

TRANSIT DE MARCHANDISES : LA SPÉCIFICITÉ DU FERROVIAIRE

Gilles DUMARTIN

Une précédente note de synthèse datée d'avril dernier présentait les principaux résultats des enquêtes sur le transit routier de marchandises réalisées en 1992/1993 à l'initiative du Comité d'Evaluation et d'Information sur les Transports (CEDIT). La présente note complète la connaissance des flux de transit à travers la France en s'intéressant plus particulièrement aux trafics ferroviaires.

Les données présentées ici sont issues de la banque de données "SITRAM" de l'OEST.

Un quart du transit par le train

Le trafic de transit ferroviaire à travers la France a connu une croissance relativement soutenue au cours des dernières années : + 3 % par an en moyenne entre 1986 et 1992. A cette date, il atteint un volume de 10,3 millions de tonnes soit, en tonnes-kilomètres, 13 % du trafic total de la SNCF. A l'instar de l'ensemble du trafic ferroviaire, 1993 marque pour le trafic de transit acheminé par le train un fort recul : - 8 %.

Au cours de ces années, le transit routier a connu un rythme de croissance sensiblement plus fort, pour s'élever à 32 millions de tonnes (en 1992/1993).

Trafics routier et ferroviaire diffèrent notablement, tant par la nature des produits transportés que par les relations sur lesquelles ils s'effectuent.

Trois types de produits constituent l'essentiel des flux de transit routier : les produits industrialisés (33 %), les produits agricoles et alimentaires (40 %), et les produits chimiques (13 %).

56 % du trafic en combiné

Ces deux dernières catégories de produits ne représentent chacune que 3 % du transit ferroviaire. La majorité du trafic (56 %) correspond, en fait, à du transport combiné, le rail/route dépassant légèrement en volume le transport de conteneurs (2,9 millions de tonnes contre 2,7). Pour ces trafics, la nature exacte de la marchandise ne peut être identifiée mais elle est pour l'essentiel constituée de produits manufacturés.

Le reste du trafic est constitué par les produits manufacturés "hors combiné" (14%) et les produits pondéreux industriels et les matériaux de construction (23%).

Des flux ferroviaires orientés Nord/Sud-Est...

Le **transit routier** est caractérisé par la prépondérance des flux émanant de la péninsule ibérique : ils représentent 60 % des trafics traversant notre territoire. La faible *utilisation du train* pour le transport de fret au-delà des Pyrénées et la mauvaise connexion des réseaux ferrés français et espagnols expliquent la faiblesse relative des flux ferroviaires émanant de la péninsule : au total 30 % de l'ensemble du transit ferroviaire.

Encore ce trafic n'est-il, pour l'essentiel, acheminé par le fer que sur le territoire français et subit une rupture de charge à la frontière espagnole (il est cependant considéré comme du transit).

TRANSIT

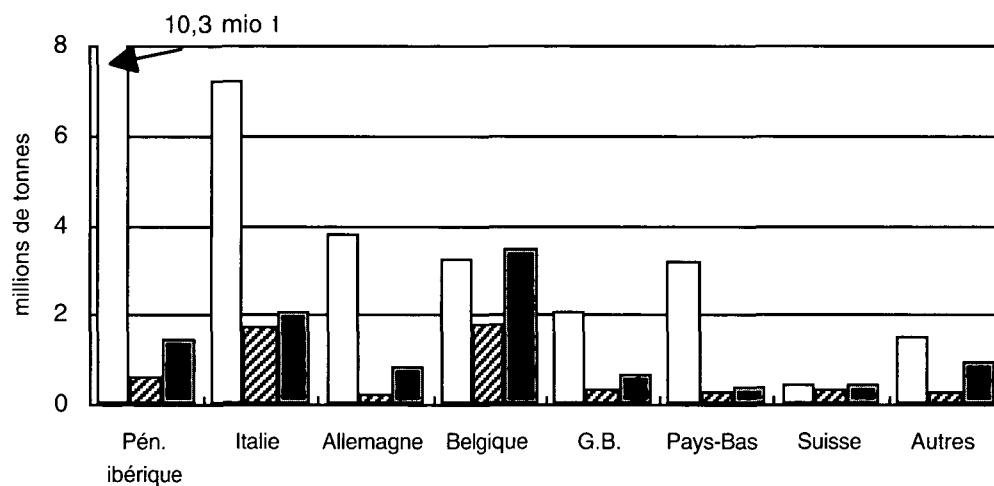
La Belgique est le plus fort émetteur de trafic ferroviaire : un tiers du transit ferroviaire à travers la France en provient directement, tiers auquel peut être ajoutée une part du trafic provenant des pays non spécifiés et transitant en fait par un port de la mer du Nord.

Au total, l'Italie et la Belgique contribuent chacun, pour près de moitié, aux flux ferroviaires traversant notre territoire.

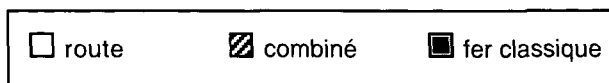
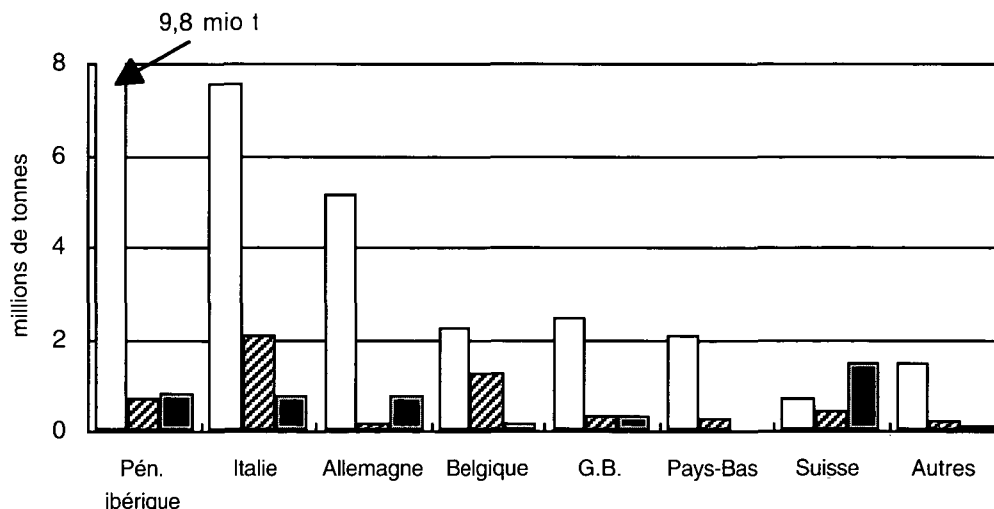
Il apparaît donc une orientation géographique des flux ferroviaires différente de celle des flux routiers : alors que ces derniers sont majoritairement orientés selon un axe sud-ouest <-> nord, le trafic ferroviaire est surtout concentré dans la partie moitié Nord-Est du territoire français.

De plus, ces flux sont souvent caractérisés par un déséquilibre selon le sens, la majorité du trafic étant dirigée dans le sens nord -> sud. Ainsi, le volume de trafic entre la Belgique et l'Italie (2 millions de tonnes) est-il le double de celui entre l'Italie et la Belgique.

Origines des flux de transit



Destinations du transit



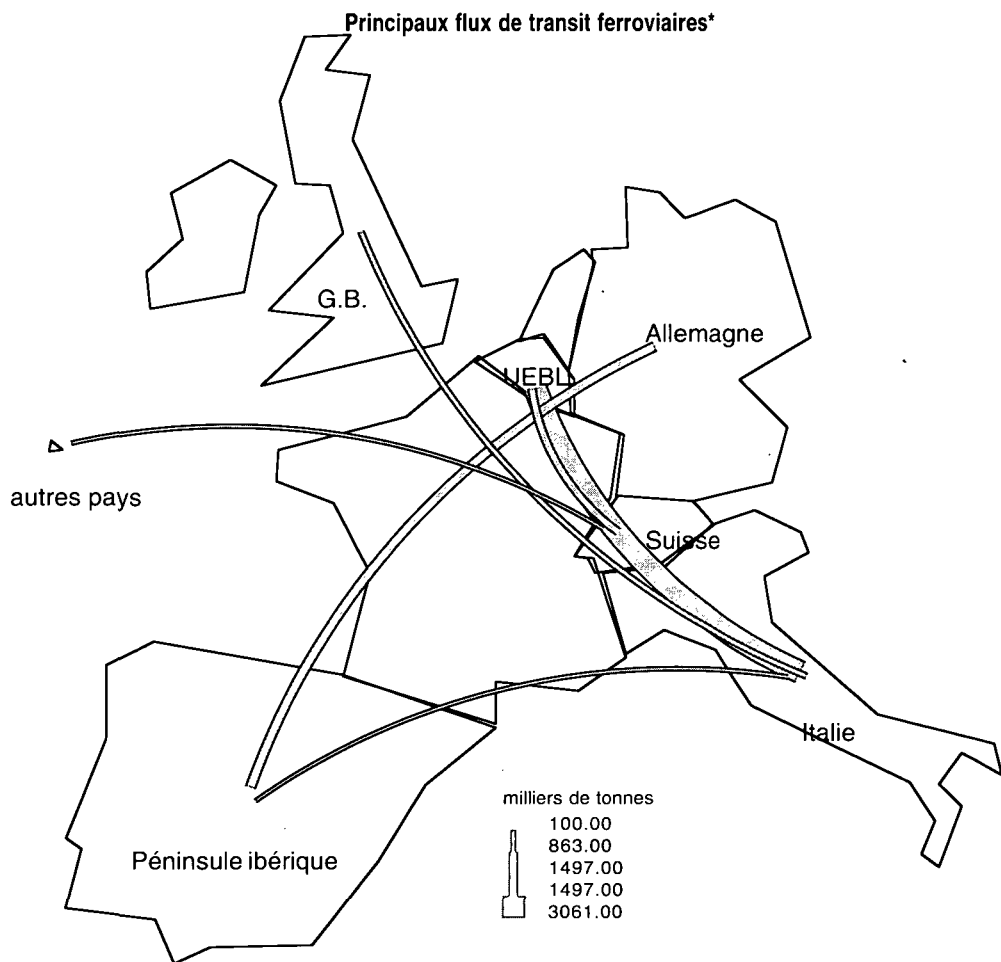
TRANSIT

**...et concentrés
sur un faible
nombre
de relations**

L'étude du transit routier a permis de mettre en lumière la prédominance des échanges entre les pays limitrophes de la France. Ce phénomène est encore plus marqué pour le transport ferroviaire : quatre relations représentent les deux tiers du trafic (cf. carte) : UEBL <-> Italie (30 %), Allemagne <-> Péninsule ibérique (14 %), UEBL <-> Suisse (12 %), Grande-Bretagne <-> Italie (8 %).

Suivant les pays, la part des flux de transit acheminés par chacun des deux modes est très différente et reflète les conséquences en matière de choix modal des situations géographiques et des dynamiques propres des pays limitrophes de la France : seuls 14 % des flux émanant de la péninsule ibérique traversent la France par le train.

Les flux concernant la Belgique sont à peu près également répartis entre les deux modes. Le cas de la Suisse est caractéristique : les deux tiers des trafics intéressant ce pays et transitant par la France sont acheminés par le fer.



* Flux double sens d'un volume supérieur à 500 000 t.

UEBL <-> Italie : 3 millions de t

Italie <-> Péninsule ibérique : 500 000 t

(Les représentations n'indiquent pas les points de passage en France.)

TRANSIT

Le trafic combiné

Les trafics combinés rail/route et de conteneurs représentent des volumes sensiblement égaux.

L'un et l'autre sont caractérisés par une extrême concentration du trafic sur quelques relations :

- Belgique et Italie émettent chacune 30 % du flux de transport combiné (rail/route et conteneur). Leurs échanges mutuels représentent plus de 43 % de ce type de trafic.
- La péninsule ibérique suscite 18 % du transit rail/route mais est peu présente sur le marché du conteneur maritime, ce qui peut s'expliquer par sa situation, éloignée des ports de la mer du Nord.
- Par contre, l'Italie est destinataire de 40 % du trafic de conteneurs transitant en France.

Des ports français peu attractifs

Hors flux concernant la Grande-Bretagne, le volume du trafic de transit ferroviaire par conteneurs transitant par un port français est extrêmement faible : 168 000 tonnes pour les ports de l'Atlantique et 110 000 tonnes pour les ports de la Méditerranée.

Le total du transit ferroviaire transitant par un port français n'est guère plus élevé : 350 000 tonnes. Par contre, pour les flux ferroviaires émanant de Grande-Bretagne et transitant à travers le territoire français, le passage par un port national est presque systématique : 1,2 million de tonnes pour un flux total de 1,4 million de tonnes. ■

Trois différences de champ entre données routières et ferroviaires

La comparaison avec les résultats des statistiques ferroviaires de l'étude sur le transit routier nécessite quelques remarques relatives à la différence de champ entre ces deux sources.

Les données ferroviaires sont relatives à l'année 1992, tandis que les enquêtes routières ont été réalisées entre juillet 1992 et juin 1993.

Pour les flux routiers, les notions d'origine et de destination correspondent aux points de chargement et de déchargement de la marchandise. Pour les flux ferroviaires, il s'agit en principe des origines et destinations des marchandises elles-mêmes. Cependant, l'examen des données prête à penser que dans certains cas, c'est le lieu de transbordement ferroviaire qui est indiqué : ceci expliquerait ainsi l'important volume du flux de conteneurs émis par la Belgique, qui vraisemblablement ne fait que transiter par l'un des ports belges.

Enfin, les flux de transit captés par un port français n'ont pas été appréhendés par les enquêtes routières (hormis les flux ro-ro concernant la Grande-Bretagne). Les statistiques ferroviaires intègrent ce type de flux, mais leur volume est faible. La différence de champ est donc sans conséquence de ce point de vue.