

OBSERVATOIRE DU TRANSPORT COMBINÉ

RAPPORT ANNUEL
2026



DONNÉES ET ANALYSES DU TRANSPORT COMBINÉ
RAIL • ROUTE & FLEUVE • ROUTE EN 2024 ET 2025

MARS 2026

L'observatoire du transport combiné

Glossaire des sigles et acronymes

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (maintenant « Agence de la transition écologique »)
AF	Autoroute ferroviaire
AFA	Autoroute ferroviaire alpine
AMI	Appel à Manifestation d'Intérêt
ART	Autorité de régulation des transports
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
EF	Entreprise ferroviaire
EVP	Equivalent vingt pieds
GI	Gestionnaire d'infrastructure ferroviaire
OTC	Opérateur de transport combiné
RFC	Rail Freight Corridor
RFN	Réseau ferré national
RNE	Rail Net Europe
SDES	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 intermodal
VNF	Voies navigables de France

Documents cités dans le rapport :

023-24 UIRR Report www.uirr.com

Rail Net Europe Report 2024 www.rne.eu

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.



Soutenu
par





Résumé

Objet de ce rapport

Pour la quatrième année consécutive, l'Observatoire du transport combiné publie 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 développements marquants du transport combiné en 2025,
- les outils de mesure du transport combiné en France,
- quelques vues générales sur le transport combiné en France,
- l'évolution du transport combiné rail-route,
- l'évolution du transport combiné fleuve-route,
- les trafics portuaires en lien avec le combiné,
- le dernier état de l'indice de conjoncture du GNTC.

A travers ces thématiques, notre rapport ambitionne ainsi de présenter le transport combiné sous une double temporalité :

- celle du temps court, en exploitant les données les plus récentes, notamment celles de 2025 ;
- celle du temps moyen, voire long, en exploitant des données sur séries longues et en cherchant à discerner des phénomènes non perceptibles dans le temps court.

Cette quatrième édition du rapport annuel de l'Observatoire du transport combiné présente les dernières données disponibles sur cette filière, au plan européen et au plan national.

Elles montrent, après la forte baisse de 2023 :

- la poursuite du rebond du transport combiné rail-route, en 2025 après 2024 (respectivement +3,2 % et +9,9 % en tonnes-kilomètres annuelles) ;
- l'affaissement du transport combiné fleuve-route en 2025 (-8,6 % en EVP transportés), après le rebond de 2024 (+5,6 %).

Ces résultats, qui ne permettent pas encore de retrouver les volumes record de 2022, sont les conséquences, en 2025, de la demande toujours forte de transport combiné et du développement de nouveaux services rail-route, mais également d'un contexte européen devenu difficile et de certaines difficultés en termes de qualité de service, d'infrastructures et de sillons ferroviaires.

Le rapport développe par ailleurs plusieurs analyses caractérisant le transport combiné en France.

Il esquisse enfin des perspectives pour 2026, modérément optimistes mais vigilantes, sur la base de l'indice de conjoncture du GNTC.

Sommaire

Un contexte européen toujours difficile malgré la reprise de 2024	4
Un environnement macro-économique inégal	4
Le trafic TCRR européen en 2024 : premier rebond depuis deux ans	4
L'UIRR et ses données : des standards européens	4
Une expansion tendancielle de 30 ans interrompue	5
Une activité qui reste dominée par le transport de conteneurs et de caisses mobiles sur des distances longues	6
La ponctualité du fret ferroviaire, une légère amélioration	7
Principaux développements de l'offre en France en 2025	9
La mesure du transport combiné en France : des données variées	10
Données DGITM : le reflet de l'aide à l'exploitation	10
Données ART : le reflet de la production ferroviaire	10
Données SNCF Réseau : le combiné rail-route vu par le gestionnaire du réseau ferré	11
Données VNF : le combiné fleuve-route vu par le gestionnaire du réseau fluvial	11
Quelques vues générales du transport combiné en France	12
Le TCRR en France : reprise régulière depuis 2023	13
La reprise de 2024 est confirmée...	13
...et se poursuit en 2025	14
Poursuite de la dynamique en 2025...	14
...mais sans retrouver complètement le niveau de 2022	15
Des tonnages moyens stables	16
Tonnes-kilomètres brutes et nettes dans le combiné rail-route	17
Le TCFR en France : un repli en 2025	18
Mesurer le TCFR : plusieurs sources de données	18
Le combiné fleuve-route confirme sa reprise en 2024...	19
... mais son repli en 2025 témoigne de son exposition à la conjoncture	19
Un ingrédient important du transport combiné : les trafics portuaires de conteneurs	20
L'indice de conjoncture des acteurs entre optimisme et vigilance pour 20226	22
Développements de l'offre attendus en 2026	25

Un contexte européen toujours difficile

MALGRÉ LA REPRISE DE 2024

L'Observatoire du transport combiné porte une attention régulière aux évolutions du TCRR européen. A cet égard, le présent chapitre passe en revue les données essentielles de trafic et de ponctualité, après un court liminaire sur l'environnement économique.

Un environnement macro-économique inégal

En 2025, l'Union européenne a enregistré une croissance économique de 1,6 %, une évolution un peu plus forte qu'en 2024 (+1,4 %) en dépit d'un contexte mondial bouleversé par la géopolitique et les droits de douane américains. Comme l'année précédente, cette croissance est toujours très inégale selon les Etats, entre une Allemagne à seulement 0,2 % et des pays plus dynamiques comme la Pologne (+3,8 %) et l'Espagne (+2,8 %), la France étant en position médiane avec 0,9 %.

Le trafic combiné rail - route européen en 2024 : premier rebond depuis deux ans

L'UIRR et ses données : des standards européens

Les données mentionnées ici émanent du rapport annuel de l'Union internationale pour le transport combiné rail-route (UIRR) paru en juillet 2025, le plus récent disponible. Rappelons que, pour mesurer le TCRR européen, l'UIRR utilise principalement les unités d'œuvre suivantes :

- l'« **envoi UIRR** » (« UIRR Consignment »), 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).

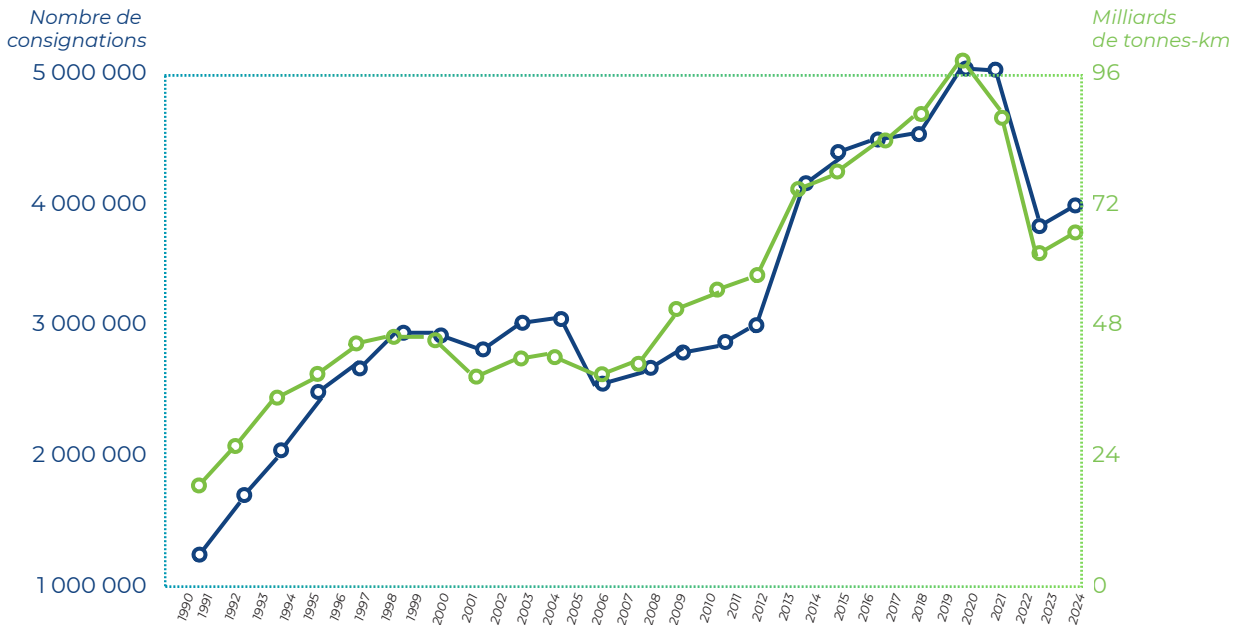
A noter qu'en 2024 deux OTC de taille importante ont cessé d'adhérer à l'UIRR. En conséquence, les chiffres ont été retraités par rapport à ceux figurant dans notre rapport de l'an dernier.



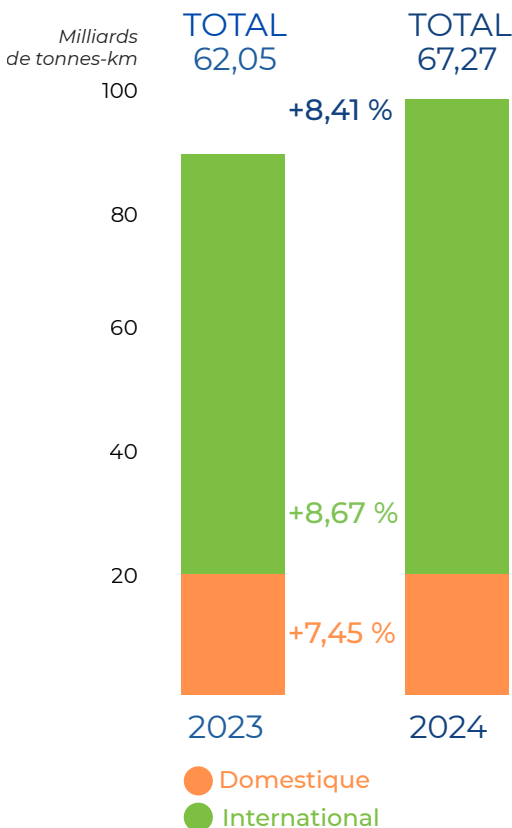
Une expansion tendancielle de 30 ans interrompue

En Europe, le transport combiné rail-route a connu une expansion remarquable : il était en 2024 deux fois et demi plus volumineux qu'en 1991, aussi bien en tonnes-kilomètres qu'en envois UIRR, comme le montre le graphique ci-dessous.

ÉVOLUTION DU TRAFIC COMBINÉ DE 1990 À 2024



TONNES-KILOMÈTRES



Ceci étant, cette dynamique a été parfois ralentie ou inversée, comme pendant les années 2000, et **surtout depuis 2022** où le contexte géopolitique s'est bouleversé (COVID, guerre d'Ukraine, désordres mondiaux dans le transport maritime, inflation des coûts), entraînant les volumes dans de fortes baisses : en 2023, ils s'élevaient à **62 milliards de tonnes-kilomètres**, après un pic de presque 100 milliards en 2021.

C'est pourquoi **les volumes de 2024, en hausse de 8,4 % à plus de 67 milliards de tonnes-kilomètres** (et en hausse de 5,4 % en envois UIRR), apparaissent comme un rebond salutaire, qui s'observe aussi bien pour les trafics domestiques (internes aux Etats) que pour les trafics internationaux (entre Etats), comme le précise la figure ci-contre.

Ce rebond s'est constaté en dépit de difficultés récurrentes pointées par l'UIRR, notamment le manque de capacités sur les réseaux ferrés et des travaux d'infrastructures pas toujours bien coordonnées entre les différents GI.

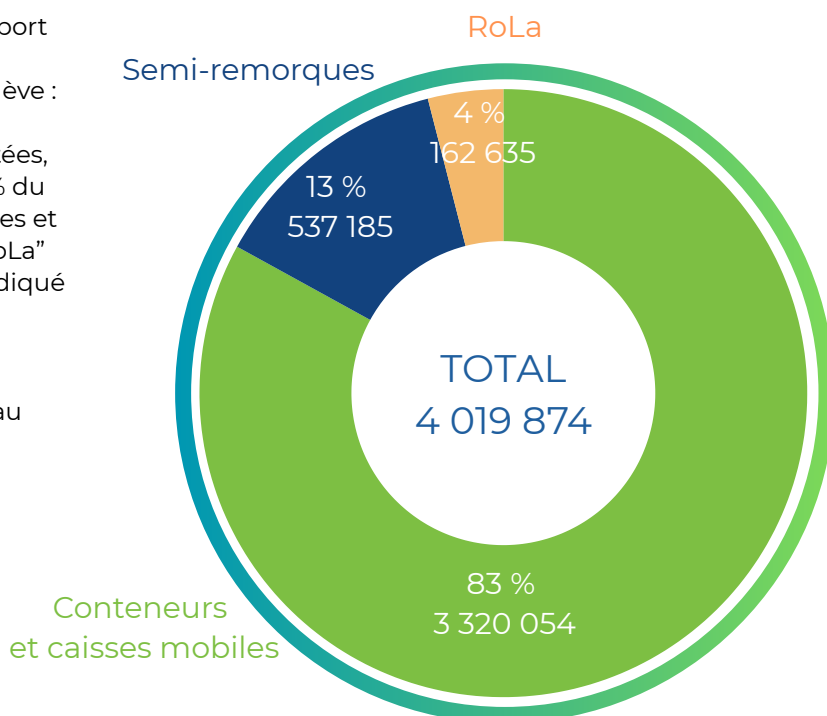
Il laisse ainsi ouverte la question suivante pour les prochaines années : **le TCRR européen pourra-t-il regagner le terrain perdu depuis 2022 ?**

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 (83 % du total), par opposition aux semi-remorques et aux véhicules routiers accompagnés "RoLa" (respectivement 13 % et 4 %), comme indiqué dans le diagramme ci-contre ;
- la distance moyenne ferroviaire d'un transport combiné, qui atteint 806 km au niveau européen.

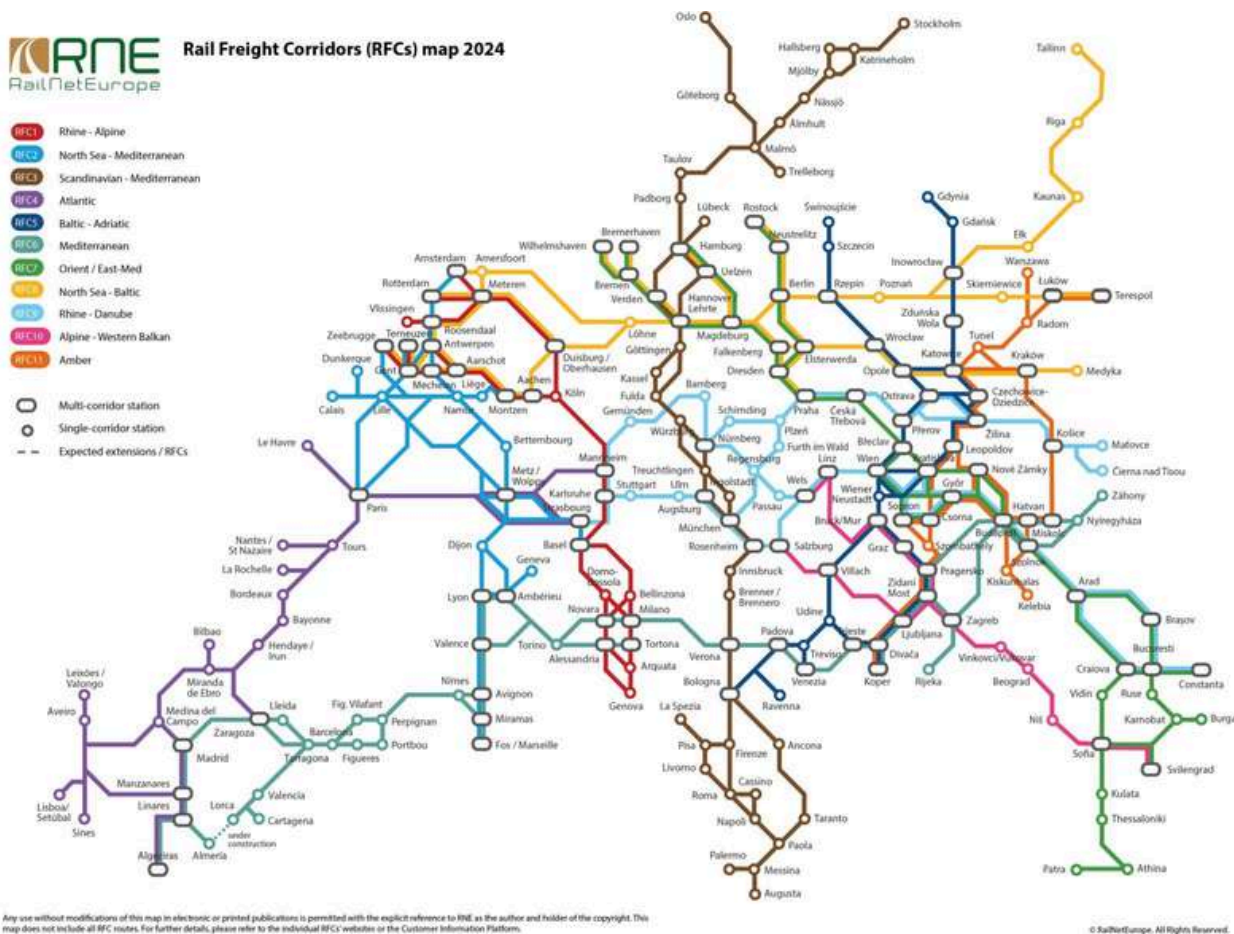
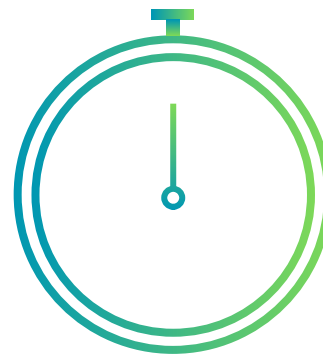
TYPE D'UNITÉS DE TRANSPORT INTERMODAL



La ponctualité du fret ferroviaire, une légère amélioration

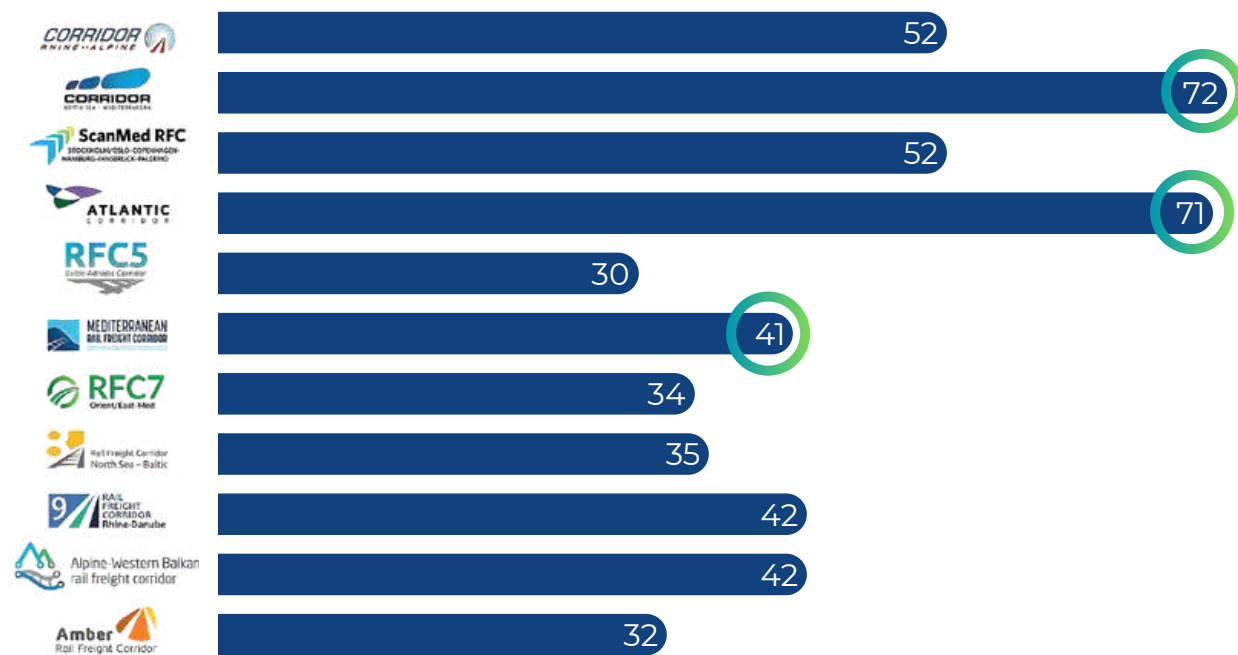
Parce qu'il est le maillon principal d'un transport combiné rail-route, le fret ferroviaire doit s'obliger à une qualité de service optimale, et la connaissance de celle-ci est un enjeu stratégique.

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, cf. carte ci-dessous).



Voici les résultats pour l'année 2024 tels que figurant dans le rapport annuel de RNE, pour chacun de ces 11 RFC :

PONCTUALITÉS À DESTINATION

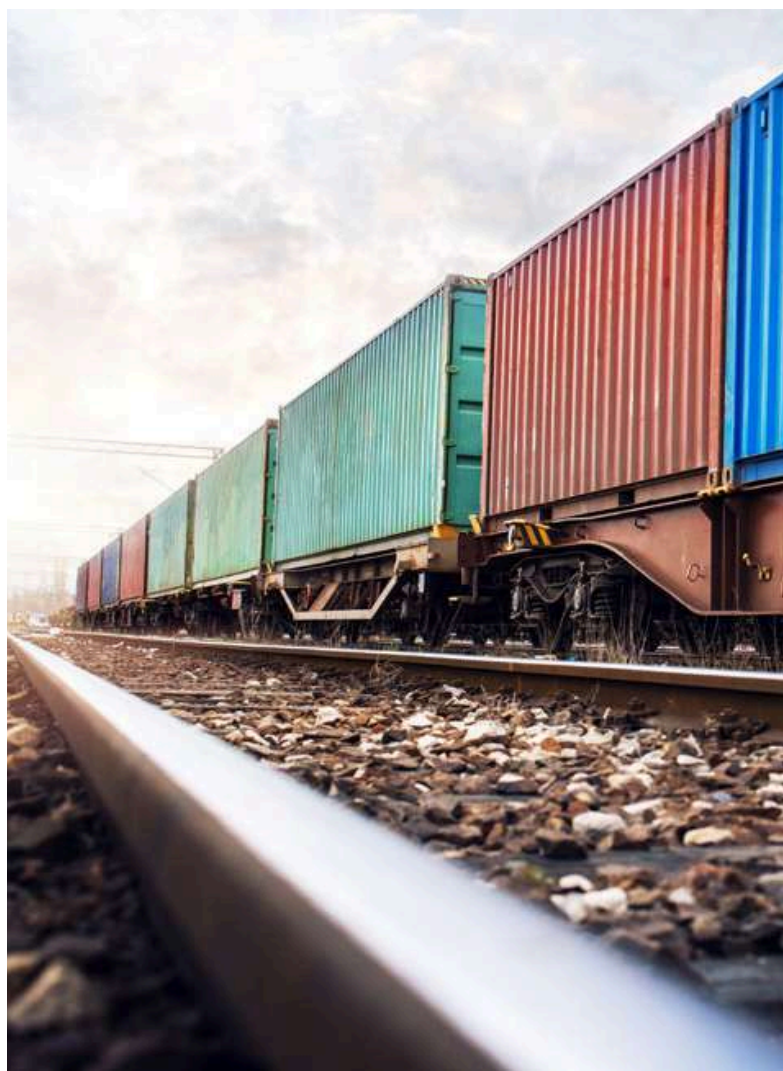


Ces pourcentages s'entendent en nombre de trains de fret circulant sur un RFC donné et affectés de retards à l'arrivée (ou à la sortie du RFC) d'au plus 30 minutes.

Pour les corridors desservant la France, les RFC2 (« Mer du Nord - Méditerranée ») et RFC4 (« Atlantic ») se distinguaient en 2024 par des pourcentages élevés, respectivement de 72 et 71 %, alors que le corridor RFC6 (« Méditerranée ») était bien plus bas, à 41 % (cf. entourés ci-dessus).

Si ces résultats sont en amélioration, constante quoique lente, depuis 2022, ils laissent ouvert le fait qu'une importante proportion des trains de fret sur ces lignes déplorent des retards moyens supérieurs à 30 minutes.

La ponctualité du fret ferroviaire demeure ainsi un sujet de difficulté pour le transport combiné européen.



Principaux développements de l'offre

EN FRANCE EN 2025

En 2025, on a pu observer que l'offre de services en combiné rail-route a connu d'importants développements tout au long de l'année.

Le calendrier ci-dessous reprend les plus significatives de ces nouveautés (entre parenthèses : opérateur ou exploitant concerné).

Il faut y ajouter plusieurs renforcements de fréquence, non repris ici.



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 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, et postérieurement à la réalisation des services, les données sont disponibles avec une année de décalage, au quatrième 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. Elles se rapportent aussi bien au combiné rail-route qu'au combiné fleuve-route.

Il faut préciser que, depuis 2024, un des critères d'attribution de l'aide a été modifié: les flux de transport combiné internationaux rail ou fleuve en provenance / à destination des sites multimodaux du Nord-Est de la France, jusque là exclus de l'aide, y sont désormais éligibles.

En conséquence, le périmètre des UTI comptées par la DGITM s'est trouvé mécaniquement augmenté. On en verra plus loin la traduction dans les données.

Données ART : le reflet de la production ferroviaire

Au titre de sa mission de surveillance du marché, l'Autorité de régulation des transports (ART) collecte des données 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 3e trimestre de A+1 pour une année A.

Elles sont également exprimées en UTI transportées 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.

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 (TCRR) sur son réseau. Elles proviennent de ses systèmes d'information de facturation de redevances et s'expriment en trains-kilomètres et en tonnes-kilomètres.

Les tonnes-kilomètres produites par SNCF Réseau sont des tonnages bruts, correspondant au tonnage total d'un train, addition faite des tonnages respectifs de la locomotive, de la tare des wagons, de la tare des UTI ainsi que du tonnage des marchandises contenues dans l'UTI.

Trains-kilomètres et tonnes-kilomètres se détaillent en plusieurs segments :

- transports par wagons non surbaissés / par wagons surbaissés y compris wagons-poches ;
- transport national / transport international.

Le détail « wagons non surbaissés » / « wagons surbaissés y compris wagons-poches » a pour but de mieux discerner le marché du transport des semi-remorques, composante la plus dynamique du combiné en Europe depuis une dizaine d'années ; à cet effet, SNCF Réseau distingue dans ses données les trains acheminant des wagons surbaissés réputés auparavant ne transporter que des semi-remorques - les wagons non surbaissés et les wagons-poches étant réputés transporter les autres types d'UTI.

En 2025, l'Observatoire du transport combiné a constaté une évolution dans l'organisation des OTC pour le transport des semi-remorques : les trains de wagons surbaissés accueillent davantage les autres UTI, tandis qu'à l'inverse les trains de wagons non surbaissés portent de plus en plus de semi-remorques, au moyen des traditionnels wagons-poches mais également d'innovations comme les paniers permettant de charger des semi-remorques non préhensibles sur des wagons porte-conteneurs classiques.

Cette évolution, qui entraîne une porosité croissante des segments « wagons non surbaissés » / « wagons surbaissés y compris poches », va amener l'Observatoire et ses parties prenantes à réfléchir ces prochaines années à d'autres méthodes pour appréhender plus finement le transport de semi-remorques.

Le détail « transport national » / « transport international » a pour but d'isoler les flux internationaux par rapport aux flux franco-français. A noter que ce « transport international » englobe les flux France - étranger (UE ou non) mais également les flux étranger - étranger transitant par la France (transit).

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 2025.

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.

Ces EVP transportées le sont sur tout le réseau fluvial, y compris le Rhin lorsqu'elles arrivent ou partent d'un port fluvial en France (Strasbourg, Mulhouse).

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

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 de 2024, on relève :

Un transport combiné aux trois quarts ferroviaire

Les presque trois quarts du transport combiné français sont le fait du rail-route, le quart restant le fait du fleuve-route. Ces proportions sont comparables à 2023.

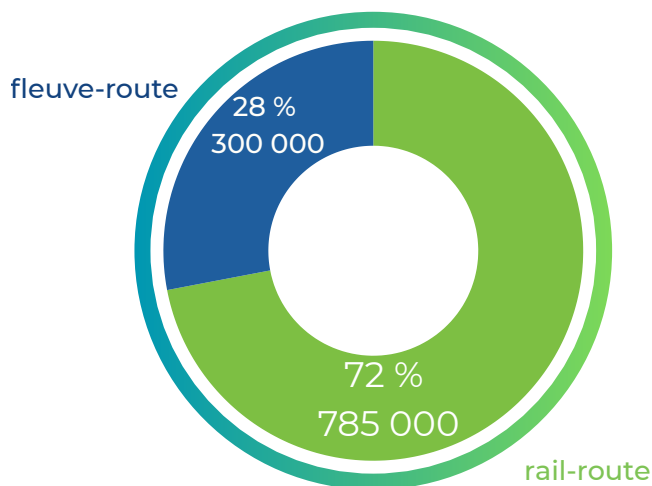
Un transport combiné dominé par les flux nationaux

Le combiné en France reste dominé par les flux nationaux, qui pèsent pour près des trois quarts de son ensemble.

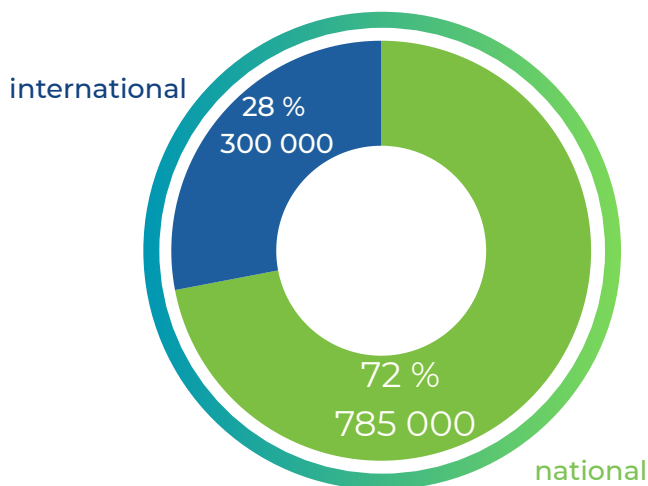
Près d'un cinquième du combiné rail-route est effectué en semi-remorques

La DGITM estime à **140 000** le nombre de semi-remorques transportées en rail-route en 2024, une quantité en hausse de 21,7 % sur 2023 et qui représente environ 18 % du total des UTI. Pour mémoire, tous ces chiffres excluent les transports non éligibles aux aides, ce qui, pour les semi-remorques, exclut les trafics de l'AFA et du lien transmanche.

UTI EN COMBINÉ FLEUVE-ROUTE ET RAIL-ROUTE EN 2024



UTI EN COMBINÉ NATIONAL ET INTERNATIONAL EN 2024



Source DGITM

Le combiné rail-route en France

REPRISE RÉGULIÈRE DEPUIS 2023

La reprise de 2024 est confirmée...

La forte progression du TCRR depuis 2020 avait connu une violente cassure en 2023, sous l'effet de trois facteurs :

- importants mouvements sociaux au cours du premier trimestre de cette année-là, principalement dûs 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 le 27 août 2023, entraînant la coupure d'un axe majeur du réseau ferroviaire européen.

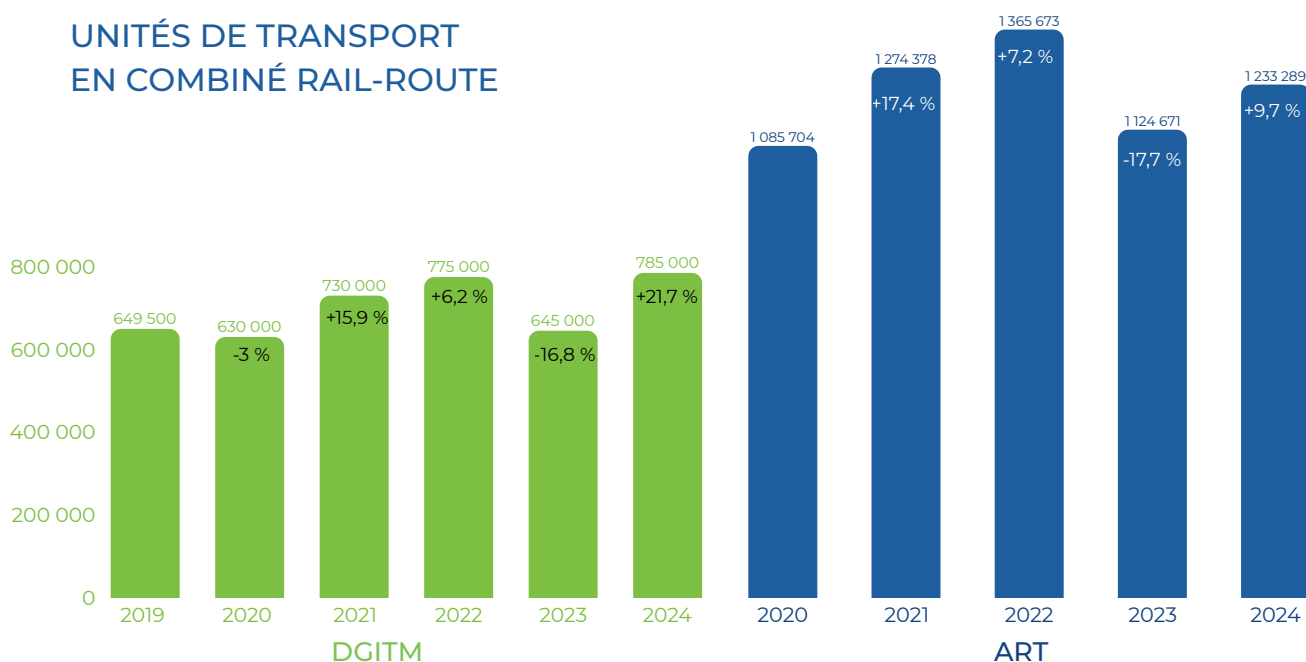
L'année 2024 a permis de **résorber en partie ce choc**, avec des volumes transportés en forte progression :

- **1 233 289 UTI** selon les données ART, soit une hausse de **9,7 % sur 2023** ;
- **785 000 UTI** selon les données DGITM, soit une hausse de **21,7 % sur 2023**.

Concernant cette hausse de 21,7 %, on précise toutefois qu'elle est en partie due à l'élargissement du périmètre, conformément à la mesure 43 de la Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire ; à périmètre constant par rapport à 2023, on peut estimer que la hausse n'est « plus que » de 18 %, une évolution néanmoins remarquable.

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.

UNITÉS DE TRANSPORT EN COMBINÉ RAIL-ROUTE



...et se poursuit en 2025

Parce qu'elles ne sont pas produites en décalage annuel, les données SNCF Réseau offrent une vision plus immédiate de l'évolution du TCRR.

En 2025, elles sont marquées par la poursuite de la dynamique de 2024, sans toutefois retrouver le pic de 2022.

Poursuite de la dynamique en 2025...

En 2025, SNCF Réseau a constaté :

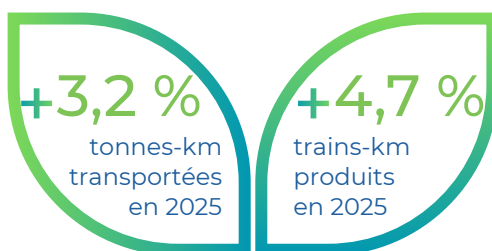
- la production de **19,2 millions de trains-kilomètres**, un chiffre **en hausse de 4,7 %** par rapport à 2024 ;
- le transport de **24 milliards de tonnes-kilomètres**, un chiffre **en hausse de 3,2 %** par rapport à 2024 (pour rappel il s'agit de tonnes brutes).

Dans le détail, tous les segments progressent également par rapport à 2024, à l'exception des flux internationaux, en retrait de 1 % (en trains-kilomètres) et de 3,3 % (en tonnes-kilomètres), ceci en dépit de la réouverture des liaisons France – Italie via la ligne de la Maurienne au 2e trimestre. Le transport national progresse ainsi de 6,5 %.

La progression la plus remarquable se rapporte aux trains-kilomètres du transport par wagons surbaissés avec 9,2 %, avant tout tirée par la mise en service en mai de la liaison d'autoroute ferroviaire (AF) Cherbourg – Mouguerre (une distance de plus de 900 kilomètres).

En dépit d'une conjoncture économique morose et de cette baisse des flux internationaux, le TCRR a donc nettement bénéficié d'un environnement porteur :

- demande toujours forte du marché et des chargeurs ;
- poursuite et amplification du programme REMOVE ;
- réouverture de la ligne de la Maurienne en avril, qui a permis dans la foulée la reprise de plusieurs services de / vers les terminaux du nord de l'Italie auparavant revenus à la route depuis le 27 août 2023 ;
- mise en service de nouveaux services et terminaux tout au long de l'année.



... mais 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 2025 à ceux de 2022. A cette aune, le TCRR reste en retrait de 6,5 % (en trains-kilomètres) et de 4,7 % (en tonnes-kilomètres) de cette faste année, qui reste à ce jour la meilleure du rail-route depuis le début de la décennie, aussi bien en trains-kilomètres (20,6 millions) qu'en tonnes-kilomètres (25,2 milliards).

Ceci étant, certains segments du TCRR ont terminé 2025 sur une activité supérieure à 2022 :

- le transport par wagon surbaissé (environ 1/5e du total du TCRR) affiche + 11 % en trains-kilomètres et + 16 % en tonnes-kilomètres, ce qui est remarquable compte tenu de l'arrêt total de l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) depuis août 2023 à cause de la coupure de la ligne de Maurienne ; la demande de transport de semi-remorques par cette technique a donc été très forte en 2024 sur les autres lignes ;

- les trafics nationaux (environ 2/3 du total du TCRR) : avec presque 16 milliards de tonnes-kilomètres en 2024, ceux-ci dépassent de 2,5 milliards leur niveau de 2022 soit une progression de 19 %.

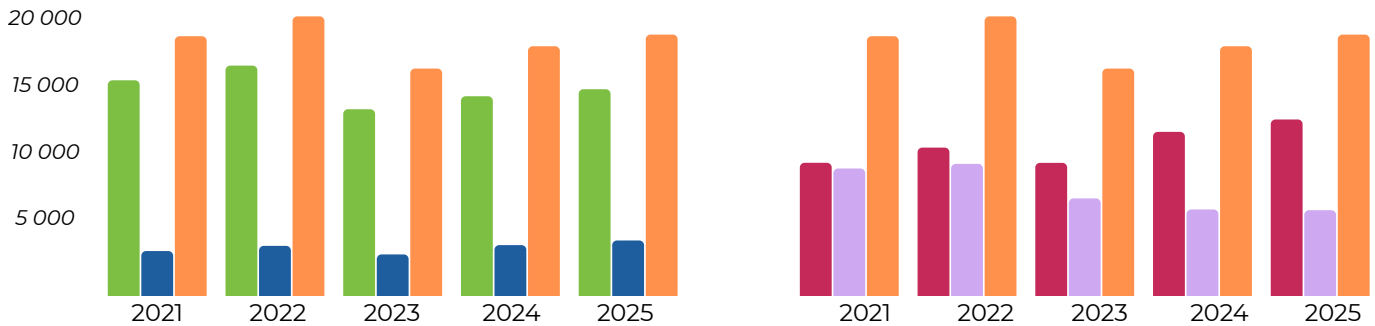
A l'inverse, les trafics internationaux 2025 restent pour un tiers inférieurs à ceux de 2022, un résultat là également imputable à la Maurienne mais aussi aux difficultés du continent européen, en dépit d'une croissance économique légèrement plus favorable (1,6 %) qu'en 2024.

Tous ces éléments semblent donc indiquer que le combiné rail-route a continué en 2025 sa dynamique de 2024, porté par les trafics intérieurs et les nouveaux services.

milliers de trains-kilomètres



TRAINS-KILOMÈTRES EN COMBINÉ RAIL-ROUTE



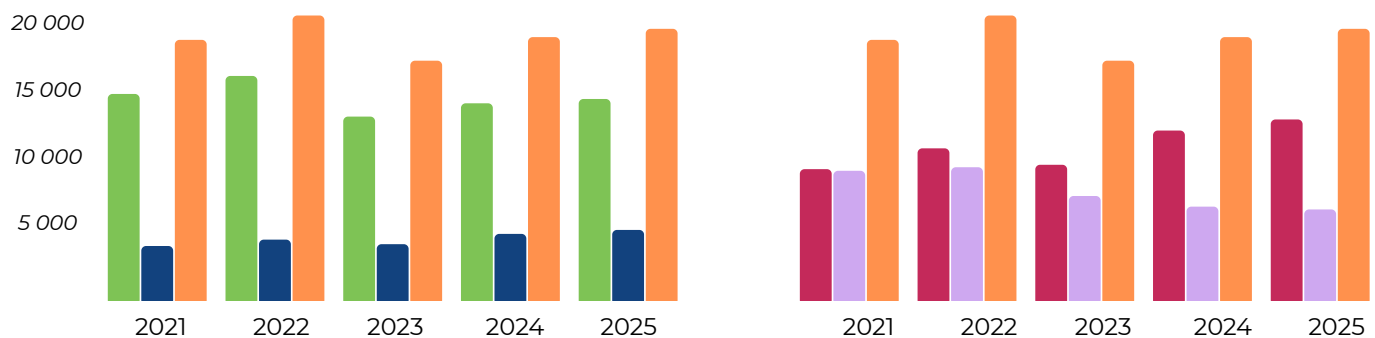
Sources DGITM

- Dont transport par wagon non surbaissé y compris poche
- Dont transport par wagon surbaissé
- Dont national
- Dont international
- Total

millions de tonnes-kilomètres



TONNES-KILOMÈTRES EN COMBINÉ RAIL-ROUTE

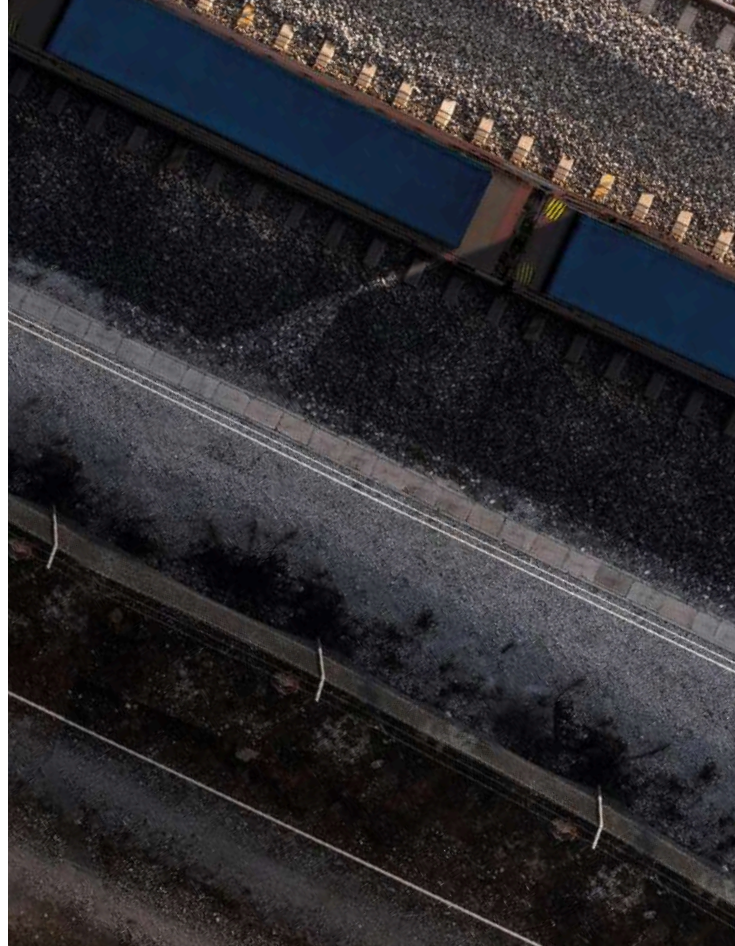


Sources VNF

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

- diminué de 13 % en 2023 (transport combiné seul : - 18,7 %) ;
- progressé de 5 % en 2024 (transport combiné seul : + 9,9 %) ;
- progressé de 1 % en 2025 (transport combiné seul : + 4,7 %).

Une fois encore, comme on a pu l'observer à plusieurs reprises ces 30 dernières années, le TCRR semble « 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. Pour mémoire, le combiné rail-route représente presque 45 % du total du fret ferroviaire en France, une proportion qui s'accroît lentement 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 légère hausse tendancielle 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.

TONNAGE MOYEN BRUT

	2021	2022	2023	2024	2025	% 2025-24
Ensemble des trains	1 330	1 353	1 347	1 370	1 416	3,4 %
dont transport par wagon surbaissé	1 598	1 747	1 739	1 761	1 836	4,3 %
dont transport par wagon non surbaissé (y compris poche)	1 259	1 276	1 261	1 290	1 312	1,7 %

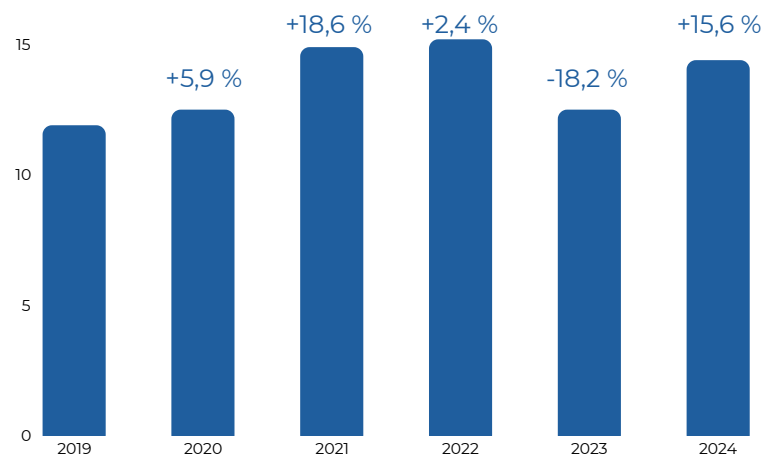


L'évolution des tonnes-kilomètres nettes du TCRR depuis 2019 est détaillée dans le graphique ci-dessous. On reconnaît les mêmes évolutions d'ensemble que dans les données SNCF Réseau et notamment la forte baisse de 2023.

A noter que ces données seront, le cas échéant, amenées à être réajustées en 2026 sur la période 2020-2024 suite à des changements dans les méthodes de comptage des distances

TONNES-KILOMÈTRES NETTES DU COMBINÉ RAIL-ROUTE 2019 - 2024

Milliards de tonnes-km



Tonnes-kilomètres brutes et nettes dans le combiné rail-route

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) englobant le poids de la marchandise, de son éventuel emballage, de ses contenants (UTI), des wagons ainsi que de la (ou des) locomotive (s) du train.

Il est à cet égard intéressant de rapprocher ces chiffres des **tonnages nets**: pour 2024, le service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires fait état de **14,4 milliards de tonnes-kilomètres nettes**, soit une proportion courante dans le TCRR par rapport aux 24 milliards de tonnes-kilomètres bruts évoqués plus haut.



Le combiné fleuve-route en France

UN REPLI EN 2025

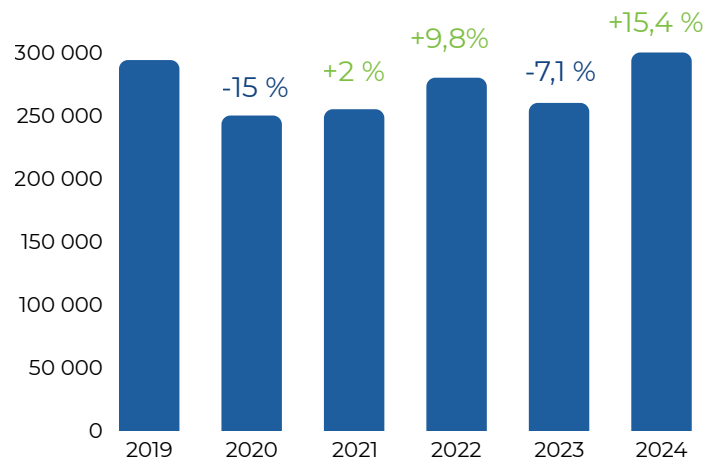
Mesurer le combiné fleuve-route : plusieurs sources de données

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

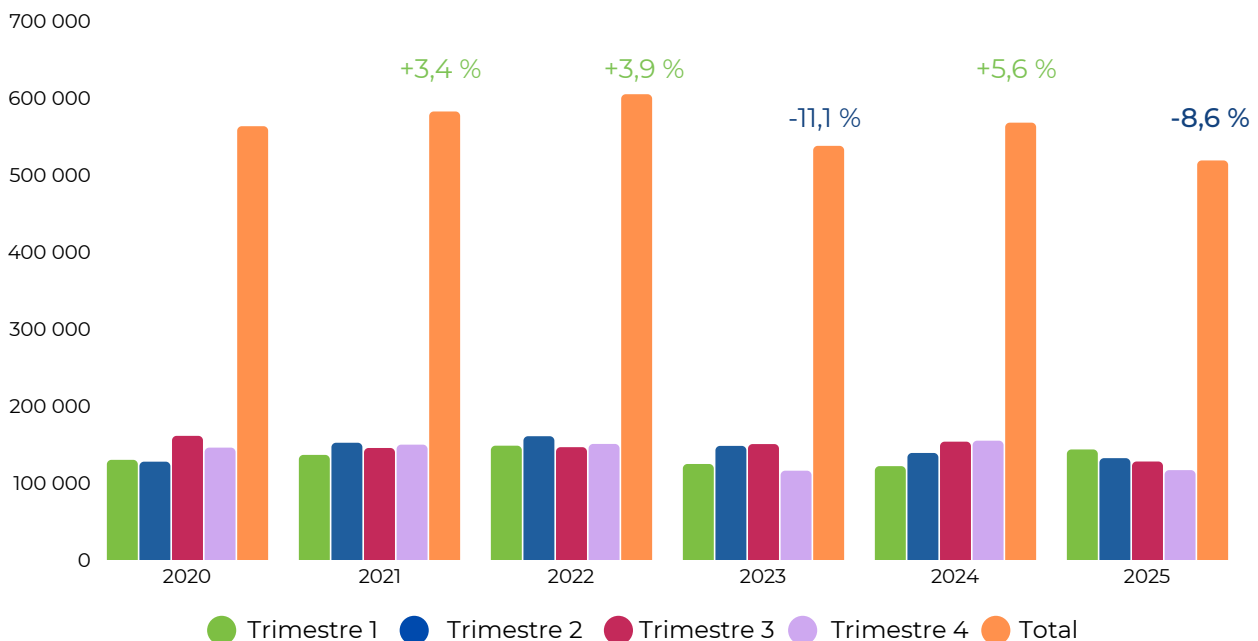
- celles de la DGITM, exprimées en UTI transportées,
- celles collectées par le gestionnaire du réseau fluvial VNF auprès des opérateurs fluviaux et qui s'expriment en EVP transportées.

Les graphiques ci-dessous restituent les évolutions de ces dernières années. On rappelle que les données UTI de la DGITM connaissent depuis 2024 une légère extension de leur périmètre, en conséquence leur évolution par rapport à 2023 a une signification relative.

ACTIVITÉ DU COMBINÉ FLEUVE-ROUTE EN UTI TRANSPORTÉES PAR AN



ACTIVITÉ DU COMBINÉ FLEUVE-ROUTE EN EVP TRANSPORTÉES PAR AN ET PAR TRIMESTRE



Le combiné fleuve-route confirme sa reprise en 2024...

Les données DGITM font état de 300 000 UTI transportées en 2024, un ordre de grandeur en hausse de 15,4 %. Mais, à périmètre constant par rapport à 2023, on peut estimer que le trafic n'a crû que d'environ 2 %.

Les données VNF évoluent de même positivement : les 568 412 EVP transportées en 2024 sont en hausse de 5,6 % par rapport à 2023.

Il y a donc bien eu une reprise en 2024, reprise qui était espérée et attendue compte tenu des causes conjoncturelles de la baisse de 2023. En effet, celles-ci relevaient avant tout des mouvements sociaux importants de cette année-là ainsi que de blocages de certaines voies navigables suite à des inondations, phénomènes qui ne se sont pas ou moins rencontrés en 2024.

... mais son repli en 2025 témoigne de son exposition à la conjoncture

En 2025, VNF a constaté le transport de 519 254 EVP soit -8,6 % sur 2024.

Depuis le début de la décennie, c'est le plus faible volume en valeur absolue de combiné fluvial, et pour la première fois on observe une évolution négative alors que le combiné rail-route a évolué positivement en 2025.

Cette baisse de 8,6 % en 2025 s'inscrit dans une baisse de 1,5 % de l'ensemble du fret fluvial sur le réseau VNF (pour mémoire, on estime que le combiné pèse pour environ un dixième du total du fret fluvial en France).

C'est donc parmi des marchés déprimés, notamment pour la chimie et les colis lourds mais à l'exception des produits agricoles et alimentaires, que le TCFR a évolué négativement, toutefois de façon contrastée par grands bassins géographiques.

Seine :
baisse de 4 % (2024 / 23 : +2 %)

Nord-Pas-de-Calais :
baisse de 23 % (2024 / 23 : +9 %)

Rhône-Saône :
hausse de 7 % (2024 / 23 : +5 %)

Grand Est :
baisse de 11 % (2024 / 23 : +7 %)

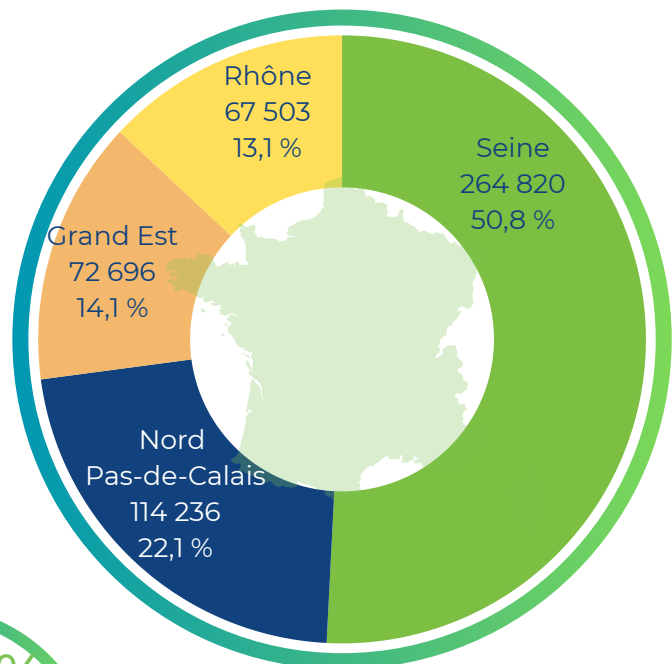
Sur le Nord-Pas-de-Calais, il faut noter que la baisse de 23 % est en grande partie imputable à la fin d'un seul trafic représentant à lui seul 30 % des EVP transportés sur le bassin. Opérée en combiné jusqu'en mars 2025, cette activité est repassée sur la route qui a mis en oeuvre une solution en camion électrique.

De façon générale, on peut imputer ce repli de 2025 à trois causes :

- une conjoncture économique morose ;
- une concurrence accrue de la route, très vive et qui arrive avec des solutions décarbonées (camions électriques, biocarburants...)
- des caractéristiques structurelles du TCFR qui ne jouent pas toujours en sa faveur, principalement l'étendue géographique moindre, les durées d'acheminement plus longues que par route ou rail ainsi que des coûts de manutention portuaires plus élevés.

Les deux dernières causes étant plus structurelles que conjoncturelles, ce retournement des trafics en 2025 interroge ainsi la capacité de rebond du combiné fluvial, en l'absence d'avancées majeures en matière d'infrastructures avant plusieurs années (la chaudière du Havre étant prévue en 2027 et le canal Seine-Nord-Europe en 2032).

PARTS DES 4 BASSINS GÉOGRAPHIQUES DANS LE TOTAL COMBINÉ FLEUVE-ROUTE EN 2025 (EVP)



-8,6 %
EVP transportés en 2025 en combiné fleuve-route

Un ingrédient important du transport combiné

LES TRAFICS PORTUAIRES DE CONTENEURS

En 2024, l'Observatoire du transport combiné a commencé d'étudier les relations **entre les trafics portuaires de conteneurs et le transport combiné en France, aussi bien rail-route que fleuve-route**. En effet, ces trafics, de par leur caractère massifié, peuvent être regardés comme un ingrédient important du transport combiné et donc une condition de son développement.

On propose ici un simple focus sur les trafics portuaires des principaux ports à conteneurs de l'Hexagone depuis 2021, soient les ports de Dunkerque, HAROPA, Marseille-Fos et Nantes-St Nazaire. Ces données émanent du SDES.

TRAFICS DES PRINCIPAUX PORTS MARITIMES DE MÉTROPOLÉ

en milliers d'EVP

6 000

5 000

4 000

3 000

2 000

1 000

0

Haropa Marseille Dunkerque Nantes Saint-Nazaire Total



S'il apparaît une convergence d'ensemble depuis 2022 entre l'évolution de ces trafics et l'évolution du transport combiné, il semble également que ces évolutions soient plus hétérogènes dans le détail, notamment pour 2025 où les trafics portuaires ont progressé alors que le combiné fleuve-route, comme on l'a vu, reculait.

Les échanges au sein de l'Observatoire inclinent, pour les prochaines années, à renforcer l'étude de ce lien entre trafics portuaires et transport combiné, en travaillant notamment :

- à ne prendre en considération que les **mouvements « hinterland »**, c'est-à-dire les conteneurs de provenance maritime et de destination terrestre (ou vice-versa), par opposition aux « transbordements » (conteneurs arrivant au port en maritime et repartant par la même voie) dont l'évolution n'a guère d'impact sur le transport combiné ;

- à croiser ces analyses avec celles portant sur le **report modal dans chaque port**, c'est-à-dire sur la part des conteneurs « hinterland » utilisant les modes massifiés, sachant que les grands ports français ont depuis plusieurs années des objectifs de renforcement de ce report modal ;
- à intégrer à ces réflexions les trafics des **ports de Rotterdam et d'Anvers**, qui alimentent eux aussi le transport combiné en France.



L'indice de conjoncture des acteurs

ENTRE OPTIMISME ET VIGILANCE POUR 2026

Dans ce chapitre, on présente l'indice de conjoncture des acteurs du transport combiné, mis en œuvre par le GNTC depuis 2023 et partagé avec les parties prenantes à l'Observatoire du transport combiné.

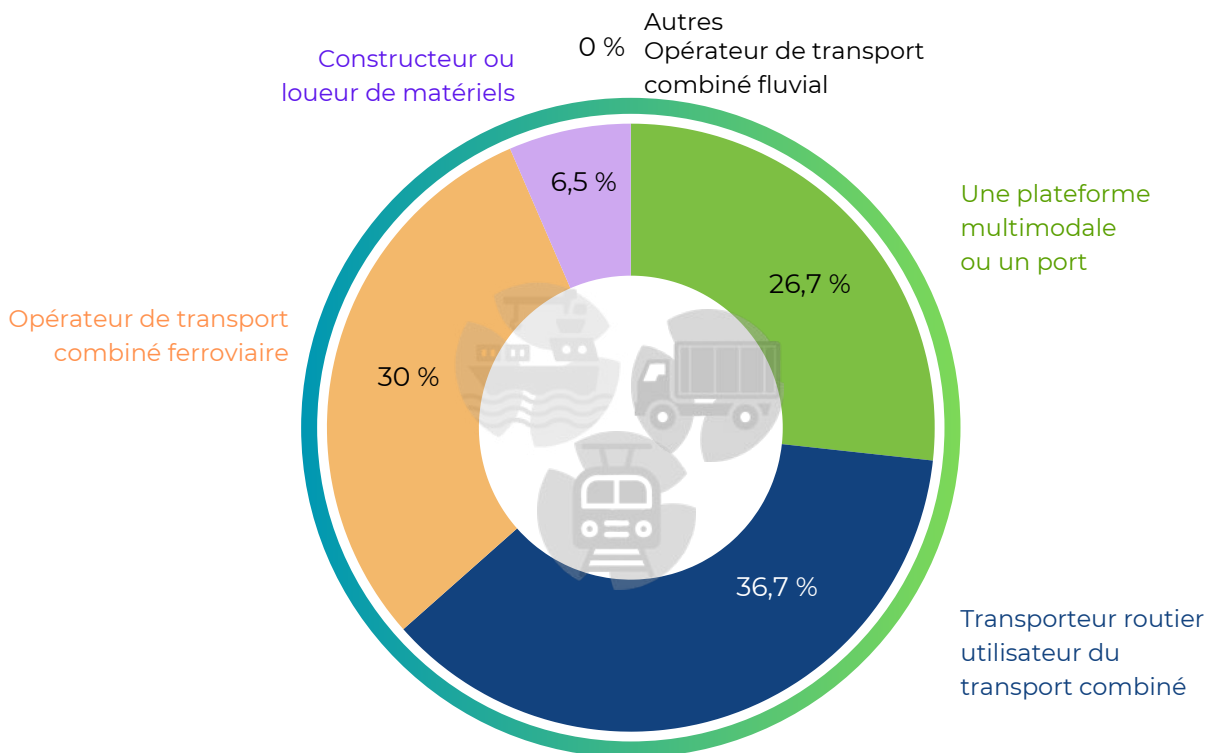
Réalisé en janvier-février 2026 par sondage auprès des adhérents du GNTC, cet indice porte d'une part sur le bilan de 2025 et d'autre part sur les perspectives pour 2026.

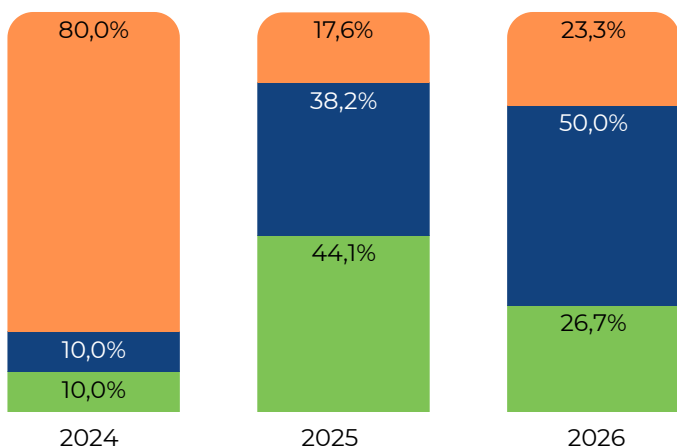
La figure ci-dessous indique les catégories auxquelles appartiennent les 30 répondants, les plus importantes étant les transporteurs routiers utilisateur du combiné (36,7 %) et les opérateurs de transport combiné ferroviaires (30 %).

Mais d'autres acteurs ont également répondu comme les opérateurs de terminaux ou les loueurs de matériels : il en résulte une vision large et une représentativité de l'ensemble de la filière.

VOTRE ACTIVITÉ ? VOUS ÊTES ?

Sur 30 réponses





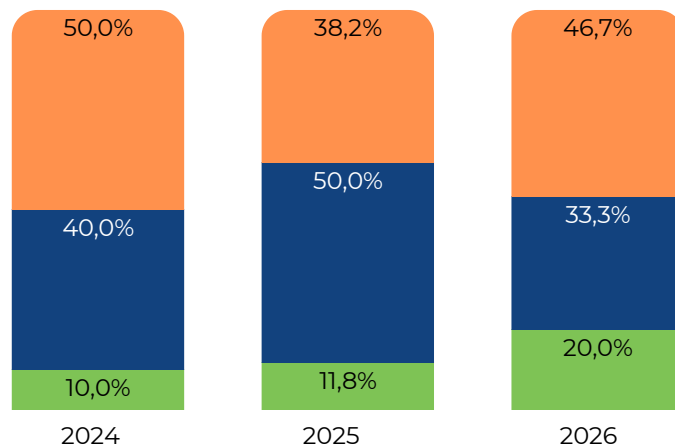
SUR LES 12 DERNIERS MOIS, ESTIMEZ-VOUS QUE LA SITUATION DE VOTRE ENTREPRISE ...

S'EST DÉGRADÉE
EST RESTÉE STABLE
S'EST AMÉLIORÉE

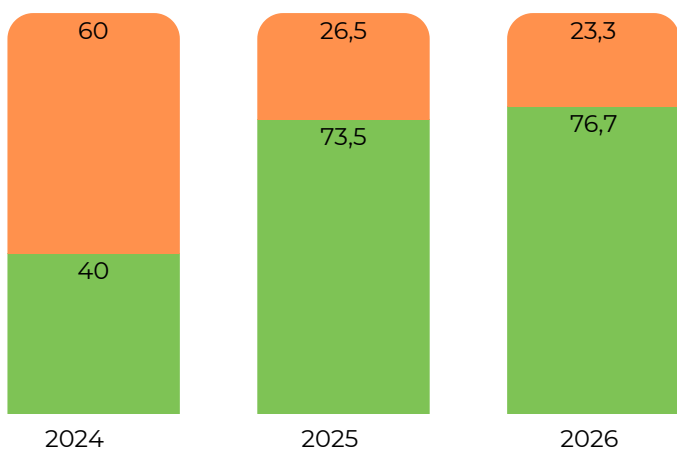
On voit d'abord que le regard porté sur l'année passée dessine un 2025 stable, à l'instar de 2024 – comme le signe d'années de lent redressement après la dure année 2023.

POUR LES PROCHAINS MOIS DE L'ANNÉE, ESTIMEZ-VOUS QUE LA CONJONCTURE PRISE GLOBALEMENT VA...

SE DÉGRADER
RESTER STABLE
S'AMÉLIORER



DANS LES 12 PROCHAINS MOIS, ESTIMEZ-VOUS QUE VOTRE ENTREPRISE ...

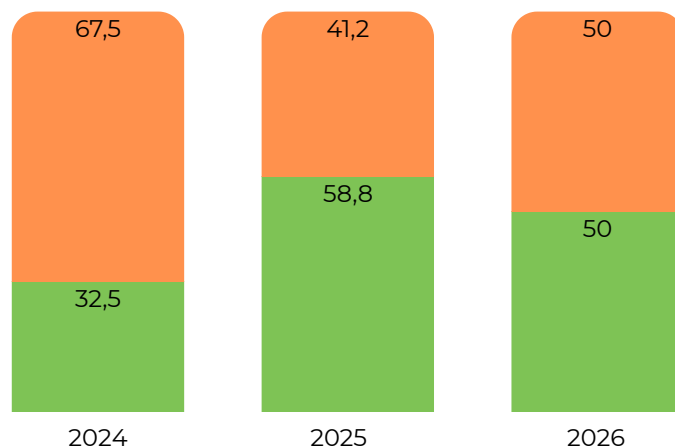


NE VA PAS RÉALISER D'INVESTISSEMENTS
VA RÉALISER DES INVESTISSEMENTS

Pour les prochains mois et l'année 2026, les répondants témoignent d'une vision légèrement plus tranchée que l'an dernier, anticipant à la fois une amélioration et une dégradation de la conjoncture (à hauteur de respectivement 20 % et 46,7 %).

NE VA PAS EMBAUCHER
VA EMBAUCHER

Et, pour ce qui concerne plus spécifiquement leur entreprise ou leur centre de profit, les répondants sont presque 77 % à anticiper des investissements mais seulement 50 % à anticiper des embauches, des proportions là également en ligne avec l'an dernier et en amélioration depuis 2023.





Le combiné rail-route a confirmé son regain en 2025, par là il a prouvé sa capacité à relever le défi du report modal, mais atteindra-t-il l'objectif du triplement ?

Ces résultats contrastés sont argumentés dans les éléments textuels fournis par les répondants, dont on retient en substance les points positifs suivants :

- la demande reste tendanciellement importante pour le transport combiné (surtout pour le combiné rail-route), qui apparaît toujours comme la solution de décarbonation immédiatement disponible et efficace pour le transport des marchandises (« les transporteurs veulent prendre le train ») ;
- les volumes se sont maintenus en 2025 et sont attendus en croissance ou stables pour 2026.

Ceci étant, on note également des sujets d'incertitude :





- la contre-performance du TCFR en 2025 oblige à redoubler d'efforts et d'innovation ;
- le TCRR, quant à lui, continue de souffrir d'un manque de qualité de service notamment de ponctualité opérationnelle, ainsi que d'insuffisantes ressources en sillons ferroviaires, terminaux de combiné et de liaisons internationales ; ces éléments sont vécus comme des contraintes structurelles peu améliorables à court terme et qui contribuent à alimenter le décalage entre l'offre et la demande du marché ;
- ce désir de transport combiné a fait naître de nouveaux services dont l'équilibre est à trouver sur le moyen terme ;
- l'incertitude politique et géopolitique ralentit les investissements des entreprises ce qui pèse sur la croissance.

En synthèse, ces éléments donnent l'impression d'une certaine stabilité depuis l'an dernier et d'une perspective pour 2026 modérément optimiste mais vigilante sur plusieurs enjeux-clés.

Développements de l'offre

ATTENDUS EN 2026

Voici les principales nouveautés concernant les services rail-route auxquelles on peut s'attendre en 2026 (informations officialisées par les opérateurs à la date de rédaction du présent rapport) :

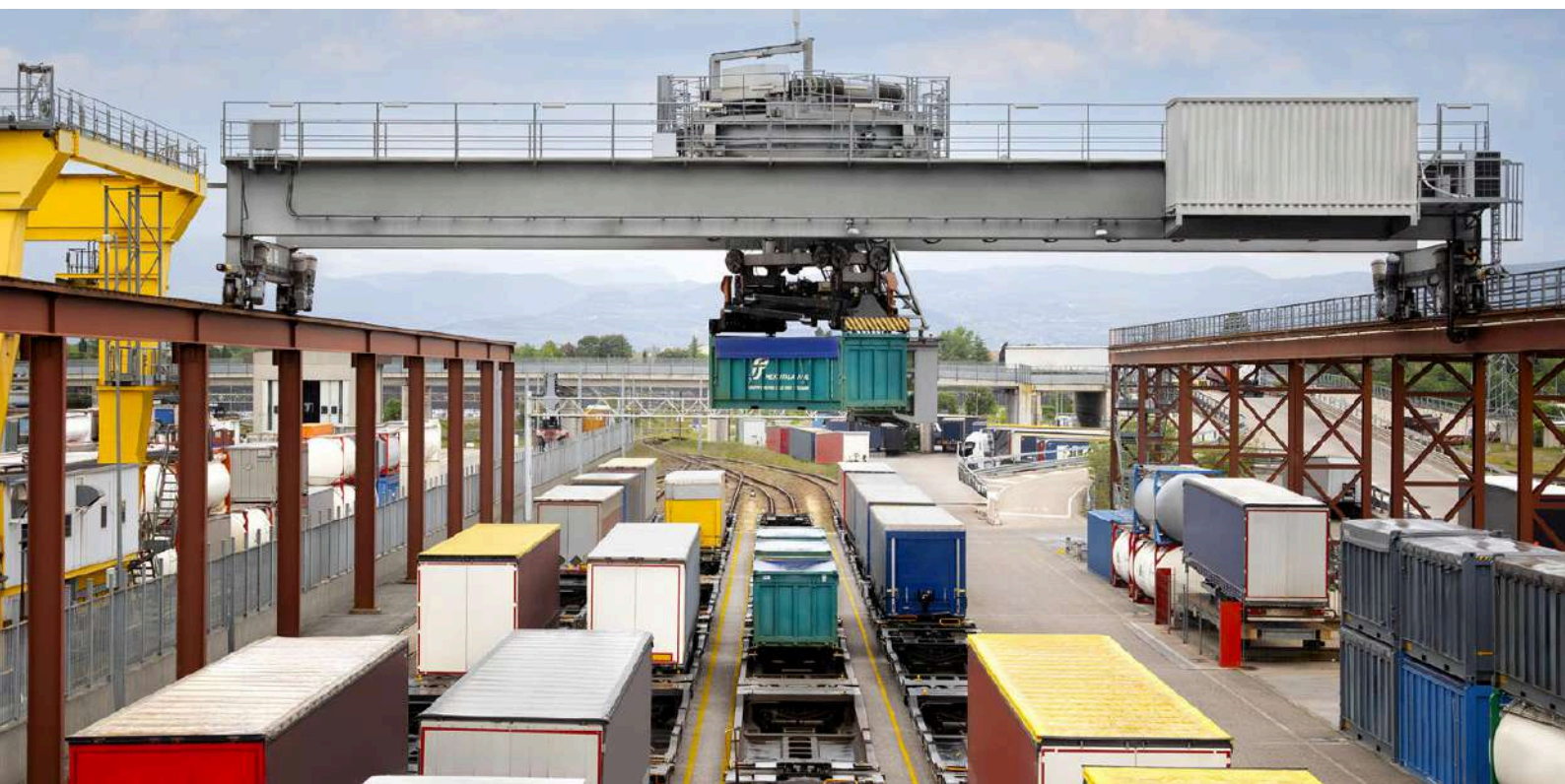
- Mars  Nouveaux services Lille - Miramas et Paris Bonneuil - Miramas (Groupe Open Modal)
- Avril  Nouveau service Lyon - Paris (groupe Layahe)
- Mai  Ouverture du nouveau terminal de ferroutage de Dunkerque (Modalis / Port de Dunkerque)
- Septembre  Nouvelle liaison Dunkerque - Lyon (Delta Rail)

2026 : vers des indicateurs communs pour la mesure de la performance des terminaux ?

Courant 2025, le GNTC a mis en place un groupe de travail chargé de collecter auprès de ses adhérents, exploitants de terminaux, les principaux indicateurs mesurant la performance de ces terminaux (temps moyen de manutention, temps de passage camion, délais entre HLR UTI et départ du sillon, nombre de manutentions vertes...).

L'année 2026 sera consacrée à évaluer ces indicateurs et à déterminer si des convergences de méthode sont possibles aux fins de disposer d'indicateurs agrégés pouvant se faire une idée, au plan national, de la performance des services rendus.

Le cas échéant, l'Observatoire du transport combiné sera associé à cette démarche.





Merci de votre intérêt pour ce rapport !

Année après année, nous cherchons constamment à l'améliorer et à l'enrichir.

Si vous souhaitez faire part de vos remarques sur la présente édition, vous pouvez nous écrire à contact@gntc.fr

Directeur de la publication : Aurélien BARBÉ

GROUPEMENT NATIONAL DU TRANSPORT COMBINÉ
58 RUE DE LA VICTOIRE 75009 PARIS 06 81 84 26 21

www.gntc.fr

