

BAROMÈTRE DE PERCEPTION DES CHARGEURS

SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE
ET COMBINÉ

2026







INTRODUCTION

Depuis plus de dix ans, l'AUTF et Eurogroup Consulting **interrogent les Chargeurs, donneurs d'ordres en matière de transport**, en vue d'étudier leurs perceptions et attentes dans tous les modes de transport ainsi qu'en matière de douane.

Les « Baromètres de perception des Chargeurs » **dressent ainsi la vision des Chargeurs d'un secteur en pleine mutation**, confronté à des défis majeurs, mais également porteur d'opportunités significatives.

Ils permettent de dresser un bilan de l'année écoulée et de **mettre en perspective les sujets phares**.

Eurogroup Consulting et l'AUTF remercient les Chargeurs qui se sont impliqués dans cette étude.

BAROMÈTRE DE PERCEPTION DES CHARGEURS EN MATIÈRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE ET COMBINÉ



Il est actualisé d'une année sur l'autre en vue de définir des tendances, permettre de les analyser et ainsi de proposer une vision.

Les propos recueillis permettent de dresser un état des lieux - lisibilité de l'offre ferroviaire, satisfaction associée... mais également de dégager des tendances d'évolution du ferroviaire pour les prochaines années.

La « qualité de service dans le domaine du transport » au cœur d'un partenariat avec l'Observatoire National de la Logistique et l'Université Gustave Eiffel

L'Université Gustave Eiffel coordonne l'Observatoire national de la Logistique, pour le compte de la Direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités. Son ambition est de rapprocher, consolider et tirer les enseignements des données quantitatives et qualitatives relatives à la logistique produites régulièrement par les administrations publiques, par les organisations professionnelles et par les organismes scientifiques.

L'observatoire produit annuellement des tableaux de bord, qui présentent les chiffres clés et les tendances concernant le transport routier de marchandises, le transport ferroviaire et fluvial et le transport maritime et aérien. S'y ajoute une analyse de la performance économique, sociale et des impacts environnementaux du transport de fret et de la logistique, ainsi que des liens entre logistique et territoire.

Alors que le sujet de la performance de la logistique et du transport est au cœur des enjeux, tant pour les politiques publiques que pour les Chargeurs, une collaboration s'est naturellement engagée entre l'AUTF et l'Université Gustave Eiffel, afin d'approfondir ce sujet et, plus particulièrement d'éclairer la notion de « qualité de service ».

Les « Baromètres de perception des Chargeurs » s'avèrent être l'outil idoine pour sonder les Chargeurs dans ce domaine.

Depuis 2024, les études sur lesquelles s'adosent les « Baromètres de perception des Chargeurs » ont été enrichies afin d'apporter des éléments permettant de comprendre les critères qui conditionnent la satisfaction des Chargeurs dans leur diversité, à l'égard des différents modes de transport.

Un questionnaire renouvelé

Une refonte complète des questionnaires a été menée avec pour objectif de proposer des livrables plus homogènes mais surtout, d'améliorer la pertinence des résultats dans la durée.

Ainsi, Eurogroup Consulting et l'AUTF ont travaillé sur l'optimisation de points clés comme la qualification des répondants, leur satisfaction vis-à-vis des modes, leur vision de la conjoncture, du marché, les enjeux et perspectives incluant notamment des répondants non utilisateurs des modes alternatifs à la route (candidats au report modal/enjeux décarbonation).

L'enquête menée en décembre 2025 et janvier 2026 a permis aux donneurs d'ordres au transport de tous secteurs d'activité de donner leur vision de la conjoncture, de la qualité de service, de partager leurs enjeux prioritaires et perspectives par rapport aux questions actuelles (décarbonation / report modal, digital, résilience face aux crises...).

SOMMAIRE

ÉDITO	6
CONTEXTE 2025	8
FICHE D'IDENTITÉ DU BAROMÈTRE	9
CARACTÉRISTIQUES DU PANEL	10
CONJONCTURE	14
PRATIQUES & SATISFACTION VIS-À-VIS DES PARTIES PRENANTES	18
SATISFACTION & QUALITÉ DE SERVICE	19
ENJEUX DE L'EXERCICE À VENIR	24
CRITÈRES DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL	25
ADÉQUATION ENTRE OFFRE ET BESOINS DE TRANSPORT	26
LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL	29
À PROPOS DE L'AUTF - ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET	30
À PROPOS D'EUROGROUP CONSULTING	31

ÉDITO



2025 S'EST IMPOSÉE COMME UN EXERCICE D'ÉQUILIBRE PERMANENT POUR LES CHARGEURS

UN ENVIRONNEMENT POLITIQUE ET RÉGLEMENTAIRE SOUS TENSION

La complexité de la situation internationale, l'instabilité politique française et l'inertie qu'elle engendre, la multiplication de dispositifs réglementaires complexes en France, en Europe comme à l'échelle mondiale, et les tensions géopolitiques croissantes, notamment avec les États-Unis, ont fortement pesé sur les choix stratégiques des entreprises.

Il ne s'agit plus seulement de transporter des marchandises dans les meilleures conditions et au meilleur coût, mais de naviguer dans un environnement où les cartes se redessinent en permanence.

Pour les Chargeurs, les conséquences sont directes : réorganisation des supply chains, arbitrages plus prudents en matière d'achat de transport, et évolution de l'approche des modèles massifiés.

L'incertitude a, en effet, alimenté un attentisme notable, en particulier concernant les projets de décarbonation du transport de marchandises (choix des énergies) et de report modal (transport ferroviaire et fluvial).

Les entreprises restent néanmoins actives, mais avancent avec prudence.

UNE CONJONCTURE INTERNATIONALE 2025 PLUS SOLIDE QU'ANTICIPÉ

Sous l'effet des évolutions géopolitiques — volatilité des droits de douane, sanctions économiques — et réglementaires — mécanismes d'ajustement carbone aux frontières, ETS maritime — les flux se recomposent en continu, tant au niveau du sourcing (fournisseurs) que des marchés de distribution (marché du commerce extérieur).

Face à ces évolutions permanentes, les volumes de transport maritime et aérien ont pourtant enregistré une légère progression (en 2024 et 2025), sans signe d'effondrement.

À l'échelle internationale, les chiffres ont témoigné d'une résilience des échanges.

ENTRE DÉSORGANISATION ET OPPORTUNITÉS : VERS DES CHAÎNES LOGISTIQUES PLUS RÉSILIENTES

La reconfiguration permanente des supply chains s'avère complexe et facteur d'instabilité pour les Chargeurs, mais elle ne se traduit pas par une baisse généralisée des volumes transportés à l'international.

Elle engendre assurément des perturbations et des pertes de productivité, mais pousse aussi les entreprises à développer des modèles opérationnels plus agiles et adaptables, donc plus résilients — des qualités devenues indispensables face à une volatilité durable et à des crises récurrentes.

EN FRANCE : DES SIGNAUX ENCOURAGEANTS

En 2025, les Chargeurs français évoluent dans un contexte de légère reprise économique, avec une inflation maîtrisée (qui stabilise les coûts du transport routier après plusieurs années de turbulence).

Ils surveillent l'évolution de la fiscalité liée au transport et aux énergies ainsi que les évolutions réglementaires.

Malgré un climat incertain, un contexte complexe et une retenue sur les investissements, plusieurs dynamiques encourageantes se confirment.

DES DYNAMIQUES PUBLIQUES : AMBITION FRANCE TRANSPORT - LE DOUBLE ENJEU DU FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ET DE LA DÉCARBONATION

2025 a été marquée par la conférence Ambition France Transport, destinée à identifier des pistes de financement pour régénérer des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales, de plus en plus limitantes mais indispensables à un transport performant et décarboné.

Avec pour enjeu de résorber la dette grise tout en envoyant des signaux encourageants au monde économique, les travaux auxquels l'ensemble des acteurs du secteur a contribué, ont priorisé les infrastructures existantes, le fléchage des recettes autoroutières, le soutien au ferroviaire, la mobilisation de financements privés, et plus généralement tout ce qui concourt à la décarbonation du fret.

Ces travaux partagés en 2025, ont nourri un projet de Loi Cadre présenté au printemps 2026, qui, en fin de chemin parlementaire, impliquera les Chargeurs en vue de développer l'électrification du transport routier mais également d'accélérer le report modal.

DES DYNAMIQUES PRIVÉES QUI S'AFFIRMENT

On observe une implication croissante des compagnies maritimes dans le transport massifié fluvial et ferroviaire, le développement de nouvelles plateformes multimodales et logistiques (ports intérieurs, hubs fluviaux ou ferroviaires), avec des initiatives structurantes portées par des acteurs majeurs tels que CMA CGM, MSC ou Maersk.

Ces dynamiques attestent du fait qu'au-delà des incertitudes et des temporalités privées et publiques parfois différentes, le secteur du transport et de la logistique continue d'innover et de se positionner pour les défis à venir.

Dans un contexte de plus en plus imprévisible, marqué par une forte pression sur les coûts, des exigences élevées en matière de qualité de service client et un environnement international de plus en plus incertain qui les engage à renforcer leur résilience, les entreprises s'inscrivent, en cette fin d'année 2025, dans une phase d'arbitrages structurants.

Pour les Chargeurs, la performance durable repose alors sur un triptyque : efficacité opérationnelle, compétitivité et maîtrise des externalités environnementales de leurs activités, et notamment de transport.

2025 DANS LE DOMAINE DU FRET FERROVIAIRE : ENTRE RECOMPOSITION ET INCERTITUDES

Cette année marque un tournant pour le fret ferroviaire français : la disparition officielle de Fret SNCF au 1^{er} janvier 2025 et la naissance d'Hexafret, nouvel opérateur de transport de marchandises, constituent un élément symbolique de la recomposition du marché que l'année a connu, alors que dans le même temps les opérateurs ferroviaires privés renforcent leur présence.

Dans ce contexte de recomposition, les volumes transportés affichent une relative stabilité, avec toutefois des contrastes marqués selon les secteurs économiques, reflet direct de la conjoncture générale. Si certains flux résistent, d'autres témoignent des fragilités persistantes d'un mode de transport encore contraint par ses propres limites structurelles.

Les infrastructures sous tension

La qualité de service demeure l'un des défis majeurs du secteur. En France comme dans les grands pays européens — Allemagne, Espagne notamment —, la fiabilité du réseau ferroviaire est régulièrement mise à l'épreuve par des travaux de régénération d'ampleur, générant des perturbations sur les flux, en particulier internationaux. Ces difficultés persistantes pèsent sur la confiance des Chargeurs et freinent les décisions de report modal.

La remise en état du réseau et la transformation de SNCF Réseau mobilisent des ressources considérables — financières, humaines, techniques et organisationnelles. Le programme Ulysse Fret pour inventorier et prioriser les investissements nécessaires, la refonte de la gestion des travaux pour mieux prendre en compte les impacts sur le fret, ou encore l'évolution des systèmes d'information pour optimiser la gestion capacitaire en sont des illustrations concrètes. Si les actions inscrites dans la Stratégie Nationale de Développement du Fret Ferroviaire progressent, leur déploiement s'inscrit nécessairement dans le temps long.

Le maintien des lignes capillaires et le développement de plateformes multimodales constituent par ailleurs des critères déterminants pour les Chargeurs. En effet le bon maillage territorial conditionne directement l'accès au réseau et la qualité des acheminements, en limitant les distances de pré- et post-acheminement routier indispensables à la compétitivité du mode ferroviaire.

Les Chargeurs face à l'impératif de décarbonation

Depuis plusieurs années, les Chargeurs manifestent un intérêt croissant pour les modes massifiés, dont le ferroviaire constitue l'un des vecteurs privilégiés. Le programme CEE ReMoVe, prolongé en 2025, illustre cette dynamique d'accompagnement vers le report modal. Pour autant, cet intérêt se heurte à des conditions d'accessibilité et de compétitivité qui ne sont pas encore pleinement réunies.

La décarbonation et, plus particulièrement, le report modal exigent des transformations en profondeur, mobilisant d'importantes ressources humaines et financières. Les

Chargeurs, conscients des enjeux climatiques, se déclarent prêts à prendre leur juste part dans cette transition — aux côtés des autres acteurs de la chaîne logistique et avec le soutien de l'État. Toutefois, ils soulignent que cette transition ne peut se faire au détriment de la compétitivité des entreprises. Le coût du carbone, s'il est de plus en plus intégré dans les réflexions, ne détermine en effet pas encore les décisions finales d'arbitrage modal.

Au-delà de la conquête de nouveaux flux, c'est aussi la consolidation des flux ferroviaires existants qui est en jeu. Dans un environnement changeant -marchés qui évoluent, besoins clients qui se transforment- les Chargeurs déjà engagés dans une stratégie ferroviaire doivent souvent batailler pour maintenir leurs installations embranchées et la viabilité de leurs choix modaux. Ils appellent ainsi à un positionnement clair et stable de l'État, à même de sécuriser leurs investissements sur le long terme. C'est dans ce contexte — à la fois porteur d'ambitions et traversé de tensions — que s'inscrit ce Baromètre de perception des Chargeurs.

Transport combiné ferroviaire : une dynamique confirmée, des limites structurelles persistantes

Le transport combiné s'affirme en 2025 comme l'un des moteurs du fret ferroviaire français, avec un doublement des volumes transportés entre 2010 et 2025. Il représente désormais 40 % du fret ferroviaire total — une part en hausse continue depuis plusieurs années.

Cette dynamique s'est accélérée en 2025. Dix nouvelles liaisons ont été mises en service au cours de l'année, assurées par huit opérateurs différents, mobilisant les trois types de chargement — conteneurs maritimes, caisses mobiles et semi-remorques — et combinant rail, route et maritime.

Cette vitalité commerciale s'inscrit dans la continuité d'une reprise amorcée en 2024. Le transport ferroviaire de marchandises avait progressé de près de 8 % en 2024, hausse portée principalement par le segment du transport combiné, qui avait rebondi de +15 % après une année 2023 difficile. Cette tendance s'est confirmée en 2025, malgré une reprise faible des marchés internationaux.

Les infrastructures constituent cependant le principal point de friction. En l'absence d'investissements significatifs au cours des dix à quinze dernières années, de nombreux terminaux multimodaux apparaissent saturés ou vieillissants, limitant le développement des trafics.

La fiabilité du réseau demeure également un frein majeur à la conquête de nouveaux Chargeurs.

Le transport combiné reste l'un des segments les plus dynamiques du fret en France, porté par la demande de décarbonation des Chargeurs — mais sa montée en puissance réelle dépendra de la capacité à résoudre le double goulot d'étranglement des terminaux et de la qualité de service ferroviaire.

FICHE D'IDENTITÉ DU BAROMÈTRE 2026



ÉCHANTILLON

Le panel est composé de chargeurs industriels et de distributeurs utilisant le transport ferroviaire ou combiné. À noter : Certaines questions « multimodes » ont été posées dans le baromètre de perception des chargeurs pour les modes ferroviaire, fluvial, maritime et routier et nous ont permis de faire des comparaisons



PÉRIODE D'ADMINISTRATION

La période de consultation a couru de décembre 2025 à février 2026



MODE D'ADMINISTRATION

L'AUTF a adressé un questionnaire en ligne à de nombreux Chargeurs, qu'ils soient adhérents de l'association ou non, s'appuyant notamment sur la résonance de son réseau de fédérations adhérentes (notamment France Chimie, l'ANIA, Intercéréales et la FCD)



CARACTÉRISTIQUES DU PANEL

QUATRE SECTEURS SONT PARTICULIÈREMENT REPRÉSENTÉS AU SEIN DU PANEL :
LE COMMERCE DE DÉTAIL, LE BTP, L'INDUSTRIE CHIMIQUE ET L'AGRICULTURE

100% Acteurs Français

Le panel est exclusivement **composé d'acteurs Français (100%)** : **47% de Grandes entreprises / Grands groupes (plus de 5000 collaborateurs ou plus de 1,5 Md€ de CA)**, 40% d'ETI (moins de 4999 collaborateurs et moins de 1,5 Md€ de CA), 13% de PME (moins de 250 collaborateurs et moins de 50 M€ de CA)

Au sein du panel : 45% des répondants ont recours au transport Ferroviaire combiné uniquement, 42% des répondants ont recours au transport Ferroviaire conventionnel uniquement, 13% des répondants ont recours au transport Ferroviaire conventionnel et au combiné

A noter : les usagers du transport combiné sont plus représentés que dans le baromètre dédié au transport fluvial (près de 60% en ferroviaire contre près de 23% des répondants en fluvial)

Parmi les répondants au baromètre dédié au transport ferroviaire, on note que : **30% ont également recours au transport Fluvial conventionnel**. 9% ont également recours au transport Combiné fleuve-route.

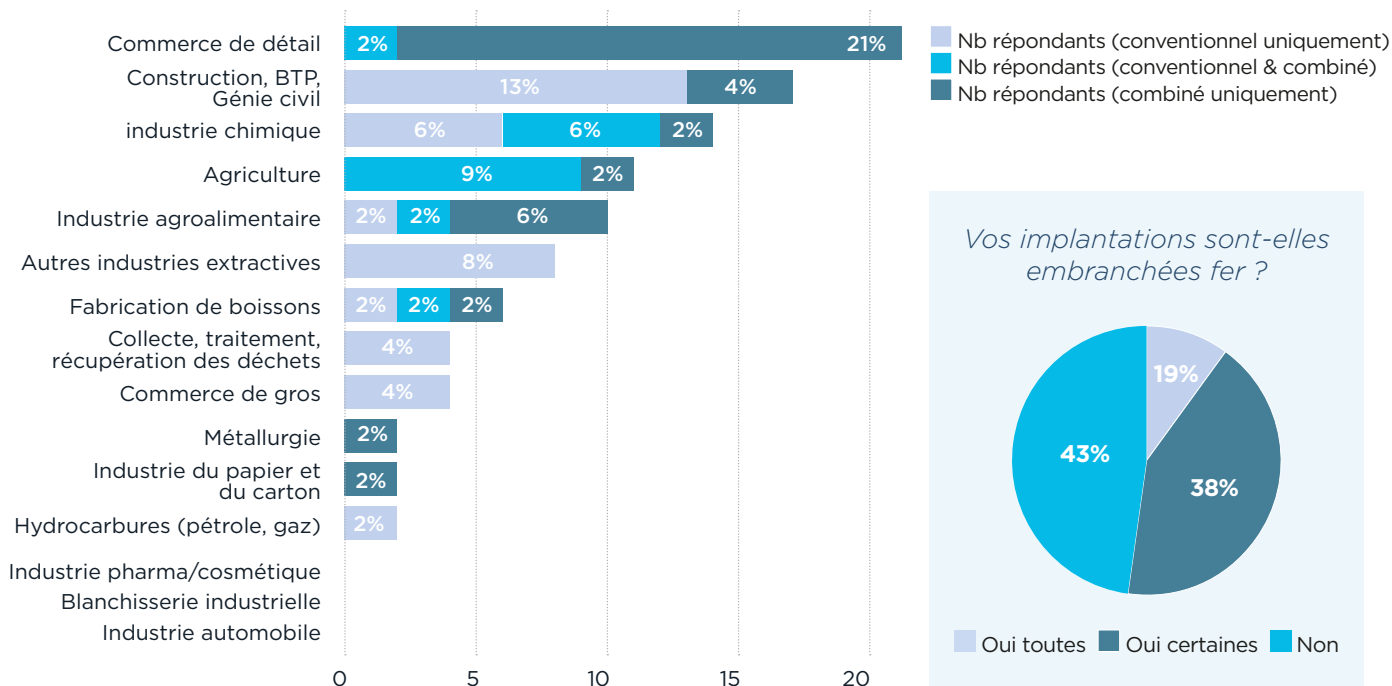
Plus de la moitié des répondants (57% - soit 12 points de moins que l'an passé) disposent d'implantations embranchées fer. Presque 20% des répondants disposent même d'embranchements fer systématiques. Cette proportion monte à 90% pour les répondants usagers du ferroviaire conventionnel uniquement (contre seulement 17% pour les répondants usagers du transport ferroviaire combiné uniquement).

Au sein du panel, quatre secteurs sont fortement représentés : le commerce de détail avec 23% des répondants, la construction, BTP, génie civil avec 17% des répondants, l'industrie chimique avec 14% des répondants, l'agriculture avec 11% des répondants

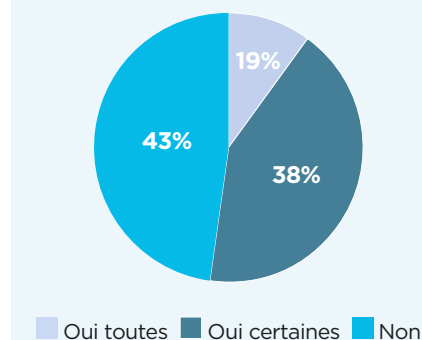
À elles deux, l'industrie agro-alimentaire et celle de la fabrication de boissons représentent 16% des répondants.

A noter : les entreprises utilisant le transport combiné uniquement et disposant d'embranchements sont majoritairement des Chargeurs issus du commerce de détail.

Quel secteur est le plus représentatif de l'activité de votre entreprise ?



Vos implantations sont-elles embranchées fer ?



LES RÉPONDANTS SONT EN MOYENNE DE PLUS PETITS UTILISATEURS DU MODE FERROVIAIRE QUE DANS LE BAROMÈTRE DE L'AN PASSÉ



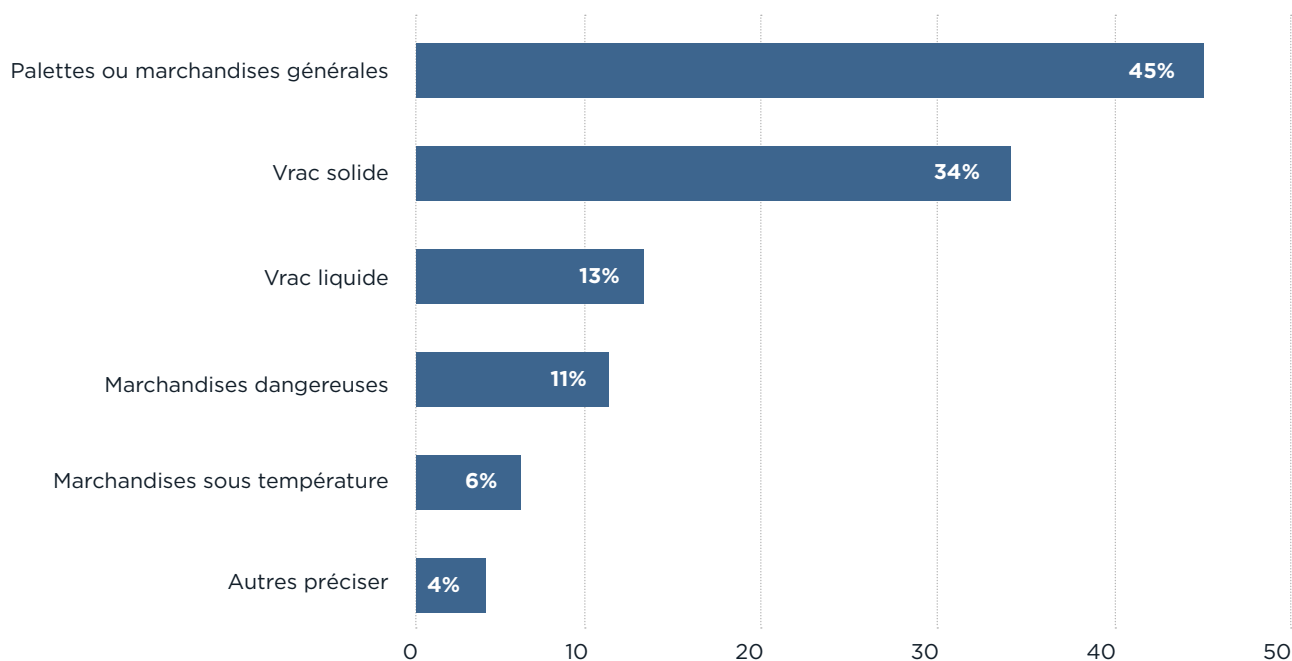
Les flux ferroviaires des répondants sont majoritairement domestiques : 77% des répondants déclarent avoir recours au transport ferroviaire pour des flux Nationaux et 30% des flux Régionaux

Les flux de palettes ou marchandises générales et le vrac solide sont les flux les mieux représentés dans le panel avec respectivement 45% et 34% des répondants. Le vrac liquide (13%), les marchandises dangereuses (11%) et les marchandises à température dirigée (6%) sont cités plus marginalement.

Le recours au ferroviaire pour des flux d'import et/ou d'export est plus limité au sein du panel (ils ne concernent respectivement que 23% et 21% des répondants).

À noter : Les flux palettisés sont principalement portés par le secteur du commerce de détail et de l'industrie chimique. Par ailleurs, ces flux concernent majoritairement du transport ferroviaire combiné.

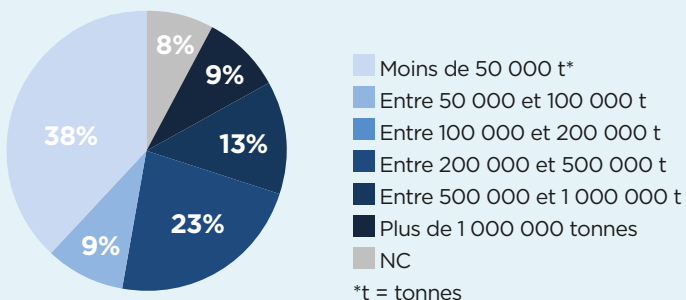
Quels types de marchandises transportez-vous principalement ?



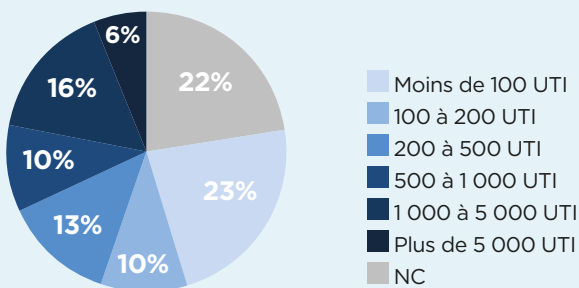
LES RÉPONDANTS SONT EN MOYENNE DE PLUS PETITS UTILISATEURS DU MODE FERROVIAIRE QUE DANS LE BAROMÈTRE DE L'AN PASSÉ



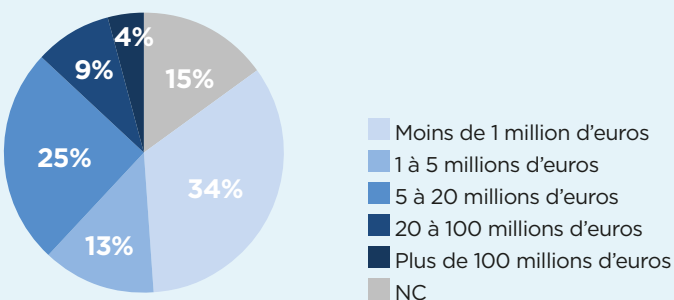
Quel tonnage de marchandise transportez-vous annuellement via ce mode (conventionnel et combiné) ?



Combien de UTI (équivalents 40 pieds ou remorques) transportez-vous annuellement via le mode ferroviaire ?



Quelle est votre dépense annuelle moyenne pour le transport de vos marchandises via le mode ferroviaire ?



Au sein du panel :

Plus d'un tiers des répondants (38%) transportent **moins de 50 000 tonnes** par an via le transport ferroviaire.

Près d'un tiers des répondants (32%) transportent **entre 50 000 et 500 000 tonnes** par an via le transport ferroviaire.

22% des répondants transportent **plus de 500 000 tonnes par an** : les « gros » Chargeurs pèsent ainsi presque deux fois moins dans le panel de cette édition que dans celui de l'an passé.

En ce qui concerne le transport **conventionnel** : **17%** des répondants affichent **un tonnage annuel inférieur à 50 000 tonnes**. Les répondants sont 10% à afficher un tonnage compris entre 50 000 et 100 000 tonnes, **36% à afficher un tonnage compris entre 200 000 et 500 000 tonnes et 31% à afficher un tonnage supérieur à 500 000 tonnes** (contre 41% l'an passé). Ainsi, deux tiers du panel affiche un tonnage annuel **supérieur à 200 000 tonnes** (66%) : l'année dernière ils étaient deux tiers de répondants à afficher un tonnage supérieur à 100 000 tonnes seulement. Les **gros Chargeurs sont donc moins représentés dans le panel de cette édition que dans celui de l'an passé**.

En ce qui concerne le transport **combiné** : **presque deux tiers des répondants** des répondants (63%) affichent **un tonnage annuel inférieur à 50 000 tonnes**.

En ce qui concerne le transport combiné: **23%** des répondants transportent moins de **100 UTI** par an, **23%** transportent **entre 100 et 500 UTI**, **26%** transportent **entre 500 et 5 000 UTI** et **6%** transportent **plus de 5000 UTI**.

Au sein du panel, les coûts annuels de transport ferroviaire de 47% des répondants sont inférieurs à 5M€ et ceux de 34% des répondants sont même inférieurs à 1M€.

LES NON-UTILISATEURS DU MODE FERROVIAIRE



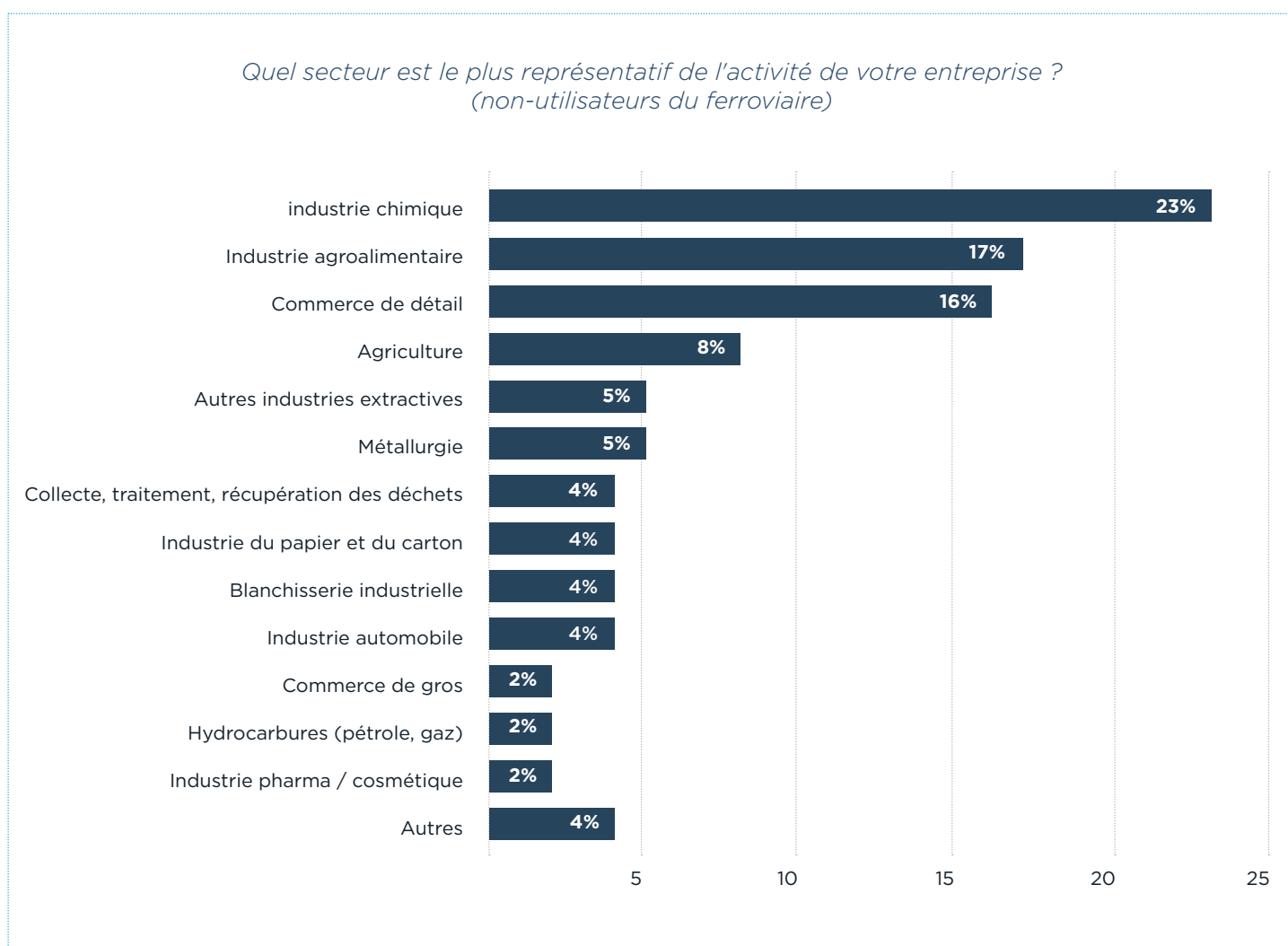
Précision méthodologique : Certaines questions multimodes ont été posées dans tous les baromètres de perception des Chargeurs (dédiés aux modes ferroviaire, fluvial, maritime et routier) et permettent de réaliser des comparaisons entre les utilisateurs du mode ferroviaire (présentés ci-avant) et les non-utilisateurs du mode ferroviaire

Parmi les répondants non-utilisateurs du mode ferroviaire on retrouve :

- **47% de Grandes entreprises / Grands groupes** (plus de 5000 collaborateurs ou plus de 1,5 Md€ de CA)
- **40% d'ETI** (moins de 4999 collaborateurs et moins de 1,5 Md€ de CA)
- **13% de PME** (moins de 250 collaborateurs et moins de 50 M€ de CA)

Les secteurs suivants sont particulièrement représentés :

- **L'industrie chimique** avec 23% des répondants
- **L'industrie agroalimentaire** avec 17% des répondants
- **Le commerce de détail** avec 16% des répondants
- **L'agriculture** avec 8% des répondants

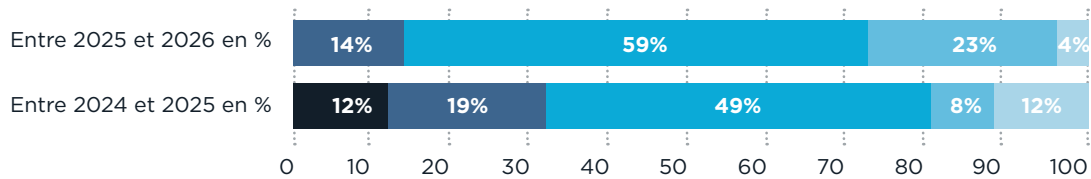


CONJONCTURE

LES PARTICIPANTS ANTICIPENT UNE CERTAINE STABILITÉ DES VOLUMES TRANSPORTÉS SUR L'EXERCICE À VENIR (2026) - MALGRÉ QUELQUES DIVERGENCES SECTORIELLES

Comment ont évolué vos volumes transportés entre l'exercice 2024 et l'exercice 2025 ?
Comment ces volumes devraient-ils évoluer entre l'exercice 2025 et l'exercice 2026 selon vous ?

■ Forte régression ■ Faible régression ■ Stabilité ■ Faible croissance ■ Forte croissance



Le panel constate une certaine stabilité de leurs volumes transportés sur l'exercice 2025 : 49% des répondants estiment que leurs volumes transportés sont restés stables, 31% que ceux-ci sont en régression (dont 12% en forte régression) et 20% que ceux-ci sont en croissance (dont 12% en forte croissance).

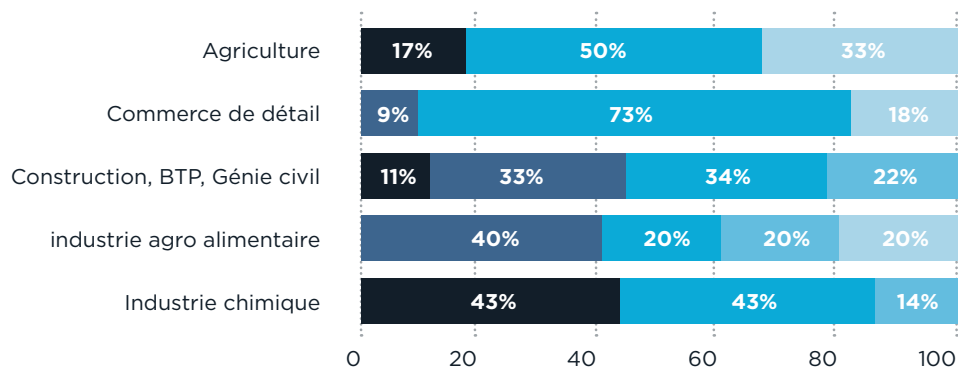
À titre de comparaison, au sein du panel de répondants du baromètre dédié au transport fluvial, on observe une proportion plus faible de répondants ayant constaté des volumes en régression sur l'exercice passé (27% contre 32% pour le mode ferroviaire), et plus de répondants constatent quant à eux des volumes en croissance (32% contre 20% pour le mode ferroviaire) : les volumes semblent ainsi avoir davantage stagné / reculé sur le transport ferroviaire que sur le transport fluvial.

De même, les anticipations du panel pour l'exercice 2026 en ce qui concerne les volumes transportés semblent converger vers une certaine stabilité : 59% des répondants estiment que leurs volumes transportés resteront stables, 14% que ceux-ci seront en régression et 27% que ceux-ci seront en croissance (dont 4% qui anticipent une forte croissance).

À titre de comparaison, le panel de répondants du baromètre dédié au transport fluvial semble plus « neutre ». On y observe ainsi une plus large proportion de répondants anticipant des volumes stables. Toutefois, certains répondants du mode fluvial anticipent une forte régression ce qui n'est pas le cas dans le panel de répondants du baromètre dédié au transport ferroviaire.

Evolution 2024-2025 - vue par secteur

■ Forte régression ■ Faible régression ■ Stabilité ■ Faible croissance ■ Forte croissance



Les dynamiques diffèrent d'un secteur à l'autre (parmi les secteurs les plus représentés du panel), reflétant la conjoncture économique, ou des spécificités d'entreprises concernant leurs projets ferroviaires :

Les répondants issus du secteur de l'agriculture ont pour moitié constaté une stabilité de leurs volumes transportés, et pour un tiers d'entre eux constaté une forte croissance de leurs flux en 2025 : aucun des répondants n'anticipe de régression en 2026 et un tiers d'entre eux anticipent une faible voire une forte croissance de leurs volumes transportés en 2026.

Les répondants du commerce de détail ont constaté une certaine stabilité de leurs volumes transportés en 2025 et anticipent pour plus d'un tiers d'entre eux une faible régression sur l'exercice à venir.

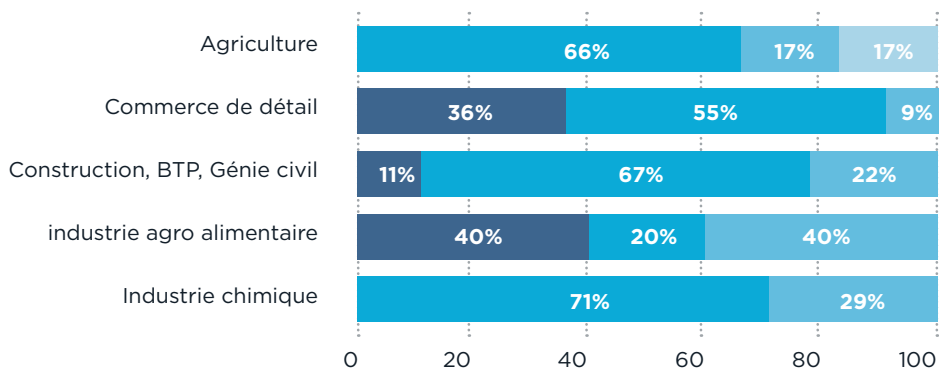
Les répondants du secteur de la Construction, BTP, génie civil ont exprimé des avis très partagés quant aux tendances observées lors de l'exercice 2025 mais convergent pour deux tiers d'entre eux sur une prévision de stabilité en 2026.

Les répondants issus de l'industrie agroalimentaire sont quant à eux très partagés à la fois en ce qui concerne les constats de 2025 et les prévisions sur 2026 (40% de faible régression, 40% de faible ou de forte croissance dans les deux cas).

Les répondants de l'industrie chimique ont pour 43% d'entre eux constaté une forte régression de leurs volumes transportés en 2025 et autant ont constaté une stabilité. Ils semblent en revanche considérer que le seuil est atteint, et sont davantage optimistes pour l'exercice 2026 (aucun répondant n'anticipe de régression).

Evolution 2025-2026 - vue par secteur

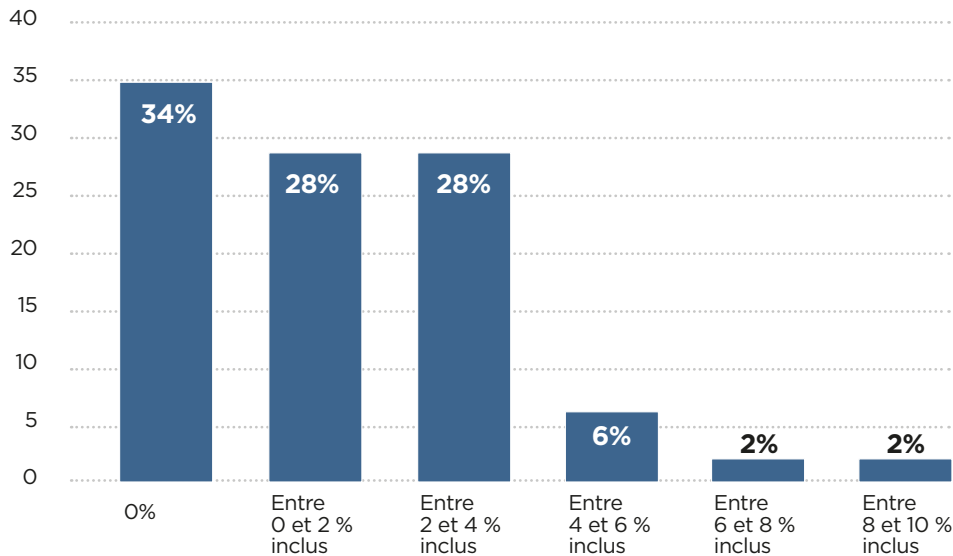
■ Forte régression ■ Faible régression ■ Stabilité
■ Faible croissance ■ Forte croissance



LES PRIX DE TRANSPORT SONT EN HAUSSE POUR PRÈS DE DEUX TIERS DU PANEL - EN MOYENNE CETTE AUGMENTATION EST ESTIMÉE À +2,01%



A flux comparables, comment a approximativement évolué la moyenne de vos prix de transport (y compris énergie) entre l'exercice 2024 et l'exercice 2025 ? (en %)



En abscisse : l'évolution en % de la moyenne des prix de transport (y compris celui de l'énergie entre 2024 et 2025) constatée.
En ordonnée : la proportion de répondants du panel.

A flux comparables, les répondants du panel ont observé une progression moyenne des prix du transport ferroviaire (y compris celui de l'énergie) de +2,01% sur l'exercice 2025.

Un tiers des répondants n'a pas observé d'évolution de la moyenne de leurs prix de transport sur l'exercice (toutes choses égales par ailleurs), 28% ont constaté une augmentation inférieure ou égale à 2% de leurs prix, et 28% ont constaté une augmentation comprise entre 2 et 4%.

Quelques répondants disent avoir observé des progressions très importantes des prix sur l'exercice 2025 : ils sont 10% à avoir constaté des augmentations de 4% ou plus des prix de transport et 4% à avoir constaté des augmentations de 6% ou plus des prix de transport.

Aucun répondant n'a par ailleurs **observé de recul** des prix du transport ferroviaire.

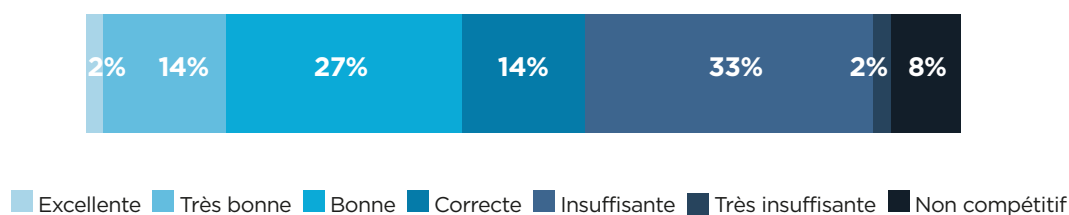
À noter : les observations quant à la progression des prix de transport sur l'exercice semblent varier d'un secteur à l'autre.



LA COMPÉTITIVITÉ PRIX DU TRANSPORT FERROVIAIRE PAR RAPPORT À LA ROUTE APPARAÎT CONTRASTÉE, Y COMPRIS PARMIS LES UTILISATEURS TRADITIONNELS DU MODE FERROVIAIRE



Comparativement à la route, dans quelle mesure ce mode est-il compétitif en termes de coûts ?



La compétitivité prix obtient une note de 3,3/6 – atteignant de justesse la moyenne mais en progression de 0,38 point par rapport à 2024 (à noter : l’an passé la formulation de la question ne citait pas la « route » spécifiquement mais les autres modes de transport pertinents).

Par ailleurs : Les répondants concernés par le transport ferroviaire conventionnel uniquement attribuent une meilleure moyenne (3,3/6) à la compétitivité du mode ferroviaire que les répondants faisant du transport combiné uniquement (2,8/6).

Les avis sont fortement partagés au sein du panel :

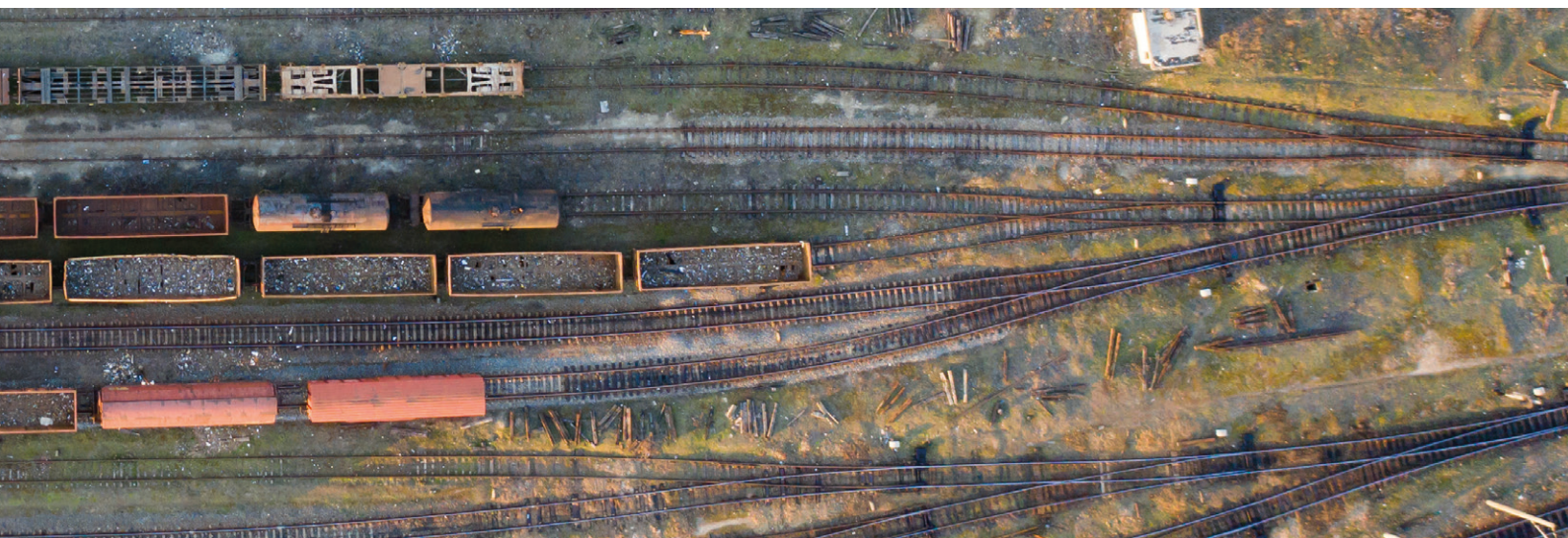
- 43% du panel trouve que la compétitivité prix du transport ferroviaire (en comparaison au mode routier) est **bonne, très bonne voire excellente**
- 43% du panel estime qu'elle est **insuffisante, très insuffisante voire non-compétitive** (ils sont même 8% à la qualifier de non-compétitive).

Le niveau de satisfaction quant à la compétitivité prix du ferroviaire varie selon les secteurs :

- Ex : **pour la Construction, BTP, Génie Civil, 78% des répondants la jugent bonne ou très bonne** (plus précisément : 45% la jugent bonne et 33% la jugent très bonne)
- Ex : **66% des répondants** appartenant au secteur de **l'Agriculture la jugent insuffisante** (50%) voire très insuffisante (16,6%)

Ainsi, même pour certains secteurs ayant classiquement recours aux modes massifiés, la compétitivité prix du transport ferroviaire par rapport à celui du transport routier n'apparaît pas toujours évidente.

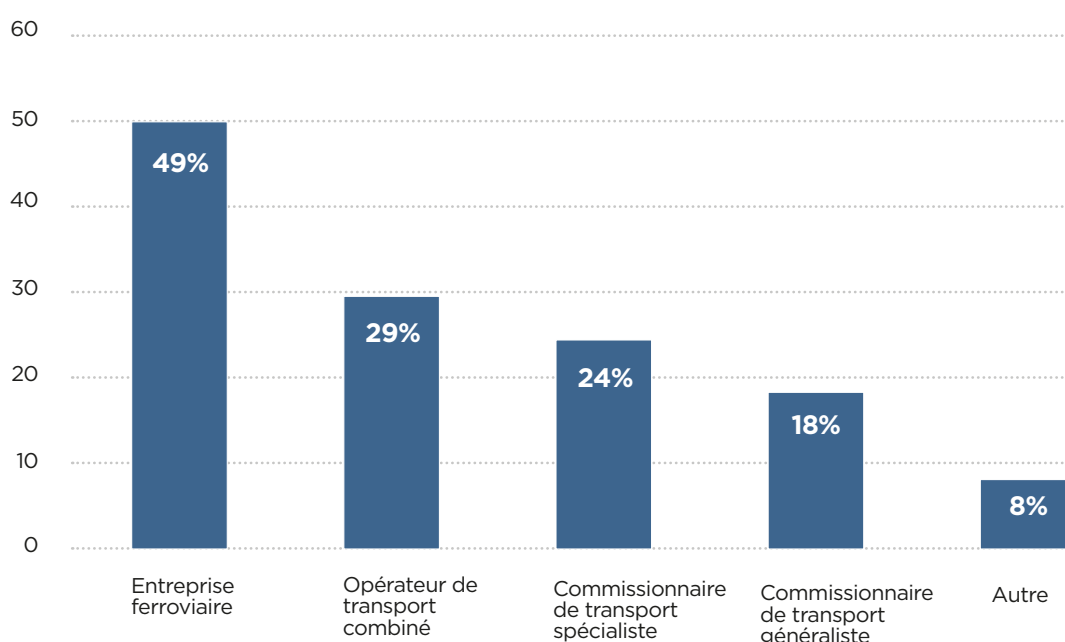
La compétitivité relative du transport ferroviaire pour ses utilisateurs dépend fortement de leurs implantations géographiques, à proximité ou non d'infrastructures, et aussi de l'impact du coût de transport sur leur compétitivité - variable selon les entreprises et les filières.



PRATIQUES & SATISFACTION VIS-À-VIS DES PARTIES PRENANTES

LE TRANSPORT FERROVIAIRE RESTE UNE AFFAIRE DE SPÉCIALISTES : AINSI LES ENTREPRISES FERROVIAIRES RESTENT LES INTERLOCUTEURS PRIVILÉGIÉS DES CHARGEURS

Avec quels acteurs du transport êtes-vous en contact pour organiser vos transports ferroviaires ? (plusieurs réponses possibles)



Pour l'organisation de leurs flux de transport ferroviaire :

- **49%** des entreprises interrogées ont été en contact avec les **entreprises ferroviaires directement** (28 points de moins que l'an passé, un taux proche du taux 2023)
- **39%** de entreprises interrogées disent avoir recours **aux commissionnaires de transport** (5 points de moins que l'an passé) :
 - 24% ont recours à des commissionnaires généralistes
 - 18% ont recours à des commissionnaires spécialisés
 - 3% ont recours aux deux
- **29%** des entreprises interrogées ont été en contact **avec des opérateurs de transport combiné** (10 points de moins que l'an passé)

Le recours « direct » aux entreprises ferroviaires (49%) semble ainsi prédominer pour le mode ferroviaire - même si le recours aux commissionnaires de transport (39%) et aux opérateurs de transport combiné (29%) est également courant. Le transport ferroviaire reste encore une affaire de spécialistes : les commissionnaires de transport généralistes ne sont cités que par un quart des répondants.

Cette tendance est à rebours de celle que l'on observe dans le baromètre dédié au transport fluvial où les commissionnaires sont davantage sollicités que les transporteurs (67% contre 50%).

SATISFACTION ET QUALITÉ DE SERVICE

LES CHARGEURS SALUENT LE PROFESSIONNALISME DE LEURS INTERLOCUTEURS ET L'ATTENTION PORTÉE À LA RELATION CLIENT MAIS SE CONSIDÈRENT PARTICULIÈREMENT IMPACTÉS PAR LE MANQUE DE FIABILITÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE ET REGRETTENT LE MANQUE DE RÉACTIVITÉ DE CE MODE ET SA CAPACITÉ D'INNOVATION INSUFFISANTE.

Précision méthodologique : Dans chaque baromètre, quel que soit le mode de transport, les entreprises étaient interrogées sur leur perception de la qualité de service à partir d'une série de questions identiques.

On présente ici l'appréciation de la qualité de service du transport ferroviaire par ses utilisateurs, comparée à l'appréciation de la qualité de service du transport routier par ses utilisateurs, et à celle des utilisateurs du transport fluvial sur ce mode. L'appréciation a été convertie en une note sur 6 pour chaque critère. Les chiffres entre parenthèses indiquent le rang de chaque critère, du mieux noté (1) au moins bien noté (10).

La moyenne des notes attribuées par les répondants à la qualité de service globale du mode ferroviaire a gagné 0,28 point par rapport à l'an dernier (3,38 contre 3,10). **NB : le panel comporte plus d'utilisateurs du transport combiné rail-route cette année, ce qui influence les résultats. Les évolutions sont donc à considérer avec prudence.**

Les 2 critères obtenant des scores de satisfaction les plus élevés auprès du panel de répondants traduisent les points forts du mode ferroviaire : **la qualité de la relation client** – aussi placée en 1^{ère} position par le panel de l'an dernier, **le traitement des litiges** – qui remplace le respect des délais.

À l'inverse, les 3 critères ayant obtenu les scores de satisfaction les plus faibles sont :

- **la réactivité** – qui avait déjà obtenu un score de satisfaction faible l'an passé et qui est cette année le critère le plus faiblement noté malgré une progression de 0,24 points.

- **la capacité d'innovation** – qui porte à la fois sur la décarbonation et sur la digitalisation, dont la note moyenne a progressé depuis l'an dernier – mais qui se retrouve en avant dernière position.
- **Les aléas lors de l'exécution du transport** – déjà présents en 2024 mais qui étaient alors englobés avec les aléas avant la prise en charge.

Ceux-ci traduisent des attentes plus fortes en termes de fiabilité, ainsi que sur les outils, la digitalisation et la visibilité en temps réel.

En dehors des aléas (dont la formulation a évolué depuis l'an dernier), la traçabilité est le critère qui a connu la progression la plus significative depuis l'an passé (3,04 vs 2,59/6) : au-delà des effets de panel, cette évolution traduit peut-être des avancées progressives.

	Baromètre Ferroviaire 2025	Baromètre Ferroviaire 2024
Qualité de service globale	3,38	3,10
Qualité de la relation client	3,91 (1)	3,94 (1)
Traitement des litiges	3,51 (2)	3,09 (4)
Aléas avant prise en charge marchandise	3,47 (3)	2,56* (7)
Respect des délais	3,40 (4)	3,26 (2)
Adéquation coût / niveau de service	3,19 (5)	N/A **
Régularité du service	3,15 (6)	3,24 (3)
Traçabilité	3,04 (7)	2,59 (6)
Aléas lors de l'exécution du transport	3,01 (8)	2,56* (7)
Capacité d'innovation	2,89 (9)	2,62 (5)
Réactivité	2,45 (10)	2,21 (9)

* : Dans le baromètre 2025 portant sur l'exercice 2024 les aléas avant prise en charge et les aléas lors de l'exécution n'étaient pas distingués

** : Le critère portant sur l'adéquation entre le coût et le niveau de service rendu est nouveau. Il remplace un critère sur la « compétitivité prix par rapport aux modes comparables ». A noter : la compétitivité prix fait désormais l'objet d'un zoom dédié permettant une comparaison avec le mode routier.

LES UTILISATEURS DU TRANSPORT FERROVIAIRE COMBINÉ UNIQUEMENT SONT EN MOYENNE MOINS SATISFAITS DU MODE QUE LES UTILISATEURS DU TRANSPORT FERROVIAIRE CONVENTIONNEL UNIQUEMENT



	Baromètre Ferroviaire 2025	Dont Utilisateurs du ferroviaire conventionnel uniquement	Dont Utilisateurs du ferroviaire combiné uniquement
Qualité de service globale	3,38	3,55	3,17
Qualité de la relation client	3,91 (1)	4,38 (1)	3,33 (2)
Traitement des litiges	3,51 (2)	3,69 (2)	3,29 (3)
Aléas avant prise en charge marchandise	3,47 (3)	3,38 (4)	3,58 (1)
Respect des délais	3,40 (4)	3,59 (3)	3,17 (6)
Adéquation coût / niveau de service	3,19 (5)	3,17 (7)	3,21 (4)
Régularité du service	3,15 (6)	3,24 (5)	3,04 (7)
Traçabilité	3,04 (7)	3,21 (6)	2,83 (9)
Aléas lors de l'exécution du transport	3,01 (8)	2,93 (8)	3,21 (4)
Capacité d'innovation	2,89 (9)	2,83 (9)	2,96 (8)
Réactivité	2,45 (10)	2,55 (10)	2,33 (10)

Les utilisateurs du transport combiné uniquement sont globalement moins satisfaits du mode ferroviaire que les utilisateurs du transport conventionnel uniquement. Les principales divergences entre utilisateurs du transport conventionnel et utilisateurs de transport combiné concernent :

- **Le respect des délais** : en 3^{ème} position pour les utilisateurs du conventionnel mais en 6^{ème} position pour utilisateurs du transport combiné.
- **La traçabilité** : en 6^{ème} position pour les utilisateurs

du transport conventionnel mais en 9^{ème} position pour utilisateurs du transport combiné.

- **Les aléas lors de l'exécution du transport** : en 4^{ème} position (ex aequo) pour les utilisateurs du transport combiné mais en 8^{ème} position pour utilisateurs du transport conventionnel.
- **L'adéquation coût / niveau de service** : en 4^{ème} position (ex aequo) pour les utilisateurs du transport combiné mais en 7^{ème} position pour utilisateurs du transport conventionnel.

	Baromètre Ferroviaire 2025	Baromètre Fluvial 2025	Baromètre Routier 2025
Qualité de service globale	3,38	3,77	3,88
Qualité de la relation client	3,91 (1)	3,82 (4)	4,03 (1)
Traitement des litiges	3,51 (2)	3,27 (8)	3,31 (7)
Aléas avant prise en charge marchandise	3,47 (3)	3,59 (5)	3,50 (5)
Respect des délais	3,40 (4)	4,22 (1)	3,97 (2)
Adéquation coût / niveau de service	3,19 (5)	3,41 (6)	3,61 (4)
Régularité du service	3,15 (6)	3,95 (2)	N/A ***
Traçabilité	3,04 (7)	3,32 (7)	2,79 (9)
Aléas lors de l'exécution du transport	3,01 (8)	3,90 (3)	3,42 (6)
Capacité d'innovation	2,89 (9)	2,73 (10)	2,99 (8)
Réactivité	2,45 (10)	3,05 (9)	3,92 (3)

*** : Le baromètre dédié au transport routier ne reprend pas de critère en lien avec la régularité du service (peu adapté)

La qualité de service globale attribuée par le panel de chaque mode est **meilleure dans le baromètre dédié au transport fluvial que dans le baromètre dédié au transport ferroviaire.** (3,77 contre 3,38).

SATISFACTION DES CHARGEURS - ZOOM #1/3



Qualité de service globale : 3,38 /6



■ Excellente ■ Très bonne ■ Bonne ■ Correcte ■ Insuffisante ■ Très insuffisante ■ Inacceptable

Globalement, la qualité de service est notée à 3,38/6, un score légèrement supérieur à la moyenne qui témoigne d'une satisfaction tout de même supérieure à celle du panel de l'année précédente. Ainsi, un peu plus de la moitié du panel de Chargeurs interrogés s'estiment globalement satisfait ou très satisfait. Cependant, 21% d'entre eux jugent la qualité de service seulement correcte et 23% la juge insuffisante ou très insuffisante.

Qualité de la relation client : 3,91 /6



■ Excellente ■ Très bonne ■ Bonne ■ Correcte ■ Insuffisante ■ Très insuffisante ■ Inacceptable

La qualité de la relation client obtient cette année encore la meilleure note moyenne, s'élevant à 3,91/6 (contre 3,94/6 dans le panel de l'an passé). Ainsi, 4% des Chargeurs interrogés la jugent excellente, 30% la jugent très bonne, 37% bonne et 19% la juge correcte. A noter : 6% des répondants la jugent insuffisante ou très insuffisante et 4% la jugent inacceptable.

Traitement des litiges : 3,51 /6



■ Excellente ■ Très bonne ■ Bonne ■ Correcte ■ Insuffisante ■ Très insuffisante ■ Inacceptable

Le traitement des litiges obtient une note de 3,51/6 - celle-ci a augmenté de 0,42 point depuis l'année dernière. 40% du panel juge le traitement des litiges bon et 15% des répondants le juge même très bon ou excellent. 30% du panel le juge correct. A noter : seulement 4% des répondants jugent le traitement des litiges très insuffisant ou inacceptable.

Aléas avant prise en charge : 3,47 /6



■ Jamais ■ Très rarement ■ Rarement ■ Parfois ■ Souvent ■ Très souvent ■ Systématiquement

La fréquence des aléas avant prise en charge obtient une note moyenne de 3,47/6 - meilleure que la moyenne concernant les aléas lors de l'exécution du transport. Ainsi 46% du panel estime qu'il ne rencontre jamais d'aléas ou seulement rarement ou très rarement avant la prise en charge. (contre 38% des répondants qui disent en rencontrer parfois, 15% qui disent en rencontrer souvent ou très souvent et même 2% qui disent en rencontrer systématiquement).

SATISFACTION DES CHARGEURS - ZOOM #2/3



Respect des délais : 3,40 /6



■ Excellente ■ Très bonne ■ Bonne ■ Correcte ■ Insuffisante ■ Très insuffisante ■ Inacceptable

Le respect des délais obtient cette année encore une des meilleures notes moyennes avec 3,40/6. La moitié des répondants estime que le respect des délais est bon ou très bon (contre 53% en 2024), tandis que les appréciations simplement correctes (26 %) progressent (12% en 2024). La proportion de répondants qui la juge insuffisante, très insuffisante ou inacceptable recule à 24% contre 35% dans le panel de l'an passé.

Adéquation coût / niveau de service : 3,19 /6



■ Excellente ■ Très bonne ■ Bonne ■ Correcte ■ Insuffisante ■ Très insuffisante ■ Inacceptable

L'adéquation coût / niveau de service rendu obtient une note moyenne de 3,19/6 : 37% du panel la jugent bonne ou très bonne et 40% du panel la juge correcte. 23% des répondants la jugent toutefois insuffisante, très insuffisante ou inacceptable (4%).

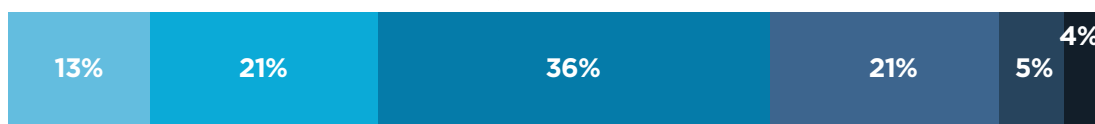
Régularité du service : 3,15 /6



■ Excellente ■ Très bonne ■ Bonne ■ Correcte ■ Insuffisante ■ Très insuffisante ■ Inacceptable

La régularité de service obtient une note moyenne de 3,15/6. **43% du panel estiment que la régularité de service est bonne,** très bonne ou excellente – comme l'an passé. 21% des répondants la jugent insuffisante voire très insuffisante, et 6% inacceptable : l'année dernière aucun répondant n'avait jugé la régularité « inacceptable »

Traçabilité : 3,04 /6



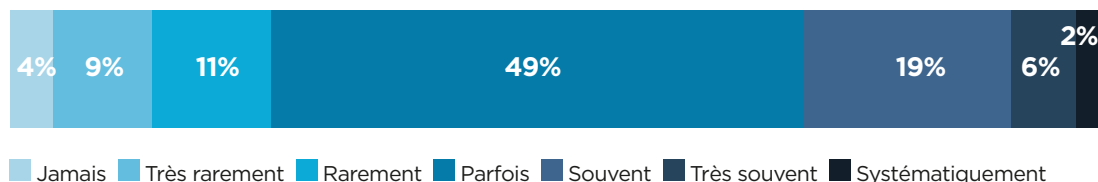
■ Excellente ■ Très bonne ■ Bonne ■ Correcte ■ Insuffisante ■ Très insuffisante ■ Inacceptable

La traçabilité obtient une note de 3,04/6 – alors qu'elle avait été notée à 2,59 par le panel de l'année précédente. C'est la plus grande variation observée par rapport au baromètre de l'an passé. Seulement 26% des répondants la jugent insuffisante ou très insuffisante et 4% la jugent inacceptable (l'année dernière 48% du panel la jugeaient insuffisante ou pire – et 14% la jugeaient même inacceptable), 36% des répondants la jugent correcte et 34% la jugent bonne ou très bonne.

SATISFACTION DES CHARGEURS - ZOOM #3/3

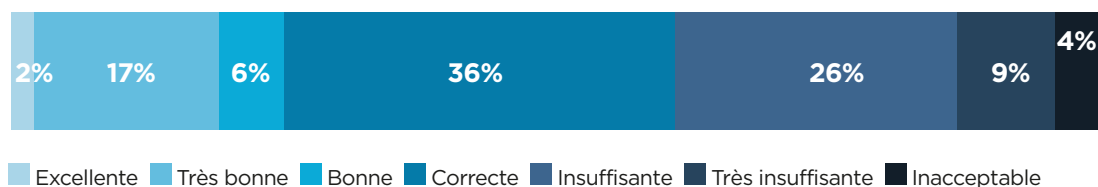


Aléas lors de l'exécution du transport : 3,01 /6



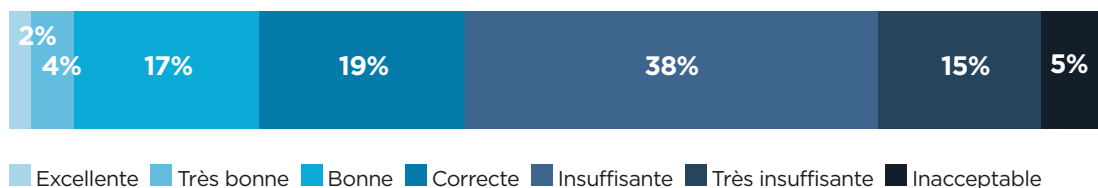
La fréquence des aléas lors de l'exécution des transports obtient une note moyenne de 3,01/6, traduisant une perception mitigée des Chargeurs. Ainsi seuls 24% du panel estiment qu'il rencontre des aléas rarement ou très rarement lors du transport (contre 49% des répondants qui disent en rencontrer parfois et 27% qui disent en rencontrer souvent ou très souvent).

Capacité d'innovation : 2,89 /6



La capacité d'innovation obtient à nouveau une des notes moyennes la plus basse à 2,89/6 (le panel de l'année dernière lui avait attribué une note de 2,62/6) : ainsi, seulement 25% du panel la jugent bonne, très bonne ou excellente, tandis que 36% du panel l'estiment insuffisante, 9% très insuffisante, et 4% inacceptable.

Réactivité : 2,45 /6

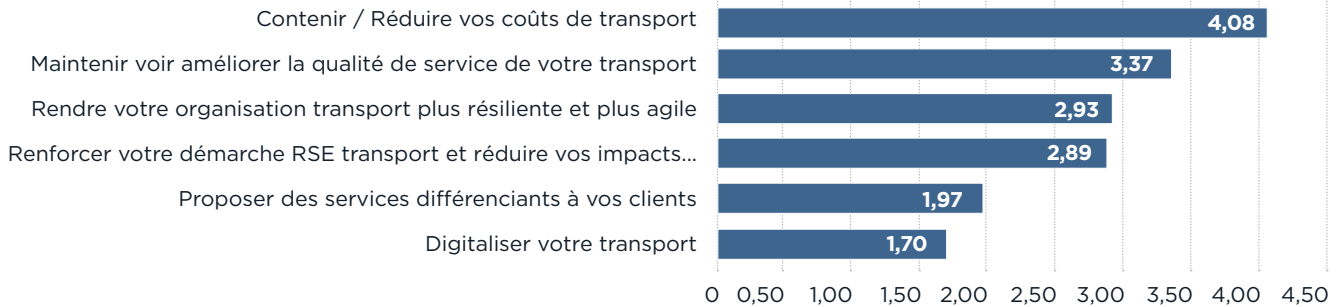


La réactivité obtient une note moyenne de 2,45/6, la note la plus basse de ce baromètre. Presque 60% des répondants expriment un avis défavorable vis-à-vis de la réactivité : 53% des répondants la jugent insuffisante ou très insuffisante et 5% la jugent inacceptable. Seuls 23% des répondants la jugent bonne, très bonne ou excellente.

ENJEUX DE L'EXERCICE À VENIR

COÛTS, QUALITÉ DE SERVICE ET RÉSILIENCE SONT LES ENJEUX PRINCIPAUX DES UTILISATEURS DU TRANSPORT FERROVIAIRE POUR 2026

Classez vos enjeux pour l'exercice à venir du plus important au moins important



Les enjeux les moins prioritaires pour l'exercice à venir identifiés par les répondants au baromètre dédié au transport ferroviaire restent cette année encore :

- **La digitalisation du transport** (à l'exception notable des répondants de l'industrie chimique qui la placent en 4^{ème} position)
- **La proposition de services différenciants à leurs clients** (à l'exception notable des répondants de l'industrie agroalimentaire qui la placent en 2^{ème} position)

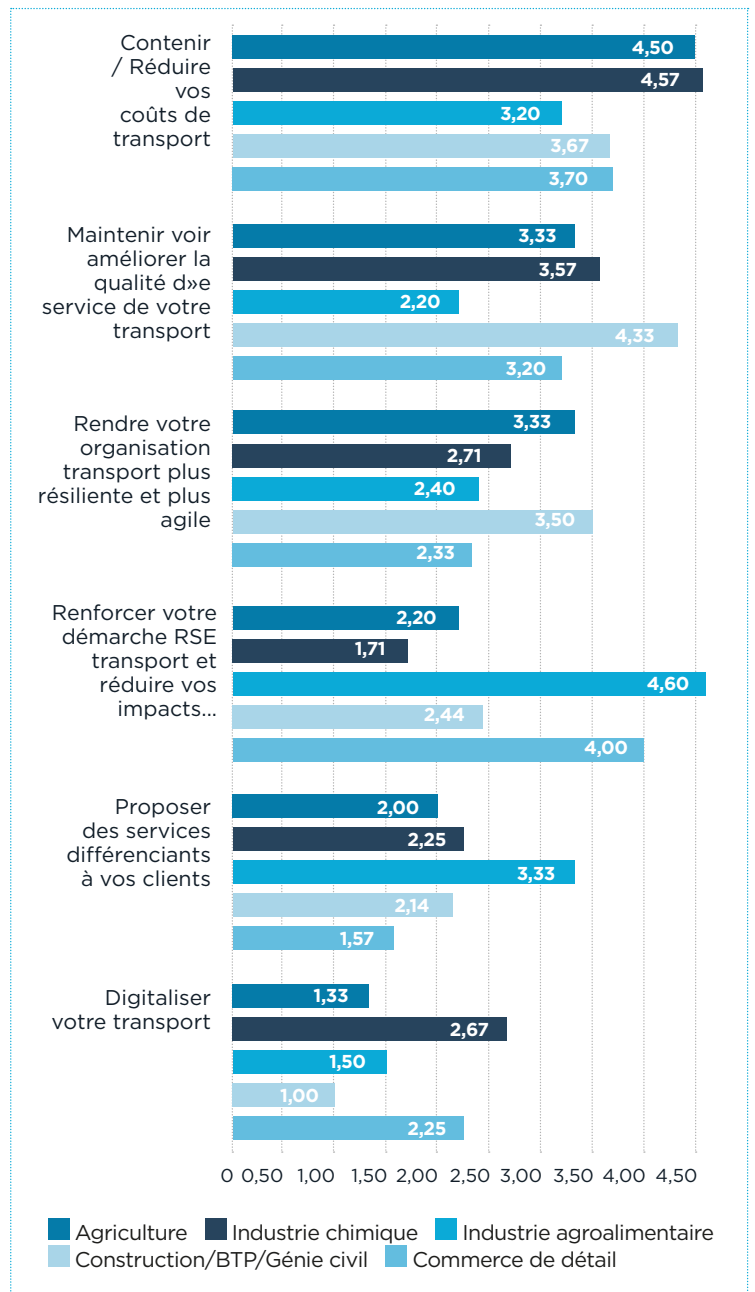
Au regard des enjeux identifiés plus fréquemment et par ordre de priorité défini par les répondants, **le panel semble se concentrer sur les enjeux « classiques » :**

- **La maîtrise des coûts - encore une fois classée en 1^{ère} position**
- **La qualité de service**
- **L'agilité et la résilience de l'organisation des transports**

À noter : **Ce trio de tête est similaire pour les secteurs de l'agriculture, l'industrie chimique et pour la construction / BTP / génie civil** même si leur ordre évolue à la marge :

- Les répondants issus du secteur de la construction / BTP / génie civil placent la qualité de service en première position
- **Pour le commerce de détail le classement des enjeux diffère légèrement :** le renforcement de la démarche RSE transport apparaît en 1^{ère} position - avant la maîtrise des coûts
- **Pour l'industrie agroalimentaire, le trio de tête est assez largement remanié :** le renforcement de la démarche RSE transport apparaît en 1^{ère} position - avant la proposition de services différenciants aux clients et la maîtrise des coûts

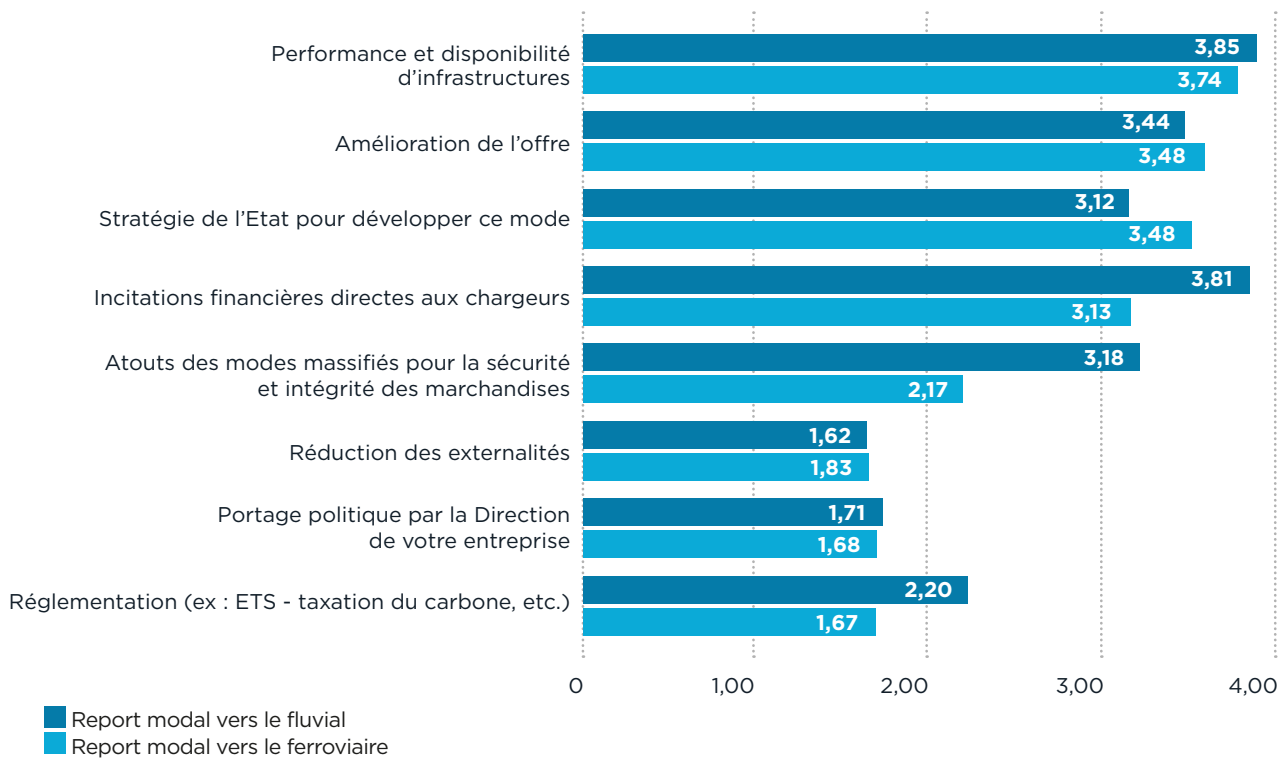
À noter : Le fait que le panel étudié ait **d'ores-et-déjà recours aux modes massifiés** pourrait expliquer le **classement relativement bas du critère portant sur le renforcement de leur démarche RSE.**



CRITÈRES DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL

LES UTILISATEURS DU TRANSPORT FERROVIAIRE ATTENDENT AVANT TOUT DE LA PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE, ET UN SOUTIEN RÉAFFIRMÉ DE L'ÉTAT
LES NON-UTILISATEURS SERAIENT QUANT À EUX ÉGALEMENT SENSIBLES À DES SIGNAUX RÉGLEMENTAIRES OU FISCAUX.

*Classez par ordre d'importance les critères qui vous amèneraient à développer le report modal vers le fluvial et vers le ferroviaire (top 5)
Utilisateurs des modes ferroviaires*



Pour les répondants utilisateurs du transport ferroviaire les critères qui amèneraient à développer le report modal vers le transport fluvial ou vers le transport ferroviaire varient.

- Les critères cités pour **développer le report modal vers le mode ferroviaire traduisent prioritairement** – et comme l’an passé :
 - Des attentes autour de la **performance et de la disponibilité des infrastructures**
 - Un souhait d'**amélioration de l'offre**
 - Pour autant, la stratégie de l'Etat et les incitations financières arrivent juste après dans le classement.
- Les critères principalement cités pour **développer le report modal vers le transport fluvial** diffèrent quelque peu, laissant apparaître dans l'ordre :
 - **Les incitations financières directes aux Chargeurs**
 - **Les sujets de performance opérationnelle** (performance et disponibilité des infrastructures et amélioration de l'offre, la sécurité /l'intégrité des marchandises transportées)

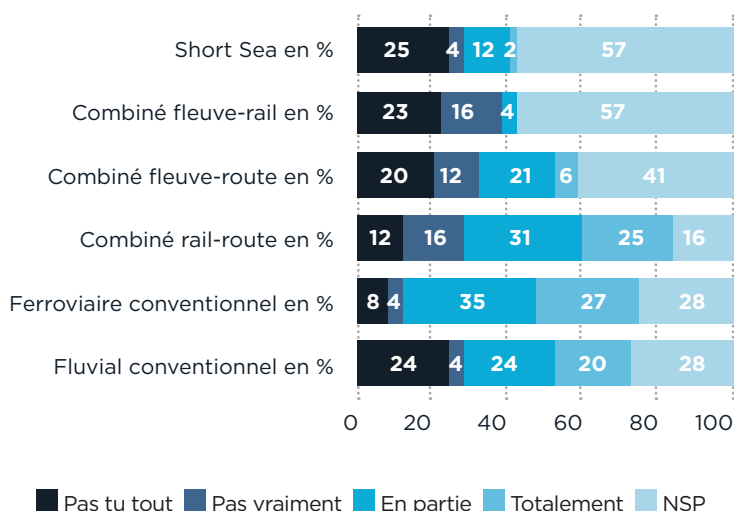
À noter : **pour les répondants non-utilisateurs** du mode ferroviaire les critères qui amèneraient à développer le report modal vers le mode ferroviaire concernent :

- En premier lieu la **performance opérationnelle du mode** (i.e la performance et la disponibilité des infrastructures et l'amélioration de l'offre), car elle reste un sujet majeur pour favoriser le report modal.
- En second lieu **la réglementation (Taxation du CO2, ETS2...)** et les incitations financières (mais aussi la stratégie de l'Etat pour développer ce mode)

ADÉQUATION ENTRE OFFRE ET BESOINS DE TRANSPORT

LES UTILISATEURS DU TRANSPORT FERROVIAIRE SIGNALENT QUE L'OFFRE NE CORRESPOND QUE PARTIELLEMENT À LEUR BESOIN ET LES RÉPONSES DES NON-UTILISATEURS CONFIRMENT L'EXISTENCE D'UN GISEMENT À EXPLOITER POUR LE TRANSPORT COMBINÉ

L'offre de transport pour les modes suivants correspond-t-elle à vos besoins ? Pour les utilisateurs des modes ferroviaires

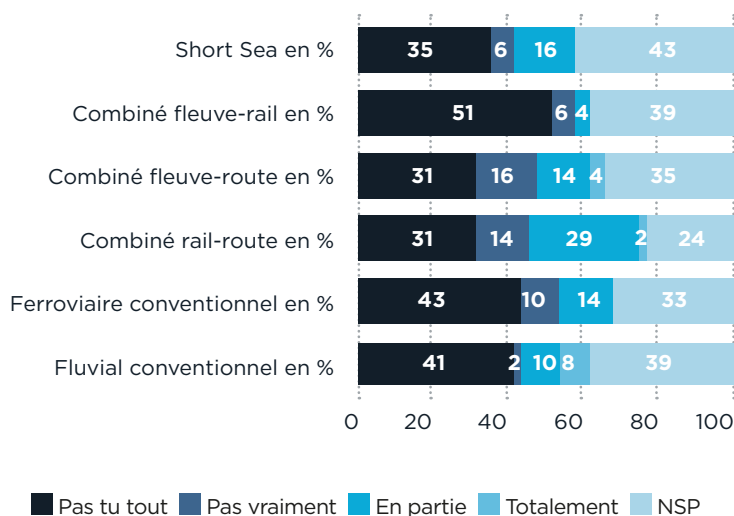


Au sein du panel de répondants, les **utilisateurs du mode ferroviaire semblent évaluer l'offre de transport ferroviaire conventionnel plus adaptée à leurs besoins que l'offre rail-route.**

Ainsi **62%** des répondants jugent que l'offre de **transport ferroviaire conventionnel** correspond **en partie ou totalement à leur besoin** - contre 55% pour le transport ferroviaire combiné.

À noter : **24%** des répondants estiment que l'offre de transport en **fluvial conventionnel** pourrait répondre **partiellement à leur besoin, et 20%** estiment même que celle-ci pourrait répondre **totalement à leur besoin.**

L'offre de transport pour les modes suivants correspond-t-elle à vos besoins ? Pour les NON-utilisateurs des modes ferroviaires



Les résultats présentés ci-contre prennent en compte les répondants aux baromètres dédiés aux transports fluvial, routier et maritime - qui n'ont pas recours au mode ferroviaire.

Les résultats mettent en évidence des marges de progression pour le mode ferroviaire. En effet, parmi les répondants non-utilisateurs des modes ferroviaires :

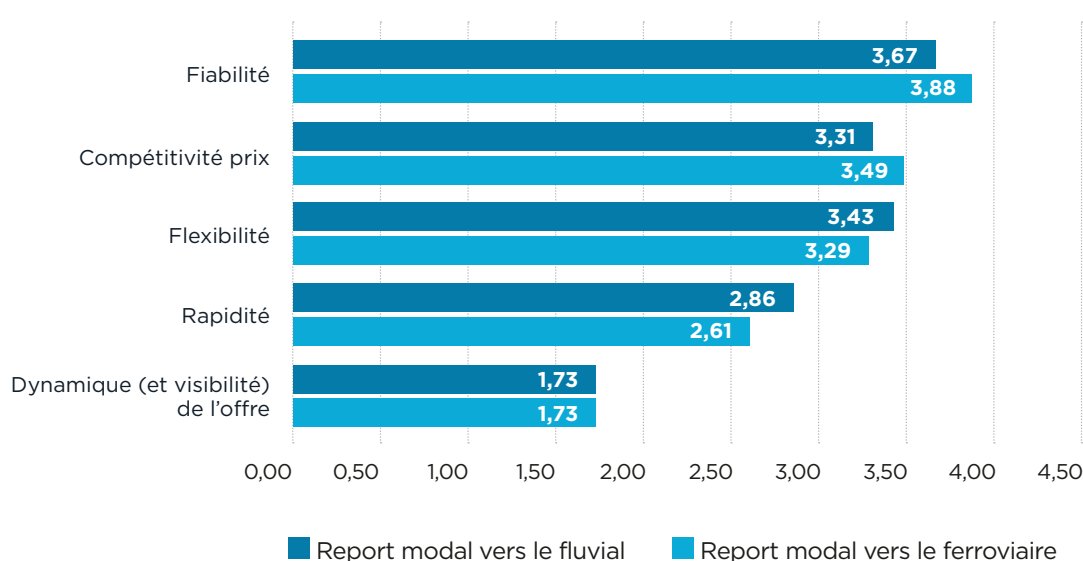
- **14%** affirment que l'**offre de transport ferroviaire conventionnel** pourrait répondre partiellement à leur besoin
- **31%** affirment que l'**offre de transport combiné rail-route** pourrait répondre partiellement ou totalement à leur besoin

Au sein du panel de non-utilisateurs des modes ferroviaires, il est également à noter que **24% des répondants ne savent pas si l'offre de transport combiné rail-route répond à leur besoin** traduisant une opportunité de promouvoir l'offre. Cette proportion monte même à **33%** des répondants en ce qui concerne **le transport ferroviaire conventionnel.**

LA FIABILITÉ, LA COMPÉTITIVITÉ ET LA FLEXIBILITÉ DE L'OFFRE SONT AU CŒUR DES ENJEUX



Pouvez-vous préciser les critères relatifs à l'amélioration de l'offre qui vous pousseraient à développer le report modal vers le ferroviaire et le fluvial ? - Utilisateurs des modes ferroviaires



Les critères d'amélioration de l'offre principalement cités par les utilisateurs du mode ferroviaire pour développer le report modal vers le transport ferroviaire sont dans l'ordre :

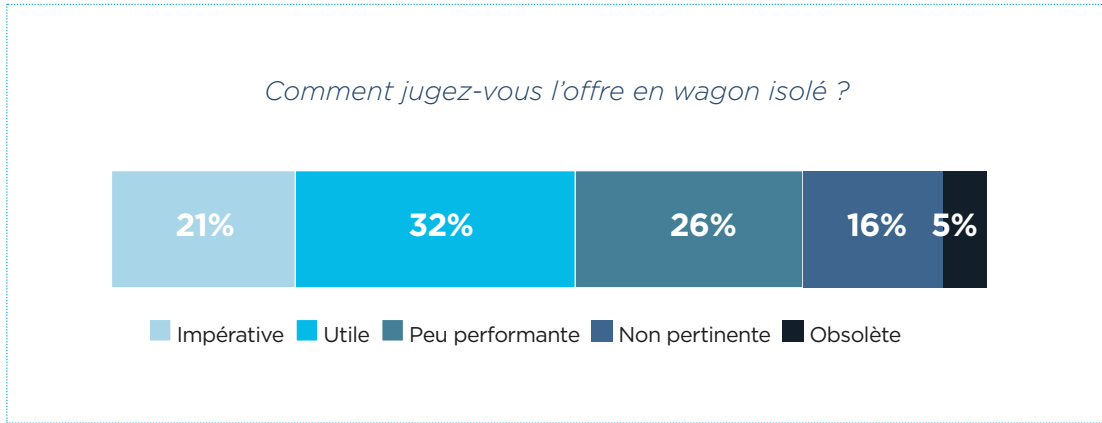
- La fiabilité
- La compétitivité prix
- La flexibilité

La visibilité de l'offre ne semble plus être un sujet, apparaissant en dernière position - tant pour les utilisateurs que pour les non-utilisateurs du transport ferroviaire.

Le classement des critères d'amélioration de l'offre principalement cités par les utilisateurs du mode ferroviaire pour développer le report modal **vers le transport fluvial est similaire** - l'ordre dans lequel apparaissent la compétitivité-prix et la flexibilité est simplement inversé.

De façon assez similaire, **les répondants non-utilisateurs** du mode ferroviaire citent prioritairement comme critères d'amélioration de l'offre qui amèneraient à développer le report modal vers le transport ferroviaire la **fiabilité et la compétitivité-prix**.

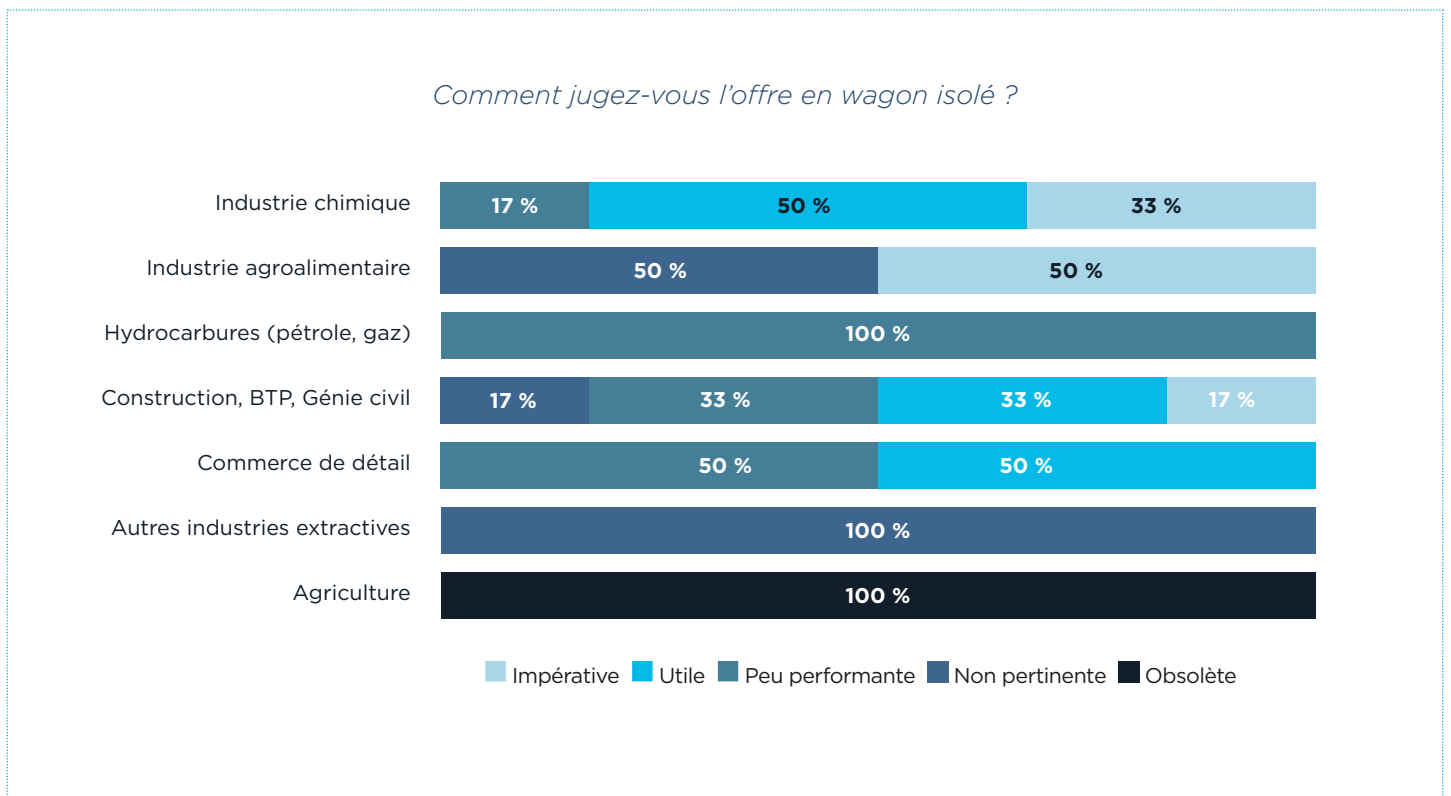
LA PERTINENCE DE L'OFFRE EN WAGON ISOLÉ NE FAIT PAS CONSENSUS AU SEIN DU PANEL



À noter : la majorité des répondants n'est pas concernée par l'offre de wagon isolé. En effet, les Chargeurs ont tendance à préférer le transport routier pour une charge réduite équivalente à celle d'un wagon isolé.

Parmi les répondants concernés, les résultats semblent mitigés quant à l'offre de wagon isolé : environ la moitié d'entre eux juge l'offre utile (32%) voire impérative (21%). L'autre moitié la trouve soit peu performante (26%), soit non pertinente (16%) voire obsolète (5%).

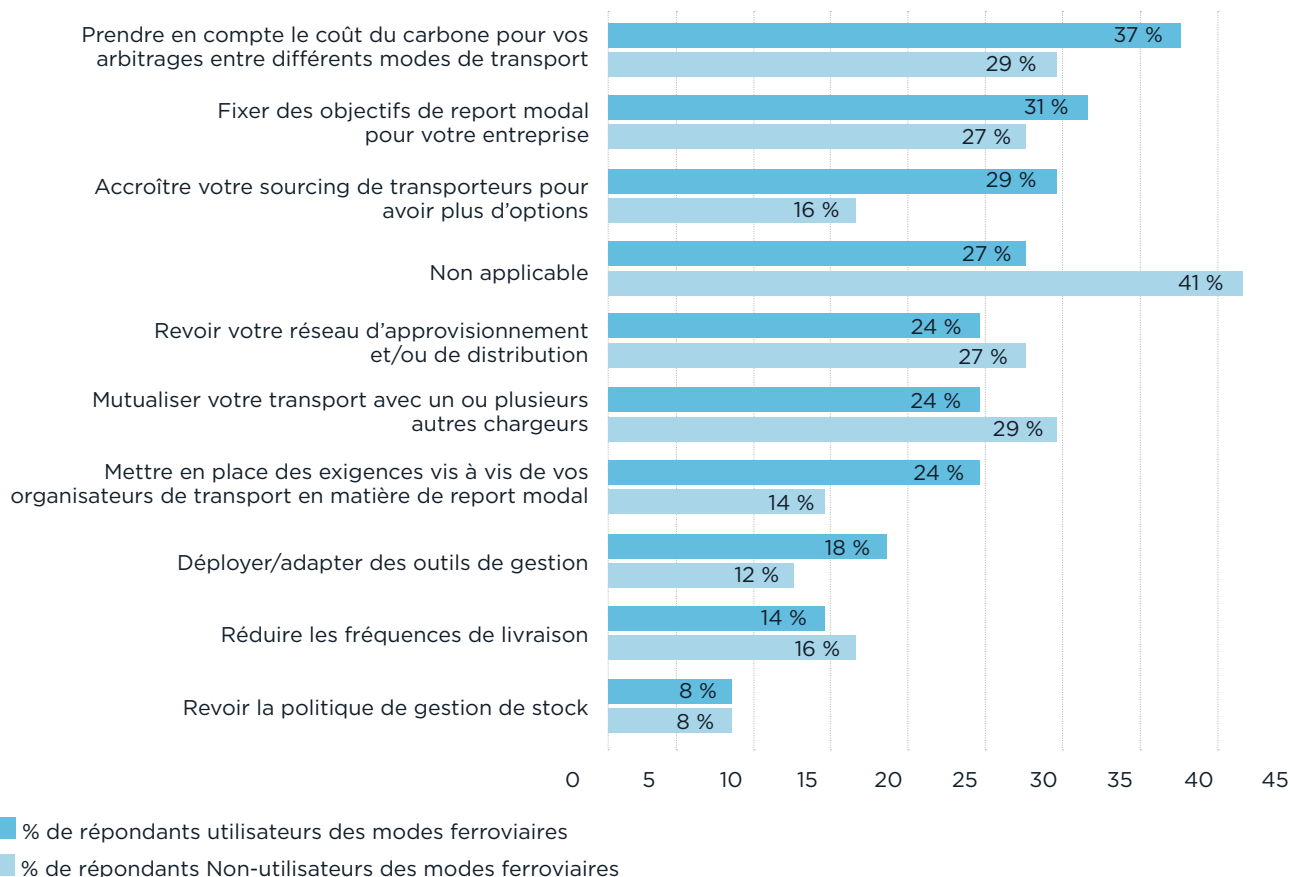
Par ailleurs : la pertinence de l'offre en wagon isolé est jugée différemment selon les secteurs. Ainsi, les répondants issus des secteurs de l'agriculture et des autres industries extractives jugent dans leur intégralité l'offre obsolète et non pertinente tandis que les répondants issus du secteur de **l'industrie chimique la jugent utile à 50% et impérative à 33%. Il s'agit du secteur le plus utilisateur de services de wagons isolés avec la métallurgie.**



LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL

LA PRISE EN COMPTE DU COÛT DU CARBONE APPARAÎT COMME UN LEVIER SIGNIFICATIF DE DÉVELOPPEMENT DU REPORT MODAL POUR LES CHARGEURS, QU'ILS SOIENT UTILISATEURS DES MODES FERROVIAIRES OU NON

Quels sont les leviers que votre entreprise envisage de mettre en œuvre pour développer le report modal (le cas échéant) – plusieurs réponses possibles ?



Parmi les utilisateurs des modes ferroviaires du panel, les leviers dont la mise en œuvre est envisagée afin de développer le report modal sont :

- **En premier lieu, la prise en compte du coût du carbone** - indiquant que 37% des répondants seraient sensibles à une valorisation des avantages environnementaux des modes alternatifs à la route
- **En second lieu, et sans priorisation très marquée :**
 - **Un ensemble de leviers « internes »** dont l'activation peut pourtant apparaître lourde
 - La fixation d'objectif de report modal
 - La révision du réseau d'approvisionnement et/ou de distribution
 - La mutualisation des transports avec un ou plusieurs autres Chargeurs
 - **Un ensemble de leviers soulignant les attentes vis-à-vis des transporteurs**
 - L'accroissement de sourcing de transporteurs
 - La mise en place d'exigences vis-à-vis des organisateurs de flux

- Peu de répondants envisagent par ailleurs de revoir leur politique de gestion de stock ou de réduire les fréquences de livraison : **toucher au besoin en fonds de roulement ou à la politique commerciale est difficilement envisageable.**
- Enfin, 11% n'envisagent pas de report modal supplémentaire.

Si **pour les non-utilisateurs des modes ferroviaires** du panel, la prise en compte du coût du carbone apparaît également en première position, **ceux-ci semblent quant à eux privilégier de façon beaucoup plus marquée des leviers « internes »** (mutualisation des transports avec un ou plusieurs autres Chargeurs, fixation d'objectifs de report modal, révision du réseau d'approvisionnement et/ou de distribution) afin de développer le report modal : sans doute car si le report modal était une évidence, ils l'auraient déjà fait...

41% des non-utilisateurs n'envisagent pas de report modal.



NOS EXPERTISES

- Réglementation et enjeux juridiques
- Evolutions des marchés
- Processus douaniers
- Transition énergétique & écologique
- Massification des transports
- Développement de la multimodalité
- Transformation numérique
- Logistique urbaine
- Emplois et compétences, formation
- RSE

OUTILS DÉDIÉS AUX CHARGEURS

- Commissions, Ateliers et Groupes de travail
- Partenariats
- Evènements et mises en relation
- Baromètres de perception des Chargeurs
- Newsletter ; Revue de presse

L'AUTF

ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET - PORTE LA VOIX DES CHARGEURS.

À PROPOS

Association professionnelle, elle représente et accompagne les entreprises industrielles, agricoles et commerciales dans leur rôle de donneurs d'ordre en matière de transport. **Couvrant tous les secteurs d'activité et tous les modes de transport**, elle œuvre à l'amélioration de la performance économique et environnementale des chaînes logistiques et de transport, **au service de la compétitivité des entreprises**, de leurs enjeux RSE et de l'attractivité du territoire.

L'AUTF valorise et défend les intérêts des Chargeurs en matière de transport et de douane auprès des pouvoirs publics et dans les différentes instances internationales, européennes et nationales. Face aux enjeux politiques, économiques et sociétaux liés au transport de marchandises ainsi qu'aux évolutions du secteur, elle les fédère autour d'un partage de bonnes pratiques, d'informations et de

conseils en assurant une veille réglementaire. Par ailleurs, elle les accompagne dans la réflexion et la mise en place de solutions adaptées à leurs enjeux de décarbonation et de transition énergétique.

Son expertise et sa notoriété font de l'AUTF un interlocuteur privilégié et le porte-parole des Chargeurs auprès des parties prenantes professionnelles, publiques et privées, ainsi que des médias.

En savoir davantage <https://autf.fr>

Valérie CORNET

Déléguée au Pôle Continental – Transport terrestre et multimodal
valerie.cornet@autf.fr

DOMAINES D'ACTION



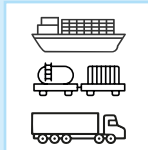
Transport international

Maritime – Aérien – Douane et commerce international



Logistique durable

Réduction des GES et de l'impact énergétique & environnemental



Transport continental - terrestre et multimodal

Routier – En Compte propre – Ferroviaire – Fluvial - Combiné



Report modal



EUROGROUP CONSULTING

À PROPOS

Eurogroup Consulting est un cabinet de conseil français, 100% indépendant et spécialisé en stratégie, organisation et management. Avec 400 collaborateurs qui interviennent sur tout le territoire en France et une présence accrue à l'international (à travers le réseau de cabinets indépendants NextContinent, dont il est fondateur), le cabinet est reconnu pour ses interventions dans tous les domaines d'activités des secteurs privé et public.

Dans un contexte d'accélération des grandes transitions, les équipes d'**Eurogroup Consulting** développent une approche qui permet d'accompagner chaque organisation vers des résultats positifs, utiles et durables.

NOS SECTEURS D'ACTIVITÉS

- Aérospatial et défense
- Énergie et utilities
- Industrie
- Mobilités
- Santé
- Protection sociale et assurance
- Secteur public
- Banque et services financiers

MOBILITÉS

- **Autorités publiques** : conventionnements, création d'une autorité organisatrice de transport, élaboration de stratégies sectorielles.
- **Gestionnaires d'infrastructures** : étude prospective, élaboration de projet stratégique, audit organisationnel de grands établissements gestionnaire d'infrastructures, conception et déploiement d'un dispositif de pilotage et de reporting des projets d'investissements, intégration de la satisfaction client dans les pôles d'échanges.
- **Acteurs du transport public** : évolution de la politique tarifaire d'un opérateur de bus, évolution des offres de service, métiers et démarche managériale associée, politique et organisation de la relation clients à distance.
- **Logisticiens** : fiabilisation de chiffre d'affaires, création d'offres, études de marchés, amélioration de la performance opérationnelle de la supply chain, optimisation des flux.
- **Numérique** : conception d'expériences utilisateurs et de services numériques désirables, mobilisation autour des transformations numériques et conduite du changement avec de nouveaux outils numériques, intégration des approches quantitatives, de l'analyse de données massives et de l'intelligence artificielle dans la réalisation des enjeux des organisations.

EUROGROUP CONSULTING

NOS SAVOIR-FAIRE



Mobilisation & RH :
conquérir, développer,
fidéliser vos collaborateurs



**Optimiser
et aligner** vos systèmes
d'information



**Excellence
opérationnelle :**
garantir une performance
durable



**Mettre en œuvre
vos projets** réglementaires
et de gestion des risques



Stratégie :
maximiser l'empreinte
de votre entreprise



Piloter
vos programmes
complexes



Relation client :
conquérir, développer,
fidéliser vos clients



Réussir
votre transformation
digitale





Leading positive transformation

CONTACT

Hind LAGHMAM

Associée

Hind.laghmam@eurogroupconsulting.com

Tel. +33 (0)6 46 41 75 65