



L'ÉVOLUTION DU PARTAGE MODAL DU TRANSPORT NATIONAL DE MARCHANDISES ENTRE 1996 ET 1998

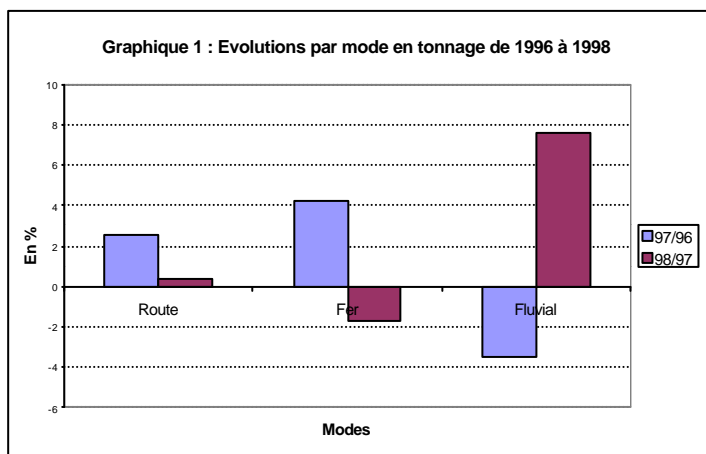
Jean-Eric THOMAS

Le transport routier national de marchandises a chargé 1,7 milliard de tonnes en 1998, soit près de 95 % des tonnages de l'ensemble du transport national, réalisant 82 % des tonnes-kilomètres prestées en transport national. Les autres modes de transport terrestre assurent un volume non négligeable du transport national puisque plus de 23 millions de tonnes ont été acheminées par voies navigables et près de 75 millions de tonnes ont été transportées par voie ferrée en 1998 (pour plus de 15 % du total des tonnes-kilomètres réalisées). Le transport national à plus de 200 kilomètres a progressé de plus de 10 % entre 1996 et 1998 alors qu'il n'augmentait que de 2 % sur la courte distance : les transports par fer et par voies navigables ont profité de cet effet de structure où la longue distance progresse par rapport à la courte distance¹.

Cet article a été réalisé à partir d'une exploitation « sur mesure » de la base de données SITRAM. Les différentes sources de SITRAM, base de données gérée par le SES, sont : l'enquête permanente réalisée au sein du ministère de l'équipement, des transports et du logement relative au transport routier de marchandises (enquête TRM) pour le transport routier et les fichiers que VNF et la SNCF fournissent au ministère pour les transports fluviaux et ferroviaires.

Une évolution très contrastée selon les modes entre 1996 et 1998

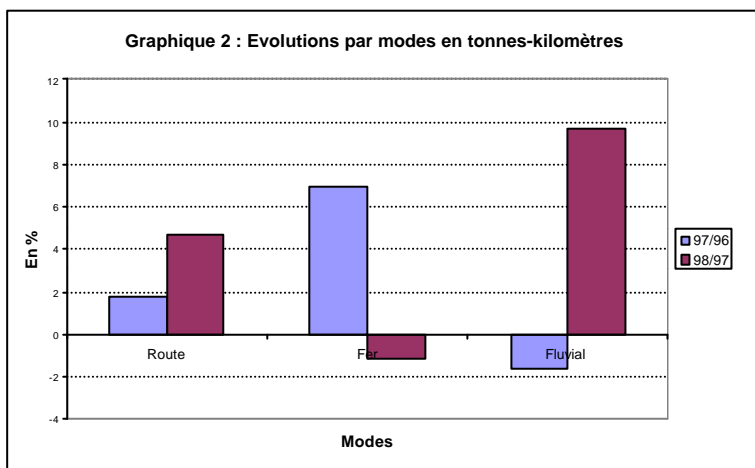
Le transport routier national de marchandises a augmenté de 2,5 % en 1997 et de 0,3 % en 1998, en termes de tonnage chargé, et de 1,8 % puis 4,7 % en termes de tonnes-kilomètres réalisées. Le transport ferroviaire national a connu une année de forte croissance en 1997 (+ 4,6 % en tonnage et près de + 7 % en tonnes-kilomètres) et un recul en 1998, de 1,7 % en tonnes et de 1,2 % en tonnes-kilomètres. Au contraire, l'année 1997 avait été défavorable au transport fluvial national, avec une diminution de plus de 3,4 % des tonnages et de 1,5 % des tonnes-kilomètres, alors que la situation s'est considérablement améliorée en 1998 avec un taux de croissance de 7,6 % des tonnages et de plus de 9 % en tonnes-kilomètres. Les graphiques 1 et 2 illustrent l'évolution des trois modes terrestres en tonnes comme en tonnes-kilomètres.



¹ Le transport est dit « national » quand le chargement et le déchargement de la marchandise ont eu lieu en France, concept différent de celui choisi dans les exploitations « standard » de la banque de données SITRAM pour le mode ferroviaire où l'on privilégie l'origine ou la destination finale des marchandises.



MARCHANDISES



En 1998, hausse de 33 % du transport fluvial national à plus de 200 kilomètres

La séparation des flux acheminés entre transports sur de courtes distances (inférieures à 200 kilomètres) ou sur de longues distances (supérieures à 200 kilomètres) permet (voir tableaux 1 et 2) de repérer d'éventuels effets de structure.

Tableaux 1 et 2

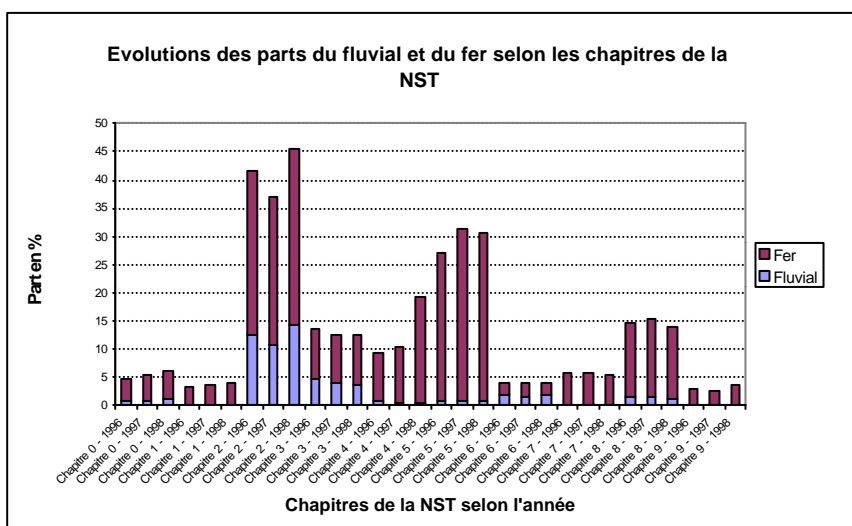
Courte distance	Millions de tonnes en 1996	1997	1998
Fer	24,9	5	-21,1
Fluvial	15,7	-2,2	-3,8
Route	1 507,80	2,5	-0,2
Total	1 548,40	2,5	-0,5

Longue distance	Millions de tonnes en 1996	1997	1998
Fer	47,6	4,4	8,5
Fluvial	7,2	-6,1	33,5
Route	147,2	3	5,4
Total	202	3	7,1

Le transport terrestre à moins de 200 kilomètres s'effectue à plus de 97 % par la route. Il a connu une légère baisse en 1998 pour tous les modes mais c'est le transport ferroviaire qui a été le plus affecté avec une chute de plus de 20 % des tonnages transportés sur ces courtes distances. En revanche, le transport de marchandises à plus de 200 kilomètres a connu un taux de croissance de plus de 7 % en 1998, croissance dont le transport ferroviaire a profité avec une augmentation de plus de 4,2 millions de tonnes transportées (+ 8,5 %) ainsi que le transport fluvial avec un croissance de plus de 33 %. Ainsi, le transport fluvial et le transport ferroviaire ont évolué de la même façon, enregistrant une baisse sur les courtes distances et une croissance sur les distances supérieures à 200 kilomètres.

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).



MARCHANDISES

Chapitre	Libellé du chapitre
0	Produits agricoles et animaux vivants
1	Denrées alimentaires et fourrages
2	Combustibles minéraux solides
3	Produits pétroliers
4	Minerais et déchets pour la métallurgie
5	Produits métallurgiques
6	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction
7	Engrais
8	Produits chimiques
9	Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales

La croissance du transport de minerais de fer et de céréales a profité au fer et au fluvial

Pour la majorité des chapitres de la NST, les parts modales varient peu de 1996 à 1998. Pour certains produits, une faible variation des parts modales va de pair avec une forte augmentation des tonnages transportés. Pour d'autres, l'évolution forte que l'on constate résulte de croissance différenciée selon les produits.

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 1996 à 1998, le transport de céréales par fer a augmenté de 3 millions de tonnes (pour atteindre 8,7 millions de tonnes) et par voie fluviale de un million de tonnes (pour atteindre 2,2 millions en 1998) ; mais la route représente encore plus de 67 millions de tonnes en 1998.

En ce qui concerne le transport de minerais et de déchets pour la métallurgie (chapitre 4), la part modale du fer est passée de 8,6 % à 18,6 % de 1996 à 1998. Ce transport se caractérise par un mode très dominant pour chaque famille de produits. Ainsi, si le transport de minerais et de déchets pour la métallurgie est passé de 37,1 millions de tonnes en 1996 à 43,6 millions de tonnes en 1998, cette progression est due à une hausse de 3,7 millions de tonnes du transport de minerais de fer, transport dominé par le mode ferroviaire (86 % de part modale en 1996 et 97 % en 1998), ce qui explique en grande partie l'augmentation de la part modale du transport ferroviaire pour le chapitre 4 de la NST.

Les flux intra-régionaux peu sensibles au report modal

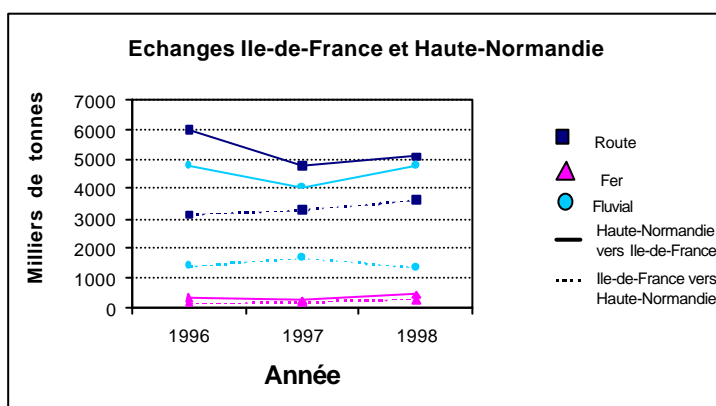
Toutes marchandises confondues, les flux routiers intra-régionaux s'élèvent en moyenne à 63 millions de tonnes avec d'importantes disparités en fonction de l'importance relative des régions. Les marchandises chargées par la route atteignent ainsi 137,5 millions de tonnes à l'intérieur de la région Rhône-Alpes en 1998, 123,8 millions de tonnes en Ile-de-France en 1998 et 102,3 millions de tonnes dans la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA). Les flux ferroviaires intra-régionaux sont en moyenne de près de 780 000 tonnes avec, là aussi, une forte dispersion : deux régions comptent des flux internes supérieurs à trois millions de tonnes : la Lorraine avec 5,8 millions de tonnes en 1998 et la région Nord-Pas-de-Calais avec plus de 4 millions de tonnes. L'activité industrielle de ces régions explique ce fort volume de marchandises transportées. En ce qui concerne le transport fluvial, plus de la moitié des tonnages du transport national en 1996, 1997 et 1998 l'a été à l'intérieur des régions Ile-de-France et Haute-Normandie soit, en 1998, plus de 12 millions de tonnes sur un total national de 23,7 millions de tonnes. La part modale de la route n'a diminué qu'en Picardie entre 1996 et 1998. Elle est passée de 99 % à 97 % à cause d'un effet de structure : l'augmentation du tonnage de céréales transporté par le fer (80 000 tonnes en plus) et des sables et graviers par voie fluviale (900 000 tonnes en plus), alors que le transport d'autres produits n'a globalement pas augmenté.

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



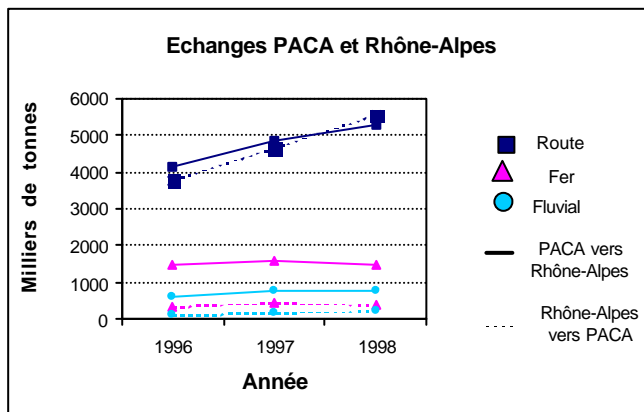
MARCHANDISES

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



De la Haute-Normandie vers l'Ile-de-France, les flux empruntant les voies navigables sont incomparablement plus importants que ceux qui utilisent le mode ferroviaire. Ils se rapprochent même, en tonnage global, des flux routiers : sur les 10,3 millions de tonnes chargées en Haute-Normandie et déchargées en Ile-de-France en 1998, 5,1 millions ont été transportées par la route et 4,8 millions par voies navigables, ce qui représente pour ce mode une augmentation de 17 % entre 1997 et 1998. Les flux par voies navigables entre la Haute-Normandie et l'Ile-de-France sont à plus de 60 % des transports de matériaux de construction, dont le tonnage transporté par mode fluvial est environ 2,5 fois plus important que celui transporté par mode routier.

Echanges 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 1997 et 1998 mais cette croissance a profité surtout au mode routier. Cependant, le recours au mode fluvial s'est accru de plus de 30 % entre 1996 et 1998 dans chaque sens alors que le mode ferroviaire a connu une baisse en 1998. Pour les flux de Rhône-Alpes vers PACA, la hausse de 1998 pour le mode route s'explique en grande partie (environ 800 000 tonnes) par du transport de minéraux bruts ou manufacturés et de matériaux de construction, tandis que le transport de ces marchandises par voie navigable ou par voie ferrée a stagné sur la période 1996-1998. En revanche, le transport de céréales par voie fluviale a progressé de près de 80 000 tonnes en 1998. Pour les flux de PACA vers Rhône-Alpes, la hausse de 1998 pour le mode route s'explique pour 500 000 tonnes par du transport de groupage-messagerie. L'augmentation de près de 80 000 tonnes du transport combiné par le fer pour les flux entre les départements des Bouches-du-Rhône et du Rhône est sans commune mesure avec celle de 4 000 tonnes pour les produits transportés par voies navigables. Au total, la hausse du transport fluvial de la région PACA vers Rhône-Alpes est due à un transport en hausse de 150 000 tonnes de houille de 1997 à 1998 alors que la progression du fer n'a été que de 40 000 tonnes, le transport de houille par la route restant marginal.