

# LESTRANSPORTS DE MARCHANDISES DANS SITRAM EN 1999

Aline SAILHAC

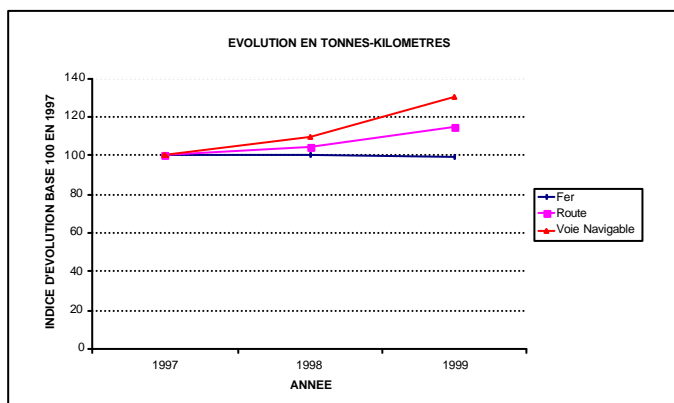
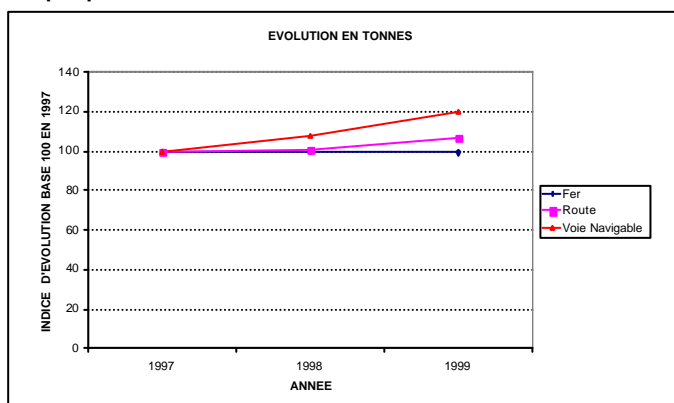


Le service économique et statistique (SES) gère une base de données sur les transports de marchandises : la base de données SITRAM<sup>1</sup>. Cette base rassemble des informations sur les flux de transports nationaux et internationaux depuis 1975. En transport national, les informations, portant seulement sur les trois modes terrestres, proviennent de la SNCF, de 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 l'ensemble des modes de transport.

**Une évolution  
très contrastée  
selon les modes  
entre 1997 et 1999**

Le transport routier national de marchandises a augmenté, en moyenne annuelle, de 0,3 % en 1998 et de 6,4 % en 1999 en termes de tonnage chargé, et de 4,7 % puis 9,2 % en termes de tonnes-kilomètres réalisées. Le fléchissement observé en 1998 pour le transport ferroviaire national<sup>2</sup> (- 0,4 % en tonnes et + 0,2 % en tonnes-kilomètres) s'est confirmé en 1999 : - 0,5 % en tonnes et - 1,2 % en tonnes-kilomètres. De même, la forte progression du transport fluvial national, (+ 7,6 % en tonnes et + 9 % en tonnes-kilomètres), s'est poursuivie en 1999 avec une augmentation, en moyenne annuelle, de 11 % en termes de tonnages et de près de 19 % en termes de tonnes-kilomètres. Les graphiques 1 et 2 illustrent l'évolution des trois modes terrestres en tonnes comme en tonnes-kilomètres.

Graphiques 1 et 2



<sup>1</sup> Cette note présente quelques résultats de la brochure « Les transports de marchandises SITRAM ; résultats généraux 1999 » de la série Données détaillées du SES. Le SES effectue également des exploitations spécifiques réalisées à la demande à partir des données détaillées figurant dans la base.

<sup>2</sup> Quel que soit le mode de transport, le transport est dit « national » quand le chargement et le déchargement de la marchandise ont lieu tous deux en France.



## MARCHANDISES

**Le transport sur longue distance (plus de 200 km) a plus augmenté que le transport en courte distance**

Plus de 97 % du transport terrestre de marchandises sur courte distance s'effectue par la route. En 1999, le transport terrestre de marchandises sur courte distance, tous modes confondus, a crû de 6 %, après une légère baisse en 1998. C'est en transport ferroviaire que la hausse est la plus forte en 1999 (+ 19 %), ce qui compense une chute de plus de 20 % des tonnages transportés qu'il avait connu en 1998 sur ces courtes distances.

Tableau 1

Longue distance			Courte distance			Millions de tonnes en 1999	
					1998/1997		1999/1998
route	5,4	14,5	182 969	route	-0,2	5,6	1 628 879
fer	10,0	-7,6	59 669	fer	-21,2	19,3	27 512
fluvial	33,5	24,4	11 203	fluvial	-3,8	3,0	15 194
total	7,5	8,7	253 841	total	-0,6	5,8	1 671 585

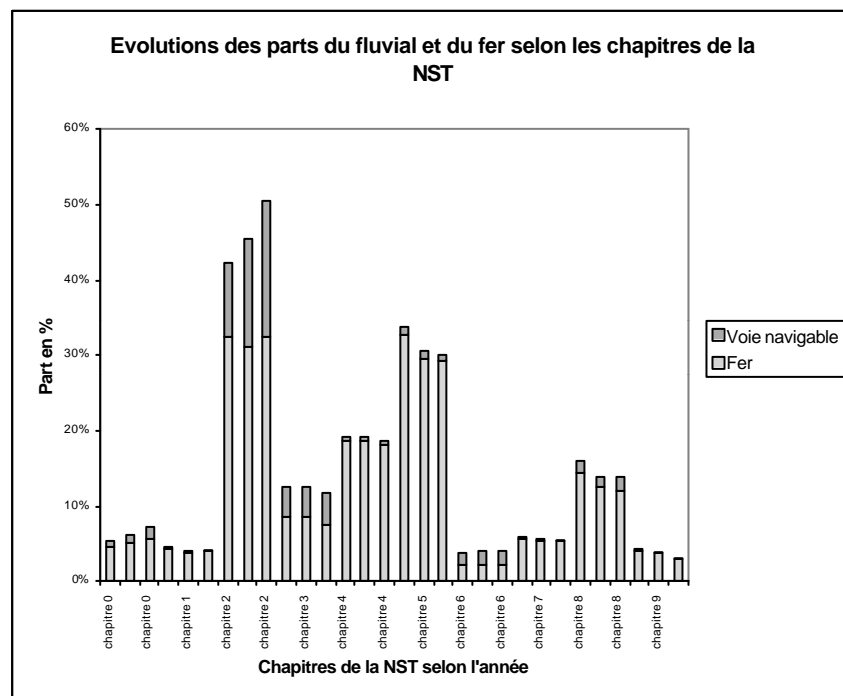
Source : Enquête TRM, SNCF, Voies navigables de France

En 1998, transport fluvial et transport ferroviaire avaient connu des évolutions similaires : baisse sur les courtes distances et croissance sur les longues distances. En 1999, elles se différencient. L'ensemble du transport de marchandises à longue distance a crû de plus de 9 %, ce qui a profité au transport fluvial, avec une augmentation de 2,2 millions de tonnes transportées (+ 24 %), alors que les tonnages transportés par voie ferroviaire chutent de près de 8 %.

**Des parts modales très variables selon les marchandises transportées**

Le graphique ci-dessous met en évidence le niveau et l'évolution des parts modales par type de marchandises transportées.

Graphique 3



Pour la majorité des produits, les parts modales varient peu de 1997 à 1999. Pour certains produits, l'évolution des parts modales reste faible, malgré de fortes variations des tonnages transportés, tant à la hausse - comme c'est le cas du transport de minerais et déchets pour la métallurgie (chapitre 4 de la NST) - qu'à la baisse : c'est la situation du transport des engrais (chapitre 7) et du transport des produits pétroliers (chapitre 3).

## MARCHANDISES

Pour d'autres, l'évolution des parts modales résulte de croissances différenciées selon les produits composant le chapitre NST concerné. Ainsi, pour le transport de produits agricoles (chapitre 0), la croissance régulière des parts du fer et de la voie fluviale s'explique en grande partie par la composante « transport de céréales ». De 1997 à 1999, le transport de céréales par fer est passé de 2,8 millions de tonnes à 10,2 millions de tonnes et le transport par voie fluviale de un million de tonnes à 2,9 millions de tonnes ; mais la route représente toujours plus de 63 millions de tonnes en 1999.

En ce qui concerne le transport de produits métallurgiques (chapitre 5), la part modale du fer reste à un niveau important, autour de 30 %, mais s'érode quelque peu. Ce transport se caractérise par une domination du transport ferroviaire dans certaines sous-familles de produits. C'est le cas du transport des demi-produits sidéurgiques laminés : la part modale est de 70 % en 1999 contre 79 % en 1997 en raison de la chute importante (environ 800 000 tonnes) des tonnages transportés en 1999. Dans le cas du transport de barres et profilés, du transport de tôles, feuillards et bandes en acier, du transport de métaux non ferreux, la part modale du fer est en nette progression et les tonnages transportés par route chutent en 1999.

**Les flux intra-régionaux peu sensibles au report modal**

En 1999, toutes marchandises confondues, les flux routiers intra-régionaux s'élèvent en moyenne à 62 millions de tonnes avec d'importantes disparités en fonction de l'importance relative des régions. Les marchandises chargées par la route atteignent ainsi 149,3 millions de tonnes à l'intérieur de la région Rhône-Alpes, 129 millions de tonnes en Île-de-France et 94,4 millions de tonnes dans la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (Paca).

Entre 1997 et 1999, la part modale de la route n'a diminué qu'en Picardie. Elle est passée de 99 % à 98 %, du fait de l'augmentation du tonnage de céréales transportées par le fer (100 000 tonnes en plus) et des sables et graviers transportés par voie fluviale (près de 711 000 tonnes en plus).

Les flux ferroviaires à l'intérieur d'une région sont, en moyenne, de l'ordre de 850 000 tonnes avec, là aussi, une forte dispersion. En Lorraine et Nord-Pas-de-Calais les flux internes sont importants : ils dépassent 4 millions de tonnes. L'activité industrielle de ces régions explique ce fort volume de marchandises transportées.

Quant au transport fluvial, il concerne principalement les régions Île-de-France et Haute-Normandie : les transports fluviaux intra-régionaux de ces deux régions représentent à eux seuls près de 7 millions de tonnes sur un total national de 26,4 millions de tonnes.

**Près de trois millions de tonnes de matériaux de construction transportées annuellement par voies navigables entre la Haute Normandie et l'Île-de-France**

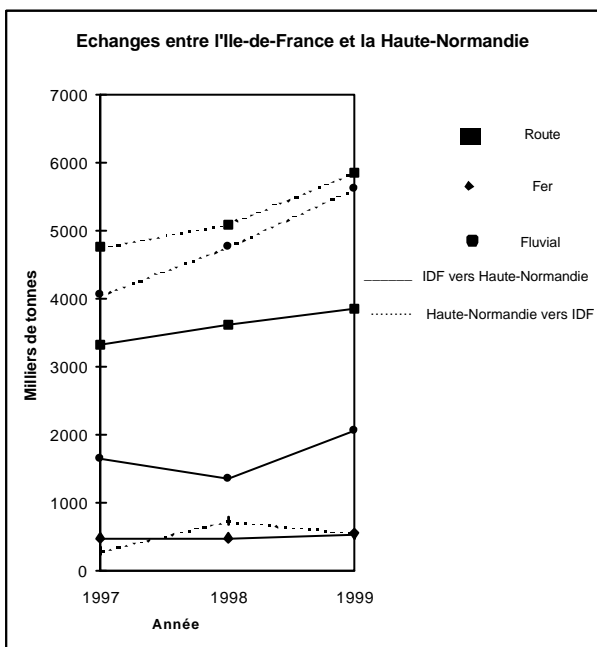
Les deux exemples ci-dessous permettent d'observer des évolutions dans les parts modales sur des origines-destinations où les résultats apparaissent significatifs.

De la Haute-Normandie vers l'Île-de-France, les flux acheminés par voies navigables sont incomparablement plus importants que par voie ferroviaire. Ils se rapprochent même, en tonnage global, des flux routiers : sur les 12 millions de tonnes chargées en Haute-Normandie et déchargées en Île-de-France en 1999, 5,9 millions de tonnes ont été transportées par la route et 5,6 millions de tonnes par voies navigables.



# MARCHANDISES

Graphique 4

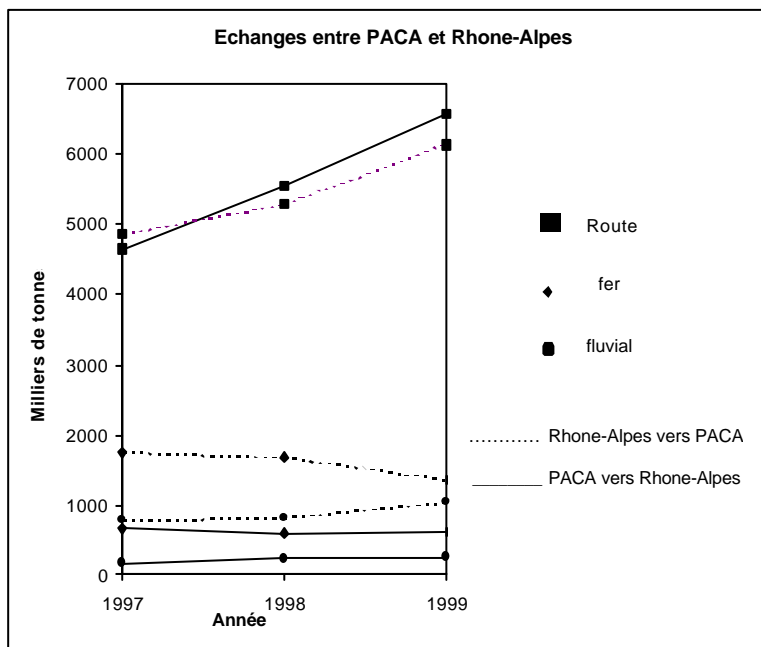


Pour ce dernier mode, l'augmentation a été de 18 % entre 1998 et 1999. Les flux par voies navigables entre la Haute-Normandie et l'Île-de-France sont à plus de 60 % des transports de matériaux de construction, dont le tonnage transporté par mode fluvial est trois fois plus important que celui transporté par mode routier.

## **Échanges Rhône-Alpes-Paca : le fluvial progresse pour le transport de céréales**

Les flux entre les régions Rhône-Alpes et Paca ont connu une forte croissance en 1998 et 1999, mais cette croissance a surtout profité au mode routier (+ 20 %). La hausse des flux de Rhône-Alpes vers Paca s'explique en grande partie (plus de 700 000 tonnes) par le transport de minéraux bruts ou manufacturés et de matériaux de construction, la part du transport de ces marchandises par voies navigable ou ferrée restant négligeable. Dans l'autre sens, l'augmentation des flux de Paca vers Rhône-Alpes résulte pour 600 000 tonnes du transport de groupage-messagerie.

Graphique 5



## MARCHANDISES

Cependant, entre 1997 et 1999, le recours au mode fluvial s'est accru de plus de 30 % dans le sens Paca-Rhône-Alpes et de près de 50 % dans le sens Rhône-Alpes-Paca. Cette croissance s'explique majoritairement (80 %) par le report partiel du transport des produits chimiques du fer vers le fluvial (200 000 tonnes en moins pour le fer contre 130 000 tonnes en plus pour le fluvial), mais aussi par la progression du transport de céréales (près de 70 000 tonnes en 1999).

C'est justement la diminution du transport de produits chimiques qui a entraîné la baisse importante enregistrée par le mode ferroviaire en 1999.

### **Transport international : augmentation des tonnages à l'exportation**

En 1999, 308 millions de tonnes de marchandises sont entrées en France métropolitaine pour une valeur « statistique »<sup>3</sup> de 1 908 milliards de francs ; 192 millions de tonnes sont sortis du territoire pour une valeur de 2 038 milliards de francs.

43 % des tonnes de marchandises entrées proviennent de nos partenaires de l'Union européenne et 72 % des sorties leur sont destinées. Si les exportations ont fortement progressé (+ 5 % en 1999 après + 1 % en 1998), les importations restent sur la même tendance (+ 4 % après + 3 % en 1998).

Les échanges s'effectuent pour 56 % par la route et pour près de 26 % par voie maritime. Les transports ferroviaires et fluviaux sont, en tonnage, plus importants pour les expéditions que pour les introductions.

**Tableau 2 : Les échanges avec les pays de l'Union européenne**

en milliers de tonnes

Mode de transport à la frontière française	Introductions			Expéditions		
	en 1998	en 1999	Evolution 1999/1998 en %	en 1998	en 1999	Evolution 1999/1998 en %
Transport maritime	35 079	35 579	1%	33 043	34 747	5%
Transport routier	75 047	78 389	4%	70 335	72 970	4%
Transport ferroviaire	9 156	9 352	2%	12 238	13 030	6%
Transport fluvial	4 412	4 221	-4%	11 990	12 483	4%
Transport aérien	98	62	-37%	55	52	-5%
Autres modes *	5 703	5 968	5%	4 001	4 840	21%
			<b>3%</b>			<b>5%</b>

\* Installations fixes et propulsion propre

### **Ralentissement des échanges, y compris avec les pays tiers**

En 1999, les tonnages de marchandises importées de pays n'appartenant pas à l'Union européenne (pays tiers) chutent de 5 %. En revanche, les exportations à destination de ces pays augmentent, mais moins rapidement : + 3 % après + 4 % en 1998. Selon le mode de transport observé à la frontière communautaire, les évolutions sont très contrastées. La voie maritime, qui représente 77 % des tonnes importées, a baissé de 11 % tandis que les tonnages transportés par route (soit 6 % des échanges à l'importation) ont progressé de 20 %. Les tonnages importés et exportés par fer sont en progression surtout à l'importation.

<sup>3</sup> Valeur de la marchandise augmentée des frais de transport et d'assurance jusqu'à la frontière française.



## MARCHANDISES

Tableau 3 : Evolution des échanges avec les pays tiers

en milliers de tonnes

Mode de transport à la frontière communautaire	Importations			Exportations		
	en 1998	en 1999	Evolution 1998/1997 en %	en 1998	en 1999	Evolution 1998/1997 en %
Transport maritime	150 326	133 752	-11,0	38 747	39 502	1,9
Transport routier	8 755	10 481	19,7	7 510	8 672	15,5
Transport ferroviaire	1 145	1 417	23,8	1 290	1 316	2,0
Transport fluvial	561	992	76,8	1 252	1 037	-17,2
Transport aérien	294	322	9,5	415	393	-5,3
Autres modes	23 243	27 328	17,6	2 676	2 466	-7,8
						<b>2,9</b>
TOTAL Europe hors U E			9,3			5,7
TOTAL autres continents						1,7

Les exportations vers les pays tiers présentent des évolutions contrastées. Elles progressent avec les pays d'Europe n'appartenant pas à l'Union européenne, essentiellement avec l'Europe de l'est, mais baissent fortement avec les pays des autres continents. Par ailleurs, le recul de 20 % des importations en produits pétroliers a entraîné une diminution importante des importations en provenance du Proche-Orient et du Moyen-Orient.

