

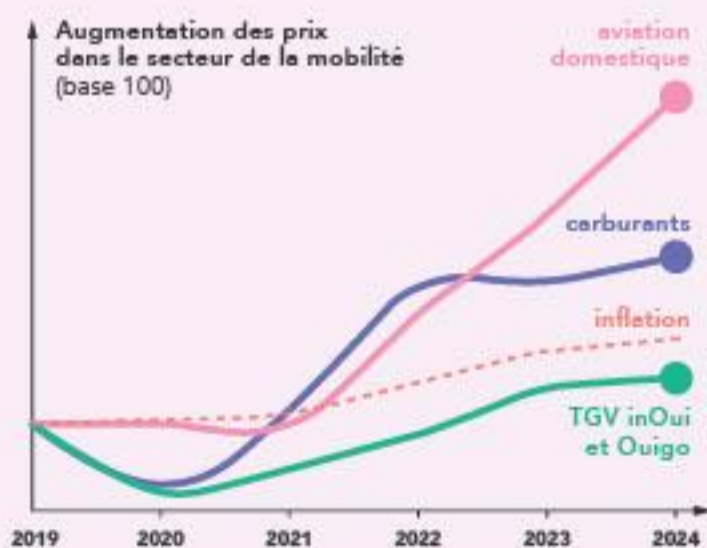


Les tarifs ferroviaires ont augmenté moins vite que l'inflation grâce à la **maîtrise des coûts d'exploitation**. Chaque année, des **études d'optimisation** sont menées dans ce but. Elles donnent lieu en décembre à un **changement de service** qui prend en compte l'amélioration continue de l'offre et des conditions de travail des personnels.

+740 000 km.train

accroissement de 3,5% vs 2023 suite aux études menées par SNCF Voyageurs et la Région Nouvelle-Aquitaine

De même, la comparaison de l'évolution des tarifs des mobilités montre la maîtrise des prix des TGV.



Et pour les zones rurales moins desservies par les transports collectifs, nous étudions les mobilités durables de demain pour les **lignes de dessertes fines du territoire (LDFT)**. Le modèle économique des déplacements de moyenne distance avec peu de passagers conduit à adapter l'infrastructure et les trains pour que le coût d'exploitation soit compétitif. Les projets « train léger innovant » TELLi, DRAISY et FLEXY sont nés de cet enjeu économique.

Convaincre les chargeurs de transport de fret d'opter pour le ferroviaire relève du même exercice.

L'argument est alors apprécié au-delà de ses coûts sur la base :

- des volumes transportés,
- du stockage en ligne,
- des caractéristiques écologiques du mode ferroviaire,
- de la sécurité du transport, notamment sur une longue distance.

D'ici à 2030, les routes européennes pourraient compter **un million de camions supplémentaires**, créant un **surplus de 80 millions de tonnes de CO₂**. Un scénario difficilement acceptable au regard des objectifs définis en 2015 dans l'Accord de Paris sur le climat.

En rejoignant la coalition Rail Freight Forward, aux côtés d'une quinzaine d'autres entreprises de fret, SNCF contribue au développement d'une offre européenne de qualité pour le transport ferroviaire de marchandises, à même de constituer une alternative durable à la route.

Ainsi, depuis juin 2024, HEXAFRET (filiale du groupe SNCF) réalise pour l'entreprise EDERLOG (filiale du groupe MENDY) 2 allers-retours par semaine entre le Sud-Ouest (Mouguerre-64) et le Nord-Est (Blainville-54) de la France, qui permet à EDERLOG de proposer à ses clients chargeurs des solutions de report modal pour leurs trafics Espagne-Nord de l'Europe, sur la partie de transit France.

