



ÉTUDE SUR L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE

des services de transport
ferroviaire de voyageurs et de fret

2026

CAHIER THÉMATIQUE N°4

Fret ferroviaire



Table des matières



Les cahiers thématiques accompagnant l'édition 2026 de l'étude sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire prolongent et approfondissent les analyses du rapport principal sur quatre sujets : l'aménagement du territoire (cahier n° 1), les matériels roulants (cahier n° 2), la distribution, l'information et le parcours voyageurs (cahier n° 3), et le fret ferroviaire (cahier n° 4)

Le rapport complet et les cahiers thématiques sont disponibles sur le site de l'Autorité de régulation des transports (autorite-transport.fr).



FICHE
01

Économie du fret ferroviaire

| 06

- 1. Après plusieurs décennies d'érosion, la part modale du fret ferroviaire en France semble désormais stabilisée mais demeure à un niveau relativement bas par rapport aux pays frontaliers | 07
- 2. Malgré des potentialités de développement, la tendance actuelle ne semble pas permettre d'atteindre l'objectif de doublement de la part modale d'ici à 2030 | 11

FICHE
02

Le marché du fret ferroviaire à l'aune de la mise en œuvre du plan de discontinuité de Fret SNCF

| 16

- 1. L'État a dû réorganiser les activités exercées par Fret SNCF afin de se conformer aux règles européennes sur les aides d'État | 17
- 2. À la suite du plan de discontinuité de Fret SNCF, le marché de la traction ferroviaire poursuit sa déconcentration, en particulier dans le transport combiné | 18

FICHE
03

Freins au développement du fret ferroviaire

| 22

- 1. L'utilisation du réseau par les trains de fret est, là où elle se concentre, en concurrence avec les autres usages du réseau classique | 23
- 2. La qualité de service offerte par le gestionnaire de l'infrastructure s'améliore mais présente toujours des marges de progrès | 24
- 3. En dehors des conditions d'utilisation de l'infrastructure, d'autres barrières au développement du fret ferroviaire sont à lever | 28
- 4. Le développement du fret ferroviaire supposera une amélioration de sa compétitivité hors prix | 31

FICHE
▶ 04

Renforcer la transparence des offres de prestations dans les installations de service

| 33

- ▶ 1. Le cadre juridique impose des obligations de transparence aux exploitants d'installations de service et au gestionnaire d'infrastructure, essentielles à une concurrence équitable et transparente | 34
- ▶ 2. La transparence de l'offre des installations de service nécessite une uniformisation des prestations et une meilleure information des utilisateurs | 35

FICHE
▶ 05

Cadre réglementaire des activités de maintenance du fret

| 38

- ▶ 1. En France, les conditions d'accès et la tarification des installations de service de maintenance pour le fret font l'objet d'une régulation à la fois ex ante et ex post | 39
- ▶ 2. Le contrôle ex ante systématique ne semble plus justifié au regard du développement du marché de la maintenance fret | 40



Annexe

| 43



Synthèse

Le fret ferroviaire en France a connu un déclin significatif depuis les années 2000, avec une réduction de moitié des volumes transportés et une érosion similaire de la part modale. Cette dernière décennie, le trafic s'est stabilisé, notamment grâce au développement du transport combiné, dont le volume d'activité a doublé depuis 2010 et représente désormais 44 % du fret ferroviaire. Malgré ce sous-jacent encourageant, le fret ferroviaire français se caractérise par une part modale faible, nettement inférieure à la moyenne européenne (9,6 % contre 16,9 % en 2024), et atone, en décalage avec la dynamique de croissance observée dans les pays voisins, en Allemagne et en Italie notamment.

Malgré des potentialités de développement, la tendance actuelle ne semble pas permettre d'atteindre l'objectif de doublement de la part modale d'ici à 2030. Le secteur fait preuve d'une grande résilience mais reste très dépendant des concours publics et des fluctuations du coût de l'énergie. Le transport de volumes massifiés vers et depuis un nombre limité de points, pour l'exportation de céréales ou la desserte de l'*hinterland*, constitue un gisement de croissance à court terme. Au-delà, la complémentarité avec le mode routier apparaît indispensable au développement du fret ferroviaire, et l'insertion d'un maillon ferroviaire dans des chaînes logistiques complexes nécessite de fluidifier les ruptures de charge.

1. Après plusieurs décennies d'érosion, la part modale du fret ferroviaire en France semble désormais stabilisée mais demeure à un niveau relativement bas par rapport aux pays frontaliers

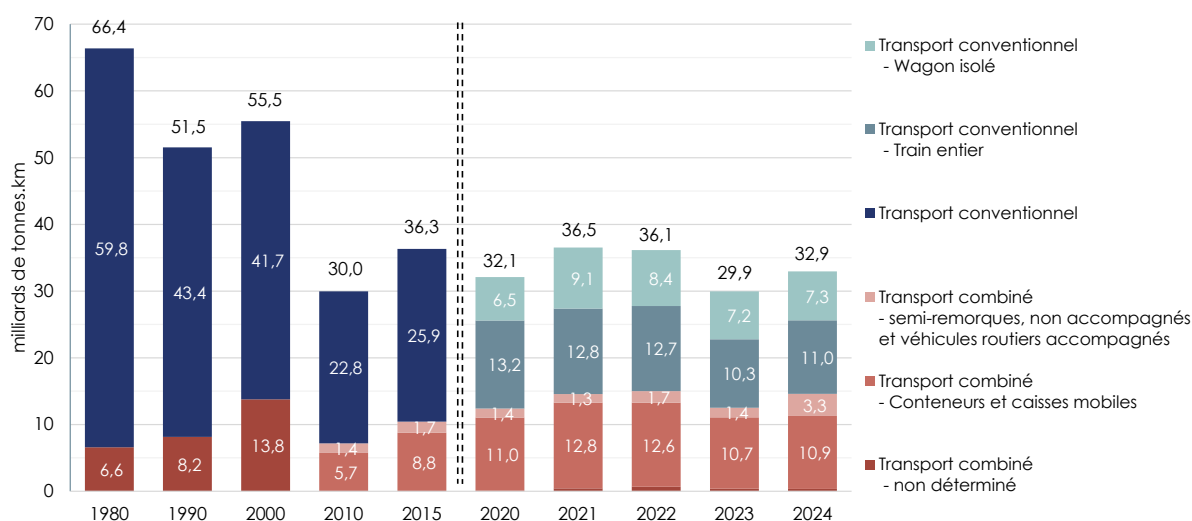
1.1. Après une chute de moitié au cours de la décennie 2000-2010, le volume de marchandises transporté par train s'est stabilisé, notamment grâce à la progression du transport combiné

Le marché du fret ferroviaire se décompose traditionnellement en trois segments aux caractéristiques économiques et opérationnelles distinctes :

- **le transport conventionnel par trains entiers**, qui concerne des flux massifiés et réguliers entre un point d'origine et un point de destination uniques ;
- **le transport conventionnel par wagon isolé**, qui concerne l'acheminement de wagons pris individuellement ou en petits groupes, qui sont regroupés, recomposés et redistribués dans des gares de triage afin d'atteindre leur destination finale ;
- **le transport combiné**, qui consiste à acheminer par rail des unités de transport intermodal (conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques), en mobilisant au moins deux modes de transport successifs.

Le volume de marchandises transporté par train en France a connu une chute de 46 % entre 2000 et 2010. En 1980, le volume d'activité du fret ferroviaire dépassait 66 milliards de tonnes.km, soit près du tiers de l'activité totale de transport de marchandises. Après un regain de croissance au cours des années 1990, ce volume atteignait 55,5 milliards de tonnes.km en 2000. Entre 2000 et 2010, le trafic s'est contracté de plus de 25 milliards de tonnes.km, notamment du fait de la désindustrialisation et du recul de la demande de transport de marchandises pondéreuses qui l'accompagne.

Figure 1 – Volume du transport ferroviaire de fret en tonnes.km et répartition par segments de marché



Sources : ART et SDES d'après entreprises ferroviaires

Depuis 2010, le trafic s'est stabilisé autour de 34 milliards de tonnes.km par an. Cette stabilisation des volumes transportés est la résultante de facteurs de croissance, qui semblent structurels, et de facteurs de dégradation davantage conjoncturels. En effet, la croissance de l'activité correspond à des dynamiques qui semblent s'inscrire dans la durée :

- **une hausse de l'emport des trains**, qui atteint 610 tonnes nettes par train en 2024, contre 560 en 2017 et environ 400 en 2000. Si cette augmentation s'observe dans d'autres pays voisins, la France se distingue par un niveau d'emport supérieur à la moyenne européenne (560 tonnes en 2024) ;
- **une nette progression des activités de transport combiné, avec un recours accru au conditionnement en unités de transport intermodal (UTI, telles que caisses mobiles, conteneurs, semi-remorques)**, dont le volume a doublé depuis 2010. Avec 14,6 milliards de tonnes.km en 2024, contre près de 7 milliards en 2010, le transport combiné connaît la dynamique la plus forte au sein du transport ferroviaire de marchandises. Il représente 44 % des volumes de fret ferroviaire en France, en hausse de 20 points depuis 2010. Les premiers chiffres de l'année 2025 confirment cette dynamique puisque le transport combiné rail-route a progressé en France de 7 % pour s'établir à 15,6 milliards de tonnes.km.

Ces dynamiques structurelles favorables ont toutefois été contrebalancées par plusieurs facteurs conjoncturels, qui ont contribué à la stabilisation des volumes de trafic observée depuis 2010 :

- **des mouvements sociaux** d'ampleur (notamment en 2018, 2019, 2020 et 2023), qui ont dégradé la ponctualité du transport offert aux chargeurs ;
- **la crise sanitaire** et ses effets rémanents ;
- **la hausse des coûts de l'énergie** à partir de la seconde moitié de l'année 2022, pesant sur la rentabilité des opérateurs ;
- **l'indisponibilité du corridor alpin entre la France et l'Italie** (vallée de la Maurienne), d'août 2023 à mars 2025, rompant une liaison stratégique pour le fret européen.

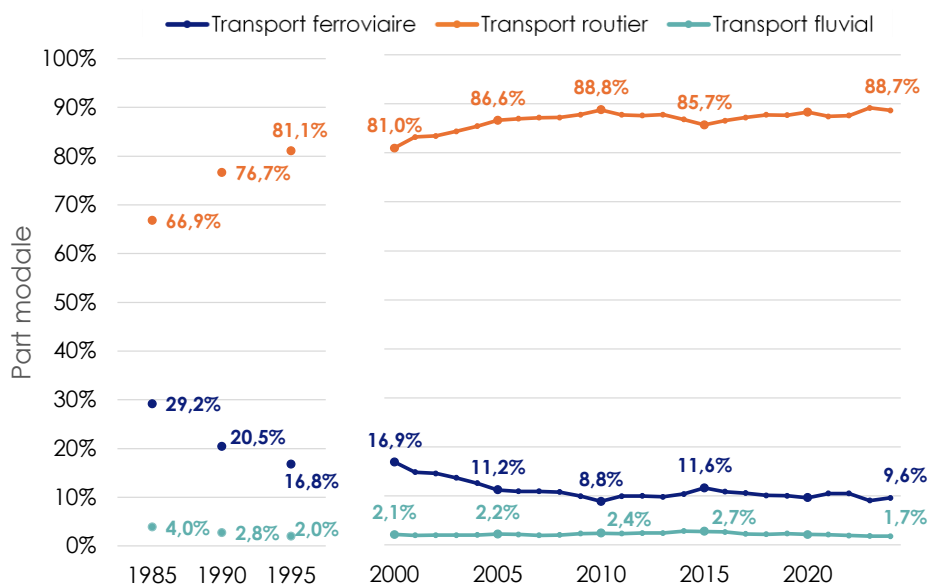
1.2. Dans le même temps, les volumes transportés par voie routière ont connu une progression régulière, occasionnant une baisse de la part modale du fret ferroviaire

Le fret ferroviaire a vu sa part modale réduite de moitié entre 2000 et 2010, passant de 16,9 % à 8,8 %. Cette baisse correspond à une érosion régulière, en moyenne de 0,8 point de pourcentage par an durant les années 2000, avec un rythme plus soutenu entre 2000 et 2005 (-1,1 point par an). Ce recul de la part modale, plus marqué que celui des volumes transportés, s'explique par la croissance régulière du transport routier sur la période. La part modale du transport routier n'a ainsi cessé de progresser régulièrement ces dernières décennies, frôlant désormais les 90 %. Ce déséquilibre au profit de la route s'est accentué avec la généralisation du transport en flux tendu au service de chaînes de production plus fragmentées et mouvantes, nécessitant une cadence, une finesse de desserte et une réactivité que le rail peine à offrir.

Après un léger rebond entre 2010 et 2022, la part modale du fret ferroviaire a de nouveau chuté en 2023. À l'issue de la crise économique de 2008, le transport domestique de marchandises opéré par fret ferroviaire a connu une progression d'environ 1,6 % par an entre 2010 et 2022, supérieure à la croissance du transport de marchandises en France tous modes confondus (+1 % par an, en moyenne, entre 2010 et 2022). La part du fret ferroviaire est ainsi passée de 8,8 % en 2010 à 10,1 % en 2022. Cet élan a été nettement freiné en 2023 puisque la part modale du fret ferroviaire a quasiment retrouvé son plus bas niveau, à 9 %, en raison de la conjoncture évoquée ci-dessus.

En 2024, une légère reprise est observée (+0,6 point, à 9,6 %), mais cette amélioration reste insuffisante pour retrouver le niveau de 2022. La part modale du fret ferroviaire demeure ainsi inférieure à celle enregistrée avant la chute observée en 2023.

Figure 2 – Évolution des parts modales du transport de marchandises en France de 1985 à 2024 (en tonnes.km) jusqu'en 2024



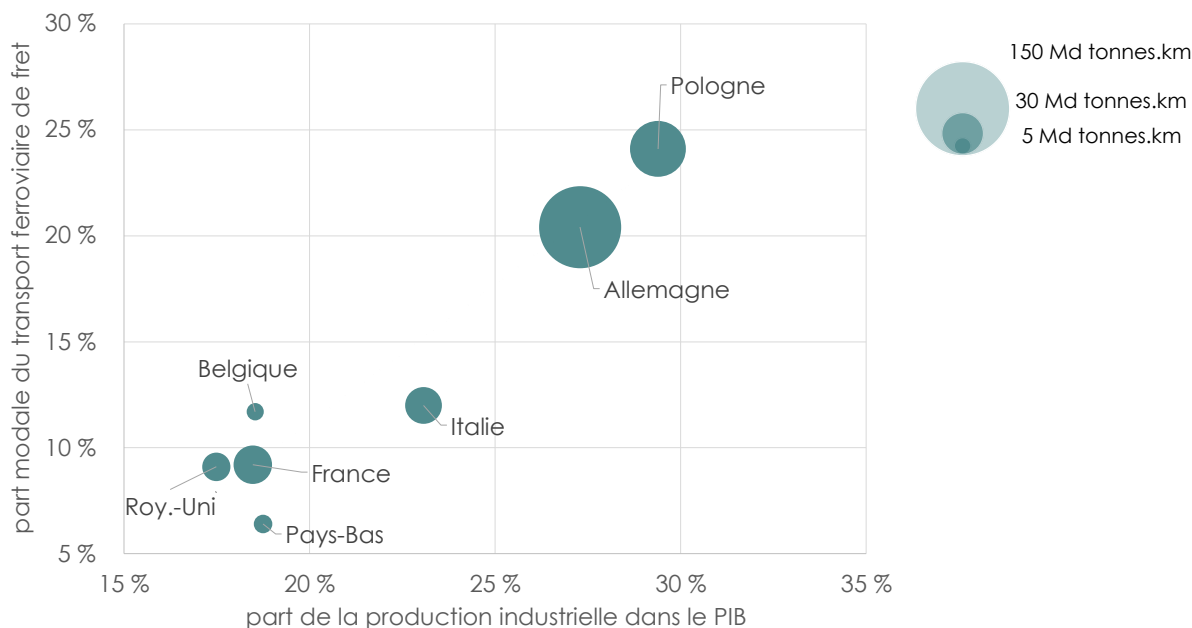
Note : Les parts modales pour l'année 2024 sont calculées sur la base d'une projection des volumes (tonnes.km) du transport routier. Il est fait l'hypothèse que l'ensemble du transport routier (y compris pavillons étrangers) a connu la même croissance que le pavillon français (seule donnée disponible à date).

Sources : ART d'après SDES

Si la structure productive de l'économie constitue un facteur explicatif important, elle ne permet toutefois pas, à elle seule, de rendre compte de l'ampleur du décrochage du fret ferroviaire en France. Sur la longue période, la part de l'industrie dans le PIB français est passée de 25,4 % en 1985 à 17,2 % en 2024¹, soit une baisse d'environ 8 points. Dans le même temps, la part modale du fret ferroviaire a connu une dégradation nettement plus prononcée, passant de 29,2 % en 1985 à 9,6 % en 2024, soit une baisse de près de 20 points. Ainsi, bien qu'il existe une corrélation entre la part modale du fret ferroviaire et la part de l'industrie dans le PIB national (cf. figure 3), le recul du fret ferroviaire apparaît sensiblement plus marqué que celui du poids de l'industrie dans l'économie. Cette divergence suggère que la désindustrialisation ne saurait expliquer à elle seule la perte de parts de marché du rail et met en évidence l'existence de freins propres au mode ferroviaire, liés notamment à son organisation, à la qualité de service offerte et à son adaptation insuffisante aux évolutions des chaînes logistiques.

¹ Source : <https://data.worldbank.org/indicator/NV.IND.TOTL.ZS?locations=FR>

Figure 3 – Corrélation entre parts modales ferroviaires et parts du secteur industriel dans le PIB en 2023



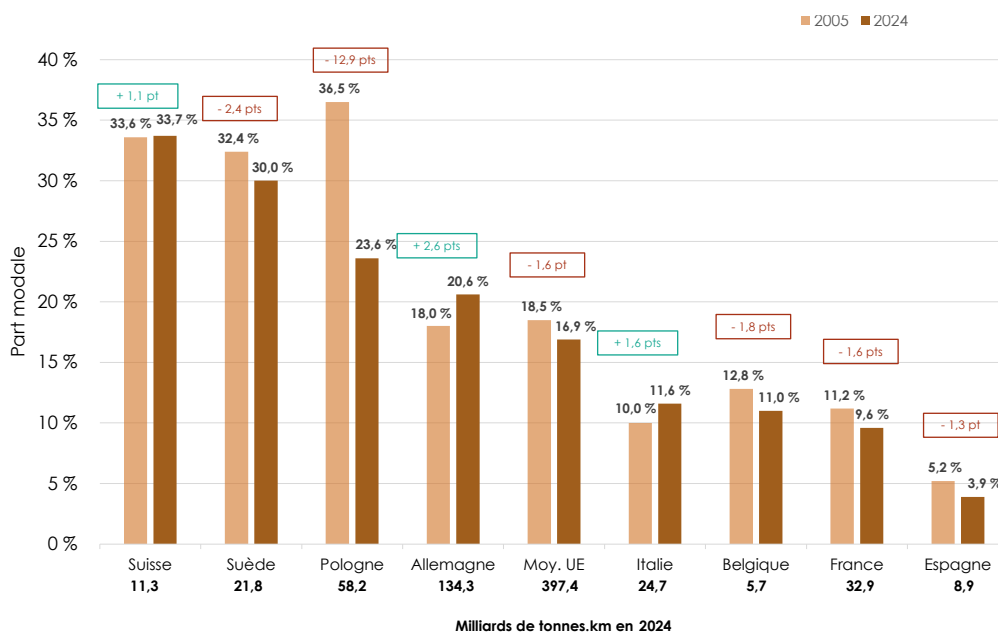
Note : La production industrielle comprend les secteurs de l'extraction, la fabrication, la production et distribution d'électricité, de gaz, la distribution d'eau et la construction.

Sources : ART, Eurostat, IRG-Rail pour les données ferroviaires
Banque Mondiale pour la part de la production industrielle dans le PIB.

1.3. La France se distingue des pays voisins par une part modale de fret ferroviaire faible et atone

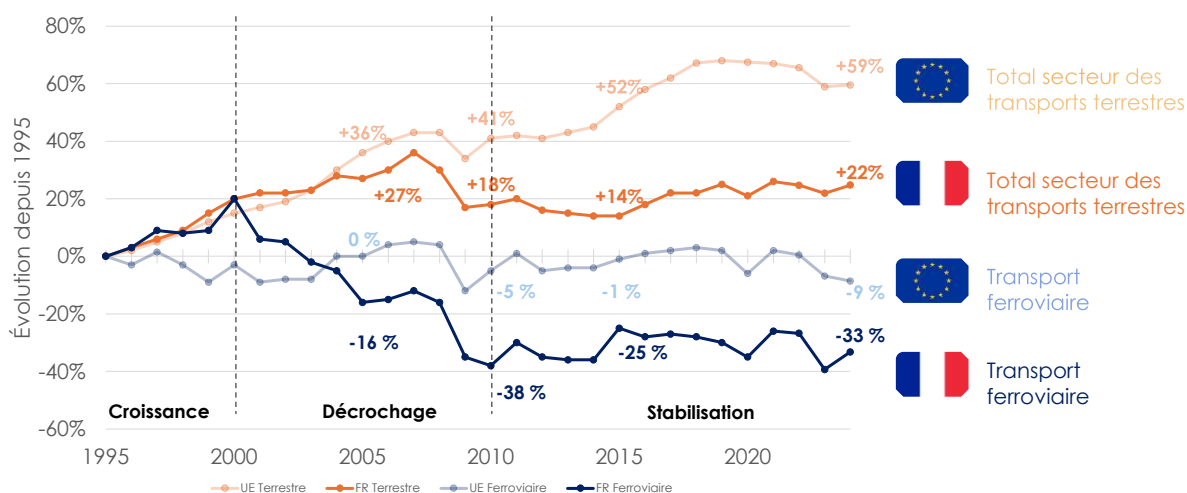
La France se singularise par une part modale inférieure de 7 points à la moyenne européenne (17 %). La Suisse, la Suède, la Pologne et l'Allemagne, qui disposent historiquement d'une production industrielle supérieure à la France, présentent ainsi les parts modales de fret ferroviaire les plus importantes d'Europe, de l'ordre de 20 à 30 % en 2024.

Figure 4 – Évolution des parts modales en tonnes.km dans l'Union européenne et en Suisse entre 2005 et 2024



Cette situation contraste avec l'évolution de la demande globale de transport de marchandises en Europe, qui aurait pu constituer un potentiel de croissance pour le fret ferroviaire. En Europe, le transport de marchandises tous modes confondus a connu une forte croissance ces dernières années, de 59 % entre 1995 et 2024. La hausse a toutefois été captée exclusivement par le développement du mode routier, le mode ferroviaire s'étant quant à lui stabilisé en volume sur la période.

Figure 5 – Évolution des volumes transportés (en tonnes.km) dans l'Union européenne et en France entre 1995 (année de référence) et 2024



Sources : ART d'après Eurostat, IRG-Rail, SDES

La part modale du fret ferroviaire en France se singularise par une dynamique très différente de celle observée dans les pays voisins. Si la part modale du fret ferroviaire a globalement baissé en Europe, elle a connu une augmentation dans des pays limitrophes de la France, tels que l'Allemagne, l'Italie et la Suisse. Entre 2005 et 2024, la part modale du ferroviaire a chuté de 1,6 points de pourcentage en France, comme la moyenne à l'échelle de l'Union européenne, très affectée par un important recul du ferroviaire en Pologne (-12,9 points). La dynamique française se démarque nettement des pays voisins où, sur la même période, la part modale du fret ferroviaire progresse, de 2,6 points en Allemagne et de 1,6 points en Italie.

2. Malgré des potentialités de développement, la tendance actuelle ne semble pas permettre d'atteindre l'objectif de doublement de la part modale d'ici à 2030

2.1. Le secteur fait preuve d'une relative résilience malgré une forte dépendance aux concours publics et des coûts énergétiques accrus

Le secteur avait affiché un résultat d'exploitation encourageant mais fragile en 2021 et 2022, de l'ordre de 20 M€², pour un chiffre d'affaires relativement stable, de l'ordre de 1,1 milliard d'euros entre 2017 et 2023. En 2024, ces recettes tirées des trafics augmentent de 4,1 %, atteignant légèrement moins de 1,2 milliard d'euros. Cette profitabilité limitée des entreprises ferroviaires de fret repose en outre sur la « compensation fret » dont elles bénéficient pour le paiement des péages d'utilisation de l'infrastructure. Mise en place à la suite de la réforme de la tarification des circulations ferroviaires en 2010, cette aide correspond à 50 % du montant des redevances de

² Échantillon de 10 entreprises ferroviaires représentant 97 % des tonnes.km.

circulation (qui visent à couvrir le coût directement imputable aux circulations). Ainsi, alors que les péages devraient peser pour près de 15 % des recettes des entreprises ferroviaires de fret, ils n'en représentent que 5 %.

En 2024, le résultat du secteur s'est globalement amélioré (perte d'exploitation d'environ 5 M€ contre 60 M€ en 2023). En 2024, neuf entreprises sur dix enregistrent une amélioration de leur résultat d'exploitation, et sept réalisent désormais un bénéfice. Le reflux des prix de l'énergie a contribué à cette amélioration. Les dépenses d'énergie reculent en effet de 28 % en 2024 et représentent désormais 11 % des recettes des entreprises ferroviaires, contre plus de 15 % en 2023. Ce niveau demeure toutefois supérieur à celui observé avant la crise énergétique, où il s'établissait autour de 8 % entre 2019 et 2021.

2.2. Sur longue distance, le fret ferroviaire est bien plus économique que le transport routier, ce qui pourrait permettre son développement

Le transport routier est le seul mode à même d'assurer une desserte fine et complète du territoire. Avec plus d'un million de kilomètres de routes en France, le transport routier bénéficie d'un maillage géographique très supérieur à celui du ferroviaire, qui ne dispose que d'environ 25 000 kilomètres de lignes.

Sur certains segments de marché, le mode ferroviaire est solidement implanté et conserve durablement un avantage face au transport routier :

- **Dans les secteurs historiques de l'industrie lourde et de l'extraction de matières premières, le transport ferroviaire conserve des parts de marché substantielles, confirmant sa pertinence pour les envois massifiés et pondéreux.** Dans le transport domestique, la part modale du fret ferroviaire est supérieure à 20 % pour les « Métaux de base, produits métalliques » (28 % des tonnes.km domestiques) et le « Coke et produits pétroliers raffinés » (22 %). On constate des parts de marchés significatives du ferroviaire, bien qu'en déclin face au transport routier, sur certaines activités historiques : 11 % pour les « Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire », et 9 % pour les « Minerais, tourbe et autres produits de l'extraction ».
- **Pour le transport de marchandises dangereuses, dont le transit est délicat voire interdit par la route, le fret ferroviaire dispose d'un avantage compétitif.** En 2023, plus de 20 % du trafic (en tonnes.km) était lié au transport de marchandises dangereuses, contre seulement 5 % pour le transport routier sous pavillon français.

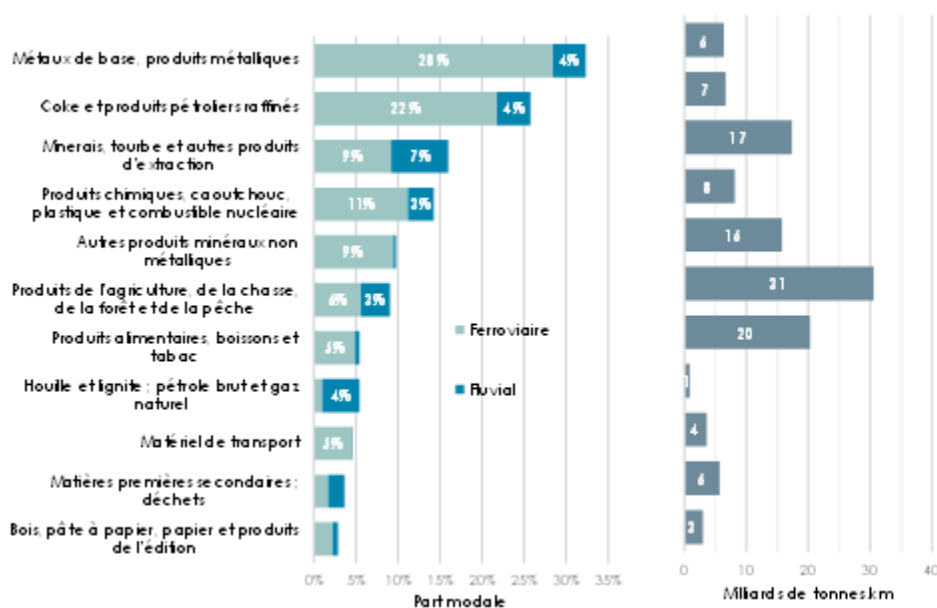


Figure 6. Part modale dans le transport de marchandises domestique du transport ferroviaire conventionnel et du transport fluvial selon la catégorie NST en 2023 (à gauche) et volumes transportés (milliards de tonnes.km) tous mode confondus (à droite), Sources : ART, SDES

Note : Le trafic routier par catégorie de marchandises n'est publié que pour le pavillon français, opéré à plus de 90 % sur des parcours domestiques. Afin d'établir les parts modales, les tonnes.km du mode ferroviaire conventionnel domestique sont retenues (la catégorie de marchandises n'étant pas connue pour le transport ferroviaire combiné). Le transport fluvial par catégorie NST a été rebasé en utilisant la part de trafic domestique (63 %) afin d'être comparable aux deux autres modes. Seules les catégories NST totalisant plus d'un milliard de tonnes.km et une part modale cumulée du transport ferroviaire et fluvial supérieure à 2 % sont présentées.

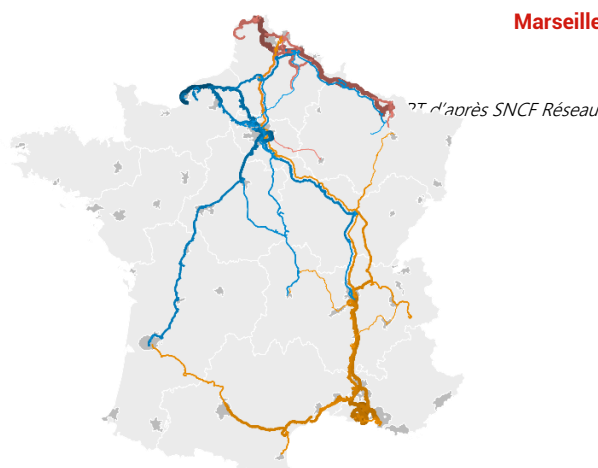
Sur d'autres segments de marché, traitant de volumes massifiés vers et depuis un nombre limité de points, la filière ferroviaire pourrait déployer une stratégie de développement ciblée :

- **Pour le transport de produits agricoles, la part de marché du transport ferroviaire n'est plus aussi importante qu'auparavant, avec seulement 6 % des tonnes.km intérieures. Néanmoins, cette catégorie reste, tous modes confondus, celle qui génère le plus grand volume de fret domestique, avec un total de 31 milliards de tonnes.km. Entre 2015 et 2023, pour cette catégorie, les volumes transportés par la route ont progressé de près de 17 %, pendant que le transport ferroviaire a vu ses volumes reculer de 22 %. Dans ce contexte, le secteur ferroviaire cherche à se développer sur le segment du transport de céréales, comme en témoigne, par exemple, la convention signée par SNCF Réseau, en février 2025, avec l'organisme interprofessionnel Intercéréales³.**

³ La convention vise à pérenniser puis accroître la part du transport ferroviaire de céréales, en renforçant la coopération opérationnelle et l'échange d'informations sur les infrastructures, les investissements envisagés et l'exploitation, et en développant des indicateurs partagés pour améliorer la fluidité et l'efficacité du transport ferroviaire de céréales.

- **La desserte de l'arrière-pays des grands ports maritimes⁴ constitue un levier essentiel de développement du fret ferroviaire, en raison des volumes massifiés qu'elle concentre.** En 2024, près d'un cinquième des circulations ferroviaires commerciales est directement lié à l'activité portuaire (18 % des trains.km et des tonnes.km), ce qui souligne le rôle structurant des ports pour le fret. La part modale du rail dans les arrière-pays portuaires demeure toutefois contrastée et globalement limitée, variant de 4 % à 16 %, avec des performances plus élevées à Dunkerque et Marseille-Fos. Trois ports – Marseille-Fos, Dunkerque et HAROPA – concentrent plus de 80 % des circulations ferroviaires portuaires. Malgré ce potentiel, la dynamique récente est marquée par un recul des trafics portuaires et ferroviaires depuis 2019. Dans ce contexte, la Stratégie nationale portuaire de 2021⁵ vise un accroissement significatif du recours aux modes massifiés, ferroviaire et fluvial, à l'horizon 2030, afin de mieux exploiter le potentiel ferroviaire des ports.

Figure 7 – Arrière-pays ferroviaire direct des ports de
Marseille-Fos, Dunkerque et HAROPA



Note : l'arrière-pays réel peut dépasser l'arrière-pays direct, les éventuelles circulations indirectes passant par une gare de triage n'étant pas représentées ici.

Enfin, sur les segments de marchés où la demande globale – tous modes confondus – est la plus dynamique, le mode ferroviaire pourrait faire valoir sa pertinence tant économique qu'écologique sur la longue distance, en jouant la carte de la complémentarité avec le mode routier. Le mode ferroviaire apparaît en effet particulièrement compétitif pour le transport massifié de marchandises sur de longues distances lorsqu'il est associé avec le mode routier pour la desserte terminale. En 2024, le coût unitaire du fret ferroviaire était ainsi inférieur à 4 ct€/par tonne.km, contre 9 à 15 ct€/par tonne.km pour le fret routier.

Le recours au mode ferré apparaît particulièrement pertinent au-delà de 200 km. On observe notamment que :

- Plus de 90 % des tonnes.km réalisées par le mode ferroviaire sont effectuées sur des distances supérieures à 200 km ;
- Le train affiche une part modale beaucoup plus forte sur ces distances (près de 26 % de part modale au-delà de 200 km, contre 10 % tous parcours confondus dans l'Hexagone).

⁴ L'arrière-pays est l'arrière-pays continental d'un port que ce dernier approvisionne ou dont il tire les marchandises qu'il expédie.

⁵ Élaborée conjointement par l'État, les régions littorales et les fédérations professionnelles concernées, la stratégie nationale portuaire adoptée en janvier 2021 définit les orientations de l'ensemble du système portuaire français de commerce (ports d'État et décentralisés).

Dans ce contexte, la fluidification des ruptures de charge (passages d'un mode de transport à l'autre) constitue une condition *sine qua non* du développement du fret ferroviaire sur de nouveaux segments de marché. En pratique, une telle fluidification suppose un recours accru à un conditionnement des marchandises en conteneurs standardisés, des terminaux et des lignes conçus et dimensionnés conséquence (ex. : efficacité des manœuvres, longueur de quai, gabarit) ainsi que l'organisation de rendez-vous logistiques fiables (gestion efficace de la capacité prévisionnelle de l'infrastructure et garanties de niveau de service).

Si, compte-tenu de la dynamique observée sur le transport combiné ces dernières années, un développement de la part modale du fret ferroviaire semble possible, le doublement de la part modale d'ici 2030 nécessiterait que la tendance de développement du transport combiné s'amplifie et s'accélère dans des proportions qui paraissent difficilement atteignables⁶. En l'absence d'inflexion, la tendance actuelle ne semble pas permettre d'atteindre l'objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire, de 9 % à 18 % d'ici 2030, prévu par l'article 131 de la loi « Climat et résilience »⁷ et inscrit dans la stratégie nationale pour le fret ferroviaire présentée par le Gouvernement en 2021⁸.

⁶ Un doublement de la part modale supposerait une croissance du transport combiné de l'ordre de 20 % par an, toutes choses égales par ailleurs, soit un rythme quatre fois plus fort que celui observé en moyenne entre 2010 et 2024 (5 % par an).

⁷ Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

⁸ Prévue par l'article 178 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire a été publiée en septembre 2021 et approuvée par le décret n° 2022-399 du 18 mars 2022.

Synthèse

La Commission européenne a ouvert le 18 janvier 2023 une enquête approfondie afin de déterminer si certaines mesures de soutien en faveur de Fret SNCF étaient conformes aux règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État. Afin d'éviter à l'entreprise ferroviaire une liquidation judiciaire, le gouvernement français a porté un plan de discontinuité. Ce plan a conduit à la cession, dès 2024, de plusieurs activités, essentiellement de traction de trains de transport combiné, et des actifs, à des entreprises concurrentes. À compter du 1^{er} janvier 2025, les activités et actifs résiduels ont été reprises par deux nouvelles entreprises du groupe SNCF, l'une ferroviaire (Hexafret), l'autre de maintenance (Technis).

Près de vingt ans après l'ouverture à la concurrence, le marché français du fret ferroviaire poursuit ainsi sa déconcentration, en particulier sur le segment du transport combiné. Toutefois, en 2024, cinq entreprises ferroviaires tractent encore 84 % des tonnes.km, dont 56 % (transport combiné), 54 % (trains entiers) et 87 % (wagon isolé) sont assurés par le groupe SNCF (comprenant, pour la traction, Fret SNCF – devenue Hexafret en 2025 –, Captrain France, Ecorail Transport et Naviland Cargo, opérateur de transport combiné qui opère sa propre traction). En 2024, Fret SNCF restait un acteur majeur en étant le seul opérateur disposant d'une couverture géographique nationale, et en restant le premier opérateur dans deux des trois segments du fret ferroviaire : le transport en trains entiers (33 % des tonnes.km tractés) et le transport conventionnel par wagon isolé (86 % des tonnes.km tractés).

1. L'État a dû réorganiser les activités exercées par Fret SNCF afin de se conformer aux règles européennes sur les aides d'État

1.1. La Commission européenne a conclu que certaines mesures en faveur de Fret SNCF, intervenues jusqu'à sa transformation en société commerciale en 2020 étaient susceptibles de ne pas être conformes aux règles en matière d'aides d'État

La Commission européenne a ouvert, le 18 janvier 2023, une enquête approfondie afin de déterminer si certaines mesures de soutien françaises en faveur de Fret SNCF étaient conformes aux règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État. Les interventions des pouvoirs publics en faveur d'entreprises peuvent en effet être considérées comme constituant des aides d'État au sens du droit de l'Union dès lors qu'elles sont effectuées à des conditions plus favorables que celles qu'un opérateur privé tiers, guidé par les critères du marché, aurait acceptées (principe dit de l'opérateur privé en économie de marché). Si ce principe n'est pas respecté, ces interventions peuvent constituer des aides d'État au sens de l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, car elles procurent à leur bénéficiaire un avantage économique dont ne bénéficient pas ses concurrents, et qui est susceptible d'affecter la concurrence ainsi que les échanges communautaires.

Fret SNCF, filiale à 100 % du groupe SNCF jusqu'à sa dissolution fin 2024, a été constamment déficitaire, sauf en 2021. Pendant la période allant de 2007 à 2019, ses pertes ont été continuellement couvertes par le groupe SNCF au moyen d'avances de trésorerie intra-groupe, qui constituent des ressources publiques en raison de l'actionnariat et du contrôle étatiques.

Au terme de son examen préliminaire, la Commission a conclu que certaines mesures en faveur de Fret SNCF étaient susceptibles de ne pas être conformes aux règles en matière d'aides d'État. Par conséquent, la Commission a ouvert une enquête approfondie concernant l'existence d'aides d'État et, le cas échéant, leur compatibilité au regard de ces règles. Étaient notamment visées :

- Les avances de trésorerie, estimées à plus de 4 milliards d'euros, offertes par le groupe SNCF au profit de Fret SNCF depuis au moins 2007 jusqu'à sa transformation en société commerciale le 1^{er} janvier 2020⁹ ;
- La reprise de la dette financière de Fret SNCF, pour un montant total de 5,3 milliards d'euros, incluant les avances de trésorerie précitées, par voie législative en 2019, au moment de sa transformation en société commerciale ;
- La recapitalisation, à hauteur de 170 millions d'euros, effectuée à l'occasion de la transformation de Fret SNCF en société commerciale.

⁹ De 2015 à fin 2019, Fret SNCF était une activité au sein de l'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) SNCF Mobilités.

1.2. Pour éviter de devoir rembourser des aides potentiellement considérées comme des aides d'État, un plan de discontinuité a été mis en œuvre

Pour éviter la liquidation de Fret SNCF, l'État a organisé la cession d'activités et la création au 1^{er} janvier 2025 de deux nouvelles filiales. Le remboursement des aides publiques aurait entraîné *de facto* l'insolvabilité et la liquidation de Fret SNCF. En conséquence, le gouvernement français a mis en œuvre un plan de discontinuité prévoyant, dès 2024, la cession d'activités – principalement de traction de trains de transport combiné (20 des 23 flux commerciaux exploités par Fret SNCF) – et d'actifs à des concurrents. Le plan prévoit également la reprise, à compter du 1^{er} janvier 2025, des activités et actifs restants par deux nouvelles sociétés : Hexafret (entreprise ferroviaire employant environ 4 000 salariés) et Technis (entreprise de maintenance employant environ 500 salariés et propriétaire d'une dizaine d'ateliers). Ces deux sociétés font partie de Rail Logistics Europe, filiale du groupe SNCF dédiée au transport ferroviaire de marchandises, qui compte désormais six sociétés¹⁰. Les deux sociétés prévoient de réaliser un chiffre d'affaires cumulé de 700 millions d'euros en 2025, comparable à celui réalisé par Fret SNCF en 2023, avant le plan de discontinuité.

2. À la suite du plan de discontinuité de Fret SNCF, le marché de la traction ferroviaire poursuit sa déconcentration, en particulier dans le transport combiné

2.1. Le marché du fret ferroviaire se déconcentre malgré une concentration persistante du marché de la traction

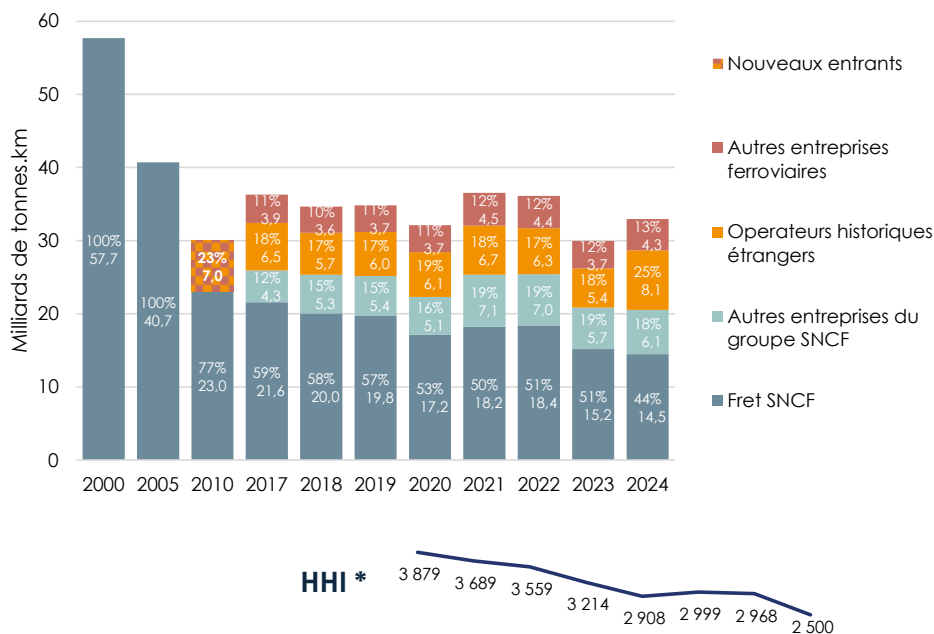
L'ouverture du marché du fret ferroviaire a entraîné une forte baisse de la part de marché de Fret SNCF et une déconcentration du secteur. Effective depuis 2005 avec l'arrivée des premiers tractionnaires privés, cette ouverture n'a commencé à peser réellement sur l'opérateur historique qu'entre 2007 et 2010, période durant laquelle sa part de marché a progressivement chuté, de 95,5 % à 77 %. Le marché a ensuite poursuivi sa déconcentration, comme en témoigne la baisse de 36 % entre 2017 et 2024 de l'indice de Herfindahl-Hirschman (HHI)¹¹, qui traduit une plus forte répartition des trafics de l'activité fret entre les différents opérateurs (dont le nombre a relativement peu évolué depuis 2017). Cette déconcentration est principalement liée à la baisse de la part de marché de l'opérateur historique Fret SNCF, qui représentait 77 % des tonnes.km transportées en 2010 et 44 % en 2024. Les filiales exploitant des services de fret en autonomie au sein du groupe SNCF ont réalisé 62 % des trafics en 2024 contre 70 % en 2023.

Malgré cette évolution, le marché reste encore relativement concentré, les cinq premières entreprises représentant 84 % des trafics exprimés en tonnes.km en 2024.

¹⁰ Deux entreprises ferroviaires (Hexafret et Captrain), deux opérateurs de transport combiné (Naviland Cargo – qui opère sa propre traction – et VIIA pour les autoroutes ferroviaires), une entreprise de maintenance (Technis) et un commissionnaire de transport (Forwardis).

¹¹ L'indice de Herfindahl-Hirschman (HHI) est un indice mesurant la concentration du marché, c'est-à-dire du nombre d'entreprises à produire un bien ou à fournir un service. Les valeurs HHI sont comprises entre 0 (marché atomistique) et 10 000 (monopole).

Figure 8 – Tonnes.km par type d'entreprise ferroviaire tractionnaire (part et volume en milliards de tonnes.km)

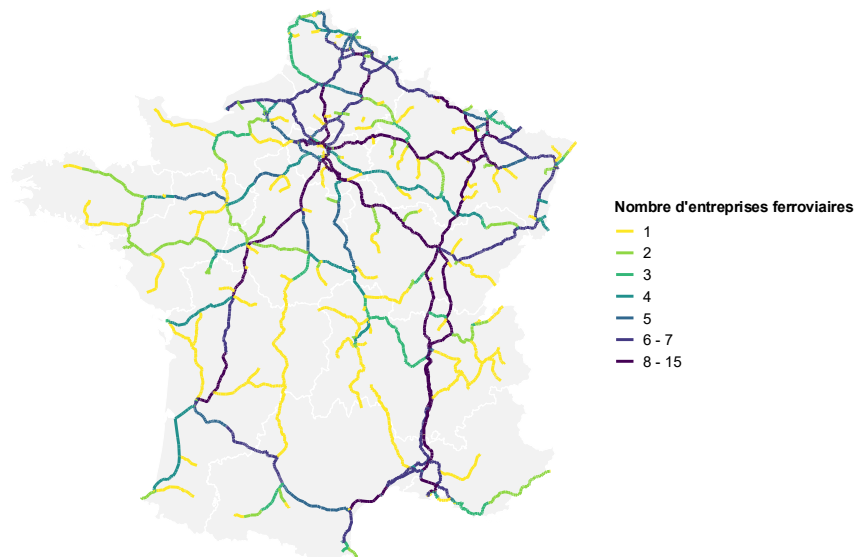


* L'indice de Herfindahl-Hirschman (HHI) traduit la concentration du marché. Une baisse de l'indice signifie une plus forte répartition des trafics entre entreprises ferroviaires.

Source : ART d'après les entreprises ferroviaires

En dehors du groupe SNCF, aucune entreprise ferroviaire ne dispose, en 2024, d'une couverture géographique réellement nationale. La concurrence entre opérateurs se concentre en effet sur les axes les plus circulés du réseau ferré national et les entreprises empruntant les corridors de fret ne desservent que les régions limitrophes.

Figure 9 – Entreprises ferroviaires de fret actives par tronçon de ligne en 2024



Note : une entreprise ferroviaire est considérée comme active par tronçon de ligne si elle réalise au moins 50 circulations par an sur ce tronçon.

Source : ART d'après SNCF Réseau

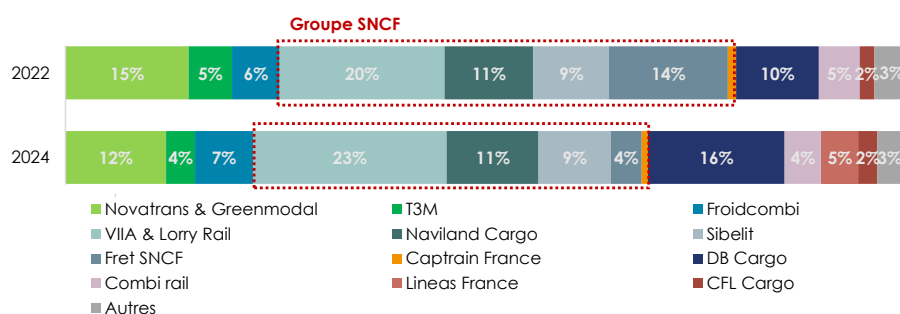
2.2. Le plan de discontinuité accroît la déconcentration du transport combiné

Le plan de discontinuité de Fret SNCF modifie en profondeur le paysage concurrentiel. Avec une redistribution d'actifs ainsi que la cession d'environ 30 % des volumes transportés par Fret SNCF à d'autres, il constitue une opportunité de rééquilibrage concurrentiel. En 2024, sous l'impulsion du plan de discontinuité, la part de marché de Fret SNCF a reculé de près de 7 points. Cette baisse est amenée se poursuivre, certains flux transférés demeurant encore exploités en sous-traitance pour le compte des entreprises ferroviaires repreneuses. La part de marché d'Hexafret devrait s'établir autour de 35 % une fois l'ensemble des flux effectivement repris.

En particulier, la mise en œuvre du plan de discontinuité modifie significativement le marché du transport combiné. En 2024, le marché de la traction de ces trains a atteint un niveau de déconcentration comparable à celui du train entier, avec un indice HHI de 2100, contre plus de 3 000 les années précédentes, traduisant une redistribution importante des volumes entre opérateurs à la suite du plan de discontinuité.

Cette concurrence accrue au sein du marché du transport combiné se reflète dans la commande des sillons auprès du gestionnaire d'infrastructure. En effet, sept opérateurs alternatifs de transport combinés sont à l'origine de réservations de sillons ferroviaires, soit 53 % des tonnes.km de l'activité de transport combiné en 2024, contre 46 % en 2022.

Figure 10 – Trafic ferroviaire combiné en 2024 (en tonnes.km) par société à l'origine de la commande de sillon



Note : Sibelit est co-détenue par le groupe SNCF (Captrain Holding 42,5 %), Lineas (42,5 %), CFL (10 %), et CFF (5 %)

Source : ART d'après les demandeurs de capacité

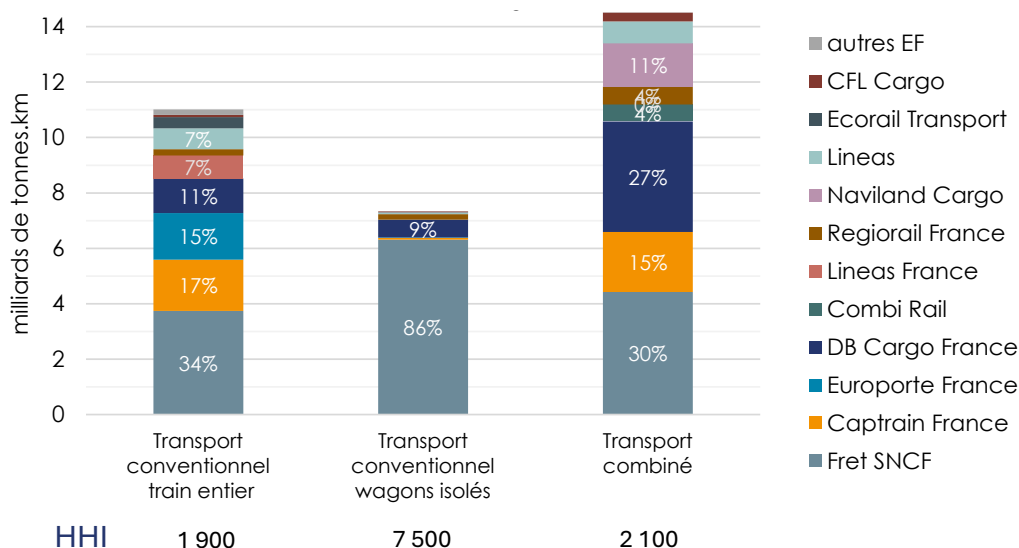
En revanche, ce plan n'a pas spécifiquement impacté la déconcentration du marché de transport de wagons isolés. Malgré le soutien financier public – une enveloppe annuelle de 70 millions d'euros depuis 2021, portée à 100 millions d'euros par la loi de finances pour 2025¹² – le segment du wagon isolé n'attire pas davantage l'intérêt des opérateurs concurrents. Ainsi, les trois principaux opérateurs alternatifs de ce marché – DB Cargo, Regiorail France et Lineas France – ont vu leurs trafics de wagons isolés décliner en 2024 par rapport à l'année précédente, tandis que Fret SNCF assure encore 86 % des tonnes.km. La gestion des wagons isolés en gares de triage implique en effet une technicité et des moyens matériels et humains importants, qui ont pu freiner l'entrée d'entreprises concurrentes sur ce marché. Ainsi, le marché du wagon isolé présente des coûts plus élevés liés aux opérations de tri et de desserte terminale fine, et nécessite par conséquent de concentrer suffisamment de trafic en gares de triage pour espérer atteindre la viabilité.

De même, le plan n'a pas particulièrement impacté le marché de la traction des trains entiers, dont la déconcentration avait débuté dès 2020, avant la mise en œuvre du plan. Ce segment de marché présente les barrières à l'entrée les plus faibles pour des nouveaux entrants, avec une rentabilité plus facilement et rapidement atteignable, les flux logistiques étant par nature

¹² https://www.senat.fr/cra/s20250428/s20250428_5.html

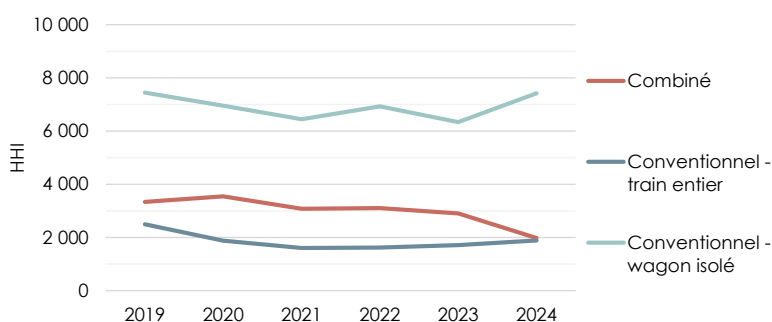
déjà massifiés. Ainsi, le transport conventionnel de trains entiers montre la plus forte déconcentration du transport ferroviaire de marchandises, avec un indice HHI inférieur à 2 000, atteignant 1 900 en 2024. Cette évolution traduit la baisse de la part de marché de Fret SNCF, qui ne représentait plus que 34 % des volumes (en tonnes.km) en 2024.

Figure 11 – Tonnes.km par entreprise ferroviaire tractionnaire et segment de marché en 2024 (parts et volumes en milliards de tonnes.km)



Source : ART d'après les entreprises ferroviaires

Figure 12 – Indice HHI par segment de marché de 2019 à 2024



Source : ART d'après les entreprises ferroviaires

Focus - Le cas italien

La libéralisation du fret ferroviaire en Italie depuis 2001 a permis l'entrée de nouveaux opérateurs, réduisant la part de marché des entités de l'opérateur historique (Ferrovie dello Stato – FS) à environ 40 % des trains-km en 2024 (source : RFI, Plan Commercial 2024).

Cependant, contrairement au transport de voyageurs, entre 2015 et 2019, l'offre et la demande de fret ferroviaire n'ont connu qu'une croissance marginale, reflétant une difficulté persistante à accroître la part modale du rail. Comme dans d'autres pays européens, les performances du fret ferroviaire restent bien en deçà des objectifs fixés au niveau européen dans le « Livre Blanc sur les Transports » de 2011.

Synthèse

Le développement du fret ferroviaire en France demeure freiné par un ensemble de facteurs structurels, liés à la fois aux conditions d'utilisation de l'infrastructure, à l'organisation du système ferroviaire et aux contraintes économiques pesant sur les opérateurs. L'activité de fret reste fortement concentrée sur un nombre limité d'axes structurants, où elle se trouve en concurrence avec les services de transport de voyageurs et les besoins de maintenance du réseau, ce qui limite la disponibilité de sillons adaptés et pénalise la performance des circulations.

Si la qualité de service offerte par le gestionnaire d'infrastructure s'améliore progressivement – tant en matière d'attribution des capacités que de ponctualité –, des marges de progrès subsistent, notamment pour mieux adapter l'offre de sillons aux besoins spécifiques du fret et garantir une fiabilité compatible avec les exigences logistiques des chargeurs. À cet égard, le manque d'attractivité du fret ferroviaire ne résulte pas d'un niveau excessif des redevances d'accès à l'infrastructure, celles-ci figurant parmi les plus faibles d'Europe, mais plutôt d'insuffisances persistantes en matière de qualité de service.

Le développement du fret ferroviaire est par ailleurs contraint par des freins économiques et financiers importants, liés au caractère fortement capitalistique de l'activité, à la spécificité et à l'immobilisation des investissements dans les installations de service, ainsi qu'aux conditions de raccordement au réseau. À ces contraintes s'ajoutent des obstacles réglementaires et technologiques, notamment le manque d'harmonisation européenne de certaines normes et le retard dans le déploiement de technologies susceptibles d'améliorer la productivité du secteur.

Enfin, le vieillissement de l'infrastructure, les retards de modernisation du réseau et les limitations de gabarit sur certains corridors stratégiques restreignent le potentiel de développement du fret, en particulier pour le transport combiné.

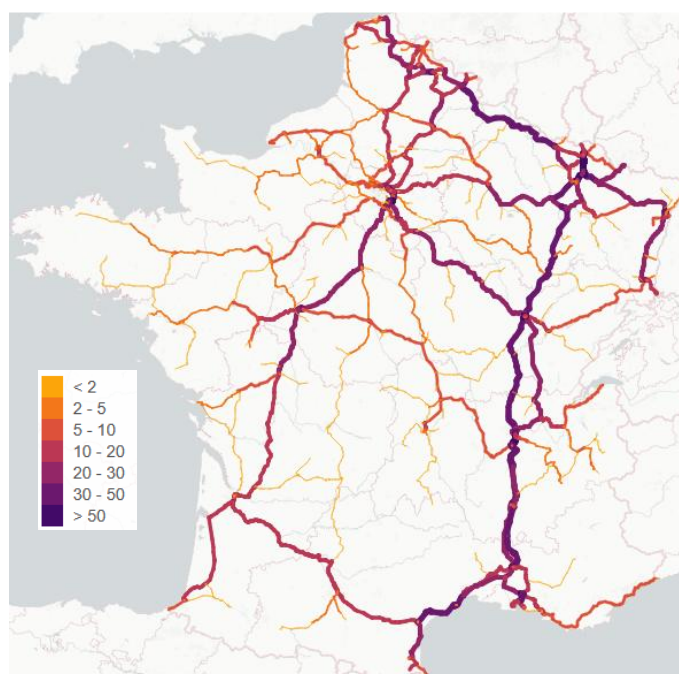
Dans ce contexte, le développement du fret ferroviaire repose sur :

- **une amélioration de sa compétitivité hors prix ;**
- **une meilleure valorisation des segments où il présente un avantage structurel** – flux internationaux, dessertes portuaires et transport combiné ; ainsi que
- **des investissements ciblés** visant à renforcer la performance et la résilience du réseau.

1. L'utilisation du réseau par les trains de fret est, là où elle se concentre, en concurrence avec les autres usages du réseau classique

L'activité ferroviaire de transport de marchandises se concentre géographiquement sur un nombre restreint d'axes de circulation. En effet, 50 % des trains.km en 2024 ont été opérés sur 9 % du réseau ferré national (RFN). Les axes reliant les pôles économiques français et européens sont les plus circulés, et se confondent avec les trois corridors européens¹³ traversant le territoire français¹⁴. Ces trois corridors concentrent la plupart des trafics avec 77 % des trains.km et 79 % de l'activité en 2024. L'axe Luxembourg-Méditerranée connaît le plus grand nombre de circulations quotidiennes : la liaison Metz-Thionville apparaît notamment comme la plus fréquentée, avec 70 circulations quotidiennes de fret en moyenne. Plus au sud, l'axe rhodanien est fortement sollicité par l'activité de fret avec, en moyenne, 35 et 26 circulations quotidiennes, respectivement, sur les rives gauche et droite du Rhône entre Lyon et Avignon.

Figure 13 – Circulations quotidiennes de trains de fret en 2024



Source : ART d'après SNCF Réseau

Cette concentration implique une forte concurrence pour l'utilisation du réseau ferroviaire sur ces grands axes. Les circulations de fret partagent en effet des lignes classiques également utilisées par les services de transport de voyageurs, dont le volume s'est fortement accru : entre 2002 et 2024, les circulations de TER par kilomètre de ligne ont progressé de 73 %, tandis que celles du fret ont reculé de 56 %. De ce point de vue, le développement des services express régionaux métropolitains (SERM) peut représenter un risque supplémentaire pour le développement des services de transport de marchandises, comme relevé notamment dans les ateliers de la conférence « Ambition France Transports »¹⁵, en priorisant le développement et l'utilisation des infrastructures ferroviaires

¹³ Les corridors européens de fret ont été créés par le règlement (UE) 913/2010 du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Ils visent, pour un parcours donné, à fournir de bonnes conditions de circulation aux trains de fret et à leur permettre de passer facilement d'un réseau national à l'autre, grâce à l'utilisation de sillons ferroviaires dédiés.

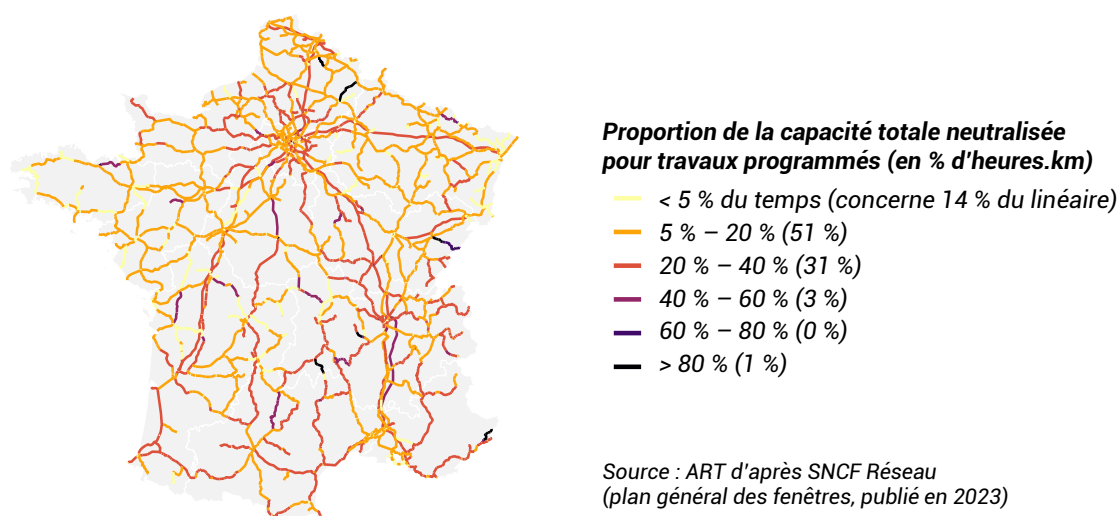
¹⁴ La France est traversée par trois corridors : Mer du Nord-Méditerranée (corridor n° 2), Atlantique (corridor n° 4) et Méditerranée (corridor n° 6).

¹⁵ La conférence « Ambition France Transports » a réuni, du 5 mai au 9 juillet 2025, près d'une soixantaine de personnalités représentatives du secteur des mobilités (parlementaires, fédérations professionnelles, fédérations d'usagers, experts des

pour les activités de voyageurs. Ces développements devront ainsi veiller à ne pas obérer des sillons ferroviaires dédiés à la logistique et à préserver des capacités dédiées au fret, conformément aux exigences du règlement RTE-T¹⁶. À cet égard, ce règlement impose aux États membres de planifier et de développer les infrastructures ferroviaires en tenant compte des besoins du transport de marchandises, notamment sur les axes du réseau central, les liaisons transfrontalières et l'accès aux nœuds multimodaux, afin de garantir la coexistence des trafics voyageurs et fret.

Le fret ferroviaire est également en concurrence avec les capacités préservées pour la réalisation des travaux de maintenance et de développement de l'infrastructure. La nuit, les trains de fret se trouvent pénalisés par les capacités neutralisées pour la réalisation des travaux de régénération. En 2024, ces travaux ont représenté 29 % des heures.km d'indisponibilité globale du RFN pour la réservation de sillons entre minuit et 5h59 (contre 26 % en 2019).

Figure 14 - Indisponibilité des lignes pour travaux en 2024



Il en résulte que les demandes de sillons sont refusées ou qu'elles sont acceptées avec des conditions qui les rendent moins attractives, notamment en termes de vitesse commerciale, de temps d'attente, d'horaires ou de trajets proposés.

2. La qualité de service offerte par le gestionnaire de l'infrastructure s'améliore mais présente toujours des marges de progrès

2.1. L'attribution et l'utilisation des capacités de fret ferroviaire progressent, malgré des contraintes persistantes liées à l'infrastructure

L'attribution des capacités au fret ferroviaire s'améliore tendanciellement à tout point de vue, avec des marges de progrès résiduelles liées à la communication des capacités de l'infrastructure. Cette progression se mesure à travers quatre indicateurs principaux de la qualité de service du gestionnaire d'infrastructure : les deux taux de traitement des demandes (mesurées aux échéances du DRR, à savoir au projet d'horaire de service – HDS – et à l'arrêt

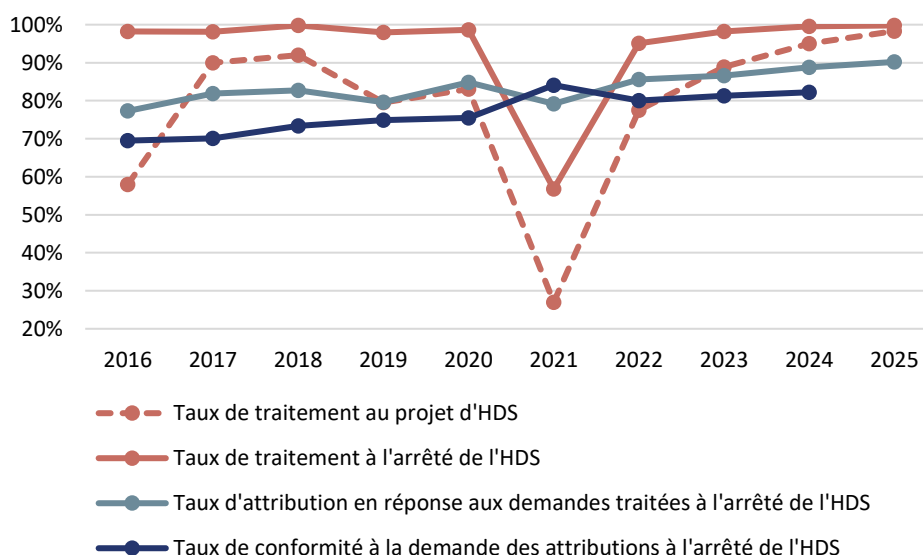
transports) pour mener une réflexion stratégique sur les besoins d'investissements dans les transports à moyen terme, leur priorisation et les leviers mobilisables pour les financer.

¹⁶ Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

d'HDS), le taux d'attribution (réponse positive à la demande) et le taux de conformité de l'attribution (aux spécifications de la demande). Depuis l'HDS 2016, ces indicateurs ont montré une tendance globale à l'amélioration, malgré deux à-coups notables – le premier lors de l'HDS 2016, le second en 2020 pour l'HDS 2021, sous l'effet du confinement et du changement d'outil de traçage des sillons. Le traitement des demandes de sillons est désormais total ou quasi-total aux échéances prévues, tandis que les taux d'attribution et de conformité ont progressé de manière régulière. Des marges de progrès subsistent toutefois, notamment pour aider les candidats à formuler des demandes plus réalistes et mieux adaptées aux capacités disponibles du réseau.

Concernant l'utilisation des capacités par le fret ferroviaire, la vitesse moyenne des trains de fret demeure contrainte par les caractéristiques du réseau. L'analyse par segment de ligne montre que les trains de fret dépassent rarement les 100 km/h et roulent souvent en deçà de 60 km/h sur les lignes capillaires ou les portions très circulées du réseau. Ces limitations résultent à la fois de la vétusté des infrastructures secondaires – où la vitesse maximale autorisée n'est en moyenne que de 44 km/h sur les voies classées en UIC 7 à 9 SV (sans voyageurs), contre 150 km/h sur les voies les plus circulées (UIC 2 à 4) – et des contraintes imposées par les dessertes régionales denses à l'approche des grandes métropoles.

Figure 15 – Qualité du service rendu par le gestionnaire d'infrastructure aux demandeurs de sillons de fret ferroviaire de 2016 à 2025



Source : ART d'après SNCF Réseau

Figure 16 – Durées estimées moyennes de transport comparées pour un trajet type de 500 km (en heures)

	Routier	Ferroviaire		Fluvial
		Combiné	Conventionnel	
Temps moyen de déplacement sur distance de 500 km	7,5	8,3		41,7
Durée de repos réglementaire	0,75	0,75		0
Durée moyenne de chargement et déchargement	1,6*2	[1 à 3]*2	[2 à 6]*2	n/d
Durée moyenne associée à la « rupture de charge » en pré- et post-acheminement*	0	[0-1]*2	[0-1]*2	n/d
Total	[11-12]	[11-18]	[13-24]	>42

Hypothèses : *les durées de pré- et post-acheminement sont considérées par rapport à une référence nulle pour le mode routier, correspondant à l'acheminement vers/depuis un entrepôt logistique hors dessertes de dernier kilomètre pour l'ensemble des modes. Temps moyen de déplacement sur 500 km : hypothèses de vitesse routière moyenne : [67 km/h] ; ferroviaire : [60 km/h] pour distances supérieures à 200 km ; fluvial : [12 km/h] ; pause réglementaire de 45 minutes après 4h30 de conduite routière définie par le règlement (CE) n° 561/2006 ; pause d'au moins 30/45 minutes au-delà de 6/8h de trajet ferroviaire définie par la directive n° 2005/47/CE du 18 juillet 2005 ;

Sources : Enquête longue distance CNR, ART (Bilan ferroviaire 2023)

Malgré ces contraintes, la vitesse moyenne des trains est dans la moyenne des autres pays européens, avec des temps de transit proches de ceux de la route. En 2024, les trains de fret circulent à une vitesse moyenne de 52 km/h, un niveau stable depuis 2019 et comparable à celui observé dans d'autres pays européens (54 km/h au Portugal, 52 km/h en Espagne, 49 km/h en Allemagne), bien que moindre qu'en Italie (66 km/h)¹⁷. Parallèlement, les temps de transit du fret ferroviaire, une fois intégrées les ruptures de charge nécessaires à l'affrètement, demeurent globalement comparables à ceux du transport routier, surtout pour le transport combiné.

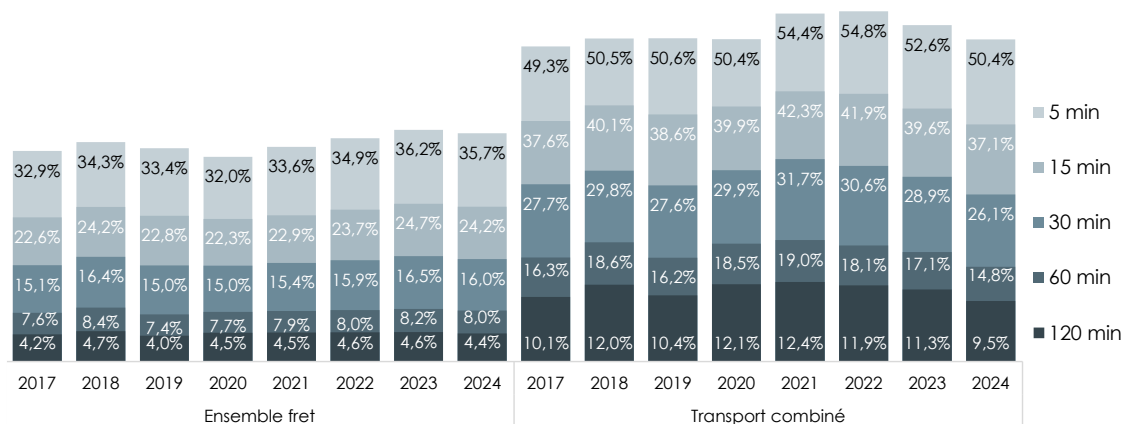
2.2. La ponctualité de l'activité fret s'améliore et apparaît comme secondaire dans la performance globale du secteur

Pour tous les seuils de retard, allant de 5 à 120 minutes, une amélioration de la ponctualité des trains de fret est constatée en 2024. Ainsi, la ponctualité progresse depuis 2023 de 0,2 point pour les trains ayant jusqu'à 60 minutes de retard et de 0,2 point pour les trains ayant jusqu'à 120 minutes de retard.

En 2024, la ponctualité du transport combiné s'améliore nettement mais reste moins bonne que celle de l'ensemble du fret. Les taux de retard du transport combiné diminuent de 2,8 points au seuil de 30 minutes et de 2,3 points au seuil de 60 minutes. Malgré cette tendance positive, les taux de retard du transport combiné demeurent de 10 points supérieurs à ceux constatés pour l'ensemble du fret ferroviaire. Si cette moindre ponctualité du transport combiné n'a pas empêché la récente dynamique du transport combiné, elle a toutefois pu en freiner le développement par rapport à ce qu'il aurait pu être dans des conditions de qualité de service équivalentes.

¹⁷ Source IRG-Rail pour l'année 2022.

Figure 5 – Taux de retard au terminus des trains de fret pour différents seuils de retard



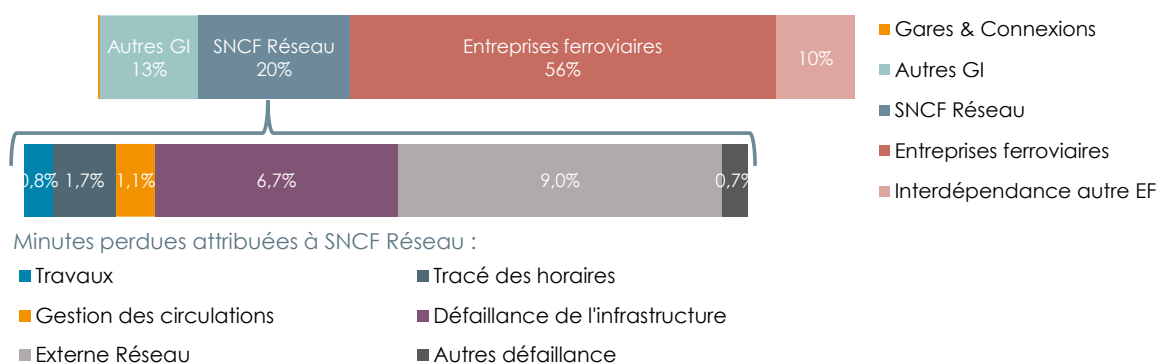
Note : les données relatives au transport combiné sont établies sur un périmètre restreint, qui représente environ trois quarts de ce segment de marché.

Source : ART d'après SNCF Réseau

Près de 33 % des minutes perdues par les trains de fret sont affectées à une cause imputable à la gestion de l'infrastructure. Les minutes perdues attribuables à SNCF Réseau spécifiquement représentent 20 % du total, au sein desquelles les défaillances de l'infrastructure constituent la première cause maîtrisable par le gestionnaire du RFN et représentent 6,7 % du total des minutes perdues.

Les taux de ponctualité des trains de marchandises en France se situent parmi les meilleurs au sein de l'IRG-Rail. Ils sont nettement plus élevés que ceux observés en 2023 en Italie, en Pologne, en Allemagne et en Autriche (avec des écarts de 12 à 30 points¹⁸). La part modale du fret ferroviaire étant substantiellement supérieure à celle de la France dans ces cinq pays, la ponctualité n'apparaît pas comme étant à elle seule un facteur déterminant pour le développement du transport de marchandises.

Figure 6 – Distribution des minutes perdues par les trains de fret en 2024 selon la structure responsable et la cause (détail)



Note : la répartition des minutes perdues est issue des outils de SNCF Réseau. Cette répartition doit être analysée avec précaution au regard du faible taux d'utilisation de l'outil de la part des entreprises ferroviaires de fret pour reporter, consolider et corriger le cas échéant les entités responsables affectées aux retards de circulations de trains de fret.

Source : ART d'après SNCF Réseau

¹⁸ Pour des seuils de retards comparables, avec un seuil de 15min00 pour l'Allemagne et l'Italie, 15min59s pour la Pologne et 30min00s pour l'Autriche.

3. En dehors des conditions d'utilisation de l'infrastructure, d'autres barrières au développement du fret ferroviaire sont à lever

3.1. Des contraintes réglementaires, technologiques et capitalistiques freinent le développement du fret ferroviaire

Le développement du fret ferroviaire demeure freiné par des contraintes réglementaires et technologiques qui limitent l'interopérabilité des circulations et les gains de productivité attendus. Des règles de sécurité nationales, non harmonisées au niveau européen, subsistent en effet et continuent de peser sur l'exploitation des services de fret. La lanterne de queue, désormais non-obligatoire,¹⁹ est souvent citée comme un symbole de ces disparités persistantes. Par ailleurs, des facteurs d'ordre technologique et industriel pèsent sur la productivité du fret ferroviaire, en particulier sur le segment du wagon isolé, dont l'exploitation repose sur des opérations techniquement complexes de tri à la gravité et de desserte terminale dont l'équilibre financier reste précaire (cf. 3.3). A cet égard, le retard rencontré par la normalisation de l'attelage digital automatique des wagons limite les gains de productivité potentiels de ce segment.

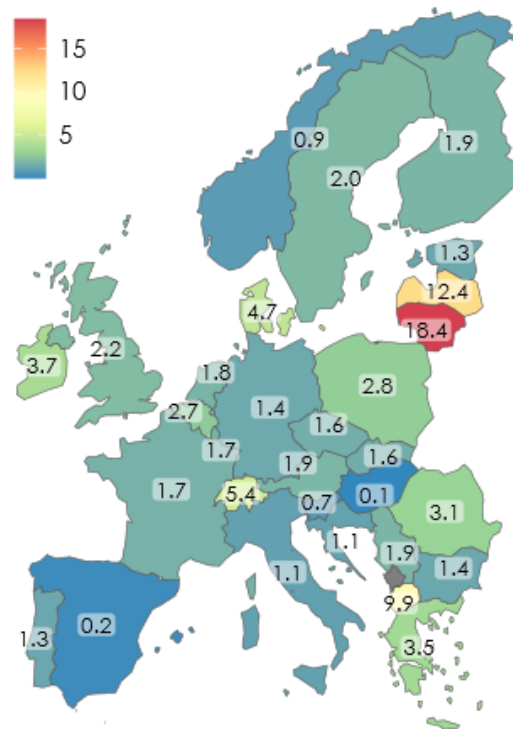
Au-delà de ces contraintes réglementaires et technologiques, le développement du fret ferroviaire est également conditionné par l'ampleur des investissements requis pour l'exercice de l'activité. L'activité d'entreprise ferroviaire peut en effet s'avérer hautement capitalistique. Si les entreprises ferroviaires ne sont en général pas propriétaires des wagons qu'elles utilisent, certaines investissent dans des locomotives dont le coût neuf peut atteindre de l'ordre de cinq millions d'euros. Les intermédiaires de *leasing*, les RoSCo (*Rolling Stock Companies*), offrent une alternative permettant aux opérateurs de développer leur activité sans supporter les risques d'immobilisation et d'illiquidité inhérents à une telle acquisition.

Les installations de service – terminaux de marchandises ou de transport combiné, installations terminales embranchées, sites de tri, etc. – nécessitent également de lourds investissements. Ces investissements sont d'autant plus risqués qu'ils sont immobilisés et non transférables, contrairement au matériel roulant. Leur raccordement au réseau ferré national, entièrement à la charge du demandeur, reste par ailleurs soumis aux prix et délais fixés unilatéralement par le gestionnaire de l'infrastructure.

En revanche, le manque d'attractivité économique du fret ferroviaire ne résulte pas d'un niveau excessif des redevances d'accès à l'infrastructure. Les services de transport de marchandises bénéficient en effet d'un cadre tarifaire favorable, marqué par une prise en charge partielle par l'État (la « compensation fret ») des redevances visant à couvrir les coûts directement imputables à l'exploitation du service, conduisant à des péages effectivement payés parmi les plus faibles d'Europe. Ainsi, en 2024, les redevances dues pour la circulation d'un train de transport de marchandises étaient de 1,7€ par train-kilomètre en France, soit un niveau comparable à celui observé dans les pays voisins.

¹⁹ Une lanterne de queue (ou feu de queue) est un dispositif lumineux placé à l'arrière d'un train pour signaler la fin du convoi. En 2012, la Commission européenne a décidé de remplacer les lanternes de queue des trains de fret internationaux par des plaques peintes (décision 2012/757/UE du 14 novembre 2012). Depuis le 1^{er} janvier 2026, les plaques réfléchissantes sont désormais la norme sur l'ensemble du réseau ferroviaire de l'Union européenne (règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019).

Figure 19 – Péages acquittés par les entreprises ferroviaires de fret par train.km et par activité en 2024



Source : IRG Rail

3.2. Le développement du fret est freiné par le vieillissement de l'infrastructure et le gabarit insuffisant de certaines lignes

L'infrastructure du réseau principal apparaît vieillissante, ce qui pèse directement sur le développement du fret ferroviaire. En effet, si le réseau principal est correctement maintenu en conditions opérationnelles, l'insuffisante modernisation, notamment s'agissant du déploiement de l'ERTMS et de la CCR, limite les gains attendus en capacité, en performance et en fiabilité des circulations, éléments déterminants pour l'attractivité du fret face aux autres modes. Les retards de déploiement se traduisent notamment par une moindre fluidité du trafic, des contraintes d'exploitation accrues et une difficulté à absorber une hausse des volumes transportés.

Par ailleurs, la situation des lignes capillaires, souvent essentielles à la desserte des sites industriels et logistiques, constitue un facteur de fragilité supplémentaire. Leur financement reposant largement sur les régions, voire sur les seuls chargeurs²⁰ en l'absence de trafic voyageurs, selon une logique d'utilisateur-payeur – à l'instar de la plupart des voies-mères d'installations terminales embranchées (ITE) –, leur pérennité et leur niveau de service peuvent s'en trouver dégradés. Cette situation limite les possibilités de maintien ou de développement de nouveaux trafics de fret, en particulier pour les flux massifiés et les trafics de proximité.

²⁰ Les chargeurs sont les entreprises qui détiennent la marchandise et qui souhaitent l'acheminer d'un point A vers un point B.
Étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire – Édition 2026
Cahier thématique n° 4 : fret ferroviaire

L'infrastructure du réseau principal présente en outre des limitations qui restreignent le développement du fret, notamment le transport combiné rail-route. Ainsi, le gabarit insuffisant de certaines lignes cruciales – notamment entre l'Est et le Sud-Est, ainsi que vers la façade Atlantique –, empêche la circulation des convois au gabarit P400, devenue essentielle pour le développement du fret combiné, car elle conditionne l'acheminement des semi-remorques grand volume, désormais majoritaires dans le transport routier longue distance en Europe.

3.3. Au-delà de ces barrières, une stimulation de la concurrence pourrait faciliter le développement du fret ferroviaire, notamment sur le segment du wagon isolé

Malgré la coopération des acteurs du fret, regroupés autour de l'Alliance 4F (« Fret Ferroviaire Français du Futur »), certains segments de marché demeurent peu exploités par les opérateurs alternatifs. C'est notamment le cas du wagon isolé, dont l'exploitation dépend étroitement de la massification des flux entre les sites de tri à la gravité ainsi que de la productivité du tri et de la desserte terminale. Ce segment reste encore largement dominé par l'opérateur historique²¹ qui exploite les quatre sites de tri à la gravité²², plus productifs, tandis que les nouveaux entrants, effectuant leur tri à plat, se sont progressivement détournés de ce segment, faute de rentabilité. Ce segment dispose pourtant d'un potentiel de marché sous-exploité, en particulier pour le transport de produits de grande consommation, dans un contexte de désindustrialisation. Néanmoins la distribution terminale de tels produits nécessiterait une logistique adaptée, plus urbaine, à laquelle le transport combiné se prête mieux à date.

En Europe, les orientations retenues la Suisse et la Belgique suggèrent qu'une intensification de la concurrence sur ce segment pourrait être envisageable, par exemple par l'instauration d'une concurrence pour des marchés de prestations élémentaires, placés, le cas échéant, sous la responsabilité d'un intégrateur, opérateur unique chargé de l'organisation et de la coordination du service sur le territoire national.

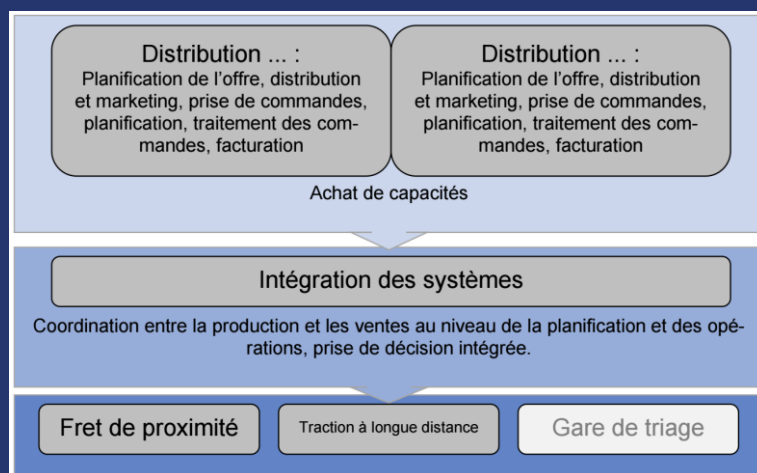
²¹ Hexafret produisait 86% des tonnes-km en 2024, (Cf. fiche 5.2).

²² Au Bourget, à Woippy, Sibelin, et Miramas.

Focus - Les cas suisse et belge

En Suisse, le segment du wagon isolé – actuellement subventionné et exploité uniquement par CFF Cargo – fera l'objet d'une ouverture à la concurrence pour le marché dès 2026. Le marché sera attribué à un opérateur unique, chargé d'assurer l'intégration des ventes (commercialisation des wagons) et des achats (prestations de transport de proximité, de longue distance et de tri). Ce titulaire, désigné à l'issue d'une procédure concurrentielle, devra construire les partenariats nécessaires à l'exploitation d'un service de transport par wagon isolé à un prix compétitif, tout en minimisant le recours aux subventions. L'objectif fixé est d'atteindre au plus tard en 2034 une rentabilité durable de ce service.

Figure 7 : structuration des prestations élémentaires concourant au transport par wagon isolé en Suisse autour d'un intégrateur système (extrait de l'appel d'offre afférent)



En Belgique, une approche plus localisée illustre comment l'ouverture à la concurrence du segment du wagon isolé peut également passer par l'amélioration des conditions d'accès à certaines installations essentielles à son fonctionnement. Le tri à la gravité, qui constitue une étape centrale dans l'organisation du wagon isolé, a longtemps pu conférer un avantage structurel à l'opérateur historique. Ainsi, Lineas, Infrabel et le port d'Anvers ont mis en place une offre de triage dite « neutre », fondée sur le principe d'accès dans des conditions transparentes, équitables et non discriminatoires aux installations de triage pour l'ensemble des opérateurs. Ce dispositif permet aux opérateurs, y compris dans le cadre de partenariats internationaux, de bénéficier d'une plus grande complémentarité de leurs plans de transport pour, par exemple, se relayer entre eux dans l'acheminement de wagons ou de coupons (groupes de wagons).

4. Le développement du fret ferroviaire supposera une amélioration de sa compétitivité hors prix

Dans le cadre d'avis, d'études ou de décisions de règlement de différend, l'Autorité a formulé des recommandations et des injonctions à SNCF Réseau pour renforcer l'attractivité du fret ferroviaire et, partant, favoriser le report depuis le mode routier. Elle a également produit des constats chiffrés qui mettent en évidence des opportunités d'investissement particulièrement favorables au transport ferroviaire de marchandises.

Les recommandations et injonctions de l'Autorité adressées à SNCF Réseau visant à améliorer les conditions d'accès au réseau des entreprises de fret ferroviaire sont articulées autour de trois problématiques :

- **Les procédures d'allocation des sillons** : l'Autorité a recommandé à SNCF Réseau de tenir davantage compte des spécificités et des besoins du fret ferroviaire dans l'allocation des sillons en privilégiant, lorsque cela est pertinent, certaines plages horaires pour leurs circulations. Une telle recommandation vise à augmenter le nombre de circulations de trains de marchandises sur le réseau, étape indispensable au développement de la part modale du fret ferroviaire. À cet égard, si la mise en place de plans d'exploitation de référence va dans le sens d'une meilleure anticipation et d'une plus grande transparence dans l'allocation des capacités, la démarche devrait associer plus clairement les parties prenantes ; une vigilance particulière devrait également être apportée à la démonstration que cette démarche aboutit effectivement à une optimisation des capacités ;
- **L'encadrement et l'utilisation des capacités de l'infrastructure réservées par SNCF Réseau pour la réalisation de travaux** : à cet égard, l'Autorité estime indispensable que SNCF Réseau amplifie ses efforts en matière de concertation et d'information et s'engage à maîtriser les impacts de leur programmation sur la capacité offerte pour les circulations commerciales. L'Autorité a par ailleurs enjoint à SNCF Réseau de mettre en place un mécanisme incitatif pénalisant l'absence d'utilisation effective de sillons initialement réservés pour la réalisation de travaux et non restitués, aux dépens des objectifs d'usage optimal du réseau ;
- **La gestion des gabarits par SNCF Réseau, en particulier s'agissant de services d'autoroutes ferroviaires et de transport combiné rail-route**. En effet, ces derniers rencontrent encore deux freins majeurs au développement de leur activité :
 - Un déficit d'information formalisée et de transparence sur le gabarit de l'infrastructure dont SNCF Réseau a la charge. L'Autorité recommande ainsi la publication d'une cartographie des itinéraires aptes au passage de conteneurs et de remorques utilisés pour le transport combiné ;
 - Un problème d'adaptation du gabarit de l'infrastructure aux dimensions spécifiques des convois de fret ferroviaire. L'Autorité considère que SNCF Réseau pourrait garantir une meilleure performance du réseau en se saisissant pleinement des actions recommandées par la *Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire*, s'agissant de l'adaptation de son réseau aux nouvelles dimensions des trains de marchandises.

Au-delà, il paraît opportun de cibler les investissements sur les segments de marché où le mode ferroviaire peut faire valoir ses avantages compétitifs. Ainsi, certains flux de marchandises offrent des opportunités de développement du fret ferroviaire :

- **Les flux internationaux**, qui parcourent par nature de longues distances ;
- **Les flux ayant pour origine ou destination des grands ports maritimes** ;
- **Les flux de transport combiné rail-route** exploitant la complémentarité des modes.

Enfin, l'éboulement en vallée de Maurienne survenu le 27 août 2023, qui a entraîné la fermeture de la principale liaison ferroviaire avec l'Italie, souligne l'importance des investissements de renouvellement, de développement et d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire pour la rendre plus résiliente face à l'augmentation prévisible des événements climatiques. Ces derniers pourraient causer une multiplication des irrégularités par plus de deux à horizon 2050, selon les premières évaluations faites par SNCF Réseau.

Synthèse

Le développement du fret ferroviaire repose sur un accès effectif et lisible aux installations de service (foncier ferroviaire, ITE, terminaux de transport combiné, sites de tri), qui constituent des maillons essentiels de la chaîne logistique ferroviaire. Le cadre juridique européen et national impose ainsi aux exploitants d'installations de service et au gestionnaire d'infrastructure des obligations précises de publication et de transparence.

Or, l'information relative à ces installations, à leurs prestations et à leurs tarifs demeure aujourd'hui largement lacunaire, hétérogène et dispersée, limitant la visibilité des solutions ferroviaires pour les chargeurs et réduisant l'attractivité du rail face au transport routier. Les constats opérés par l'Autorité mettent en évidence un niveau de mise en œuvre encore insuffisant des exigences de publicité et de transparence : peu d'exploitants publient des offres d'accès complètes et conformes, le recensement des installations demeure incomplet et les informations disponibles sont difficilement comparables. Il en résulte un manque de transparence structurel, qui freine l'entrée de nouveaux opérateurs et le développement du fret ferroviaire, en particulier du transport combiné.

1. Le cadre juridique impose des obligations de transparence aux exploitants d'installations de service et au gestionnaire d'infrastructure, essentielles à une concurrence équitable et transparente

1.1. Le cadre juridique européen et national impose des obligations de transparence aux exploitants d'installations de service et au gestionnaire d'infrastructure

En application de l'article 13 de la directive 2012/34/UE, de l'article L. 2123-3-1 du code des transports et de l'article 1^{er} du décret n° 2012-070 du 20 janvier 2012²³, les exploitants d'installations de service doivent fournir un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe II de la directive 2012/34/UE et aux services associés dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes.

Aux termes du paragraphe 2 de l'article 27 de la directive 2012/34/UE le document de référence du réseau (ci-après « DRR ») établi par les gestionnaires d'infrastructure doit contenir des informations « *précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indiqu[er] un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique* ». L'annexe IV de la directive 2012/34/UE précise les informations qui doivent être contenues dans le DRR concernant les informations sur l'accès aux installations de service et aux prestations régulées associées. Ces dispositions sont transposées par l'article 17 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003²⁴.

L'article 4 du règlement d'exécution (UE) n° 2017/2177²⁵ liste les informations qui doivent être précisées dans la description des installations de service. Il s'agit notamment des informations sur :

- les tarifs d'accès aux installations de service et la tarification de l'utilisation de chaque service associé au transport ferroviaire qui y est fourni ;
- les principes qui régissent les systèmes de réduction offerts aux candidats, tout en respectant les exigences de confidentialité commerciale.

L'article 5, paragraphe 1, de ce même règlement prévoit que les exploitants d'installations de service publient gratuitement une description détaillée de leurs installations de service et des services associés, de sorte que les gestionnaires d'infrastructure puissent insérer un lien ou les informations utiles dans le DRR.

²³ Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire.

²⁴ Décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relative à l'utilisation du réseau ferroviaire, article 17 : « I. - Le gestionnaire d'infrastructure établit et publie un document de référence du réseau. Ce document comprend : [...] 6° Un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service mentionnées à l'article 3 du présent décret et à l'article 1^{er} du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire et sur la tarification de leur utilisation. Lorsque les installations de service sont exploitées par le gestionnaire d'infrastructure, ce chapitre précise leurs principales caractéristiques, la nature des prestations régulées qui y sont offertes, en distinguant les prestations d'accès aux installations de service, les services qui y sont rendus, les modalités de tarification de ces prestations et services et des exemples types de tarifs, les coordonnées des personnes à contacter pour obtenir la réalisation de chaque prestation et les conditions générales du contrat à intervenir entre l'exploitant de l'installation de service et l'entreprise ferroviaire ou le candidat. Lorsque les installations de service ne sont pas exploitées par le gestionnaire d'infrastructure, ce dernier intègre au document de référence du réseau les informations figurant sur les sites internet des exploitants des installations de service concernés ou indique les adresses des sites internet sur lesquels les informations sont mises à disposition. »

²⁵ Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire

1.2. Le marché du fret ferroviaire ne peut se développer que si les exploitants d'installations de service respectent les obligations de publication et de transparence

Les installations de service constituent des éléments essentiels au fonctionnement et au développement du fret ferroviaire. Pour que le secteur puisse se développer, l'identification des sites accessibles, leurs caractéristiques et les modalités d'accès doivent être transparentes afin de permettre aux chargeurs²⁶ d'identifier les solutions logistiques adaptées à leurs besoins et d'acheminer leurs marchandises sur le réseau ferré national :

- le foncier ferroviaire conditionne la possibilité de créer ou d'étendre des sites logistiques ;
- les embranchements ferroviaires permettent un accès direct au réseau pour les sites industriels ou logistiques ;
- les terminaux de marchandises²⁷ assurent la manutention et le transfert intermodal ; et
- les installations de tri à la gravité²⁸ facilitent le tri efficace des wagons, élément clé pour le fret diffus.

Or, l'information disponible sur ces installations et sur les prestations associées demeure lacunaire. Le foncier ferroviaire n'est pas recensé de manière structurée par le gestionnaire d'infrastructure, la publication des offres d'accès aux installations de service reste souvent partielle et, lorsqu'elles sont publiées, leur contenu est très hétérogène. Cette situation limite la visibilité globale du secteur et complique l'identification des possibilités réelles d'accès aux installations de service.

Dans ce contexte, un renforcement de la transparence des offres et des conditions d'accès aux installations de service apparaît nécessaire, notamment en matière de description claire, homogène et accessible des prestations offertes, afin de garantir un accès transparent, équitable et non discriminatoire à ces infrastructures essentielles.

2. La transparence de l'offre des installations de service nécessite une uniformisation des prestations et une meilleure information des utilisateurs

2.1. Le renforcement de la visibilité du foncier ferroviaire disponible est un facteur clé pour le développement du fret ferroviaire

Le manque de visibilité sur les terrains ferroviaires disponibles, les installations de service et leurs conditions d'accès pousse les chargeurs à privilégier la route, perçue comme plus simple et lisible. Lorsqu'un chargeur cherche à choisir un mode de transport pour ses marchandises, il n'a souvent pas accès à une information claire sur les solutions ferroviaires existantes. Les terrains raccordés au réseau ferré national (« RFN »), les installations terminales embranchées (« ITE »)²⁹ et les terminaux de marchandises ne sont pas tous

²⁶ Les chargeurs sont les entreprises qui détiennent la marchandise et qui souhaitent l'acheminer d'un point A vers un point B.

²⁷ Les terminaux de marchandises sont classés en deux catégories : (i) les chantiers de transport combiné, qui permettent le transfert de marchandises conditionnées sous la forme d'unités de transport intermodal (UTI) entre deux modes de transports, et (ii) les cours de marchandises, qui servent de plateforme d'échange aux marchandises non conditionnées en UTI.

²⁸ Les installations de tri à la gravité sont des voies de services utilisées pour trier les wagons en les faisant descendre d'une « butte de triage » par gravité et en les aiguillant vers les différentes voies de triage. Cela permet de décomposer les rames à l'arrivée en plusieurs wagons ou « coupons » (groupes de wagons). Elles permettent ainsi la formation des trains au départ, c'est-à-dire la reconstitution de rames complètes en fonction de la destination de chaque wagon.

²⁹ Les ITE sont des voies ferrées reliant directement une entreprise au réseau principal.

cartographiés. De plus, le manque de visibilité sur le foncier ferroviaire disponible constitue aujourd'hui un frein majeur au développement du fret ferroviaire.

Ainsi, une meilleure connaissance et une cartographie exhaustive des ITE, qu'elles soient actives ou inactives, permettrait aux entreprises d'identifier les emprises foncières raccordables au RFN ou déjà raccordées mais inutilisées et faciliterait le recours au transport ferroviaire de marchandises. Le gestionnaire d'infrastructure a engagé un travail de recensement en ce sens ; s'il reste à approfondir pour gagner en précision et en exhaustivité, il constitue néanmoins un premier pas encourageant en faveur du développement du fret ferroviaire en France.

2.2. La publication des offres et tarifs des terminaux de transport combiné, obligatoire en vertu du droit européen et national, est indispensable pour en garantir la transparence

Les terminaux de transport combiné peuvent constituer une alternative aux ITE. Le transport combiné permet de pallier l'absence de raccordement direct au RFN via des plateformes multimodales. En effet, certains chargeurs ne sont pas raccordés au RFN, rendant nécessaire le recours à la route au départ et/ou à l'arrivée des marchandises. Des installations de transport combiné permettent alors de transborder les marchandises entre la route et le rail. Celles-ci arrivent par camion sur une plateforme multimodale, où l'exploitant assure leur transfert vers le train. À l'arrivée, l'opération inverse est réalisée pour acheminer les marchandises jusqu'au client final.

Néanmoins, la transparence de l'offre d'accès à ces terminaux demeure très insuffisante. La majorité des exploitants en charge de ces terminaux ne publient pas d'offre d'accès conforme à l'article 4 du règlement d'exécution (UE) n° 2017/2177, ni de description complète de leurs installations et services, et très peu communiquent leurs tarifs, ce qui empêche les opérateurs de fret d'avoir connaissance de ces terminaux. Seuls 34 % des exploitants des 73 terminaux identifiés décrivent leurs installations dans leurs offres d'accès ou sur leurs sites internet, 29 % présentent les services proposés et 16 % publient leurs tarifs. Cependant, aucun des exploitants de chantier de transport combiné ne publie une offre entièrement conforme à l'article 4 du règlement précité.

En conséquence, les terminaux de transport combiné ne sont pas exhaustivement recensés par les différentes parties prenantes, et ne peuvent donc pas être connus des opérateurs de fret ferroviaire. En effet, le Groupement national des transports combinés (« GNTC ») recense 40 plateformes multimodales³⁰, la DGITM dénombre 41 plateformes directement accessibles par rail³¹, tandis que le DRR liste 26 terminaux de transports combiné³². En croisant les sources disponibles précitées ainsi que les sites internet des exploitants et des propriétaires de terminaux de marchandises, l'Autorité recense globalement 73 terminaux de transport combiné actifs. Cette estimation reste toutefois approximative, car il est difficile d'identifier l'ensemble des exploitants et des propriétaires d'installations de service.

³⁰ Guide du transport combiné rail route, GNTC, mai 2025

³¹ Schéma directeur du transport combiné, DGITM, octobre 2024

³² Document de référence du réseau pour l'horaire de service 2025, SNCF Réseau, décembre 2024

2.3. Le gestionnaire d'infrastructure et les exploitants d'installations de service doivent uniformiser leurs offres afin d'améliorer la transparence

Parmi les offres recensées dans le DRR, l'Autorité constate une hétérogénéité des informations relatives à l'accès aux terminaux de marchandises et aux prestations associées. Pour un exploitant, aucun renvoi vers une offre n'est proposé. Pour les autres, le gestionnaire d'infrastructure oriente soit vers le site internet des exploitants qui, comme mentionné précédemment, ne publie pas toujours leurs offres, soit vers l'annexe 7.11³³ du DRR. Toutefois, le contenu de cette annexe est imprécis et hétérogène : certaines offres indiquées comme disponibles ne le sont pas effectivement, et celles qui le sont apparaissent dans des formats très variés selon les opérateurs, ce qui nuit à la lisibilité et à la clarté de l'information mise à disposition.

De façon générale, le niveau de détail des offres de ces installations de service est très disparate, avec des descriptions plus ou moins détaillées. Parmi les exploitants, 34 % publient des informations sur leurs installations, les services proposés ou leurs tarifs. Toutefois, la précision de ces informations est très inégale. Concernant les installations, certaines offres indiquent des informations détaillées telles que la surface disponible pour le stockage, la capacité du terminal, les modes de transport compatibles, le nombre et la taille des voies ferrées, les équipements disponibles, les caractéristiques techniques des conteneurs pouvant transiter sur le site, ainsi que le type de matières pouvant y circuler, notamment les matières dangereuses. D'autres restent limitées et ne fournissent que des informations sur les voies et les équipements.

Une hétérogénéité similaire est observée pour les tarifs. Certains exploitants se contentent de proposer une fourchette tarifaire sans préciser les volumes traités ni les créneaux horaires, tandis que d'autres détaillent les tarifs par volume et par prestation, en précisant également les plages horaires. Pour améliorer la transparence à destination des chargeurs et des entreprises ferroviaires, il serait pertinent de définir des formats de description communs, de structurer les prestations à partir de celles existantes et d'explicitier clairement leur contenu.

Un effort comparable de clarification et de structuration des prestations pourrait également être envisagé pour d'autres catégories d'installations de service, telles que les installations de tri à la gravité. En France, SNCF Réseau ne propose actuellement qu'une seule prestation sur ces sites, correspondant à l'usage de la fonctionnalité de tri à la gravité, ce qui limite fortement l'offre. À titre comparatif, d'autres gestionnaires d'infrastructure européens proposent des offres plus diversifiées. Par exemple, Linéas propose sur le site d'Anvers trois prestations distinctes³⁴, avec des niveaux de service variés, allant du simple passage sur la bosse au tri complet des wagons, ainsi qu'à la possibilité de stationner des wagons pour un tri ultérieur. Cela suggère que SNCF Réseau pourrait affiner son offre et améliorer la transparence et l'information des utilisateurs en décrivant plus précisément les prestations disponibles sur ses sites, en s'inspirant des pratiques observées à l'étranger.

³³ Annexe 7.11 : Offres de services d'autres exploitants d'installations de service, décembre 2024

³⁴ https://lineas.net/media/m4bcwgil/lineas_catalog_2025_neutral_hill_20241126.pdf

Synthèse

La France a fait le choix de conférer au régulateur, au-delà des pouvoirs *ex post* prévus par le cadre juridique européen, un pouvoir d'avis conforme *ex ante* sur les tarifs des redevances relatives à l'accès aux installations de service et aux prestations régulées qui y sont fournies. Cette régulation tarifaire *ex ante* systématique du marché de la maintenance fret, historiquement dominé par Fret SNCF, se justifiait à l'ouverture du marché aval de transport ferroviaire de marchandises en vue de permettre à la concurrence de s'établir.

Le cadre de régulation applicable aux installations de service pourrait aujourd'hui être ajusté afin de garantir une action réglementaire proportionnée à l'intensité concurrentielle propre à chaque segment de marché. L'évolution récente de la situation de Fret SNCF, avec le plan de discontinuité mais aussi l'émergence d'une concurrence plus affirmée, tant sur le marché des activités de transport que de maintenance et de mise à disposition de matériels roulants, conduit en effet à s'interroger sur la pertinence des modalités actuelles de régulation des activités de maintenance fret reposant sur une régulation *ex ante* systématique.

1. En France, les conditions d'accès et la tarification des installations de service de maintenance pour le fret font l'objet d'une régulation à la fois *ex ante* et *ex post*

Le droit européen prévoit une régulation de l'accès tarifaire et opérationnel aux installations de service ferroviaires afin d'assurer à l'ensemble des entreprises ferroviaires un accès transparent, équitable et non discriminatoire à ces installations. Cette régulation repose sur un régime de droits et d'obligations, dont un organisme de contrôle indépendant est chargé de vérifier le respect dans le cadre de pouvoirs *ex post* mis en œuvre soit d'office, soit sur plainte. Elle se justifie par le fait que ces installations constituent des « facilités essentielles » difficilement duplicables, au moins dans les premières phases de l'ouverture du marché, pour la fourniture de services de transport ferroviaire.

Le droit national impose ainsi aux exploitants d'installations de services des obligations en matière d'accès et de tarification de ces installations. Aux termes de l'article L. 2123-3-1 du code des transports et du décret n° 2012-070 du 20 janvier 2012, les exploitants d'installations de service sont soumis, principalement, à deux obligations (voir le détail des obligations en annexe) :

- la fourniture d'un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe II de la directive 2012/34/UE et aux services associés dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes ; et
- la fourniture de chacune des prestations régulées en contrepartie de redevances, dont le montant ne doit pas dépasser le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

Dans ce cadre, l'Autorité émet, *ex ante*, un avis conforme sur la tarification de l'accès à toutes les installations de service ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies, conformément à l'article L. 2133-5 du code des transports.

De plus, l'Autorité intervient *ex post* dans le cadre des procédures de règlement de différend et de sanction :

- D'une part, en application de l'article L. 1263-2 du code des transports, elle peut être saisie d'un différend par tout candidat, gestionnaire d'infrastructure ou exploitant d'installation de service, dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié, notamment, à l'accès aux installations service, y compris la fourniture et la mise en œuvre de la tarification des prestations régulées fournies dans ces installations ;
- D'autre part, en application de l'article L. 1264-7 du code des transports, elle peut sanctionner d'initiative, ou sur plainte, le manquement d'un exploitant d'installation de service aux obligations lui incombant au titre de l'accès aux installations ou de leur utilisation, notamment en cas de méconnaissance (i) d'une règle formulée par l'Autorité en application de son pouvoir réglementaire, dit supplétif, prévu par l'article L. 2132-5 du code des transports, (ii) d'une décision relative aux règles de séparation comptable ou (iii) des dispositions du règlement d'exécution (UE) n° 2017/2177 du 22 novembre 2017³⁵ relatives aux dérogations à l'application de l'ensemble ou de certaines dispositions dudit règlement, à la publication de la description de l'installation de service et aux installations inutilisées.

L'Autorité dispose également de pouvoirs *ad hoc* dans le cadre du processus d'attribution des capacités des installations de service (cf. annexe).

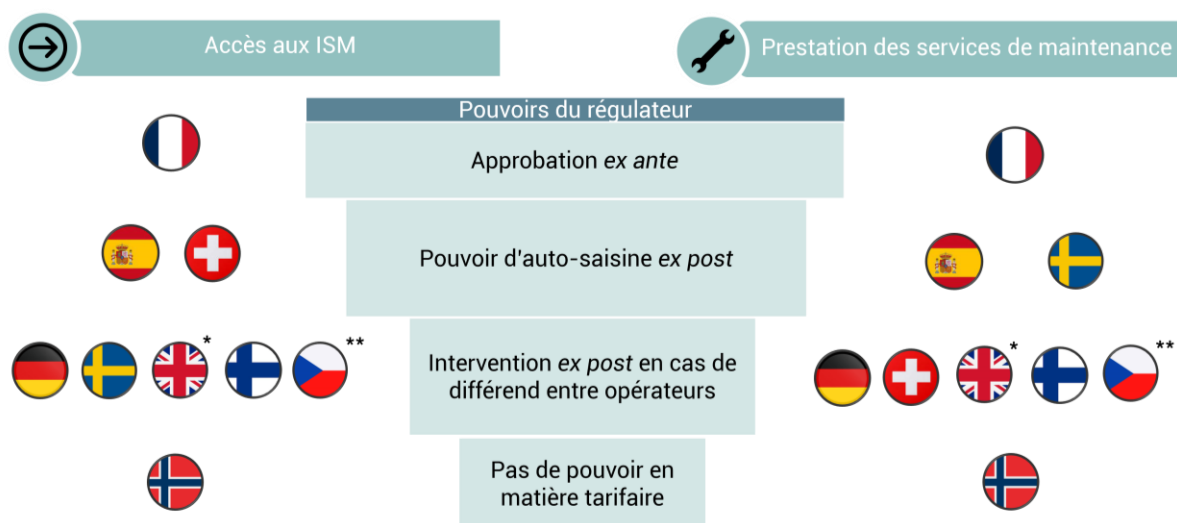
³⁵ Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire

2. Le contrôle *ex ante* systématique ne semble plus justifié au regard du développement du marché de la maintenance fret

2.1. La France est le seul pays de l'Union européenne où les tarifs des centres de maintenance font systématiquement l'objet d'un contrôle *ex ante*

La France a fait le choix de conférer au régulateur, au-delà des pouvoirs *ex post* obligatoirement prévus par le cadre juridique européen, un pouvoir d'avis conforme *ex ante* systématique sur les tarifs des redevances relatives à l'accès aux installations de service et aux prestations régulées qui y sont fournies. Ce choix, effectué en raison de l'ouverture tardive du marché du transport ferroviaire et d'une structuration historique de ce marché autour d'opérateurs monopolistiques au sein d'un groupe public verticalement intégré, offre davantage de garanties aux entreprises ferroviaires nouvelles entrantes sur l'équité du terrain de jeu concurrentiel avec l'opérateur historique qui détient ces installations de service et davantage de visibilité à l'ensemble des acteurs quant aux tarifs des prestations qui seront effectivement en œuvre.

Pour leur part, les régulateurs des autres pays européens disposent uniquement de pouvoirs *ex post* en matière tarifaire³⁶ (voir Figure 20 ci-dessous), qui peuvent s'exercer, soit dans le cadre d'une auto-saisine, soit, dans le cas le plus fréquent, uniquement dans le cadre d'un différend dont ils auraient été saisis³⁷. En pratique, dans l'ensemble des pays étudiés, les litiges relatifs à la tarification des installations de service de maintenance sont très rares voire inexistants.



* : Au Royaume-Uni, les tarifs d'accès sont techniquement approuvés *ex ante*, mais cette approbation se fait sans examen approfondi des prix. Le régulateur entreprend un examen détaillé uniquement *ex post* en cas de litige – ces situations étant en pratique très rares.
 ** : Depuis le 1^{er} janvier 2024, la loi tchèque transfère la compétence du régulateur à un autre organe étatique dépendant du ministère des transports.

Figure 20 - Pouvoirs des régulateurs en matière tarifaire
 (source : ART, d'après le rapport Maintenance Cost Study commandé à Vectura Advisory)

³⁶ Cette étude, qui s'est déroulée entre mai et septembre 2023, s'est appuyée sur 25 entretiens menés avec des parties prenantes (autorités de régulation, autorités organisatrices des transports, entreprises ferroviaires, exploitants de centres de maintenance, investisseurs, associations professionnelles, etc.). Les conclusions de cette étude sont pertinentes pour traiter du cadre réglementaire des installations de maintenance de fret dans la mesure où les obligations incombant aux exploitants d'installations de maintenance ne dépendent pas du type de matériel accédant à ces sites.

³⁷ En Norvège, le régulateur ne dispose pas de pouvoir en matière tarifaire, le caractère concurrentiel des tarifs étant assuré par la structure concurrentielle du marché de la maintenance.

Dans les pays voisins, en l'absence d'approbation *ex ante* systématique, les tarifs d'accès aux installations et des prestations de maintenance associées font l'objet de négociations commerciales, qui permettent de faire émerger des tarifs concurrentiels. Par exemple, au Royaume-Uni, les tarifs d'accès de chaque exploitant sont publiés, mais sont susceptibles d'être renégociés. En Allemagne, les opérateurs de maintenance publient des « listes de prix » pour leurs prestations de service, susceptibles d'être renégociés par les parties à des tarifs inférieurs, qui, eux, ne sont pas publics. Cette absence de contrôle *ex ante* des tarifs des installations de maintenance n'exonère cependant pas les exploitants du respect des principes de transparence, d'équité et de non-discrimination, dont la conformité peut être contrôlée *ex-post* par l'Autorité de régulation allemande (Bundesnetzagentur), conformément au cadre juridique européen³⁸.

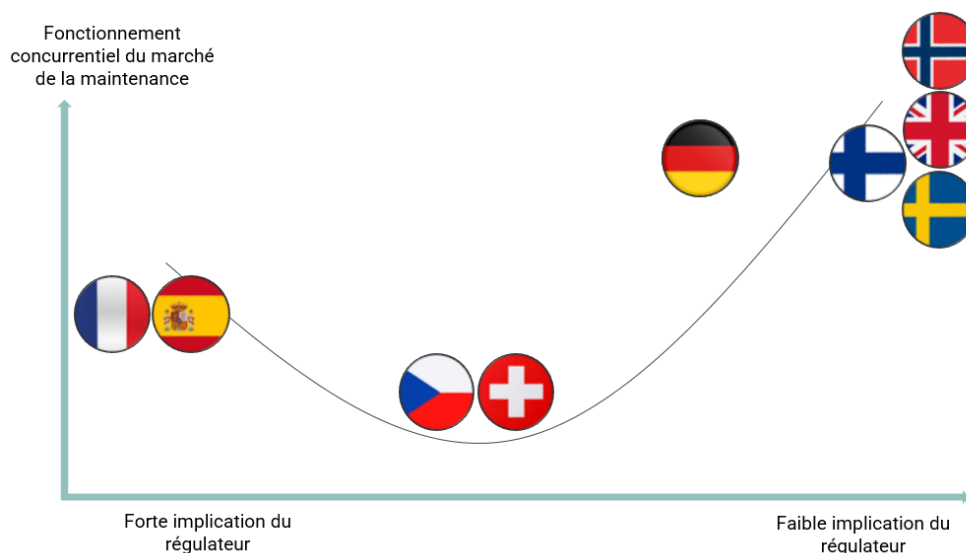


Figure 21 – Lien entre l'implication du régulateur et l'intensité concurrentielle
(source : ART, d'après le rapport Maintenance Cost Study commandé à Vectura Advisory)

2.2. Cette singularité ne semble plus être justifiée pour les activités de maintenance des matériels de fret au regard de la maturité atteinte aujourd'hui par ce marché

En France, le marché de la maintenance fret était historiquement dominé par Fret SNCF, ce qui justifiait une régulation tarifaire *ex ante* systématique en vue de permettre à la concurrence de s'établir sur le marché aval de transport ferroviaire de marchandises. L'acteur historique était en effet le seul à disposer du réseau d'installations et du savoir-faire technique permettant de réaliser efficacement les opérations de maintenance du matériel roulant des entreprises alternatives émergentes.

³⁸ Article 13 de la directive n° 2012/34/UE, voir détails en annexe.

Le marché français est désormais jugé concurrentiel par les acteurs. La création de la société Technis³⁹, à la suite de la mise en œuvre du plan de discontinuité de Fret SNCF, s'inscrit dans un marché de la maintenance du matériel roulant de fret à présent structuré autour d'une quinzaine d'acteurs. La maintenance constitue l'activité principale de certains exploitants comme Technis, tandis que, pour d'autres exploitants, elle complète leur activité première d'entreprise ferroviaire, de constructeur, de loueur (ROSCO⁴⁰), d'entreprise de travaux ferroviaires ou de mainteneur spécialisé⁴¹. Dans un environnement désormais concurrentiel, Technis a su adapter sa politique tarifaire pour rester compétitif, ce qui l'a récemment conduit à proposer des tarifs régulés parfois inférieurs au revenu autorisé auquel il aurait pu prétendre⁴².

Compte-tenu du développement du marché de la maintenance des matériels roulants de fret, les raisons qui sous-tendaient l'obligation d'approbation *ex ante* systématique des tarifs par le régulateur ne semblent plus réunies aujourd'hui. Cela rend légitime de repenser le cadre réglementaire de la maintenance applicable au niveau national pour tenir compte de l'intensité concurrentielle sur ce marché.

³⁹ Lors de la mise en œuvre de son plan de discontinuité, Fret SNCF a dû laisser place, au 1^{er} janvier 2025, à deux entreprises filiales de la société Rail Logistics Europe, elle-même filiale du groupe SNCF : la première, Hexafret, spécialisée dans le transport mutualisé de marchandises, la seconde, Technis, dans la maintenance du matériel roulant de fret.

⁴⁰ *Rolling stock leasing company*, une entreprise propriétaire de locomotives et voitures, qui les entretient et les loue.

⁴¹ Depuis 2018, plusieurs nouveaux sites ont été créés, à l'initiative notamment d'Akiem (Ostricourt), Hiolle (Valenciennes), Erion (Montceau-les-Mines) ou Imateq (Saint-Pierre-des-Corps), témoignant d'une dynamique de diversification de l'offre.

⁴² L'offre de référence de la maintenance de Technis pour l'horaire de service 2025, qui a fait l'objet de l'avis favorable n° 2025-53 du 19 juin 2025 de l'Autorité, en est l'illustration.

ANNEXE

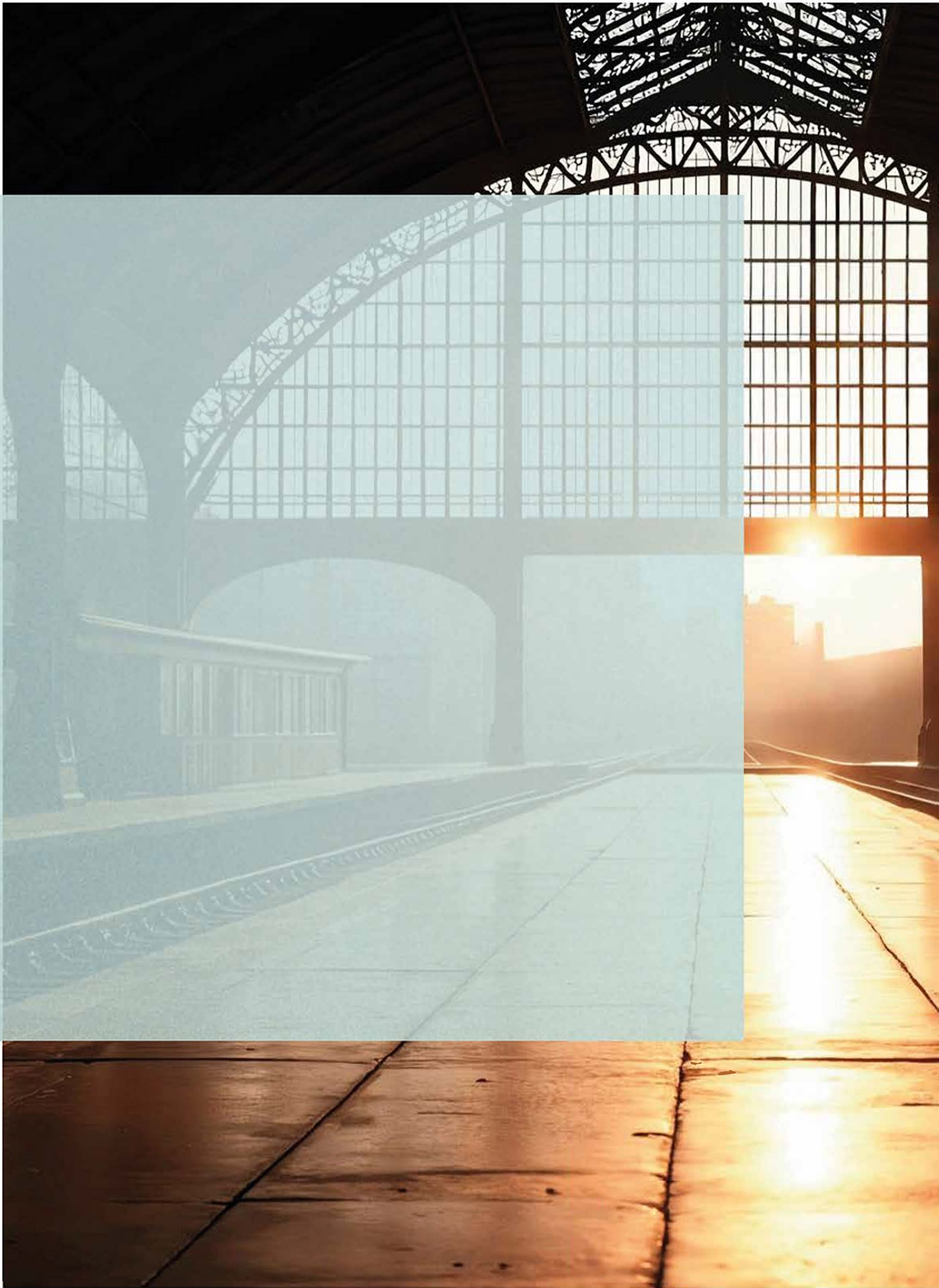
TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PRINCIPALES OBLIGATIONS DES EXPLOITANTS
D'INSTALLATIONS DE SERVICE ET PRINCIPALES COMPÉTENCES DE L'AUTORITÉ

	Fondements juridiques	Conditions d'accès aux installations	Tarification de l'accès et des services proposés
Obligations des exploitants d'installation de service de maintenance	<p>Directive 2012/34/UE (article 13 ; annexe II, points 2, 3 et 4)</p> <p>Code des transports (article L. 2123-3-1)</p> <p>Décret n° 2012-070 du 20 janvier 2012</p>	<p>Les exploitants d'installations de service doivent fournir un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe II de la directive 2012/34/UE et aux services associés dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes.</p>	
	<p>Directive 2012/34/UE (article 31, paragraphes 7 et 8)</p> <p>Décret n° 2012-070 du 20 janvier 2012</p>		<p>La fourniture de chacune des prestations régulées donne lieu à la perception de redevances, dont le montant ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.</p>
	<p>Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 (article 4)</p>	<p>Pour assurer la transparence des conditions relatives à l'accès aux installations de service et aux services associés, l'exploitant d'installation de service doit publier une description détaillée des installations de service et des services associés.</p>	<p>La description détaillée des installations de service et des services associés doit notamment préciser (i) les informations sur les tarifs d'accès aux installations de service et la tarification de l'utilisation de chaque service associé au transport ferroviaire qui y est fourni ; et (ii) les informations sur les principes qui régissent les systèmes de réduction offerts aux candidats, tout en respectant les exigences de confidentialité commerciale.</p>

<p>Pouvoirs ex ante de l'Autorité</p>	<p>Article L. 2133-5 du code des transports</p>		<p>L'Autorité émet un avis conforme sur la fixation des redevances relatives aux installations de service ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies, au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces installations.</p>
<p>Pouvoirs de l'Autorité dans le cadre du processus d'attribution des capacités des installations de service</p>	<p>Directive 2012/34/UE (article 13, paragraphe 4) Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 (article 9, paragraphes 1 et 5) Article L. 2123-3-3 du code des transports</p>	<p>L'Autorité fixe les délais concernant les réponses des exploitants d'installations de service aux demandes d'accès aux services de base et aux services connexes et complémentaires⁴³.</p>	
	<p>Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 (article 10, paragraphe 4, article 12, paragraphe 1)</p>	<p>L'Autorité participe en tant qu'observateur dans la procédure de coordination en cas de demande conjointe des candidats. En cas d'échec de la procédure de coordination, l'Autorité en est informée à sa demande.</p>	
	<p>Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 (article 13, paragraphes 4 et 5)</p>	<p>En cas de rejet de la demande d'accès, l'exploitant d'installation de service expose à l'Autorité les raisons de son refus.</p>	
	<p>Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 (article 10, paragraphe 5)</p>	<p>Lorsqu'une demande d'accès à une installation de service fournissant des services de base est rejetée et que l'installation est proche de la saturation, l'Autorité peut demander aux exploitants d'installation de mettre en place des mesures visant à optimiser l'utilisation de l'installation.</p>	

⁴³ Décision n° 2020-012 du 30 janvier 2020 relative à la fixation de délais de réponse aux demandes d'accès aux installations de service visées à l'annexe II, point 2 de la directive 2012/34/UE et de fourniture de services dans lesdites installation.

<p>Pouvoirs ex post de l'Autorité</p>	<p>Directive 2012/34/UE (article 56 paragraphes 1, 2 et 9)</p> <p>Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 (articles 2, 5 et 15)</p> <p>Code des transports (articles L. 1263-2 et L. 1264-7)</p>	<p>D'une part, tout candidat, gestionnaire d'infrastructure, exploitant d'installation de service peut saisir l'Autorité d'une demande de règlement de différend, dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié notamment à l'accès ou à la fourniture et la mise en œuvre de la tarification des prestations régulées fournies dans des installations de service.</p> <p>D'autre part, l'Autorité peut sanctionner le manquement d'un exploitant d'installation de service aux obligations lui incombant au titre de l'accès aux installations de service ou de leur utilisation, notamment en cas de méconnaissance d'une règle formulée par l'Autorité en application de son pouvoir supplétif ou d'une décision ou d'un avis relatif aux règles de séparation comptable, ainsi que concernant les obligations relevant (i) des dérogations à l'application de l'ensemble ou de certaines dispositions du règlement d'exécution n° 2017/2177, (ii) de la publication de la description de l'installation de service et (iii) des installations inutilisées.</p>
--	---	--





Directeur de la publication : Thierry Guimbaud

Pilotage et coordination : Jordan Cartier, Gaëlle Nguyen, Jérémie Buton

Auteurs et contributeurs : Antoine Beaughon, Julien Berthoumieu, Olivier Chalmeau, Yann Cherrière, Elisabeth Cotte, Julien Coulier, Fabien Couly, Arnaud Cuisson, Marie Duval, Rodrigo Farfan, Benoît Feroldi, François Fourmeaux, Sandy Fréret, Tilde Fusco, Marie Gaigne, Aude Géniaux, Bénédicte Grange, Alix de Guerre, Victoire Guiraud, Jérémy Hadjadj, Claudia Judith, Cyril de Lagarde, Anh Laï, Chloé Le Berre, Roxane Leclercq, Fabrice Lecussan, Laetitia Lux, Anthony Martin, Elisabeth Montero, Benjamin Mortet, François Pleven, Timothée Rigagneau, Amal Teguig, Léa Vannier, Toni Vialette, Fabien Yao, Yassin Zarrouk

Crédits photos : service communication ART, Adobe Stock, Freepik

Conception-création : Agence Enotikom - www.enotikom.fr

Dépôt légal : Juin 2026

ISSN : En cours

L'édition 2026 de l'étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret est consultable en version numérique sur le site autorite-transport.fr

2026



Immeuble Nord Pont
11 Place des 5 Martyrs du
Lycée Buffon
75014 PARIS - 14 France

autorite-transport.fr

Autorité
DE RÉGULATION
DES TRANSPORTS

