milliards de tonnes-kilomètres.

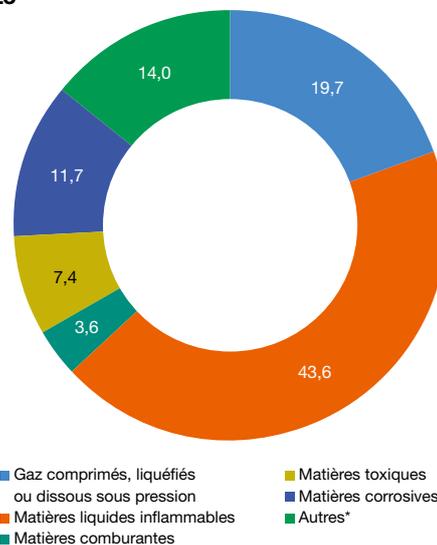
Les matières liquides inflammables diminuent de 5,5 % sur un an et représentent 43,6 % du total des marchandises dangereuses en 2023 (graphique 2). Cependant, sur cinq ans, elles augmentent de 3,0 % en moyenne par an.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES SE CONCENTRE SUR SEPT RÉGIONS

En 2023, environ 80 % des chargements (région d'origine) du trafic ferroviaire de marchandises national ou international sortant s'effectuent à partir de six régions : Hauts-de-France,

Graphique 2 : part de marchandises dangereuses en 2023

En %



* Autres matières et objets explosibles ; matières solides inflammables ; matières sujettes à l'inflammation spontanée ; matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ; peroxydes organiques ; matières radioactives ; matières et objets dangereux divers ; il n'y a pas de matières infectieuses.

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Provence-Alpes-Côte d'Azur, Grand Est, Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Nouvelle-Aquitaine (graphique 3).

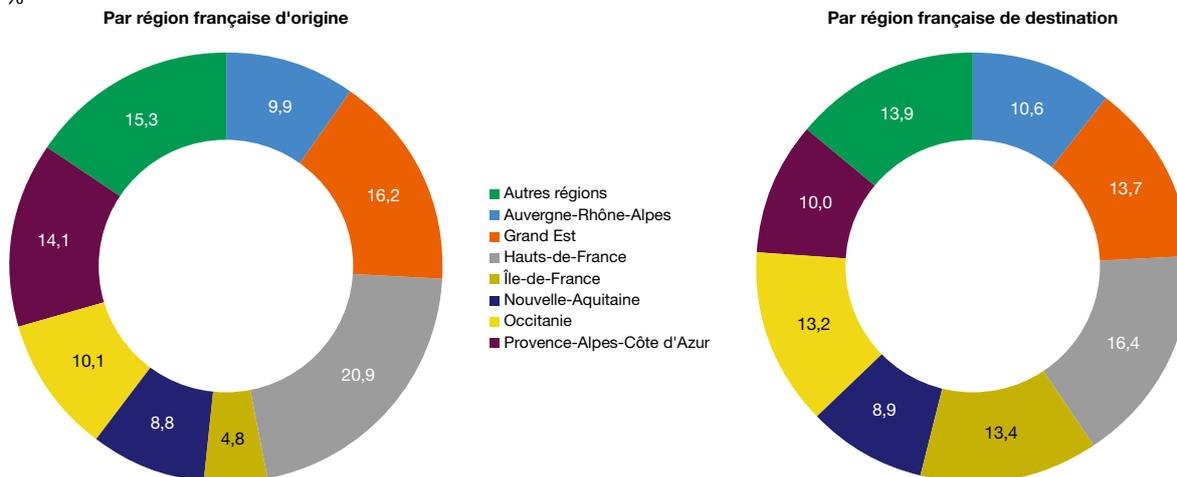
Ces six régions représentent également 72,8 % des destinations du trafic ferroviaire de marchandises national ou international entrant. En outre, l'Île-de-France, dans laquelle est chargé seulement 4,8 % du fret ferroviaire, est l'une des principales régions destinataires du trafic (13,4 %).

LE TRANSPORT FERROVIAIRE INTERNATIONAL DE MARCHANDISES S'EFFECTUE AVEC LES PAYS LIMITROPHES DU NORD ET DE L'EST

En 2023, quatre pays limitrophes représentent plus de 90 % du trafic ferroviaire de marchandises international entrant,

Graphique 3 : part du transport ferroviaire de marchandises selon les régions d'origine et de destination en 2023

En %



Lecture : en 2023, la région Auvergne-Rhône-Alpes représente 9,9 % des chargements de marchandises (trafic national et international sortant) et 10,6 % des déchargements de marchandises (trafic national et international entrant).

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Tableau 4 : transport ferroviaire de marchandises, international entrant et sortant, par principaux pays d'origine ou de destination

	Pays d'origine (international entrant)				Pays de destination (international sortant)			
	2023	Part 2023	Évolution 2023/2022	Évolution moyenne 2023/2018	2023	Part 2023	Évolution 2023/2022	Évolution moyenne 2023/2018
	En millions de tonnes-kilomètres	En %	En %		En millions de tonnes-kilomètres	En %	En %	
Allemagne	1 149	31,1	- 24,0	- 0,2	796	16,6	- 23,3	- 8,1
Belgique	927	25,1	- 14,0	- 3,7	1 067	22,3	8,4	- 6,4
Luxembourg ¹	899	24,3	- 17,2	5,9	894	18,7	- 17,2	5,2
Italie	385	10,4	- 25,8	- 7,6	832	17,4	- 30,6	- 4,7
Espagne	32	0,9	- 58,8	- 21,8	450	9,4	- 10,9	1,7
Autres pays	301	8,2	- 4,2	- 4,4	752	15,7	- 2,8	2,3
Total international entrant/sortant	3 694	100,0	- 19,5	- 1,7	4 791	100,0	- 14,1	- 2,8

¹ La majorité du trafic vers ou en provenance du Luxembourg se fait à destination ou depuis le terminal intermodal de Bettembourg-Dudelange, sans que l'on connaisse exactement le pays de destination ou d'origine des marchandises.
Lecture : en 2023, l'Italie représente 17,4 % des déchargements de marchandises à l'étranger en provenance de la France (trafic international sortant) et 10,4 % des chargements de marchandises étrangères vers la France (trafic international entrant).
Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

l'Allemagne étant le premier pays d'origine depuis 2017. Par rapport à 2022, le trafic en 2023 est en forte baisse en provenance de ces quatre pays : Italie (- 25,8 %), Allemagne (- 24,0 %), Luxembourg (- 17,2 %), Belgique (- 14,0 %).

Ces quatre pays sont aussi destinataires de près de 75 % du trafic ferroviaire de marchandises international sortant. Le trafic baisse en 2023 à destination de l'Italie (- 30,6 %), de l'Allemagne (- 23,3 %) et du Luxembourg (- 17,2 %), tandis qu'il augmente à destination de la Belgique (+ 8,4 %) - (tableau 4).

Le trafic à destination et en provenance d'Italie a notamment pâti de la coupure de la ligne ferroviaire du tunnel du Fréjus due à l'éboulement en vallée de la Maurienne fin août 2023. La réouverture complète de cette ligne n'est pas encore effective. L'Italie, qui était depuis 2021 le premier pays de destination des marchandises transitant par la voie ferroviaire, est ainsi passé au quatrième rang en 2023, derrière la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne.

MÉTHODOLOGIE

Source

La collecte auprès des entreprises ferroviaires est encadrée par les [articles R1211-1 à R1211-15 du code des Transports](#) codifiant l'accès aux informations relatives au trafic ferroviaire et aux données économiques nécessaires à la conduite d'études et de recherches, et par le [règlement européen sur les statistiques relatives au transport ferroviaire](#).

Champ

La collecte est réalisée auprès de l'ensemble des entreprises qui réalisent du transport ferroviaire commercial sur le territoire français (marchandises ou voyageurs).

Nomenclatures

La ventilation par produit est réalisée selon [la nomenclature statistique des transports \(NST 2007\)](#). Celle des marchandises dangereuses utilise [la classification définie dans le règlement concernant le transport international de marchandises dangereuses RID](#).

Définitions

Le [transport combiné](#) vise à utiliser le fer ou la voie d'eau pour transporter des marchandises acheminées par camion pour les premiers et/ou les derniers kilomètres. Ce transport intermodal offre une solution logistique sobre en énergie, de report modal. Il est pertinent sur longue distance. Il utilise une unité de transport intermodal (UTI), qui peut être le conteneur ou la caisse mobile, la semi-remorque (non accompagnée) ou un véhicule routier (accompagné). L'équivalent vingt pieds (EVP) est l'unité statistique qui correspond à un conteneur d'une longueur de 20 pieds pour une mesure normalisée des UTI de diverses capacités.

Diffusion

Des séries longues sont disponibles sur le [catalogue de diffusion des données](#) sur le site du SDES. Des données trimestrielles de la collecte auprès de tous les opérateurs sont publiées dans la [note de conjoncture des transports du SDES](#).

Benoît ROUMIER, SDES

Dépôt légal : janvier 2025
ISSN : 2557-8510 (en ligne)

Directrice de publication : Béatrice Sédillot
Coordination éditoriale : Laurianne Courtier
Maquettage et réalisation : Agence Efil, Tours

Commissariat général au développement durable

Service des données et études statistiques (SDES)
Sous-direction des statistiques du transport
Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex
Courriel : diffusion.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr