

Pourquoi le fret ferroviaire n'arrive pas à l'heure

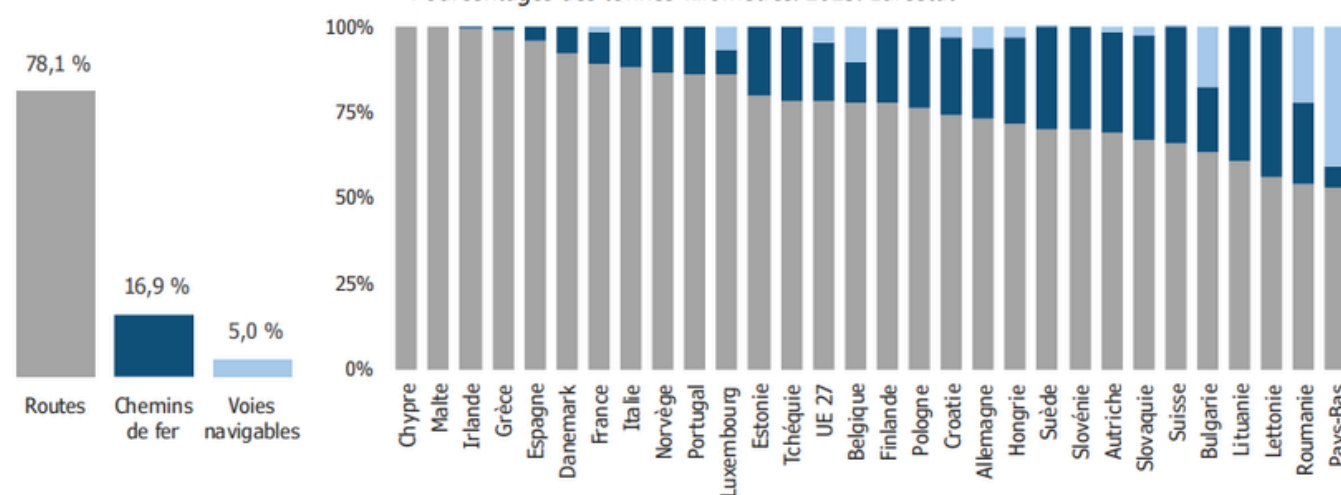
Jean-Baptiste Dupin, Directeur scientifique de Zenon

Elsie Nakhle, Analyste Zenon

Le transport de marchandises pèse lourd dans le bilan carbone français, et le rail y occupe une place faible : 9 % de part modale, contre 17 % en moyenne européenne. Le potentiel de rattrapage est pourtant bien documenté : selon une estimation de SNCF Réseau, un glissement de dix points de part modale vers le rail couvrirait jusqu'à un tiers des objectifs nationaux de décarbonation des transports : dans la trajectoire bas-carbone française, il ne représenterait que 3,5 MtCO2 évitées d'ici 2030, contre 6 pour l'électrification des poids lourds (un levier significatif qui doit avancer de paire avec le ferroutage). Mais pourquoi ce potentiel documenté depuis trente ans peine-t-il à se concrétiser ?

Parts modales des transports terrestres de marchandises en Europe

Pourcentages des tonnes-kilomètres. 2023. Eurostat



Source: Institut Paris Région

Quand un chargeur obtient une solution de transport routier en quarante-huit heures, il lui faut composer avec un délai moyen de six mois pour un sillon ferroviaire – le créneau de circulation ferroviaire alloué à un train, correspondant à l'autorisation d'emprunter un parcours précis de l'infrastructure à un instant donné. Les grèves de 2023 ont cruellement illustré cette fragilité : 57 % des chargeurs interrogés déclarent avoir transféré des flux vers la route cette année-là, et 17 % ont depuis modifié durablement leur organisation logistique. Le réseau français n'est pas partout saturé : c'est la priorité longtemps accordée aux trains de voyageurs qui écartait le fret. Cette situation s'est améliorée ces dernières années, puisqu'en 2024, le taux de sillons-jours – qui désigne, en pourcentage, la part des sillons-jours effectivement attribués de façon ferme par rapport au nombre total de sillons-jours demandés par les entreprises ferroviaires – s'est amélioré et a atteint l'objectif de long terme du contrat de performance (89 %).

Le sous-investissement accentue la situation : la France consacre environ 4,7 Md€/an à son réseau ferroviaire, contre 23 Md€/an en Allemagne. Mais l'argent n'explique pas tout : la France n'a équipé que 4 % de son réseau en signalisation numérique ERTMS, contre 18 % en Espagne. Ce système permet de faire circuler davantage de trains sans construire une seule voie nouvelle, à un coût bien inférieur à celui des infrastructures lourdes. Sur la seule ligne Paris-Lyon, ce standard permettrait de faire passer la capacité horaire de 13 à 16 trains.

Ce déséquilibre trouve aussi sa source dans l'histoire de la SNCF. Dans les années 1980 et 1990, l'attention de la SNCF s'est concentrée presque exclusivement sur l'essor du TGV ; le fret, longtemps activité noble du rail, en a payé le prix, servant de variable d'ajustement financière pour dégager des liquidités. Cette hiérarchie n'a jamais été renversée : elle a même abouti, fin 2024, à la dissolution de Fret SNCF, scindée en deux entités distinctes, Hexafret et Technis. Une hiérarchie interne informelle a longtemps placé le TGV au sommet et le fret en bas de l'échelle. Choix d'entreprise, non fatalité géographique : dans d'autres pays européens, l'attribution des sillons est confiée à un organisme réellement indépendant, garant d'une neutralité que la France peine à instaurer via la délégation de cette mission à SNCF Réseau.

La Suisse offre un contre-modèle éclairant : depuis 2016, une loi fédérale réserve légalement des capacités de sillons au fret, plusieurs années à l'avance, de manière contraignante pour les gestionnaires d'infrastructure. Un choix politique assumé, pas un exploit technique. Au-delà de cette dimension réglementaire, un enjeu climatique s'ajoute désormais un enjeu industriel : la Chine, déjà premier producteur mondial de matériel ferroviaire à prix compétitif, menace la filière européenne, d'où les appels croissants à un rapprochement entre Alstom et Siemens.

L'objectif français de doubler la part modale du fret d'ici 2030 est désormais jugé hors d'atteinte par l'ensemble des acteurs du secteur. Le seul contournement des grands nœuds ferroviaires nécessiterait 7 Md€ supplémentaires, sans source de financement identifiée à ce jour. La décarbonation du fret n'est pas affaire de technologie disponible, mais de volonté d'investir et de réorganiser.