MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

Liberté
Égalité
Fraternité

DATA Essentiel LAB

TRANSPORT

La part modale du transport ferroviaire de marchandises en hausse en 2021

FÉVRIER 2023

En 2021, le transport ferroviaire de marchandises représente 35,8 milliards de tonnes-kilomètres, en nette hausse par rapport à l'année 2020 (+ 14,3 %). Avec 10,7 % du total du transport intérieur terrestre de marchandises, sa part modale est en hausse pour la première fois depuis 2015. Le transport combiné confirme sa dynamique commencée en 2018 : sur cinq ans, il augmente de 7,5 % en moyenne par an, et représente 38,8 % du trafic total en 2021. Les produits manufacturés restent les marchandises majoritaires dans le transport ferroviaire, avec une part de 43,5 % en 2021, la part des marchandises dangereuses s'élevant à 14,2 %. Le transport national rebondit fortement (+ 15,9 %), et sa part dans le trafic intérieur augmente légèrement à 60,9 % en 2021. Le transport international sortant et le transit, qui avaient été très affectés par la crise sanitaire, progressent fortement (respectivement + 13,8 % et + 17,6 %), tandis que le transport international entrant connaît une hausse plus modérée (+ 6,1 %).

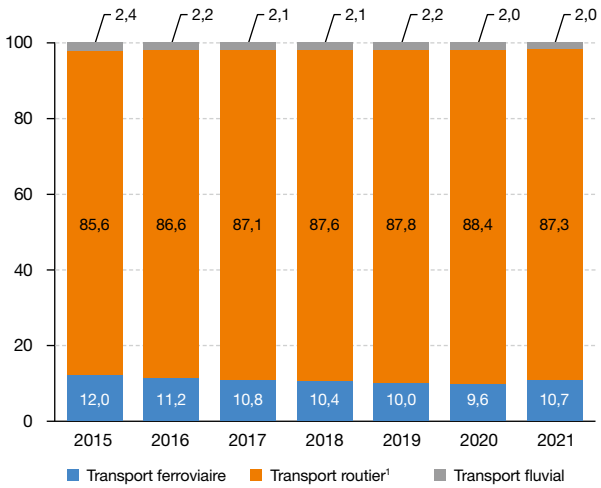
LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES REPART À LA HAUSSE

Après avoir diminué continûment depuis 2015, la part modale du fret ferroviaire augmente en 2021 pour s'établir à 10,7 % (après 9,6 % en 2020 et 12,0 % en 2015) – *(graphique 1)*.

En 2021, le transport total de marchandises par chemin de fer, mesuré en tonnes-kilomètres, augmente fortement (+ 14,3 %), après une baisse en 2020 (- 7,7 %), année marquée par la crise sanitaire et les confinements. Les hausses sont plus affirmées pour le trafic national (+ 15,9 %) et international sortant (+ 13,8 %), ainsi que pour le transit (+ 17,6 %), qui avaient été beaucoup plus impactés par la crise sanitaire en 2020 que le trafic international entrant (+ 6,1 % en 2021). Sur cinq ans, le transport total de marchandises augmente de 0,6 % en moyenne par an, tiré notamment par le trafic national (+ 1,2 % en moyenne par an) qui représente 60,9 % du trafic en 2021. Le trafic augmente aussi à l'international, qu'il soit entrant (+ 2,9 % en moyenne par an) ou sortant (+ 2,2 %), tandis que le transit chute de 6,7 % en moyenne par an *(tableau 1)*.

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 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*

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.

Tableau 1 : transport ferroviaire intérieur terrestre de marchandises en 2021

	2021	Part 2021	Évolution 2021/2020	Évolution moyenne 2021/2016
	Millions de tonnes-kilomètres	%	%	
National	21 775	60,9	15,9	1,2
International entrant	4 903	13,7	6,1	2,9
International sortant	5 573	15,6	13,8	2,2
Transit	3 501	9,8	17,6	-6,7
Total	**35 751**	**100,0**	**14,3**	**0,6**

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

LA PART DU TRANSPORT COMBINÉ GAGNE 11 POINTS EN CINQ ANS

En 2021, le transport combiné augmente fortement (+ 18,5 %), tandis que le transport conventionnel progresse de 11,8 %. La dynamique du transport combiné se poursuit donc, avec une croissance de 7,5 % par an en moyenne sur les cinq dernières années. Sur cinq ans, sa part augmente de 11 points, passant de 27,8 % en 2016 à 38,8 % en 2021 *(tableau 2)*. Avec une croissance de 9,5 % en moyenne annuelle sur cinq ans, le transport en conteneurs et caisses mobiles, qui constitue 88,1 % du transport combiné en 2021, porte cette dynamique.

La distance moyenne parcourue en transport combiné diminue fortement en 2021 (- 5,9 %) et s'établit à 529 kilomètres. Sur cinq ans, elle augmente en moyenne de 1,1 % par an.

La distance moyenne parcourue en transport conventionnel augmente légèrement en 2021 (+ 0,8 %) et s'établit à 318 kilomètres. Sur cinq ans, elle diminue de 0,5 % en moyenne par an *(tableau 2)*.

LE TONNAGE MOYEN EN HAUSSE DE 1,1 % EN MOYENNE ANNUELLE DEPUIS 2016

Le trafic ferroviaire pour les trains de marchandises, mesuré en trains-kilomètres, augmente de 11,2 % en 2021 après une baisse de 8,7 % en 2020. Sur cinq ans, il accuse une légère baisse de 0,5 % en moyenne par an.

Le tonnage moyen de marchandises par train augmente de 2,8 % en 2021, avec 600 tonnes en moyenne par train contre 584 en 2020. Sur cinq ans, la hausse est de 1,1 % en moyenne par an.

La distance moyenne parcourue est quasi stable (- 0,3 %) en 2021, et s'établit à 377 kilomètres. Sur cinq ans, elle augmente en moyenne de 0,8 % par an *(tableau 3)*.

LE TRANSPORT DE PRODUITS MANUFACTURÉS REBONDIT FORTEMENT

Le transport ferroviaire de produits manufacturés augmente fortement en 2021 (+ 19,0 %), après les baisses marquées

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

	2018	2019	2020	2021	Part 2016	Part 2021	Évolution 2021/2020	Évolution moyenne 2021/2016
	Millions de tonnes-kilomètres				%		%	
Transport conventionnel	23 129	22 618	19 576	21 879	72,2	61,2	11,8	-2,7
Transport combiné (UTI)*	**10 706**	**11 275**	**11 706**	**13 872**	**27,8**	**38,8**	**18,5**	**7,5**
dont conteneurs et caisses mobiles	*10 274*	*10 604*	*10 132*	*12 217*	*79,9*	*88,1*	*20,6*	*9,5*
Total	**33 836**	**33 893**	**31 282**	**35 751**	**100,0**	**100,0**	**14,3**	**0,6**
	Kilomètres (tonnes-kilomètres/tonnes)				%		%	
Distance moyenne conventionnel	332	316	316	318	-	-	0,8	-0,5
Distance moyenne combiné	556	536	563	529	-	-	-5,9	1,1

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

Tableau 3 : trains-kilomètres, tonnage moyen et distance moyenne

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Évolution 2021/2020	Évolution moyenne 2021/2016
	Millions de trains-kilomètres						%	
Trains-kilomètres	61,1	63,2	60,7	58,7	53,6	59,6	11,2	-0,5
	Nombre de tonnes moyen par train (tonnes-kilomètres/trains-kilomètres)						%	
Tonnage moyen	568	561	557	577	584	600	2,8	1,1
	Kilomètres (tonnes-kilomètres/tonnes)						%	
Distance moyenne	362	363	380	366	378	377	-0,3	0,8

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

des deux années précédentes. Sa part dans le trafic de marchandises passe de 41,7 % en 2020 à 43,5 % en 2021. Sur les cinq dernières années, le trafic de produits manufacturés baisse cependant légèrement (- 0,5 % en moyenne par an).

Sur la même période, le transport ferroviaire de produits agricoles et alimentaires (11,1 % des marchandises en 2021) est stable, tandis que celui de matériaux de construction et d'autres marchandises est en hausse (respectivement + 1,7 % et + 2,1 % en moyenne par an, avec des parts de 20,5 % et 24,9 % en 2021).

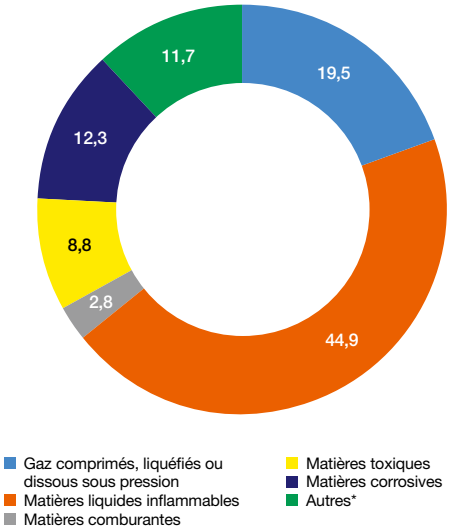
LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES REPRÉSENTE 14,2 % DU TRAFIC TOTAL

En 2021, le transport de marchandises dangereuses représente 14,2 % du transport ferroviaire de marchandises. Après un repli important en 2020, il augmente de 51,1 % en 2021 et s'établit à 5 087 millions de tonnes-kilomètres. Sur quatre ans, il augmente de 2,5 % en moyenne par an. Les matières liquides inflammables représentent 44,9 % du total des marchandises dangereuses en 2021, et augmentent de 40,5 % en 2021 *(graphique 2)*. Sur quatre ans, elles augmentent de 5,7 % en moyenne par an.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES SE CONCENTRE SUR SEPT RÉGIONS

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.

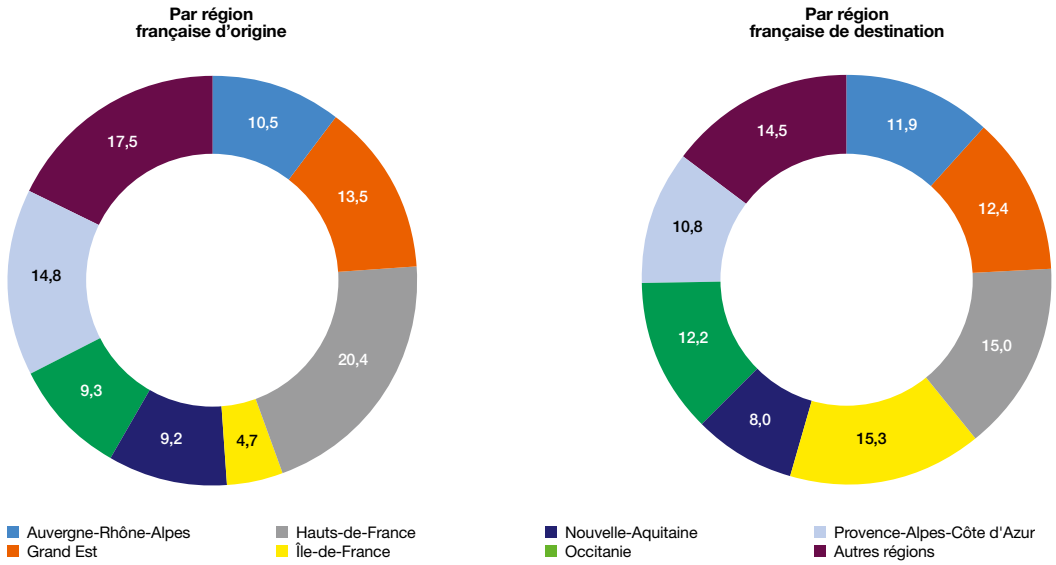
Graphique 2 : part de marchandises dangereuses en 2021
En %



**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*

Ces six régions représentent également près des trois quarts des destinations du trafic ferroviaire de marchandises national ou international entrant. En outre, l'Île-de-France, dans laquelle est chargé seulement 4,7 % du fret ferroviaire, est l'une des principales régions destinataires du trafic (15,3 %) – *(graphique 3)*.

Graphique 3 : part du transport ferroviaire de marchandises selon les régions d'origine et de destination, en 2021
En %



Note de lecture : en 2021, les Hauts-de-France représentent 20,4 % des chargements de marchandises (trafic national et international sortant) et 15,0 % 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)			
	2021	Part 2021	Évolution 2021/2020	Évolution moyenne 2021/2016	2021	Part 2021	Évolution 2021/2020	Évolution moyenne 2021/2016
	Millions de tonnes-kilomètres	%	%		Millions de tonnes-kilomètres	%	%	
Allemagne	1 749	35,7	8,8	10,3	1 193	21,4	-0,9	6,5
Luxembourg	1 096	22,4	41,6	7,8	1 100	19,7	42,8	9,5
Italie	619	12,6	33,3	0,0	1 086	19,5	14,0	-1,8
Belgique	1 076	21,9	-25,0	-2,5	1 016	18,2	13,0	-1,3
Autres pays	245	5,0	-1,9	-12,3	707	12,7	-1,1	1,8
Espagne	118	2,4	27,4	0,3	472	8,5	32,2	-1,1
Total International entrant/sortant	**4 903**	**100,0**	**6,1**	**2,9**	**5 573**	**100,0**	**13,8**	**2,2**

Note de lecture : en 2021, l'Allemagne représente 21,4 % des déchargements de marchandises à l'étranger en provenance de la France (trafic international sortant) et 35,7 % 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 2021, quatre pays limitrophes représentent plus de 90 % du trafic ferroviaire de marchandises international entrant. Par rapport à 2020, le trafic en 2021 est en forte hausse en provenance de l'Allemagne (+ 8,8 %), du Luxembourg (+ 41,6 %) et de l'Italie (+ 33,3 %), tandis qu'il est en forte baisse en provenance de la Belgique (- 25,0 %). Ces quatre pays sont aussi destinataires de près de 80 % du trafic ferroviaire de marchandises international sortant, avec une forte hausse du trafic à destination du Luxembourg (+ 42,8 %), de l'Italie (+ 14,0 %) et de la Belgique (+ 13,0 %) – *(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.

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).

Diffusion
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 : février 2023
ISSN : 2557-8510 (en ligne)

Directrice de publication : Béatrice Sédillot
Coordination éditoriale : Céline Blivet
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