

OBSERVATOIRE DU TRANSPORT COMBINÉ

RAPPORT ANNUEL 2024



DONNÉES ET STATISTIQUES DU TRANSPORT COMBINÉ
RAIL-ROUTE ET FLEUVE-ROUTE EN 2022 ET 2023

MARS 2024

L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT COMBINÉ



En 2022, les principales parties prenantes du transport combiné français se sont rapprochées dans l'idée de constituer un **Observatoire du transport combiné**, structure en réseau ayant pour objectif de mieux connaître les statistiques et 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)**, **l'ADEME**.

Les entités concernées du Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires (SDÉS 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.

Soutenu
par



GLOSSAIRE DES SIGLES ET ACRONYMES

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (maintenant « Agence de la transition écologique »)
AMI	Appel à Manifestation d'Intérêt
ART	Autorité de Régulation des Transports
CA	Candidat autorisé
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
EF	Entreprise ferroviaire
EVP	Equivalent Vingt Pieds
GES	Gaz à effet de serre
GI	Gestionnaire d'infrastructure ferroviaire
OTC	Opérateur de transport combiné
RFC	Rail Freight Corridor

RFN	Réseau ferré national
RNE	Rail Net Europe
SDÉS	Service des données et études statistiques
TC	Transport combiné
TCFR	Transport combiné fleuve-route
TCRR	Transport combiné rail-route
UE	Union européenne
UIC	Union internationale des chemins de fer
UIRR	Union internationale pour le transport combiné rail-route
UTI	Unité de transport intermodale
VNF	Voies navigables de France

TABLE DES MATIÈRES

01	__	RÉSUMÉ	P.4
02	__	PRÉSENTATION ET OBJET DE CE RAPPORT	P.4
03	__	UN CONTEXTE INTERNATIONAL ET EUROPÉEN DIFFICILE MAIS QUI RESTE FAVORABLE	P.5
		LE TCRR EUROPÉEN EST TENDANCIELLEMENT EN CROISSANCE DEPUIS 30 ANS	
		L'UIRR ET SES DONNÉES : DES STANDARDS EUROPÉENS	
		UNE EXPANSION TENDANCIELLEMENT CONTINUE DEPUIS 30 ANS	
		EN 2022, UNE BAISSÉ DU TRAFIC IMPUTABLE AU CONTEXTE INTERNATIONAL	
		LA PONCTUALITÉ DU FRET FERROVIAIRE, UNE DIFFICULTÉ RÉCURRENTÉ	
		UN CONTEXTE QUI RESTE FAVORABLE POUR 2024	
04	__	LE TCRR EN FRANCE : CONTINUITÉ DE LA DYNAMIQUE EN 2022, RUPTURE EN 2023	P.9
		LA DYNAMIQUE DE 2022 CONFIRMÉE	
		MAIS QUI SE ROMPT EN 2023	
		RECHUTE DE LA PRODUCTION DES OPÉRATEURS	
		MÊME FORTE BAISSÉ POUR LES TONNES-KILOMÈTRES	
		DES TONNAGES MOYENS STABLES	
		TONNES-KILOMÈTRES BRUTES ET NETTES, UN RAPPORT DES DEUX TIERS	
05	__	LE TCFR EN FRANCE : PROGRÈS EN 2022, RECHUTE EN 2023	P.14
		UN TRAFIC 2022 ENCORE EN PROGRÈS ...	
		AVANT UNE RECHUTE EN 2023	
06	__	L'INDICE DE CONJONCTURE DES ACTEURS : STIGMATES DE 2023, PERSPECTIVES 2024	P.16
07	__	CONCLUSION	P.19
08	__	DOCUMENTS CITÉS DANS LE PRÉSENT RAPPORT	P.19



RÉSUMÉ

Les données sur le transport combiné en France de ce rapport confirment la **tendance de forte croissance observée depuis plusieurs années pour cette activité, notamment en 2022**, mais également le **coup d'arrêt de l'année 2023**, en raison des mouvements sociaux du premier trimestre ayant entraîné le blocage des modes massifiés, ferroviaire et fluvial, et également de la flambée des prix énergétiques et de divers événements comme la coupure en Maurienne (pour le fer) ou les crues (pour le fluvial), qui ont remis en cause la compétitivité du combiné face à la route. Le ralentissement économique ayant par ailleurs amoindri les volumes, **l'année 2023 se solde par une forte chute de l'activité**, qui repasse sous ses niveaux de 2021, et un report modal inversé en faveur de la route.

Cependant, le contexte et certains éléments restent favorables. L'année 2024 s'annonce hautement vitale pour l'avenir de la filière, qui conserve tout son mérite environnemental et notamment sa contribution à la réduction des gaz à effet de serre.

PRÉSENTATION ET OBJET DE CE RAPPORT

L'Observatoire du transport combiné propose le présent rapport, qui a pour objet de présenter les données essentielles du transport combiné en France et en Europe, portant sur les années 2021-22-23. Il est noté que la filière est arrivée à se structurer pour avoir une vision complète de l'année 2023, moins de 3 mois après la fin d'année, ce qui est remarquable.

Il passe d'abord en revue le contexte international et européen, qui reste favorable, puis détaille les données relatives au transport combiné rail-route (TCRR) et au transport combiné fleuve-route (TCFR). On trouvera dans la dernière partie une brève perspective sur 2024, sur la base du nouvel indice de conjoncture réalisé par le GNTC pour l'Observatoire.



UN CONTEXTE INTERNATIONAL ET EUROPÉEN DIFFICILE MAIS QUI RESTE FAVORABLE

LE TCRR EUROPÉEN EST TENDANCIELLEMENT EN CROISSANCE DEPUIS 30 ANS

L'UIRR ET SES DONNÉES : DES STANDARDS EUROPÉENS

Basée à Bruxelles, l'Union internationale pour le transport combiné rail-route (UIRR) est la fédération des acteurs du TCRR européen. Elle publie régulièrement des données sur cette activité, données émanant de ses adhérents et reflétant la majorité du marché. Pour mesurer le transport des UTI en mode rail-route, elle utilise 2 unités d'œuvre :

- **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 » ;

- **l'équivalent vingt pieds** (« EVP », ou « TEU » en anglais), qui correspond à un conteneur maritime ISO de 20 pieds de long (6,10 m), employée pour exprimer des capacités ou des flux de transport, principalement en maritime.

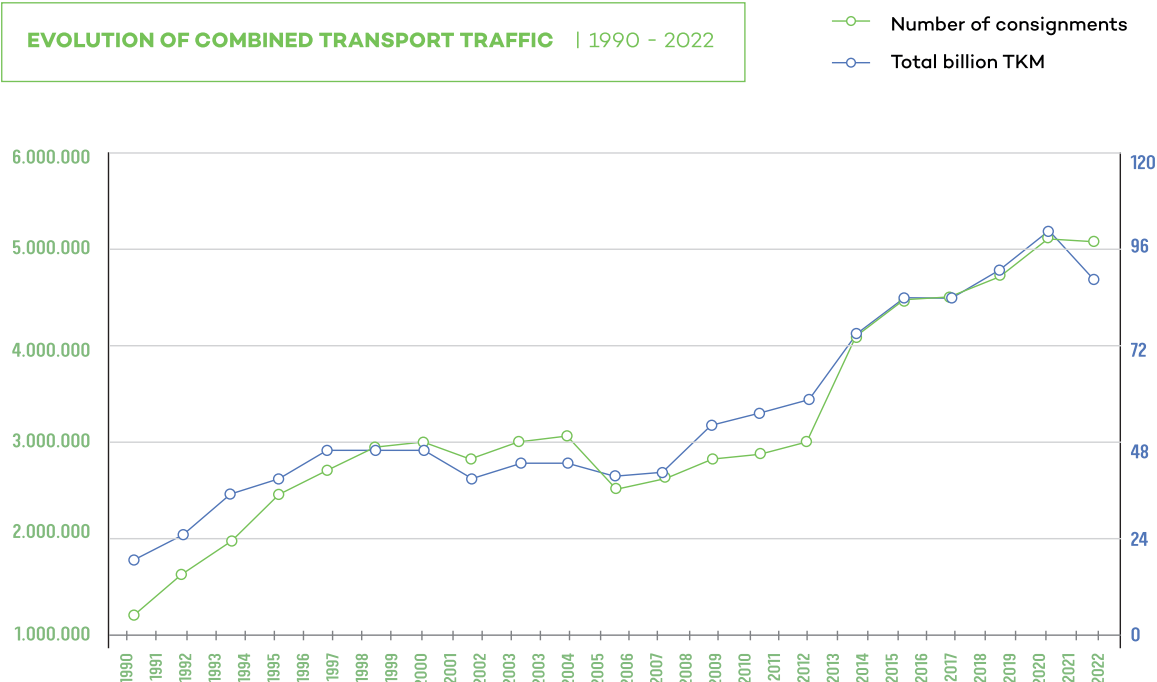
L'UIRR a également recours à la donnée **tonne-kilomètre**, qui reflète ici des tonnages bruts (marchandises + véhicules).

Les développements ci-dessous utilisent 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 montée analogue (cf. graphique ci-dessous).

EVOLUTION OF COMBINED TRANSPORT TRAFFIC | 1990 - 2022





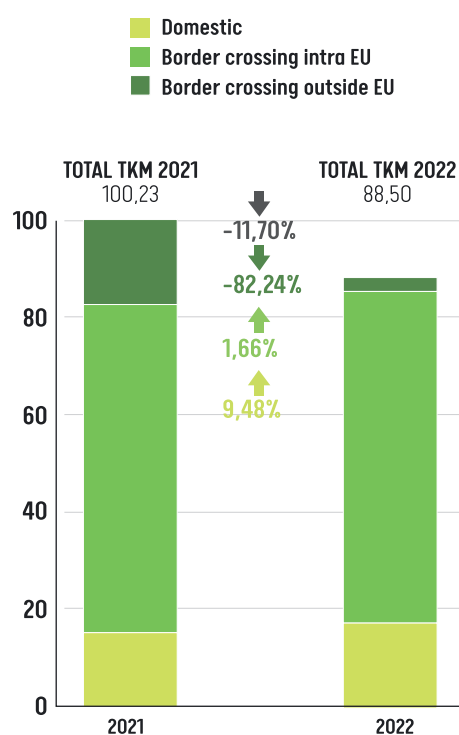
EN 2022, UNE BAISSÉ DU TRAFIC IMPUTABLE AU CONTEXTE INTERNATIONAL

En 2022 toutefois, cette évolution a semblé se rompre. Comme on le voit sur le graphique ci-dessus, les envois UIRR ont reculé de 0,3% tandis que les tonnes-kilomètres ont baissé de 11,7%, repassant sous la barre des 100 milliards et s'affichant à 88,5 milliards.

En réalité, cette baisse s'explique presque entièrement par l'effondrement des trafics (-82,2%) entre l'Union européenne (UE), l'Europe de l'Est et l'Asie via les corridors intercontinentaux, suite à la guerre en Ukraine, qui a bloqué et redistribué les flux à travers la Russie. Les tonnes-kilomètres du TCRR au sein de l'UE ont mieux résisté (+1,7%) et **le TCRR interne à chaque Etat a continué sa progression (+9,5%)**.

Le diagramme ci-contre détaille ces évolutions, en tonnes-kilomètres.

TONNES-KILOMETRES | 2021 - 2022



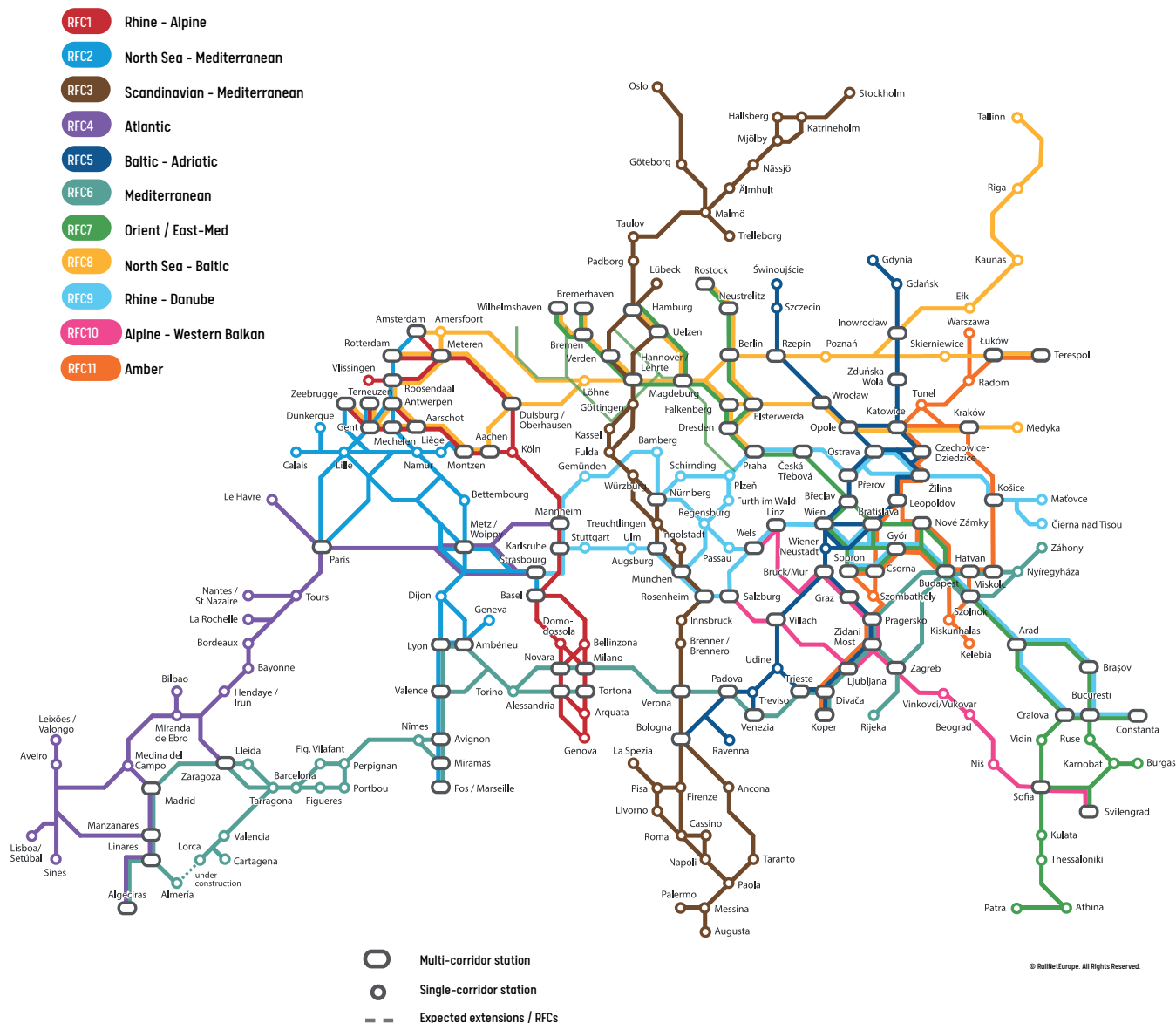
LA PONCTUALITÉ DU FRET FERROVIAIRE, UNE DIFFICULTÉ RÉCURRENTÉ

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.

Une des principales sources d'information sur la ponctualité des trains de fret européens provient de l'organisation RNE (Rail Net Europe), qui regroupe la plupart des GI du continent pour coordonner leurs processus d'allocation de capacités.

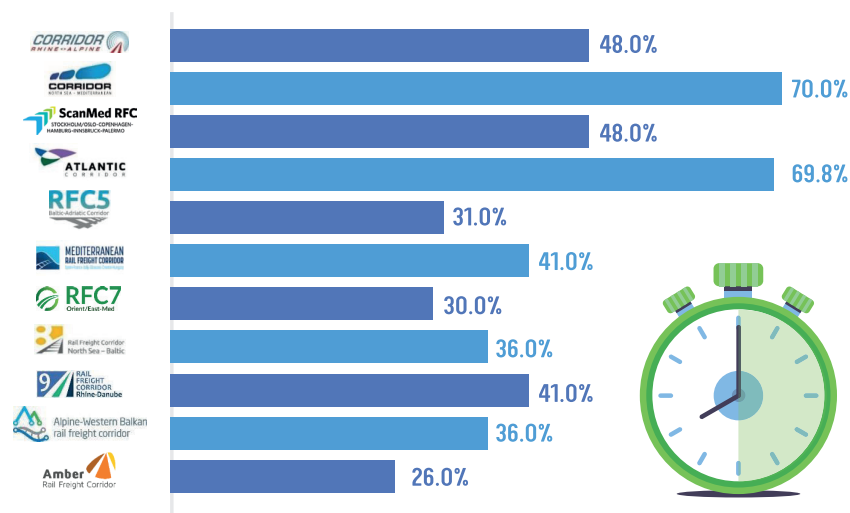
RNE a notamment pour missions de surveiller la qualité de service sur les corridors européens de fret, les RFC (Rail Freight Corridors, cf. carte ci-dessous).

RAIL FREIGHT CORRIDORS (RFC) MAP | 2020



Voici les résultats pour l'année 2022 tels que figurant dans son rapport annuel, pour chacun des 11 RFC :

PUNCTUALITY AT DESTINATION RFC EXIT I (DELAY ≤30 MINUTES)



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 le corridor RFC2, un des principaux traversant la France, ce taux atteignait 70%, mais il est inférieur pour la plupart des autres RFC.

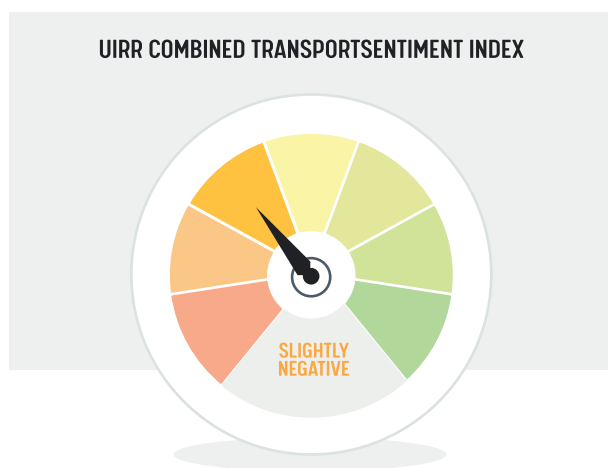
Ce résultat reste un sujet de difficulté pour le fret ferroviaire et donc pour le transport combiné, dont on verra en écho les résultats pour la France.

UN CONTEXTE QUI RESTE FAVORABLE POUR 2024

Ces différents éléments dessinent un contexte européen devenu difficile depuis 2022, mais qui reste favorable suivant plusieurs éléments même si nous ne connaissons pas encore les chiffres 2023 au niveau européen.

Ainsi, le baromètre de conjoncture de l'UIRR, mis à jour chaque trimestre auprès des adhérents de cette organisation, est resté stable au début de 2024, sur une tendance « légèrement négative », après avoir été « négatif » depuis le début de 2023.

BUSINESS OUTLOOK FOR THE 12 MONTHS BETWEEN 1 JANUARY 2024 | 31 DECEMBER 2024



De plus, et indépendamment des politiques publiques française et européenne visant au développement du transport combiné, **le potentiel du transport combiné reste considérable en Europe**, comme le rappelait le rapport biennal UIC/UIRR présenté l'an dernier dans ces pages : en effet, le tiers des marchandises transportées sur le continent le sont sur des distances de plus de 300 kilomètres, soit dans le domaine de pertinence du transport combiné.



LE TCRR EN FRANCE : CONTINUITÉ DE LA DYNAMIQUE EN 2022, RUPTURE EN 2023

4.1 LA DYNAMIQUE DE 2022 CONFIRMÉE

Les données relatives aux UTI transportées par le TCRR et étudiées ici proviennent de la DGITM et de l'ART.

La DGITM détient des données issues du traitement des réponses des opérateurs aux AMI pour l'attribution des aides à l'exploitation des services réguliers de transport combiné. Ces chiffres ne représentent donc pas l'exhaustivité des trafics en France sur une année, car plusieurs types de trafics ne rentrent pas dans les critères de l'aide à la pince. Ces aides étant attribuées annuellement, postérieurement à la réalisation de services, les données sont disponibles avec une année de décalage (N+1). Elles font état d'un volume d'UTI transportées en 2022 d'environ **775 000, en hausse de 6,2%** par rapport à 2021.

En perspective, cette hausse continue la dynamique de croissance de l'année précédente (+15,9%), et survient après la baisse de 3% en 2020, due au contexte pandémique et de récession économique (chute de 7,8% du PIB).

De leur côté, l'ART et le SDES détiennent des données issues de leurs enquêtes annuelles auprès des opérateurs ferroviaires et ayant pour

but d'étudier le marché. Également exprimées en UTI transportées, ces données, disponibles depuis 2020, recouvrent un champ plus large que celles de la DGITM et correspondent à tous les transports d'UTI par les EFs sur le réseau ferré national (RFN), qu'ils bénéficient des aides à l'exploitation ou non. En conséquence, ces données font état d'un volume d'UTI transportées en 2022 d'environ **1 366 412, en hausse de 8,1%** par rapport à 2021.

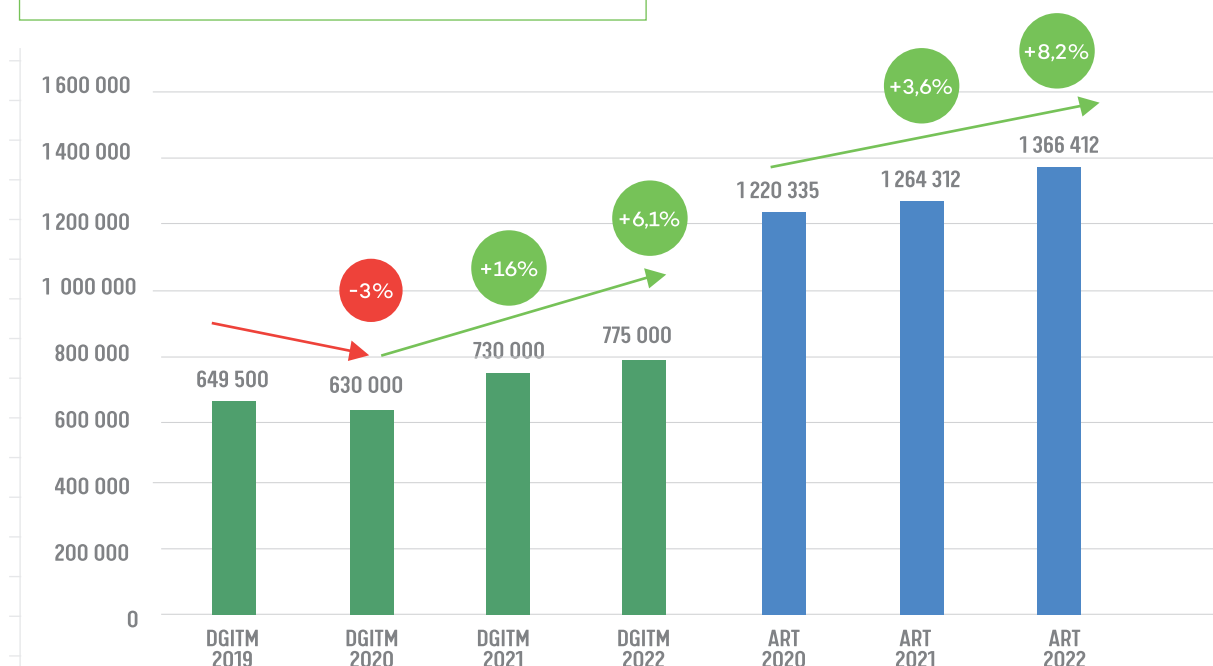
Cette différence de périmètre a pour conséquence une comparabilité limitée entre ces données : celles de la DGITM ne reprenant pas les transports non éligibles aux aides, on n'y compte pas :

- les trafics de transit,
- 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.

Comme on peut le lire dans le schéma ci-dessous, qui synthétise ces résultats sur un même graphique, ces deux séries de données observent une relative convergence de tendance, à la hausse depuis 2020.

À noter que ces chiffres de l'ART (2020-21-22), seront amenés à évoluer ces prochains mois en raison d'améliorations sur les estimations.

UTI TRANSPORTÉES EN TCRR SUIVANT DGITM ET ART



MAIS QUI SE ROMPT EN 2023

Cette dynamique de 2022 se lit également dans les autres séries statistiques traditionnellement observées pour mesurer le combiné rail-route en France : les trains-kilomètres et les tonnes-kilomètres.

Ces données, produites par SNCF Réseau à partir de ses systèmes d'information de facturation de redevances, sont également disponibles pour 2023. Elles témoignent de la rechute inattendue du TCRR cette année-là, pour différentes raisons :

- **mouvements sociaux** au cours du premier trimestre, dans le cadre de la réforme des retraites voulue par le Gouvernement, qui ont entraîné de nombreuses annulations de sillons chez SNCF Réseau mais également de shifts sur certains terminaux portuaires ; Des grèves ont également eu lieu tout au long de l'année de manière ponctuelle ou même régulière sur certains sites...
- **flambée des coûts de production** suite à l'inflation, et notamment des coûts énergétiques, suite

au quadruplement du coût du kWh distribué par SNCF Réseau auprès de certains EF et opérateurs ; cette flambée a entraîné des hausses de prix ayant réduit fortement l'avantage concurrentiel du combiné face à la route ;

- **interruption de trafic**, 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, très fréquenté par les trains du combiné entre l'Italie et la France (et qui ne devrait pas être rétabli avant fin 2024).

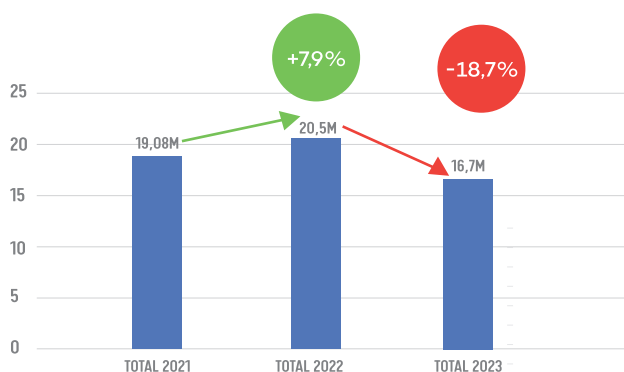
Par ailleurs, il faut garder à l'esprit que 2023 a été une année de ralentissement économique, avec une croissance en France de seulement 0,8%, une récession en Allemagne (-0,3%) avec notamment une forte chute de certaines productions industrielles comme la chimie (-11%), et au final une croissance européenne limitée à +0,6%. Ces éléments ont concouru à amoindrir la demande de transport et donc les volumes.

Le détail des chiffres du TCRR pour 2023 porte en conséquence la marque de cette rechute.

-18,7 %**RECHUTE DE LA PRODUCTION
DES OPÉRATEURS**

Les trains-kilomètres sont avant tout une donnée qui reflète la production des opérateurs.

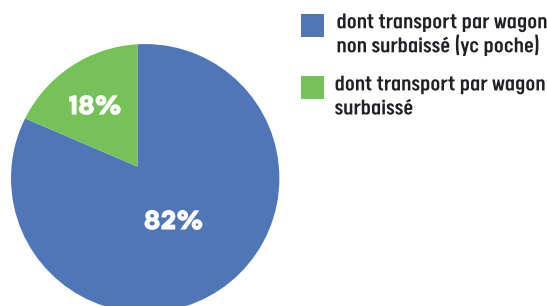
En 2023, leur volume total s'est élevé à **16,7 millions**, soit une chute de 18,7% de trains-kilomètres par rapport à 2022 et après une forte hausse de 7,9% en 2022 par rapport à 2021. Ce volume repasse ainsi en-dessous de celui de 2021 (cf. graphique ci-dessous).

TRAINS-KILOMÈTRES (EN MILLIONS) 2021 | 2023

SNCF Réseau précise que ce résultat s'inscrit dans une baisse globale du fret ferroviaire en 2023, de l'ordre de 13% : le TCRR semble donc avoir davantage souffert que le fret conventionnel.

Ces 16,7 millions de trains-kilomètres peuvent être également détaillés suivant leurs marchés. Comme l'an dernier, on propose ici deux typologies, suivant le **segment commercial** ou suivant le **mouvement géographique**.

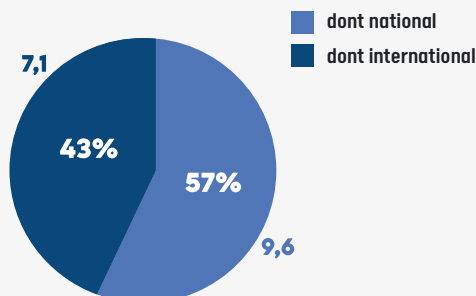
Le détail par **segment commercial** a pour but d'isoler le marché des autoroutes ferroviaires, composante la plus dynamique du marché du combiné en Europe depuis une dizaine d'années. Comme le montre le graphique ci-dessous, ce type de transport, libellé « transport par wagons surbaissés », représente 18% de l'activité du TCRR, une proportion stable depuis 2022. Les 82% restants sont le fait du transport par wagons non surbaissés, dans lequel on retrouve le transport des caisses mobiles, conteneurs maritimes, et également, dans une faible proportion, des semi-remorques préhensibles acheminées en wagons-poches.

**TRAINS-KILOMÈTRES (EN MILLIONS) DU TCRR 2023
PAR SEGMENTS COMMERCIAUX
(TOTAL 16,7MILLIONS)**

En 2023, ces deux segments ont évolué à la baisse dans des proportions voisines, moins 17,4% pour le transport par wagon surbaissé et moins 19% pour le transport par wagon non surbaissé.

Le détail par **mouvement géographique** a pour but de préciser la part des trafics intérieur et international. Comme le montre le graphique ci-dessous, environ 57% du trafic TCRR est national, contre 43% international, des proportions un peu plus écartées qu'en 2022 où elles étaient respectivement de 53% et 47%.

**TRAINS-KILOMÈTRES (EN MILLIONS) DU TCRR 2023
PAR MOUVEMENTS GÉOGRAPHIQUES**
(TOTAL 16,7 MILLIONS)



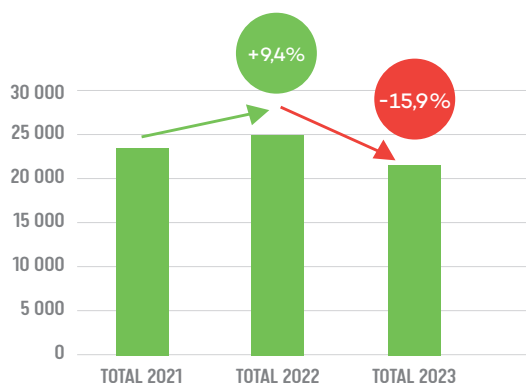
Cela s'explique par le fait que le trafic international a bien davantage régressé (-26,3%) que le trafic national (-12%). Outre la poursuite de la guerre en Ukraine et à la récession en Allemagne qui ont pesé sur la demande, notamment de/vers l'Europe centrale, cette évolution semble principalement imputable à la coupure de la ligne de Maurienne mentionnée plus haut, et qui entraîne notamment l'interruption totale du trafic de l'autoroute ferroviaire alpine Aiton – Orbassano.

-15,9 %

**MÊME FORTE BAISSÉ POUR LES
TONNES-KILOMÈTRES**

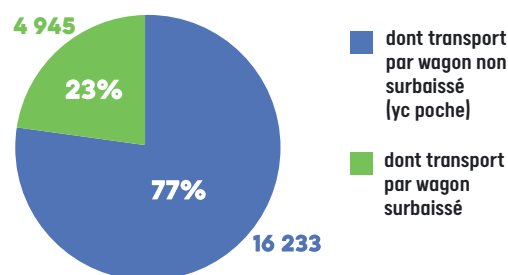
Mesuré en tonnes-kilomètres, le TCRR a connu une évolution similaire : toujours selon les chiffres SNCF Réseau, leur volume s'est élevé à **21,2 milliards** en forte baisse de 15,9% par rapport à 2022 et après la hausse de 9,4% en 2022 par rapport à 2021. Là également, on repasse sous le volume de 2021 (cf. graphique ci-dessous).

TONNES-KILOMÈTRES (EN MILLIONS) 2021 | 2023



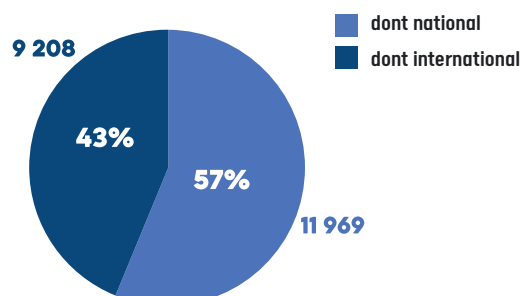
Ces données peuvent se détailler suivant la même typologie de marchés que les trains-kilomètres : le graphique ci-dessus indique le partage par segments commerciaux, entre trafics par wagons surbaissés et non surbaissés, représentant respectivement 23% et 77% de l'ensemble, dans le même ordre de grandeur qu'en 2022.

**TONNES-KILOMÈTRES (EN MILLIONS) DU TCRR 2023
PAR SEGMENTS COMMERCIAUX** (TOTAL 21 178 MILLIONS)



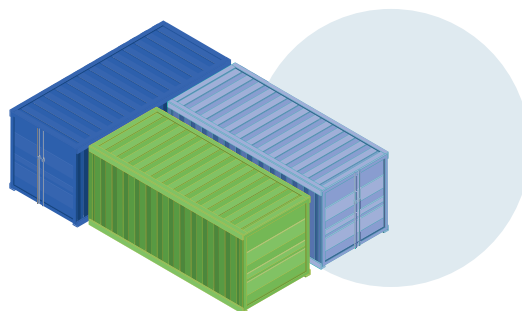
De la même façon, les volumes de trains-kilomètres se détaillent par **mouvements géographiques**, en partageant les trafics nationaux (57%) et internationaux (43%), une proportion identique aux trains-kilomètres, et là également avec une tendance à la baisse de la part du trafic international, auparavant de 47%.

**TONNES-KILOMÈTRES (EN MILLIONS) DU TCRR 2023
PAR MOUVEMENTS GÉOGRAPHIQUES** (TOTAL 21 178 MILLIONS)



DES TONNAGES MOYENS STABLES

Comme l'an dernier, ce rapport s'arrête sur le tonnage brut moyen des trains du TCRR, selon les chiffres de SNCF Réseau reproduits ci-dessous.



TONNAGE MOYEN BRUT	2021	2022	2023
Ensemble des trains	1 330	1 353	1 347
transport par wagon surbaissé	1 598	1 747	1 739
transport par wagon non surbaissé (yc poche)	1 259	1 276	1 261

Il s'agit de moyennes par train : par conséquent, ces chiffres ont une signification limitée.

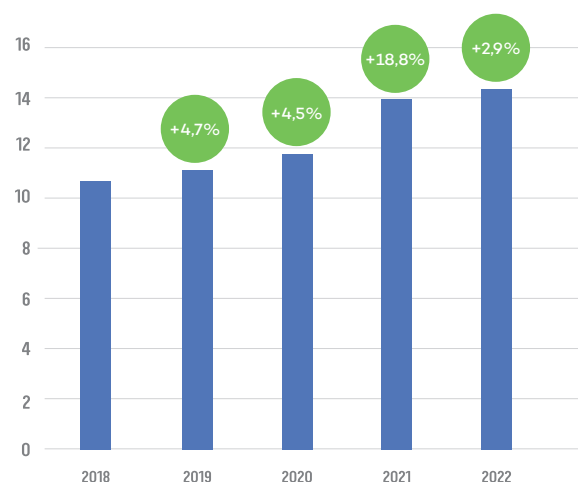
On peut simplement constater une stabilité de ces valeurs d'une année sur l'autre ainsi qu'une prédominance du tonnage moyen des transports par wagons surbaissés, attribuable au poids relativement plus élevé de ceux-ci ainsi qu'à la plus grande longueur des trains de l'« autoroute ferroviaire » qui composent l'essentiel de ce type de transports.

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

Pour compléter sur les données en tonnes-kilo-mètres, il faut préciser qu'il s'agit de 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 la même année 2022, les chiffres du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires (SDS) font état de 14,3 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 EN MILLIARDS 2018 | 2022





LE TCFR EN FRANCE : PROGRÈS EN 2022, RECHUTE EN 2023

UN TRAFIC 2022 ENCORE EN PROGRÈS...

Comme son homologue rail-route, le trafic du TCFR est mesuré par les données DGITM issues des demandes d'aides à l'exploitation des services de transport combiné, avec cependant une année de décalage comme déjà évoqué au paragraphe 4.1. Ces données font état de **280 000 UTI transportées en 2022**, un chiffre en hausse – remarquable – de 9,8% sur 2021.

Comme pour le TCRR, ce chiffre ne comprend pas les transports d'UTI non éligibles, en particulier les transports de moins de 80 kilomètres et certains flux proches de la frontière nord-est.

... AVANT UNE RECHUTE EN 2023

On complète cette analyse par la prise en compte des données de VNF, qui, à la différence des données DGITM, intègrent l'année 2023.

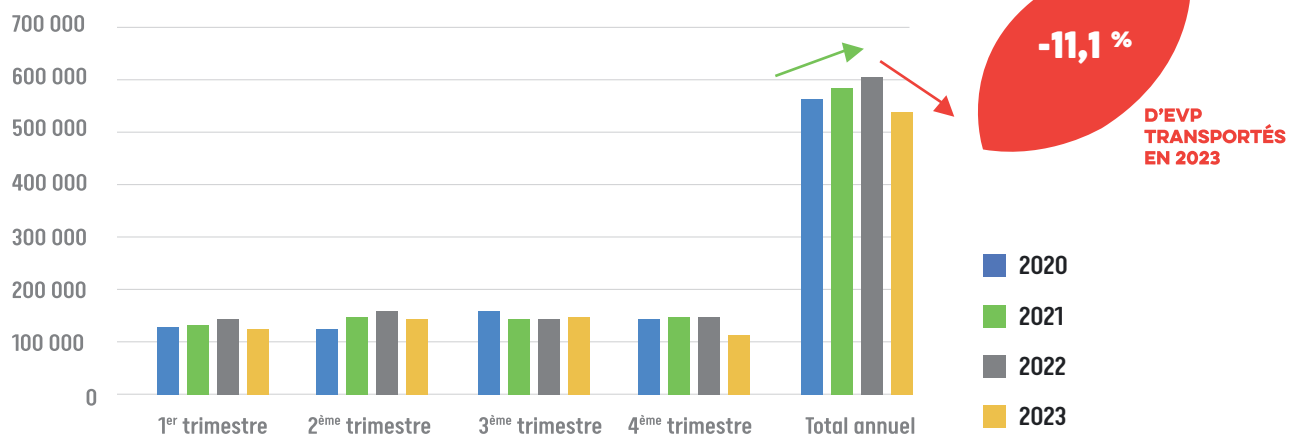
Ces données sont partagées mensuellement par les opérateurs fluviaux. Elles sont connues de VNF suivant 4 grands bassins géographiques : Seine, Grand Est, Rhône-Saône et Nord. Elles sont détaillées ici par trimestre.

Selon ces chiffres, et comme pour le rail-route, le TCFR a connu, après un beau cru 2022, une année 2023 en rupture de dynamique, pour des raisons en partie analogues :

- **mouvements sociaux** du premier trimestre, entraînant des blocages et des retards dans les chaînes de transport ;
- **crues dans le Nord** en novembre 2023, rendant indisponible l'infrastructure fluviale ;
- **événements géopolitiques** touchant le transport maritime en novembre-décembre 2023 (notamment en Mer Rouge), entraînant des retards de livraison à l'arrivée dans les ports européens ;
- **moindre demande de transport** suite à l'affaïssement de la croissance européenne et française.

Ainsi, le trafic s'est affiché à **538 237 EVP transportés** en 2023 contre 605 414 en 2022, soit un recul de 11,1%. Comme en rail-route, l'activité est donc retombée sous son niveau de 2021 ; elle est aussi repassée sous la barre symbolique des 600 000 EVP qu'elle avait franchi pour la première fois en 2022.

EVP TRANSPORTÉS SUR LE RÉSEAU VNF



Par ailleurs, comme l'an dernier, on lit l'évolution du TCFR dans une autre statistique, celle relative au **nombre de voyages**, c'est-à-dire au nombre de trajets fluviaux emportant des EVP et constatés par VNF. En 2023, VNF a relevé 8 013 voyages déclarés sur son réseau, un chiffre

-15,3%

DE VOYAGES
EN 2023

en baisse de 15,3% sur 2022, supérieure à la baisse du nombre d'EVP transportés, peut-être le signe d'une légère hausse du chargement moyen. Comme pour le TCRR, la mesure du chargement moyen est néanmoins à prendre avec précaution, les données disponibles et le peu de recul ne permettant pas d'être plus affirmatif sur ce point.





L'INDICE DE CONJONCTURE DES ACTEURS : STIGMATES DE 2023, PERSPECTIVES 2024

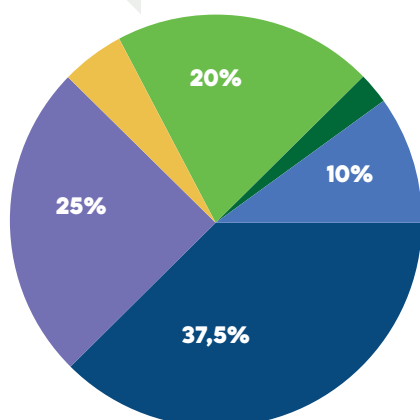
Dans ce dernier chapitre, on présente l'indice conjoncturel du transport combiné, mis en œuvre pour la première fois par le GNTC et apporté à l'Observatoire du transport combiné.

Il s'agit d'un sondage, réalisé en décembre 2023 et janvier 2024, auprès des adhérents du GNTC et

relatif d'une part au bilan de 2023 et d'autre part aux perspectives de 2024. La figure ci-dessous précise la nature des répondants (au nombre de 40), dont les deux premières sont les transporteurs routiers utilisateurs du combiné (37%) et les opérateurs de transport combiné (OTC) ferroviaires (25%).

VOTRE ACTIVITÉ : VOUS ÊTES ?

40 RÉPONSES



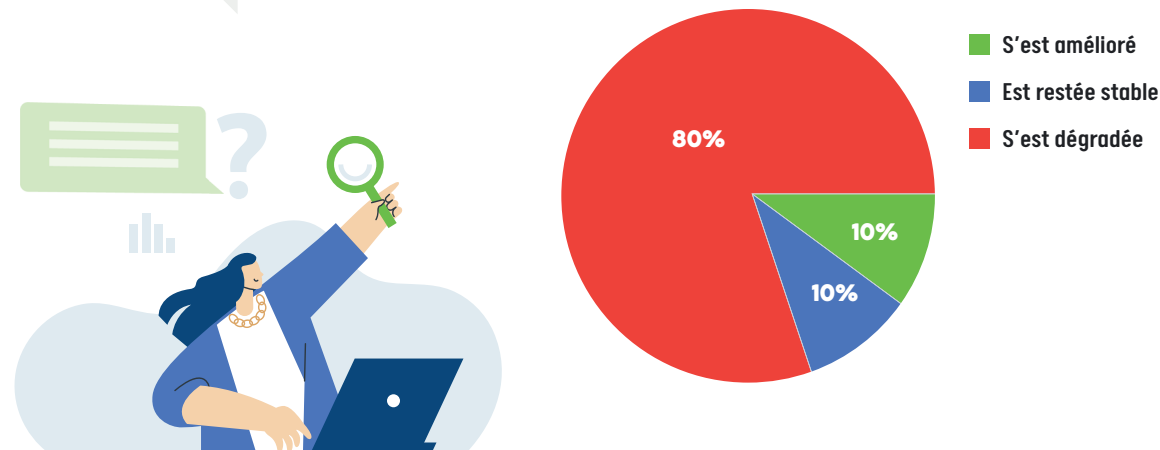
- Transporteur routier utilisateur du transport combiné
- Opérateur de transport combiné ferroviaire
- Opérateur de transport combiné fluvial
- Une plateforme multimodale ou un port
- Constructeur ou loueur de matériels
- Autres



Comme on l'a vu au fil de ce rapport, l'année 2023 a été extrêmement difficile pour les opérateurs et exploitants, aussi le bilan qu'ils en tirent est logiquement défavorable, dans le sens d'une dégradation (80% des réponses).

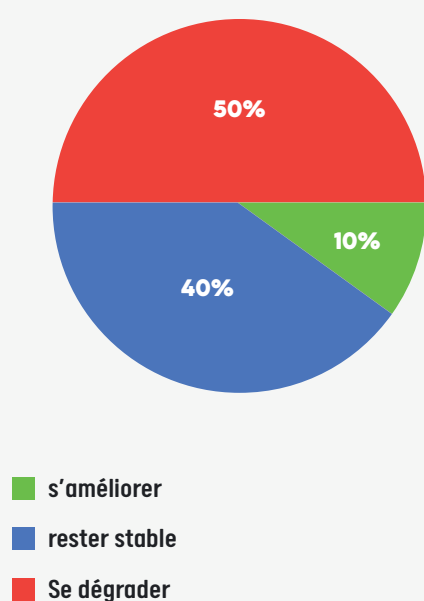
SUR LES 12 DERNIERS MOIS, ESTIMEZ-VOUS QUE **LA SITUATION GÉNÉRALE DE VOTRE ENTREPRISE...** ?

40 RÉPONSES

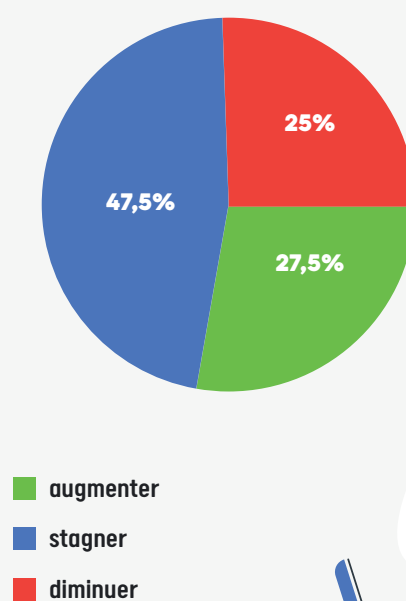


Pour 2024, les perspectives sont également a priori négatives, tout au moins sur la conjoncture économique d'ensemble, que la moitié des répondants imagine se dégrader ; mais à l'échelle de leur entreprise, ils sont un peu moins négatifs, 47% ayant prévu une stagnation de leur CA et 25% une hausse.

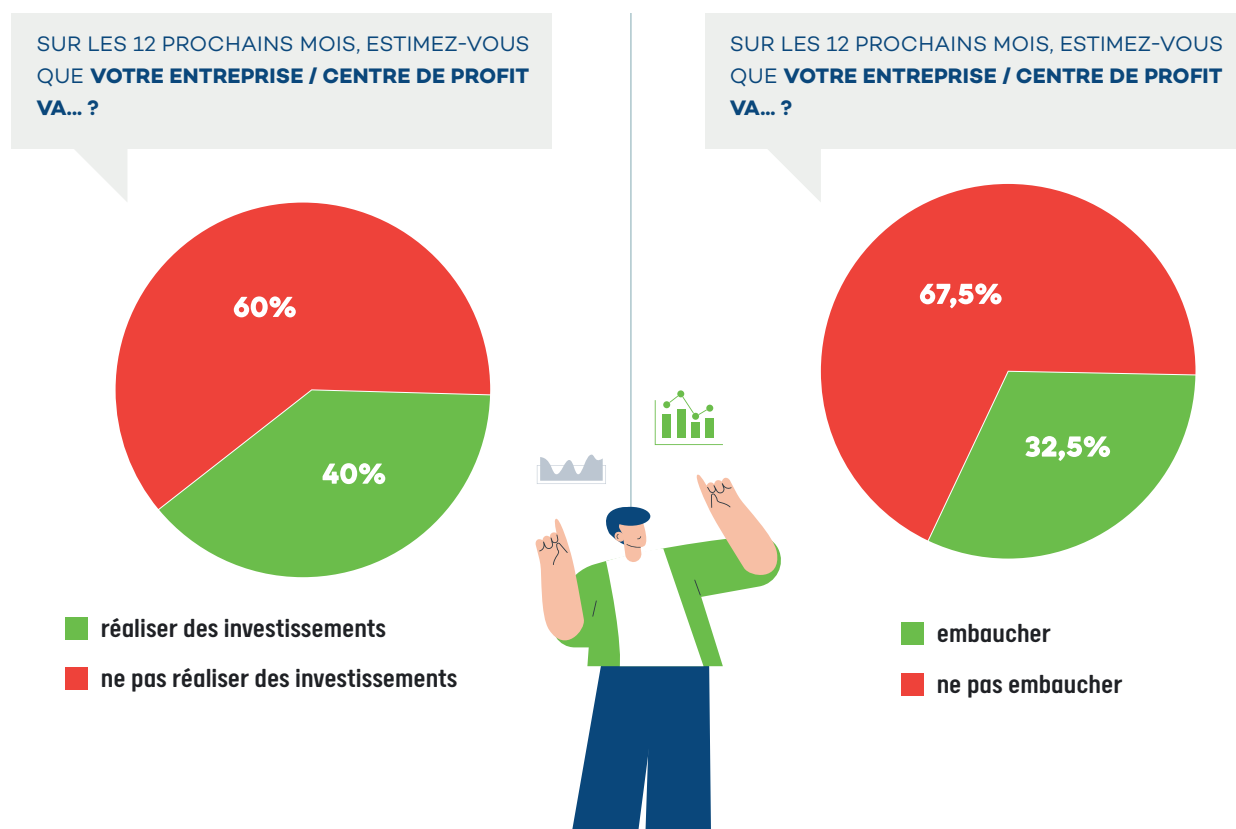
SUR LES 12 PROCHAINS MOIS, ESTIMEZ-VOUS QUE **LA CONJONCTURE PRISE GLOBALEMENT VA...** ?



SUR LES 12 PROCHAINS MOIS, ESTIMEZ-VOUS QUE **VOTRE ENTREPRISE / CENTRE DE PROFIT VA VOIR SON CHIFFRE D'AFFAIRE ...** ?



Quant aux engagements sur l'avenir que constituent l'investissement et l'embauche, on voit que les 40 répondants sont majoritairement attentistes, respectivement à 60% et à 67%, attitude logique là aussi devant une conjoncture difficile.



Dans les éléments textuels qu'ils fournissent à l'appui de leurs réponses, les adhérents du GNTC évoquent ainsi :

- **une année 2023 très difficile** à cause du ralentissement économique, des hausses de coût énergétiques et des grèves – ces deux derniers facteurs entraînant une baisse de l'avantage qualité-prix du TCRR face au tout route qui reste ou redevient la solution de base ;
- **une forte pression** sur les prix ;
- **un report modal inversé en cours** ;
- **des interrogations sur les résultats de SNCF Réseau** en matière de performance et de changement, face à une demande du marché plus exigeante et compétitive que jamais ;
- **une année 2024 s'annonçant difficile** également, au moins au 1^{er} semestre ;
- **et enfin une crainte que les causes de ralentissement de 2023 ne s'installent dans la durée en prolongeant ses effets jusqu'en 2025, si bien que l'objectif de triplement s'éloigne.**



3 CONSTATS POUR CONCLURE

LES DONNÉES ET LES ANALYSES DE CE DEUXIÈME RAPPORT ANNUEL DE L'OBSERVATOIRE DU TRANSPORT COMBINÉ AMÈNENT À FORMULER, EN CONCLUSION, TROIS CONSTATS.

● On a confirmation que la dynamique de 2021 et de 2022 a été exceptionnelle et révélatrice à la fois de la forte demande tendancielle pour le transport combiné de marchandises et de la capacité de la filière à produire ces résultats ; le système français de transport combiné rail-route notamment a démontré sa forte maîtrise technique

et commerciale pour relever le défi du triplement porté par les pouvoirs publics ;

● L'année 2023 est en net repli pour différentes causes, dont la principale provient des mouvements sociaux ayant dégradé la performance des modes massifiés – donc une cause conjoncturelle et non structurelle ;

● L'année 2024 semble commencer sous des auspices légèrement meilleurs si l'on en croit les indices de conjoncture, mais la plus grande vigilance est de mise pour continuer les actions engagées et conserver à la filière sa dynamique de long terme sous-jacente.

Selon les sources et les calculs effectués avec l'ADEME, le transport combiné a permis d'économiser plus de 1,3 millions de tonnes de CO₂ en 2023, preuve de ses vertus écologiques et environnementales.

DOCUMENTS CITÉS DANS LE PRÉSENT RAPPORT

- 2022-23 UIRR REPORT WWW.UIRR.COM
- RAIL NET EUROPE REPORT 2022
- RAPPORT BIENNAL CONJOINT UIC – UIRR
- ESSENTIEL DATALAB « LE TRANSPORT COMBINÉ REPRÉSENTE 40,5% DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES EN 2022 » (SDES, DÉC. 2023)





GROUPEMENT NATIONALE DES TRANSPORTS COMBINÉS.
 13/15 RUE TAITBOUT, 75009 PARIS - TÉL. : 06.81.84.26.21 - GNTC.FR.
 DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : AURÉLIEN BARBÉ - DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL
 RÉALISATION ET RÉDACTION : GNTC
 CONCEPTION : LIMO CONCEPTION
 IMPRESSION : IMPRIMÉ PAR GRAFIK PLUS À 400 EXEMPLAIRES
 CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES : ©GNTC

Soutenu
 par

