

RELANCER LE FRET FERROVIAIRE

TRANSPORTS

DANS LE CADRE DE NOTRE
PLAN ROBUSTE POUR L'ECONOMIE FRANCAISE



Introduction

Le secteur du fret⁷³ est aujourd'hui responsable de 10 % des émissions de GES françaises. Ceci est dû à la large prédominance du fret routier, qui représente près de 90 % du transport de marchandises, via des camions principalement diesel. En 2024, seul 9.7 % du transport de marchandises en France a été effectué en train [75]. Cette part est très inférieure à celle de certains pays voisins comme la Suisse (35 %) ou l'Allemagne (17 %) ainsi qu'à la moyenne européenne (17.3 %) [76]. **La part du rail dans le fret baisse depuis les années 60**, pour de multiples raisons [77]. Or **le rail permet de diviser émissions et consommation énergétique a minima par un facteur 4** [78], comparé au fret routier thermique, c'est donc un levier majeur. Pourtant, malgré plusieurs plans de relance depuis 2004 [79], sa part modale n'a pas augmenté. **Il est donc aujourd'hui nécessaire de réussir une réelle relance du fret ferroviaire**, pour décarboner le transport de marchandises, en articulation avec l'électrification du fret routier – voir chapitre suivant.

Etat des lieux du fret ferroviaire

Le « fret ferroviaire » recouvre plusieurs types de transport et d'acteurs. La SNCF détient 47 % du marché, et une vingtaine d'autres opérateurs se partagent l'autre moitié. Les types de transport existants sont :

- **Le « conventionnel »** (ou train complet), proposé par Hexafret (filiale SNCF), qui intéresse les chargeurs industriels avec de forts besoins d'emport – par exemple 1000 tonnes par convoi, où les marchandises sont chargées directement dans des wagons.
- **Le « transport combiné »** (TC), qui est destiné aux transporteurs routiers. Les marchandises sont conteneurisées dans des unités de transport intermodal (UTI) avec des pré- et post-acheminements routiers jusqu'aux terminaux, où elles sont transférées sur des trains. Le TC représente 25 % du transport ferroviaire de marchandises [80].
- **Les « autoroutes ferroviaires »**, consistant à surbaïsser les wagons, permettant de charger directement la semi-remorque d'un poids lourd (PL) dessus. Le transport accompagné – avec le tracteur du PL – est en voie de disparition, pour différentes raisons [81].

Ces 2 derniers modes sont souvent inclus dans les termes généraux « **combiné** » ou **ferroulage** [82]. 60 % du fret est conventionnel [83], le reste est du TC.

Le fret représente 13,4 % du trafic sur le réseau ferré en 2022 [84]. 75 % du fret ferroviaire est électrique, et 25 % est diesel [83].

Objectifs nationaux de report modal vers le fret ferroviaire

La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) vise **un doublement de la part du fer d'ici 2030 et 25 % de part modale d'ici 2050** [83], avec une augmentation de 300 % du transport combiné (TC) et 50 % en plus de fret conventionnel. Le Secrétariat Général à la Planification Ecologique (SGPE), quant à lui, vise 15 % de part modale d'ici 2030 [85]. Pourtant, le volume de fret ferroviaire a baissé de 43 % depuis 2000 [83]. L'Association des Usagers du Transport de Fret (AUTF), entre autres, estime que l'objectif 2030 de la SNBC est « hors d'atteinte » [86].

⁷³ Le fret désigne dans ce rapport le transport de marchandises. Nous utiliserons indistinctement les termes fret ferroviaire, fret par le fer, fret par le rail, transport de marchandises par train, voire par métonymie « fer », « rail », « train ». De même, le fret routier pourra être dénommé « route ».

Sur le site de la SNCF cet objectif est reporté à 2032 [87]. Malgré l'instabilité politique nationale depuis 2024 [88], **il est nécessaire de fixer un cap et de s'y tenir. Surtout, il faut désormais réunir les conditions de réussite concrète de cette relance du fret ferroviaire, en termes d'offre, de demande et d'organisation d'ensemble**, afin qu'elle devienne réalité.

L'offre de fret : réseau, travaux, emplois

Un réseau vieillissant, dans lequel il faut investir massivement

Le sous-investissement dans le réseau existant a des conséquences importantes sur la qualité de service, ce que l'Allemagne [89] a constaté à ses dépens. Pour pallier cette situation, le plan « Ulysses Fret » [87] recense et chiffre les principaux travaux nécessaires pour maintenir et moderniser le réseau. Dans ce cadre, la SNCF a 110 projets en cours et à venir [90], dont le **développement du réseau** pour trains longs sur les axes Nord-Est, les axes Atlantique, Dijon-Ambérieu, Rennes-Strasbourg et Narbonne-Bordeaux [83] (à l'étude), le **renforcement des travaux d'adaptation** au changement climatique [91] (en cours) et le **contournement de Paris, Lille et Lyon**, du sillon lorrain et de l'axe Seine [83] (à l'étude).

Ces grands travaux peuvent susciter des oppositions, comme dans le cas du tunnel Lyon-Turin [92], avec des conséquences allant d'éventuels retards à l'arrêt du projet.

La transformation digitale est aussi lancée, comprenant des installations de signalisation pour fonctionner au sein du système IT européen ERTMS, et l'attelage digital DAC par exemple, qui tous deux doivent permettre le passage de plus de trains dans un temps donné [93].

La conférence 2025 "Ambition France Transports", sur le thème du « **financement du verdissement du transport de marchandises** » **conclut qu'il faut investir 1,5 milliards d'euros par an supplémentaires pour endiguer le vieillissement du réseau** [94]. A noter que **ce chiffre ne couvre pas les contournements** cités ci-dessus [87], pourtant cruciaux.

Plus de travaux, moins de créneaux ?

⁷⁴Fin 2023 a été promulguée la loi sur les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM)⁷⁵ [95]. **La tension sur le réseau risque d'augmenter durant ces travaux** en réduisant les créneaux du fret, même si certains chantiers seront ensuite bénéfiques au transport de marchandises et de passagers.

Report modal et emplois : des transformations à anticiper

Les employeurs du fret anticipent peu la croissance du report modal et les besoins en emplois associé. Les effectifs du fret ferroviaire ont baissé de 67 % depuis 2010 [96], impactant la capacité de conduite et de manœuvres. **Un redémarrage du fret ferroviaire risquerait d'être ralenti par l'insuffisance d'effectifs qualifiés alors qu'une trajectoire ambitieuse requerrait une hausse de 165 % d'ici 2050** (voir Figure 69).

Par ailleurs, **un report modal vers le rail et la baisse des volumes transportés se traduira par une baisse de près de 50 % des emplois du transport routier de marchandises, affectant principalement les chauffeurs PL**. Notons toutefois qu'une partie de ce report

⁷⁴ Voir Chantier n°4 : Massifier le train passagers et Chantier n°2 : Etendre les transports en commun

⁷⁵ Voir Chantier n°2 : Etendre les transports en commun

modal requiert du transport combiné, et maintiendrait donc une activité plus réduite de transport routier, sur de plus courtes distances.

Le fret routier fait aujourd'hui face à de fortes difficultés pour recruter des chauffeurs PL. **Ces tensions se réduiront du fait de la baisse des besoins, et les nombreux départs en retraite** (45 % des chauffeurs routiers ont plus de 50 ans [97]) **amortiront le moindre besoin d'effectifs**. Enfin, **des reconversions vers d'autres métiers (transports publics, ferroviaires ou logistiques) sont identifiées** et accessibles via des formations. Absentes du dialogue social jusqu'à l'étape trop tardive de l'annonce des fermetures de site, ces évolutions doivent donc être discutées sans attendre dans la gestion prévisionnelle des emplois.

La demande de fret : prix, qualité de service, obligation

Fret ferroviaire = fret plus cher ?

Le fret ferré coûte aujourd'hui 1,7 fois plus cher que le routier. Des aides et subventions existent, comme les CEE [98], mais elles doivent être mieux communiquées et **doivent couvrir la totalité de l'écart éventuel de prix entre la route et le rail**.

En 2022, la hausse de prix de l'électricité subie par les acteurs du fret a été plus forte en France que dans les pays voisins. **Le prix a été multiplié par une fourchette allant de 4 [99] à plus de 8 [100]** si bien que certains opérateurs demandaient spécifiquement des locomotives diesel, ou se sont détournés du fer [101]. La situation est depuis revenue à la normale, mais **les chargeurs et transporteurs doivent être protégés** face à ce type de risques.

Qualité, fiabilité, traçabilité

En 2024, 15.7 % des trains de fret ont eu un retard supérieur à 30 minutes [101]. Un chargeur accepte mal de telles performances, car dans le cadre du TC le retard impacte le segment de transport suivant. **La ponctualité doit être améliorée**, notamment par une modernisation du réseau – lire plus haut.

De plus, **les systèmes de suivi du transport ferré sont plus rares que dans le transport routier [102]**. Différentes propositions commerciales existent et se déploient, mais la maturité du scan de suivi généralisé du transport routier est beaucoup plus grande. Il faut une véritable **traçabilité des marchandises dans le ferroviaire**, inspirée de ce qui se fait de mieux sur la route.

« Méga-camions » et maxi menace ?

Le débat en 2024 autour des méga camions [103] (EMS [104] : PL à double remorque pouvant faire 25 mètres de long et un poids total de 60 tonnes) et la possibilité pour chaque pays d'autoriser ou non leur circulation sur le territoire a été important. L'atout majeur du rail est de transporter beaucoup plus qu'un PL, donc la France doit **maintenir l'interdiction de circulation des EMS**, pour ne pas réduire l'avantage du rail. Une augmentation de 30 % du PTAC des PL ne serait pas à l'avantage du transport ferroviaire, comme expliqué par RLE [105].

Des chargeurs...pas chargés de reporter vers le fer

Les chargeurs n'ont aujourd'hui pas d'obligation liée au fret ferroviaire – ni cadre contraignant, ni feuille de route. En s'inspirant de la lettre envoyée par les chargeurs à l'Union Européenne, demandant la mise en place d'objectifs de livraisons à faibles émissions [106], il

faut un dispositif contraignant qui implémente une trajectoire progressive de report modal vers le rail, en combinant :

1. Un objectif contraignant en part de tonnes-kilomètres (t km) effectuée via le rail
2. Une feuille de route de progression (sur le modèle du décret tertiaire), alignée avec les objectifs nationaux
3. Des exceptions pour produits non compatibles (ex. le don du sang), ou régions avec faible capacité ferroviaire

Il s'agirait typiquement d'élargir l'article 17 de la Loi Cadre des Transports pour y inclure des objectifs de part ferroviaire, **renforçant et sécurisant ainsi la demande pour le rail**, là où les programmes actuels reposent sur la bonne volonté des faiseurs.

Une planification existante à consolider

La Stratégie Nationale pour le Développement du Fret (SNDF)

Adoptée en mars 2022 et pilotée par le Ministère des Transports, elle développe 3 axes majeurs : faire du fret ferroviaire un mode de transport attractif, fiable et compétitif ; agir sur tous les potentiels de croissance du fret ferroviaire ; accompagner la modernisation et le développement du réseau » et comprend 72 mesures. Elle comporte une partie dédiée à la « réalisation du schéma directeur du transport combiné », avec 2 horizons temporels – 2032 et 2042. **Ce pilotage est un atout fort pour l'atteinte des objectifs.**

Alliance 4F – un regroupement ambitieux

Cette alliance créée en 2020 rassemble les organisations du secteur, et a proposé un plan de développement pour le fret ferroviaire [107]. Cela a permis **d'alimenter la stratégie nationale**, et 4F a également **participé à la conférence** « Ambition France Transports ».

Malgré le SNDF & 4F, d'importantes améliorations sont à implémenter dans la planification du report modal, comme nous allons le voir à présent.

De la route vers le fer : comme sur des rails ?

Une plus grande utilisation du fer en sortie des ports est à favoriser. En France seulement 13 % des t km arrivant dans les ports passent ensuite par le fer, contre 45 % en Allemagne [83]. Cela implique de réaliser les éventuels travaux nécessaires en termes d'infrastructures, et pourrait aussi passer par la promotion d'offres de transport bas carbone (potentiellement labellisées), dès l'arrivée des marchandises sur le territoire hexagonal.

Par ailleurs, **il faut réactiver les installations terminales embranchées (ITE) existantes et inutilisées, c'est-à-dire les sites disposant déjà de rails venant directement dans les entrepôts**⁷⁶. En effet, la loi Zéro Artificialisation Nette [108] limite les constructions de nouveaux sites intermodaux, qui requièrent des superficies allant jusqu'à des dizaines d'hectares [109, 110], en amenant à privilégier les friches industrielles ou sites artificialisés à reconvertir. De plus, la missions d'information sur « Le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires » [111] propose aussi le **raccordement obligatoire des nouveaux entrepôts via des ITE**, pour que l'accès au rail soit intégré dès le départ.

⁷⁶ Voir la répartition des ITE entre actifs et inactifs ici : <https://www.sncf-reseau.com/fr/cartes/carte-installations-terminales-embranchees>

En 2022 la mise en place des Plateformes de Services et d'Infrastructures (PSI) [112] a eu lieu, pour adapter les sillons (créneaux horaires) aux besoins à moyen et long terme. Avec l'importance croissante des Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP) [113], on voit que les propositions commerciales s'adaptent aux besoins locaux. **Les OFP ont compté pour 5 % des t km en 2019 [83], et sont un relais de croissance de la part du rail.** Ils pourraient devenir des guichets uniques régionaux dédiés au report modal vers le fer.

ReMoVe [114] et « Appel d'air » [115] sont des dispositifs financés via les CEE, avec un budget annuel de 40€ millions [98], pour aider les chargeurs à trouver des solutions massifiées de fret et élaborer un plan de transport bas carbone. L'accompagnement est proposé gratuitement aux intéressés. **Ces aides sont à renforcer pour que les chargeurs passent massivement au rail.**

En outre, il faudrait élargir la liste des produits classés comme « excessivement dangereux », qui sont interdits de transport routier [116]. Cela contribuerait à limiter les risques inhérents au transport routier de matières dangereuses, et augmenterait la demande pour le fret ferroviaire.

Enfin, pour la France hexagonale, **il faudrait instaurer une obligation de recours au fer pour le transit international** (allant d'Espagne en Belgique par exemple). Ce transit représente entre 10 et 15 % du total des t km [117]. L'Autriche a appliqué un dispositif semblable, mais il a été jugé illégal par la commission européenne, au nom de la libre circulation des marchandises [118]. Ce sujet reste pertinent à l'échelle européenne dans le contexte de l'urgence à décarboner le fret.

Conclusion

Réussir la relance du fret ferroviaire passe, côté offre, par la modernisation du **réseau** et par une anticipation des **recrutements**. Côté demande, cela requiert des **aides** compensant intégralement la différence de prix avec le routier et une maîtrise des prix de l'électricité. Il faut aussi assurer la qualité du service, en termes de **ponctualité** et de **traçabilité**. Il faut enfin impérativement mettre en place une **obligation progressive** de recours au rail pour les chargeurs, afin de sécuriser une demande à la hauteur des enjeux. Tout cela doit s'articuler dans le cadre d'une planification d'ensemble, orchestrée par les pouvoirs publics en lien avec la filière, et pensée territorialement.

Contact

Reuben Fisher

Chef de projet Fret

reuben.fisher@theshiftproject.org

Héloïse Lesimple

Pilote communication et affaires publiques Transition Robuste

heloise.lesimple@theshiftproject.org

www.theshiftproject.org