

LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN 1996

Eliane ROUX



Le service économique et statistique gère une base de données sur les transports de marchandises : la base de données SITRAM. Cette base rassemble des informations sur les flux de transports nationaux et internationaux depuis 1975. En transport national, les informations, sur les trois modes terrestres proviennent de sources « transport » : statistiques de la SNCF, des Voies navigables de France et de l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM) réalisée par le SES. En transport international, les informations sur les entrées et sorties de France, de source douanière, concernent tous les modes de transport.

Ce sont les principaux résultats issus de ces diverses sources, qui sont présentés ici pour l'année 1996, dernière année présente dans la base*.

En 1996, le nombre de tonnes de marchandises transportées, par mode terrestre (route pavillon français, fer et voies navigables) était supérieur de + 6,5% à celui de l'année précédente. En international (entrées + sorties), le transport de marchandises, en tonnage, a globalement peu évolué par rapport à 1995 : pour l'ensemble des modes de transport, il varie en effet de + 0,3 %.

Le transport national terrestre

En 1996, 1 751 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par voie terrestre dans l'hexagone. Les évolutions annuelles en 1996 sont contrastées selon les modes. Le tonnage transporté par route, s'est accru de façon sensible : + 6,9 % . Pour le transport ferroviaire, la croissance de 5,8 % est à imputer en partie au bas niveau de 1995 consécutif à la grève de décembre. En navigation intérieure, les tonnages transportés sont en forte baisse : - 8,0%.

Une évolution faiblement positive des tonnes-kilomètres réalisées, pour tous les modes

Tableau 1 : Transport national terrestre

Mode de transport	Tonnes transportées en millions			T-km réalisées en millions		
	1995	1996	évolution 96/95	1995	1996	évolution 96/95
Transport routier	1 548	1 655	6,9 %	135 300	136 502	0,9 %
Transport ferroviaire	69	73	5,8 %	24 349	24 871	2,1 %
Transport fluvial	25	23	-8,0 %	3 150	3 199	1,6 %
Total	1 642	1 751	6,6 %	162 799	164 572	1,1 %

Source : enquête TRM, SNCF et Voies navigables de France

En tonnes-kilomètres réalisées, l'évolution annuelle est positive pour les trois modes de transport et relativement homogène : de 1% à 2 % selon les modes. Pour la navigation intérieure, les tonnes-kilomètres progressent de 1,6 % pour un tonnage en forte baisse : les transports sont effectués, en moyenne, sur plus longue distance en 1996.

En effet, la distance moyenne de transport passe de 126 à 139 kilomètres entre 1995 et 1996 pour ce mode de transport.

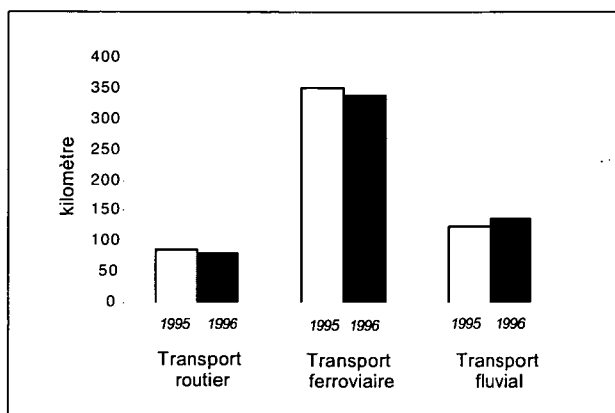
* Une publication annuelle est élaborée à partir de SITRAM : « Les transports de marchandises » à paraître prochainement pour les résultats 1996.

Par ailleurs des exploitations « sur mesure » de la base de données peuvent être réalisées.

MARCHANDISES

Pour le transport par route et par chemin de fer, par contre, la croissance annuelle est beaucoup plus modeste pour les tonnes-kilomètres que pour les tonnes : les distances moyennes de transport d'une tonne de marchandises chargée diminuent.

Graphique 1 : Transport national : distance moyenne parcourue par une tonne de marchandises



Une forte croissance du transport routier en zone courte

Dans le transport national routier en particulier, seul le transport en zone courte (moins de 150 km) s'accroît en 1996 : + 9,8% en tonnes transportées. La croissance est même plus accentuée pour la très courte distance (à moins de 50 km) : 11,6 %. Les transports nationaux en longue distance accusent une baisse des tonnages transportés de 4,1 %.

Cette évolution plus favorable du transport à courte distance s'observe pour les opérations de transport réalisées en compte propre mais également en compte d'autrui. Elle est responsable de la très faible augmentation globale des tonnes-kilomètres transportées par la route alors que le tonnage a nettement augmenté.

Tableau 2 : Transport national routier selon le type d'opération

Classe de distance en charge	Millions de tonnes en 1996			Evolution 96/95 en %		
	compte d'autrui	compte propre	ensemble	compte d'autrui	compte propre	ensemble
Moins de 150km	610	737	1 347	13,6	6,7	9,8
moins de 50 km	426	591	1 017	15,4	9,0	11,6
de 50 à moins de 150 km	185	146	330	9,8	-1,7	4,4
150 km et plus	224	84	308	-3,8	-4,9	-4,1
Toutes distances	835	820	1 655	8,4	5,4	6,9

83 % des échanges, mesurés en tonnes-kilomètres s'effectuent par la route

La part de la route ne cesse de progresser dans les transports de marchandises. En 1996, 95% des marchandises échangées en transport national sont transportées par la route (en tonnage) pour 93 % il y a cinq ans. Le transport routier étant plus fréquent pour les échanges à courte distance, la part de la route est de 82,9 % en 1996 en termes de tonnes-kilomètres réalisées.

Selon les marchandises transportées, la proportion du transport effectué par route varie, en tonnes-kilomètres, de 90 % pour les machines, véhicules et objets manufacturés à 33 % pour les combustibles et minéraux solides. Pour ces produits pondéreux, ne nécessitant pas d'urgence dans la livraison, le transport par chemin de fer représente 43 % des tonnes-kilomètres et la voie navigable 24 %.

MARCHANDISES

Tableau 3 : Transport national par nature de la marchandise et mode de transport en 1996

Marchandise	Transport routier		Transport ferroviaire		Transport fluvial		Total millions de t-km
	millions de t-km	part du mode en %	millions de t-km	part du total en %	millions de t-km	part du mode en %	
Produits agricoles et animaux vivants	17 721	85,3	2 766	13,3	297	1,4	20 783
Denrées alimentaires et fourrages	27 906	89,4	3 227	10,3	69	0,2	31 202
Combustibles minéraux solides	508	32,9	667	43,3	367	23,8	1 541
Produits pétroliers	6 476	67,8	2 530	26,5	544	5,7	9 550
Minerais et déchets pour la métallurgie	1 866	72,3	687	26,6	29	1,1	2 583
Produits métallurgiques	3 861	56,9	2 881	42,4	47	0,7	6 789
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	25 155	80,9	4 304	13,8	1 644	5,3	31 103
Engrais	3 350	75,2	1 094	24,6	12	0,3	4 456
Produits chimiques	6 454	74,2	2 117	24,3	125	1,4	8 696
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	43 206	90,3	4 597	9,6	66	0,1	47 869
Total	136 502	82,9	24 871	15,1	3 199	1,9	164 573

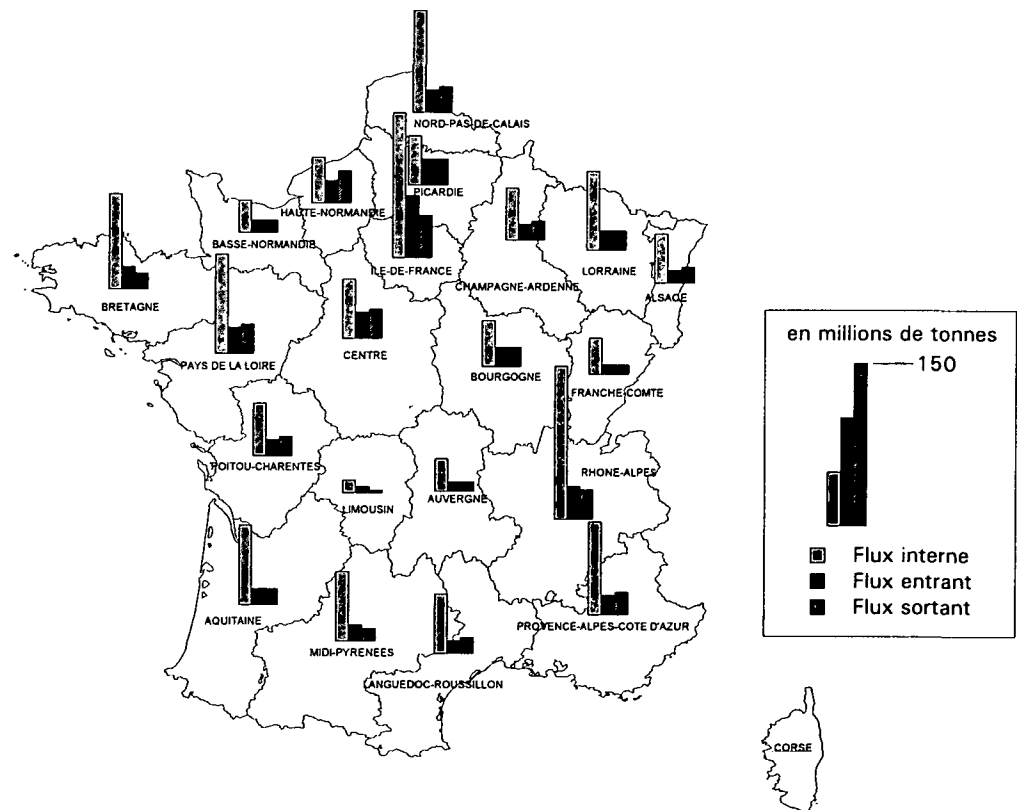
Note : Les marchandises sont classées selon la nomenclature NST.

Dix fois plus de marchandises transportées en Ile-de-France que dans le Limousin

Selon les régions, l'intensité des échanges, en tonnes transportées, varie de un à dix. Ces échanges peuvent être internes à la région, provenir d'autres régions (flux entrants) ou être à destination d'autres régions (flux sortants). Au total, 230 millions de tonnes de marchandises correspondant à cette définition ont été transportées en Île-de-France ; Rhône-Alpes arrive en deuxième position avec un peu moins de 200 millions de tonnes. Dans sept autres régions, les tonnages transportés sont supérieurs à cent millions de tonnes : les Pays de la Loire, le Nord, la Provence-Alpes-Côte d'Azur-Corse, la Bretagne, la Lorraine, l'Aquitaine et le Centre. Parmi les douze autres régions, seules l'Auvergne et le Limousin présentent des flux inférieurs à 50 millions de tonnes.

La proportion de flux internes (dont l'origine et la destination sont dans la même région), varie de 71 % en Rhône-Alpes à 46 % en Haute-Normandie. La plus grande région réceptrice de marchandises est l'Île-de-France avec un solde positif entre flux entrants et flux sortants de 17 millions de tonnes, loin devant la Bretagne (7 millions de tonnes) et Rhône-Alpes (4 millions de tonnes).

Carte 1 : Transport national : Flux intra et interrégionaux en 1996



MARCHANDISES

Le transport international

En 1996, 286 millions de tonnes de marchandises sont entrées en France métropolitaine pour une valeur statistique¹ de 1 489 milliards de francs et 170 millions de tonnes sont sorties du territoire pour une valeur de 1 583 milliards de francs.

Par rapport à 1995, les tonnages transportés sont en très léger recul pour les entrées (-0,4%) et progressent de 1,3% pour les sorties. En valeur, les entrées comme les sorties progressent de plus de 3%.

Le volume des échanges s'accroît en 1996 avec nos partenaires de l'Union européenne

42 % des entrées de marchandises (en tonnage) proviennent de nos partenaires de l'Union européenne et 73 % des sorties leur sont destinées. Ces introductions et expéditions ont progressé au même rythme sur un an : + 1,5% et + 1,4 %.

La masse des échanges passant la frontière par voie maritime et routière s'est accrue, alors que les échanges par voie ferroviaire et fluviale fléchissent. Par voie aérienne, les expéditions ont fortement progressé : + 20 %. La part de l'aérien demeure cependant marginale dans les tonnages transportés.

Tableau 4 : Les échanges avec les pays de l'Union européenne

en milliers de tonnes

Mode de transport à la frontière	Introductions		Expéditions	
	en 1996	Evolution 96/95 en %	en 1996	Evolution 96/95 en %
Transport maritime	36 841	3,1	29 499	4,5
Transport routier	66 075	2,5	65 081	3,5
Transport ferroviaire	7 224	-7,2	13 201	-4,5
Transport fluvial	4 208	-5,4	11 914	-3,6
Transport aérien	27	-3,6	42	20,0
Autres modes *	5 115	-3,1	3 685	-15,6
Total	119 490	1,5	123 422	1,4

* Installations fixes et propulsion propre

Echange avec les pays tiers : baisse des importations

Les tonnages importés des pays situés hors de l'Union européenne baissent de 1,4 %, les exportations s'accroissant faiblement : + 0,8%. Selon le mode de transport, observé à la frontière communautaire, les évolutions sont très contrastées. La voie maritime, majoritaire dans ces échanges, connaît une évolution proche de la moyenne. Les tonnages importés et exportés par chemin de fer sont en progression, contrairement aux autres modes terrestres : route et voies navigables. Les échanges extérieurs de la France par voie aérienne, presque stables en importations, augmentent de 2,8 % en exportations.

Tableau 5 : Evolution des échanges avec les pays tiers

en milliers de tonnes

Mode de transport à la frontière communautaire	Importations		Exportations	
	en 1996	Evolution 96/95 en %	en 1996	Evolution 96/95 en %
Transport maritime	137 115	-1,2	33 283	2,4
Transport routier	7 078	-13,3	7 080	-1,7
Transport ferroviaire	878	21,9	1 235	3,2
Transport fluvial	433	-19,5	1 039	-14,4
Transport aérien	265	-0,4	292	2,8
Autres modes	20 993	1,7	3 259	-4,6
TOTAL	166 762	-1,4	46 188	0,8
TOTAL Europe hors U E	58 067	8,0	15 558	6,8
TOTAL autres continents	108 695	-5,8	60 629	-1,9

¹ Valeur de la marchandise augmentée des frais de transport et d'assurance jusqu'à la frontière française.

MARCHANDISES

On observe toutefois que le volume des échanges avec les pays d'Europe hors Union européenne est en nette progression. Ce sont les échanges avec les autres continents qui reculent (5,8% pour les importations et 1,9 % pour les exportations).

A noter qu'une part des importations, en provenance des pays tiers, est observée en mode de transport à la frontière française. Il s'agit des marchandises mises en libre pratique² dans un autre Etat membre de l'Union. Le tonnage des marchandises importées en libre pratique s'élève à 4,7 millions de tonnes soit 2,8 % des importations.

**Les entrées
de produits
pétroliers
en hausse
de près de 6 %**

Les produits pétroliers représentent près de 50 % des tonnages de marchandises entrées en France ; 80 % du transport de ces produits s'effectuent par mer le reste étant essentiellement du transport par conduite. En un an, la croissance de ces entrées est de 5,7 %. Ce sont principalement les importations de produits pétroliers en provenance des pays tiers de l'Europe (Norvège et Russie) qui ont progressé : + 16,8 %. Cette croissance explique le bond des importations observé pour cet ensemble, le tonnage des produits pétroliers étant de 44,2 millions de tonnes. Les introductions de produits pétroliers en provenance de l'Union européenne (32,4 millions de tonnes en 1996 essentiellement Royaume-Uni et Pays-Bas) se sont également accrues de 5,9 % sur un an. Les importations en provenance des autres continents (57,5 millions de tonnes en 1996) décroissent légèrement : - 1,6 % du fait d'une baisse sensible des importations en provenance du Moyen-Orient de 11 % ; par contre celles provenant d'Afrique s'accroissent de 15 %.

Pour les autres marchandises, l'évolution des entrées, en tonnage, est également positive pour les combustibles solides, les engrais et les produits chimiques. Elle est négative pour les produits agricoles et alimentaires, les minerais et déchets pour la métallurgie, les produits métallurgiques et les produits manufacturés.

Tableau 6 : Les échanges internationaux par nature de la marchandises en 1996

Marchandises	Entrées			Sorties		
	Milliers de tonnes	Part du chapitre en %	Variation 96/95 en %	Milliers de tonnes	Part du chapitre en %	Variation 96/95 en %
Produits agricoles et animaux vivants	9 920	3,5	-3,8	33 191	19,6	-1,6
Denrées alimentaires et fourrages	20 907	7,3	-11,6	26 548	15,7	-2,0
Combustibles minéraux et solides	15 240	5,3	4,6	693	0,4	-14,0
Produits pétroliers	134 088	46,8	5,7	17 797	10,5	18,0
Minerais et déchets pour la métallurgie	21 596	7,5	-18,9	5 800	3,4	-5,3
Produits métallurgiques	13 758	4,8	-5,1	16 065	9,5	3,1
Minéraux bruts et manufacturés et matériaux de construction	17 809	6,2	0,6	26 395	15,6	-4,4
Engrais	9 948	3,5	3,1	1 650	1,0	3,7
Produits chimiques	20 303	7,1	2,1	20 236	11,9	4,1
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	22 683	7,9	-1,7	21 235	12,5	4,0
Total	286 252	100,0	-0,2	169 610	100,0	1,3

En sortie, les produits pétroliers et métallurgiques, les engrais, les produits chimiques et les produits manufacturés progressent. Par contre, les tonnages des produits agricoles et des denrées alimentaires, qui représentent au total plus de 36 % des sorties, sont en légère baisse en 1996. Pour les matériaux de construction (16 % des sorties) le fléchissement est plus important.

² La libre pratique confère le statut douanier de marchandise communautaire à une marchandise non communautaire.

MARCHANDISES

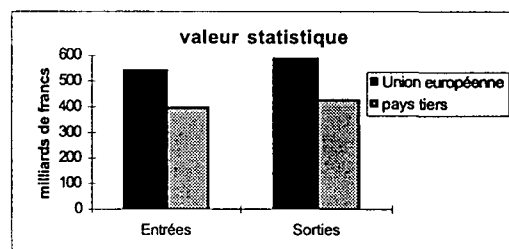
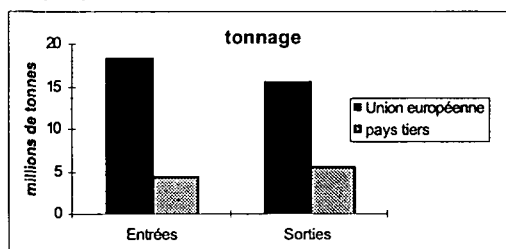
Les produits manufacturés

Les produits manufacturés (machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales), à forte valeur ajoutée, représentent 64 % de la valeur des échanges de la France pour 10 % des tonnages. En sortie, pour 1996, les tonnages baissent (-1,7%) mais les valeurs correspondantes s'accroissent de 5 %. En entrée, la croissance des tonnages est de 4 % et celle des valeurs est de 5%.

En tonnage, les trois-quarts des échanges se font avec l'UE...

Les échanges de produits manufacturés s'effectuent principalement avec nos partenaires de l'Union européenne. En tonnage, en effet, 80 % des entrées en proviennent et 73 % des sorties leur sont destinées (en 1996). En valeur statistique, ces marchandises représentent une part identique dans les deux sens : 58 %.

Graphiques 2 et 3 : Le commerce extérieur de produits manufacturés en 1996



L'écart entre la part des tonnages et celle des valeurs statistiques s'explique principalement par la nature des produits. Les produits manufacturés comprennent des marchandises très diverses. Pour certaines, la valeur à la tonne est faible (pour les papiers et cartons par exemple), pour d'autres, elle est très élevée (pour le matériel électronique par exemple). La part des tonnages de marchandises à faible valeur à la tonne est plus importante dans nos échanges avec l'Union européenne. Par ailleurs, à l'entrée, le coût du transport jusqu'à la frontière française est pris en compte dans la valeur statistique et peut intervenir dans la différence de valeur observée entre les groupes de marchandises selon leur origine.

... et l'acheminement s'effectue essentiellement par route

Dans les échanges intracommunautaires, l'acheminement des produits manufacturés est effectué principalement par la route. En 1996, 86 % des tonnages introduits en France et 79 % des tonnages expédiés ont passé la frontière française par ce moyen de transport. Les introductions par les ports métropolitains représentent 10 % des tonnages et les expéditions 14 %.

Dans les échanges de produits manufacturés avec les pays tiers, le transport maritime est bien évidemment le plus utilisé. En importation, une distinction est à faire entre les marchandises préalablement mises en libre pratique et les autres puisque le mode de transport ne s'observe pas à la même frontière. La mise en libre pratique représente une part importante des importations en tonnage : 18 %. Les marchandises, entrées dans un autre état membre de l'Union européenne, arrivent alors en France principalement par la route (à 96 % en 1996). Pour les autres importations, où le mode de transport s'entend à la frontière communautaire, la part du maritime est de 57 %, celle de la route de 30 %.

Pour les exportations à destination des pays tiers, la part du transport maritime (à la frontière communautaire) est de 68 % et celle de la route 23 %.

Le transport aérien de produits manufacturés est important dans les échanges avec les pays tiers : 157 000 tonnes en importations et 191 000 tonnes en exportations, soit environ 60 % de l'ensemble des tonnages de notre commerce extérieur transporté par voie aérienne. ■