MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES
Liberté
Égalité
Fraternité

DATA Essentiel LAB
TRANSPORT

Le transport combiné représente 40,5 % du transport ferroviaire de marchandises en 2022

DÉCEMBRE 2023

En 2022, le transport ferroviaire de marchandises représente 35,3 milliards de tonnes-kilomètres, en baisse de 1,4 % par rapport à 2021. Avec 10,4 % du total du transport intérieur terrestre de marchandises, sa part modale est quasi stable en 2022. Le transport combiné poursuit son essor : sur cinq ans, il augmente de 8,0 % en moyenne par an, et représente 40,5 % du trafic ferroviaire de marchandises en 2022. Les produits manufacturés restent les marchandises majoritaires dans le transport ferroviaire (42,3 % en 2022) tandis que les marchandises dangereuses représentent près de 18 % du trafic. Les échanges se concentrent sur sept régions et à l'international, sur les pays limitrophes du nord est.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES SE REPLIE EN 2022

Impacté notamment par les mouvements sociaux en fin d'année, le transport total de marchandises par chemin de fer, mesuré en tonnes-kilomètres, se replie en 2022 (- 1,4 %), après le fort rebond du trafic au sortir de la crise sanitaire de la Covid (+ 14,3 % en 2021) - (*tableau 1*). Alors que le trafic national et le transit enregistrent en 2022 une baisse de même ampleur (respectivement - 1,6 % et - 1,7 %), le recul est plus marqué pour le trafic international entrant (- 3,6 %). Il avait augmenté en 2020 à l'inverse des autres composantes du trafic, et s'était moins accru en 2021 (+ 4,3 %). L'international sortant, qui avait évolué comme le transport national en 2020 et 2021, est le seul segment en croissance en 2022 (+ 1,7 %).

Sur cinq ans, le transport ferroviaire de marchandises sur le territoire français est quasi stable (- 0,1 % par an en moyenne), tandis que l'international entrant s'accroît (+ 1,3 % par an) et que le transit baisse (- 2,7 % par an).

Avec 35,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, le fret ferroviaire représente 10,4 % du transport intérieur terrestre de marchandises. Après avoir diminué continûment depuis 2015, puis augmenté en 2021, cette part est quasi stable en 2022 (*graphique 1*).

Tableau 1 : transport ferroviaire intérieur terrestre de marchandises en 2022

	2022	Part 2022	Évolution 2022/2021	Évolution moyenne 2022/2017
	Millions de tonnes-kilomètres	%	%	
National	20 947	59,4	- 1,6	0,1
International entrant	4 589	13,0	- 3,6	1,3
International sortant	5 575	15,8	1,7	0,1
Transit	4 170	11,8	- 1,7	- 2,7
Total	**35 282**	**100,0**	**- 1,4**	**- 0,1**

Source : *SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires*

AVEC UNE PART DE 40,5 %, LE TRANSPORT COMBINÉ CONFIRME SA DYNAMIQUE EN 2022

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. Il augmente de 3,4 % en 2022, tandis que le transport conventionnel diminue de 4,4 % (*tableau 2*). La dynamique du transport combiné se poursuit donc, avec une croissance de 8,0 % par an en

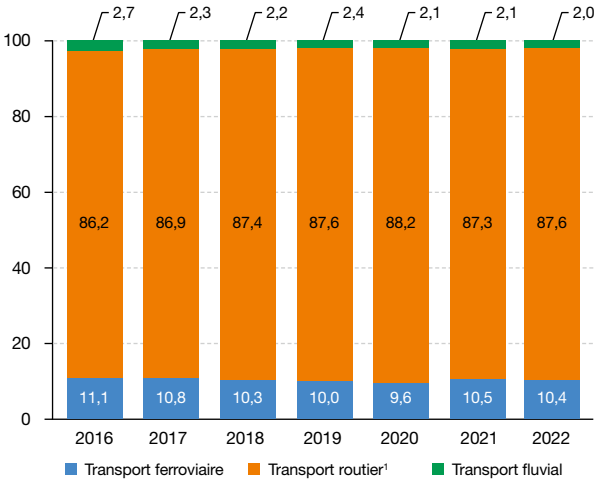
ENCADRÉ

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 combiné représente 40,5 % du transport ferroviaire de marchandises en 2022

Graphique 1 : parts modales du transport intérieur terrestre de marchandises, de 2016 à 2022

En % des tonnes-kilomètres, hors oléoducs



[1] Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRA ou plus.
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*

moyenne sur les cinq dernières années. Sur cinq ans, sa part augmente de 13,1 points, passant de 27,4 % en 2017 à 40,5 % en 2022. Avec une croissance de 9,6 % en moyenne annuelle sur cinq ans, le transport en conteneurs et caisses mobiles, qui constitue 85,6 % du transport combiné en 2022, porte cette dynamique de moyen terme.

La distance moyenne annuelle parcourue en transport combiné augmente significativement en 2022 (+ 2,3 %), et s'établit à 551 kilomètres. Sur cinq ans, elle augmente en moyenne de 1,5 % par an.

La distance moyenne parcourue en transport conventionnel augmente plus fortement en 2022 (+ 4,0 %) et s'établit à 335 kilomètres. Cependant, sur cinq ans, elle est quasi stable (+ 0,5 % en moyenne par an).

Globalement, la distance moyenne parcourue augmente significativement (+ 4,4 %) en 2022, et s'établit à 398 kilomètres. Sur cinq ans, elle augmente en moyenne de 1,9 % par an, portée notamment par la part croissante du transport combiné.

EN 2022, UN TRAIN TRANSPORTE 598 TONNES DE MARCHANDISES EN MOYENNE

Le trafic ferroviaire de marchandises, mesuré en trains-kilomètres, diminue de 1,2 % en 2022. Sur cinq ans, il accuse une baisse de 1,7 % en moyenne par an (*tableau 3*).

Le tonnage moyen de marchandises par train est stable, avec 598 tonnes en moyenne par train. Cependant, sur cinq ans, il augmente de 1,6 % en moyenne par an, ce qui s'explique par un meilleur taux de remplissage des trains.

LE TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES ET AGROALIMENTAIRES REBONDIT FORTEMENT

En tonnes-kilomètres, le transport ferroviaire de produits agricoles et agroalimentaires augmente fortement en 2022 (+ 12,2 %). Sa part dans le trafic ferroviaire de marchandises passe de 11,1 % en 2021 à 12,7 % en 2022.

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

	2019	2020	2021	2022	Part 2017	Part 2022	Évolution 2022/2021	Évolution moyenne 2022/2017
	Millions de tonnes-kilomètres				%		%	
Transport conventionnel	22 703	19 601	21 934	20 977	72,6	59,5	- 4,4	- 4,0
Transport combiné (UTI)*	11 206	11 696	13 835	14 305	27,4	40,5	3,4	8,0
dont conteneurs et caisses mobiles	*10 534*	*10 362*	*12 186*	*12 250*	*79,9*	*85,6*	*0,5*	*9,6*
Total	**33 909**	**31 297**	**35 770**	**35 282**	**100,0**	**100,0**	**- 1,4**	**- 0,1**
	Kilomètres (tonnes-kilomètres/tonnes)				%		%	
Distance moyenne conventionnel	325	318	322	335	–	–	4,0	0,5
Distance moyenne combiné	548	567	538	551	–	–	2,3	1,5
Distance moyenne totale	**376**	**381**	**381**	**398**	**–**	**–**	**4,4**	**1,9**

** Unité de transport intermodal (voir Définition)*
***Source :** SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires*

Tableau 3 : trains-kilomètres et tonnage moyen

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2022/2021	Évolution moyenne 2022/2017
	Millions de trains-kilomètres						%	
Trains-kilomètres	64,4	59,8	58,7	53,8	59,8	59,0	- 1,2	- 1,7
	Nombre de tonnes moyen par train (tonnes-kilomètres/trains-kilomètres)						%	
Tonnage moyen	551	566	578	582	598	598	- 0,1	1,6

***Source :** SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires*

Le transport combiné représente 40,5 % du transport ferroviaire de marchandises en 2022

Le transport ferroviaire de produits manufacturés baisse de 4,0 %, mais sa part reste largement majoritaire, passant de 43,5 % en 2021 à 42,3 % en 2022. Le transport de matériaux de construction baisse de 6,2 % et représente 19,5 % du trafic ferroviaire, Celui des autres marchandises (groupées ou non identifiées) augmente de 1,1 %, pour un quart du trafic ferroviaire de marchandises.

Sur les cinq dernières années, le transport ferroviaire de produits agricoles et agroalimentaires diminue légèrement (- 0,6 % en moyenne par an) ainsi que celui des produits manufacturés (- 1,0 % en moyenne par an). Sur la même période, il augmente pour les matériaux de construction (+ 0,6 % en moyenne par an) et pour les autres marchandises (+ 1,2 % en moyenne par an).

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES REPRÉSENTE PRÈS DE 18 % DU TRAFIC TOTAL

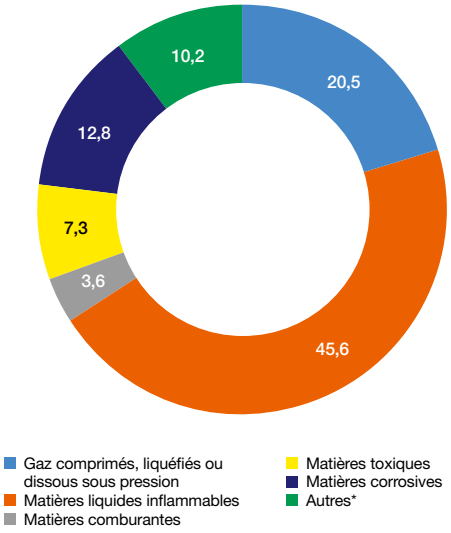
En 2022, le transport de marchandises dangereuses représente 17,9 % du transport ferroviaire de marchandises. Après un rebond important (+ 40,9 % en 2021 – *données révisées*) suite à la crise de la Covid, il augmente de 2,6 % en 2022 et s'établit à 6 314 millions de tonnes-kilomètres. Sur cinq ans, il augmente de 2,6 % en moyenne par an (*données révisées*).
Les matières liquides inflammables représentent 45,6 % du total des marchandises dangereuses en 2022, et augmentent de 3,7 % (*graphique 2*). Sur cinq ans, elles augmentent de 5,0 % en moyenne par an.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES SE CONCENTRE SUR SEPT RÉGIONS

En 2022, plus des trois quarts des chargements (région d'origine) du trafic ferroviaire de marchandises national ou international sortant s'effectuent à partir de six régions : Hauts-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Grand Est, Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Nouvelle-Aquitaine (*graphique 3*).

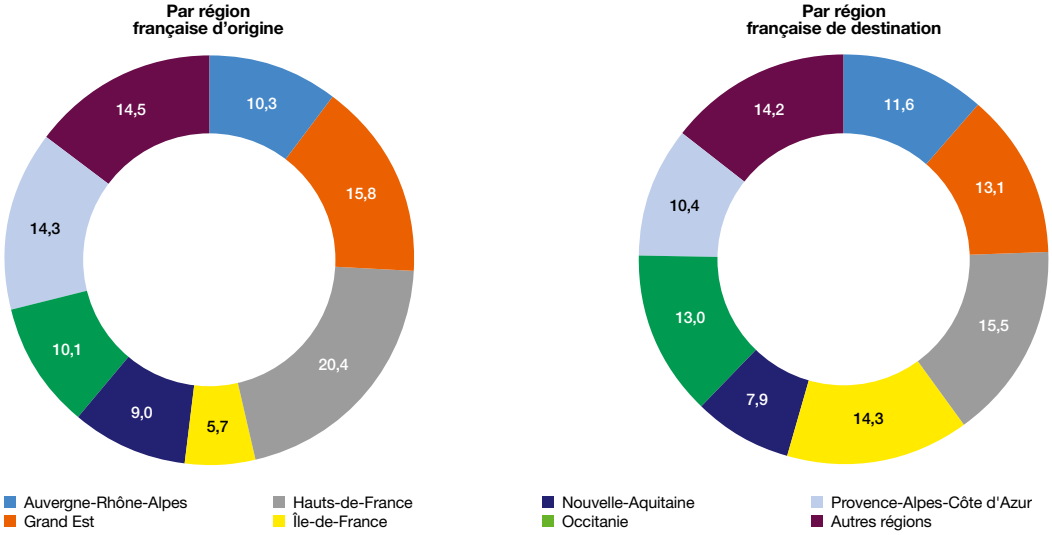
Ces six régions représentent également 71,6 % des destinations du trafic ferroviaire de marchandises national ou international entrant. En outre, l'Île-de-France, dans laquelle est chargé seulement 5,7 % du fret ferroviaire, est l'une des principales régions destinataires du trafic (14,3 %).

Graphique 2 : part de marchandises dangereuses en 2022
En %



**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*

Graphique 3 : part du transport ferroviaire de marchandises selon les régions d'origine et de destination en 2022
En %



Lecture : en 2022, la région Auvergne-Rhône-Alpes représente 10,3 % des chargements de marchandises (trafic national et international sortant) et 11,6 % des déchargements de marchandises (trafic national et international sortant).
***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)			
	2022	Part 2022	Évolution 2022/2021	Évolution moyenne 2022/2017	2022	Part 2022	Évolution 2022/2021	Évolution moyenne 2022/2017
	Millions de tonnes-kilomètres	%	%		Millions de tonnes-kilomètres	%	%	
Allemagne	1 511	32,9	- 0,4	4,0	1 038	18,6	3,5	- 2,3
Luxembourg	1 086	23,7	- 0,9	7,2	1 081	19,4	- 1,7	6,3
Belgique	1 081	23,5	2,7	- 2,4	980	17,6	- 3,7	- 6,9
Italie	519	11,3	- 21,9	- 0,6	1 198	21,5	2,0	2,0
Autres pays	314	6,9	0,1	- 7,3	773	13,9	8,8	3,0
Espagne	79	1,7	- 33,0	- 2,6	505	9,1	6,9	3,3
Total International entrant/sortant	**4 589**	**100,0**	**- 3,6**	**1,3**	**5 575**	**100,0**	**1,7**	**0,1**

Lecture : en 2022, l'Italie représente 21,5 % des déchargements de marchandises à l'étranger en provenance de la France (trafic international sortant) et 11,3 % des chargements de marchandises étrangères vers la France (trafic international entrant).
***Source :** SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires*

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

En 2022, quatre pays limitrophes représentent plus de 90 % du trafic ferroviaire de marchandises international entrant. Par rapport à 2021, le trafic en 2022 est en légère baisse en provenance de l'Allemagne (- 0,4 %), du Luxembourg (- 0,9 %), en forte baisse en provenance de l'Italie (- 21,9 %), tandis qu'il est en hausse en provenance de la Belgique (+ 2,7 %).

Ces quatre pays sont aussi destinataires de près de 80 % du trafic ferroviaire de marchandises international sortant, avec une augmentation du trafic en 2022 à destination de l'Allemagne (+ 3,5 %) et de l'Italie (+ 2,0 %), tandis que les trafics à destination du Luxembourg (- 1,7 %) et de la Belgique (- 3,7 %) diminuent (*tableau 4*).

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.
Les données sur les marchandises dangereuses ont été fortement révisées en 2022 pour la période 2017-2021 suite à une amélioration de la collecte.

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.

Définition
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).

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 : décembre 2023
ISSN : 2557-8510 (en ligne)

Directrice de publication : Béatrice Sédillot
Coordination éditoriale : Florence Patin
Maquettage et réalisation : Agence Citizen Press

Commissariat général au développement durable
Service des données et études statistiques
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

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES
Liberté Égalité Fraternité
STATISTIQUE PUBLIQUE