



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 17ème législature

Transport ferroviaire  
Question écrite n° 4088

### Texte de la question

M. Matthieu Marchio attire l'attention de M. le ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des transports, sur l'effondrement alarmant du transport ferroviaire de marchandises en France, qui a enregistré une chute de 16,7 % en 2023, atteignant ainsi son plus bas niveau depuis 1980, selon les données du service des données et études statistiques (SDES) du ministère. Malgré l'objectif affiché par le Gouvernement de porter la part modale du fret ferroviaire à 18 % d'ici cinq ans, celle-ci ne dépasse pas aujourd'hui 8,9 %, en recul de 1,3 point en un an. Les explications avancées, mouvements sociaux et prix élevé de l'électricité, ne sauraient à elles seules justifier une telle dégringolade, d'autant plus que cette tendance à la baisse est continue depuis plusieurs années. Le transport de produits manufacturés chute de près de 24 %, celui des matériaux de construction de 21 % et la dynamique du transport combiné est totalement brisée. Cet effondrement est un non-sens écologique et économique à l'heure où la transition vers des modes de transport moins polluants devrait être une priorité. Comment le Gouvernement peut-il maintenir un tel objectif alors même que les faits démontrent un désengagement manifeste de l'État en faveur du fret ferroviaire ? Il lui demande donc quelles mesures concrètes et immédiates il entend prendre pour inverser cette tendance, soutenir efficacement le secteur et s'assurer que la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire ne reste pas un simple affichage sans résultats tangibles.

### Texte de la réponse

L'année 2023 a été une année particulière, défavorable au transport de marchandises à la fois pour le mode ferroviaire (dont les trafics ont connu une baisse d'environ 5,9 milliards de tonnes.kilomètres par rapport à 2022) et pour le mode routier (qui perd 7,1 milliards de tonnes.kilomètres par rapport à 2022). Cette tendance a été générale puisque le trafic maritime a également reculé en 2023 par rapport à 2022 dans les principaux ports de métropole (- 4,6 %), expliqué notamment par le net repli du trafic de vracs solides (-13,3%). Selon l'Union internationale pour le transport combiné rail route, le trafic en transport combiné a également fortement baissé (- 10,5 %), affecté également par la conjoncture de l'économie mondiale, cette baisse a été de 19 % en France. La baisse des trafics de fret ferroviaire, centrée sur les deux premiers trimestres de 2023, s'explique dans des parts diverses par différents facteurs dont la conjoncture économique, le coût de l'énergie et les mouvements sociaux. L'État avait mis en place dès le début d'année 2023 des mesures afin de réduire l'impact les surcoûts d'énergie avec le bouclier tarifaire, l'amortisseur d'électricité pour les opérateurs se fournissant en électricité de traction auprès de SNCF Réseau, et enfin, le guichet d'aide au paiement des factures de gaz et d'électricité. Au-delà de ces mesures, le Gouvernement a également agi pour permettre aux entreprises ferroviaires, qui s'approvisionnaient en courant de traction auprès de SNCF Réseau au travers de la redevance pour la fourniture d'électricité, de rompre ce contrat avec un niveau de pénalité réduit ce qui leur a permis de se tourner vers d'autres fournisseurs du marché plus compétitifs. Par ailleurs, le contexte économique défavorable de l'année 2023 s'est fait sentir sur les marchés industriels qui expliquent en partie la baisse des trafics ferroviaires. Le secteur des matériaux de construction a par exemple connu une forte baisse de son activité dès fin 2022 jusqu'à atteindre près de 10% de baisse des volumes produits en 2023 par rapport à 2022 selon l'Unicem. Les statistiques publiées concernant les trois premiers trimestres de l'année 2024 montrent une reprise des trafics ferroviaires de marchandises d'environ 14 % par rapport à 2023. L'État reste pleinement engagé dans le

développement du fret ferroviaire afin d'atteindre l'objectif d'un doublement de la part modale d'ici 2030 (de 9 % à 18 %), inscrit en août 2021 dans la loi portant lutte contre le dérèglement climatique. L'État a publié à cet effet une stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire en septembre 2021 qui comprend 72 mesures opérationnelles construites en partenariat étroit avec les acteurs du secteur. Dans le sillage du lancement de cette stratégie, une enveloppe budgétaire additionnelle de 170 M€ a été mise en place à partir de la loi de finances pour 2021 afin de renforcer les soutiens à l'exploitation aux services. La stratégie nationale de développement du fret ferroviaire prévoyait le maintien de cette enveloppe supplémentaire jusqu'en 2024, son maintien jusqu'en 2030 a été annoncé en mai 2023 afin de continuer à soutenir les opérateurs fortement impactés par les crises récentes (coûts de l'énergie, mouvements sociaux début 2023) et d'améliorer leur compétitivité dans l'objectif de développement de ces services. Il est également prévu une augmentation de l'aide au wagon isolé qui passera de 70 M€ à 100 M€ annuels. Le Gouvernement a par ailleurs annoncé un plan d'investissements en infrastructures nécessaires aux services de fret ferroviaire de 4 Md€ dont la moitié de l'État. L'ambition est de poursuivre la dynamique d'investissement initiée dans le cadre du plan de relance en faveur des infrastructures spécifiques à ces services. Un travail partenarial d'identification des investissements dans les différents domaines afférents au secteur et notamment en matière de digitalisation a récemment été publié par l'État, SNCF Réseau et les représentants de l'Alliance 4F.

## Données clés

**Auteur :** [M. Matthieu Marchio](#)

**Circonscription :** Nord (16<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement National

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 4088

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clée(s)

**Question publiée au JO le :** [11 février 2025](#), page 720

**Réponse publiée au JO le :** [15 avril 2025](#), page 2804