



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Soixante-cinquième session

Genève, 19-21 octobre 2022

Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

Questions nouvelles dans le domaine du transport de marchandises et de la logistique : questions, tendances et performances dans le secteur

Objectifs pour le transport intermodal

Note du secrétariat

I. Introduction

1. Dans sa résolution sur le renforcement du transport intermodal de marchandises adoptée à sa quatre-vingt-deuxième session, le 25 février 2021, le Comité des transports intérieurs invite le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) à travailler à définir des cibles adéquates concernant la part de marché du transport intermodal dans le secteur du fret et d'un plan pour atteindre ces cibles.
2. À sa session précédente, le Groupe de travail a décidé que, pour réfléchir à ces cibles, il devait disposer d'indications claires sur les parts de marché réelles du transport intermodal dans les pays membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE). Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir, pour sa soixante-cinquième session, un document dans lequel figureraient les parts actuelles du transport intermodal dans les pays de la CEE.
3. Pour donner suite à cette demande, le secrétariat a établi le présent document en vue d'un débat sur les indicateurs qu'il serait possible d'utiliser pour mieux cerner la part de marché du transport intermodal de marchandises.

II. Indicateurs de la part de marché du transport intermodal

4. Eurostat, qui fait office de bureau de statistique de l'Union européenne, compile un ensemble de cinq indicateurs sur la part du transport en conteneurs et autres unités de transport intermodal dans le total du transport de marchandises par mode de transport respectif. Ces indicateurs sont appelés indicateurs du taux d'unitisation du fret des différents modes de transport. En outre, un ensemble de données est fourni pour permettre de comparer l'unitisation entre les modes de transport¹. Il s'agit de l'unitisation dans, respectivement :

¹ Voir aussi : https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/tran_im_esms.htm.



- Les différents modes de transport (sur la base des tonnes-kilomètres de poids brut des marchandises) (tran_ui_umod) ;
- Le transport routier de marchandises (sur la base des tonnes-kilomètres de poids brut des marchandises) (tran_im_uroad) ;
- Le transport ferroviaire de marchandises (sur la base des tonnes-kilomètres de poids brut des marchandises) (tran_im_uroad) ;
- Le transport de marchandises par voies navigables (sur la base des tonnes-kilomètres de poids brut des marchandises) (tran_im_uicww) ;
- Le transport maritime de marchandises (sur la base des tonnes de poids brut des marchandises) (tran_im_umar).

5. L'unitisation exprime donc la part du total des marchandises transportées en unités de transport intermodal.

6. Pour le transport ferroviaire de marchandises, qui intéresse le Groupe de travail, les unités de transport intermodal comprennent les conteneurs et les caisses mobiles, les véhicules routiers (accompagnés) et les semi-remorques (non accompagnés). Le transport ferroviaire de véhicules routiers accompagnés (par le conducteur) correspond au concept d'« autoroute ferroviaire », selon lequel des véhicules utilitaires lourds complets (camions, camions avec remorques, tracteurs routiers avec semi-remorques) sont acheminés par des wagons spéciaux. Les semi-remorques non accompagnés sont également acheminés par chemin de fer. L'unité des données de base est le million de tonnes-kilomètres. L'unitisation est calculée comme la part des unités de transport intermodal dans le transport total de marchandises par rail. Le poids des marchandises transportées est mesuré en « poids brut-brut », c'est-à-dire y compris l'emballage et la tare (poids à vide) du conteneur ou autre unité de transport intermodal dans laquelle sont transportées les marchandises.

7. Eurostat produit l'indicateur d'unitisation pour le transport ferroviaire de marchandises des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Macédoine du Nord, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie et Turquie.

8. Il convient de noter que pour produire ces indicateurs, Eurostat suit la méthode dite « allemande » de production de statistiques du transport intermodal. Cela signifie qu'aucune statistique autonome sur le transport intermodal n'est collectée, mais que les données relatives au transport intermodal sont compilées à partir de la collecte réglementaire de données pour les différents modes, puis ajustées pour être aussi comparables que possible. Ainsi, les données ne créent pas de charge supplémentaire pour les pays déclarants et les répondants initiaux. Les indicateurs ont été élaborés à partir des données sur le transport routier, ferroviaire, fluvial et maritime, disponibles dans le cadre du système statistique européen.

9. Le tableau ci-dessous présente les taux d'unitisation dans le secteur ferroviaire de ces pays pour 2010, 2015 et 2019.

<i>Pays</i>	<i>2010</i>	<i>2015</i>	<i>2019</i>
AT	28,5	29,9	N/A
BE	30,2	N/A	N/A
BG	10,4	5,8	6,6
CH	46,5	57,5	58,9
CZ	13,7	16,5	20
DE	35,2	39	42
DK	35,2	20,3	41,5
EE	0,9	1,7	3,8
EL	7,5	50,7	80,7

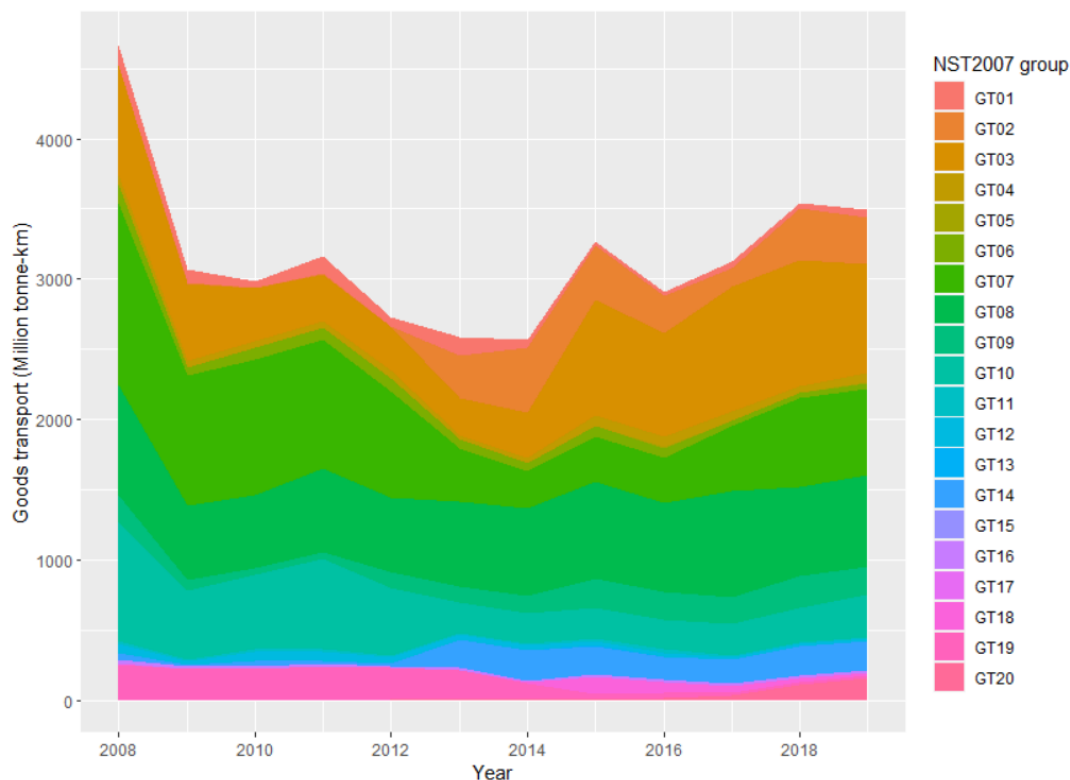
<i>Pays</i>	<i>2010</i>	<i>2015</i>	<i>2019</i>
ES	39,7	50,6	54,3
FI	4,4	1,2	2,5
FR	24	28,7	33,7
HR	8,2	8,3	16,8
HU	16,1	14,6	13,3
IE	46,7	53,1	61,1
IT	47,1	49,3	61,9
LT	2,3	1,9	4,6
LV	2,1	1,2	1,4
MK	99,3	34,2	39,7
NL	34,9	35,7	40,8
NO	73,8	63	57,4
PL	4,1	7,8	13,1
PT	18,2	30	67,7
RO	5,9	4,8	7,5
SE	25,3	25,4	26,1
SI	26,7	30,9	34,9
SK	2,6	6,2	8,7
TR	21,9	34,3	38,9
UK	31,2	34,2	52,5

Source : Eurostat.

10. Les variations de ces taux peuvent résulter de diminutions ou d'augmentations du nombre des unités de transport intermodal transportées par rail, mais également de diminutions ou d'augmentations des autres transports ferroviaires de marchandises (par exemple, les cargaisons en vrac) du fret total transporté par le rail. Ainsi, alors que les volumes transportés unitisés peuvent rester constants dans le temps, le taux d'unitisation peut fluctuer en raison de changements dans les autres transports ferroviaires de marchandises.

11. Par exemple, la Bulgarie voit le taux d'unitisation diminuer au fil du temps. Cependant, si l'on examine l'évolution dans le temps les volumes de marchandises transportés par rail en Bulgarie, on peut noter que si les marchandises transportées dans les unités de transport intermodal restent plutôt stables, la baisse du taux d'unitisation dans le rail est causée par l'augmentation du transport de marchandises telles que les minerais métalliques et autres produits des mines et carrières (catégorie GT03) (voir fig. 1 ci-dessous).

Figure 1
Transport de marchandises par catégorie NST 2007 (Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques des transports²) en Bulgarie entre 2010 et 2019

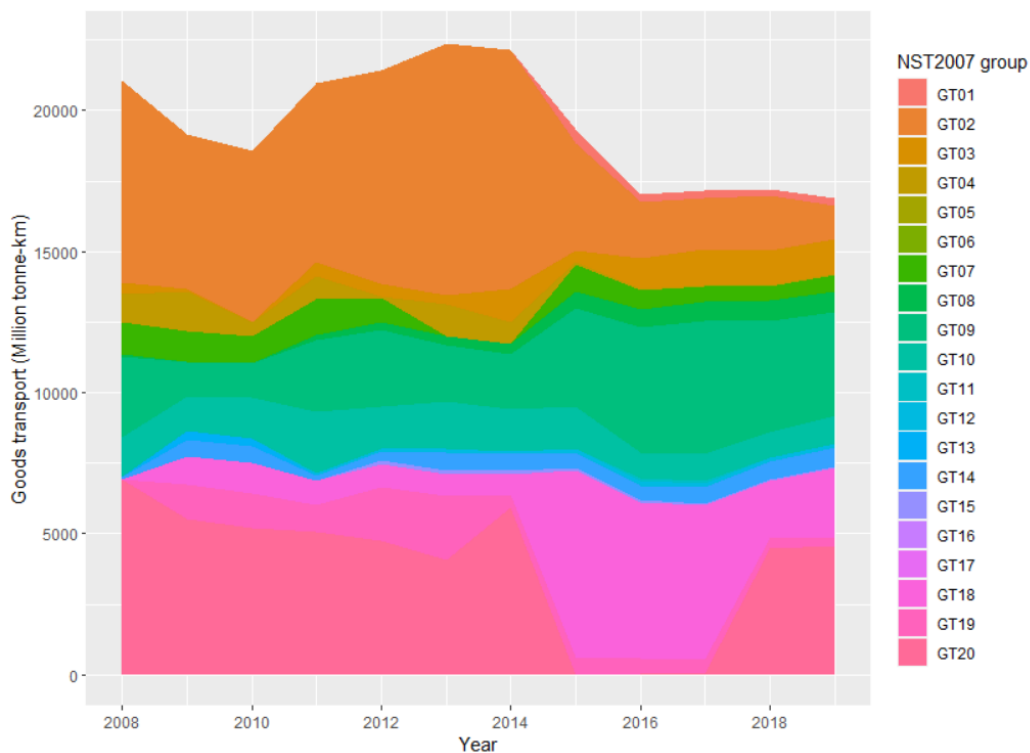


Source : Tableau rail_go_grpgood d'Eurostat.

12. Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a connu une augmentation du taux d'unitisation ferroviaire. Toutefois, si l'on examine les marchandises transportées au fil du temps, on constate une réduction assez importante du transport de marchandises telles que le charbon, le lignite, le pétrole brut et le gaz naturel (catégorie GT02), alors que dans le même temps, les marchandises transportées dans les unités de transport intermodal sont restées plutôt stables, de sorte que l'augmentation de l'unitisation du rail est en fait due à une diminution du volume des marchandises en vrac transportées par rail (voir fig. 2 ci-dessous).

² <https://unece.org/classification-nst-2007>.

Figure 2
**Transport de marchandises par catégorie NST 2007 au Royaume-Uni
entre 2010 et 2019**

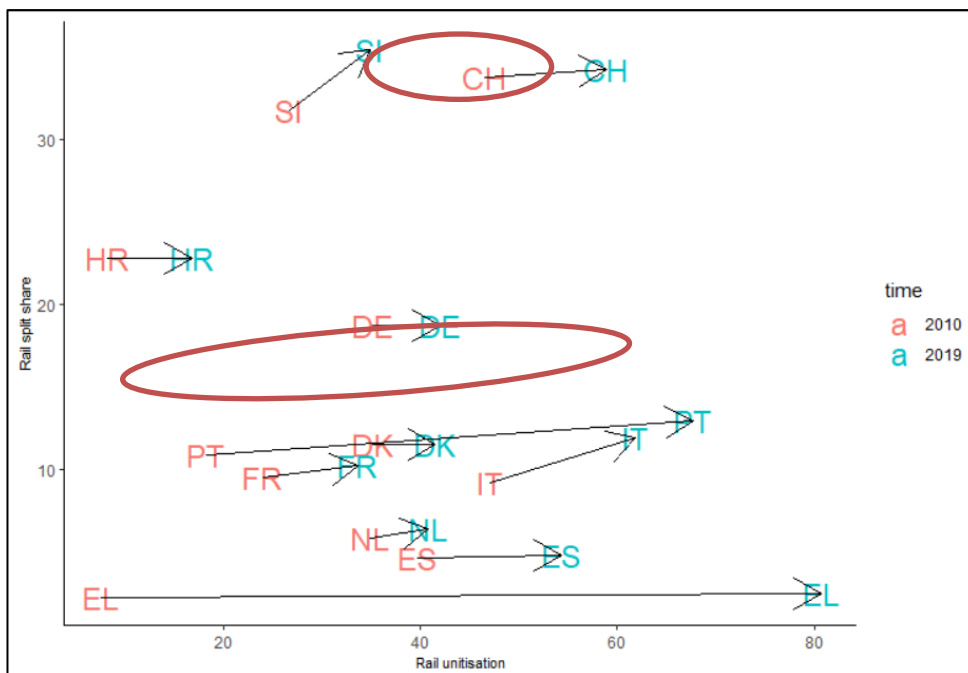


Source : Tableau *rail_go_grpgood* d'Eurostat.

13. Ces deux exemples montrent que le taux d'unitisation du rail doit être analysé en combinaison avec la part modale du fret ferroviaire. Si la part modale du fret ferroviaire augmente et que, dans le même temps, le taux d'unitisation du rail augmente, cela signifie que le rail est capable d'absorber davantage de transport de marchandises, éventuellement au détriment d'autres modes de transport intérieur, et que cette augmentation peut être associée à l'augmentation du transport des unités de transport intermodal.

14. Par exemple, la Suisse et le Portugal, ainsi que 11 autres pays de la CEE, ont vu augmenter à la fois le taux d'unitisation du rail et la part modale du fret ferroviaire entre 2010 et 2019 (voir fig. 3 ci-dessous pour l'ensemble de ces pays).

Figure 3
Ratios entre part du rail et utilisation du rail pour 2010 et 2019 pour certains pays de la CEE, dont le Portugal et la Suisse
La figure montre uniquement les pays de la CEE dont l'utilisation du rail est plus élevée et dont la part du rail augmente



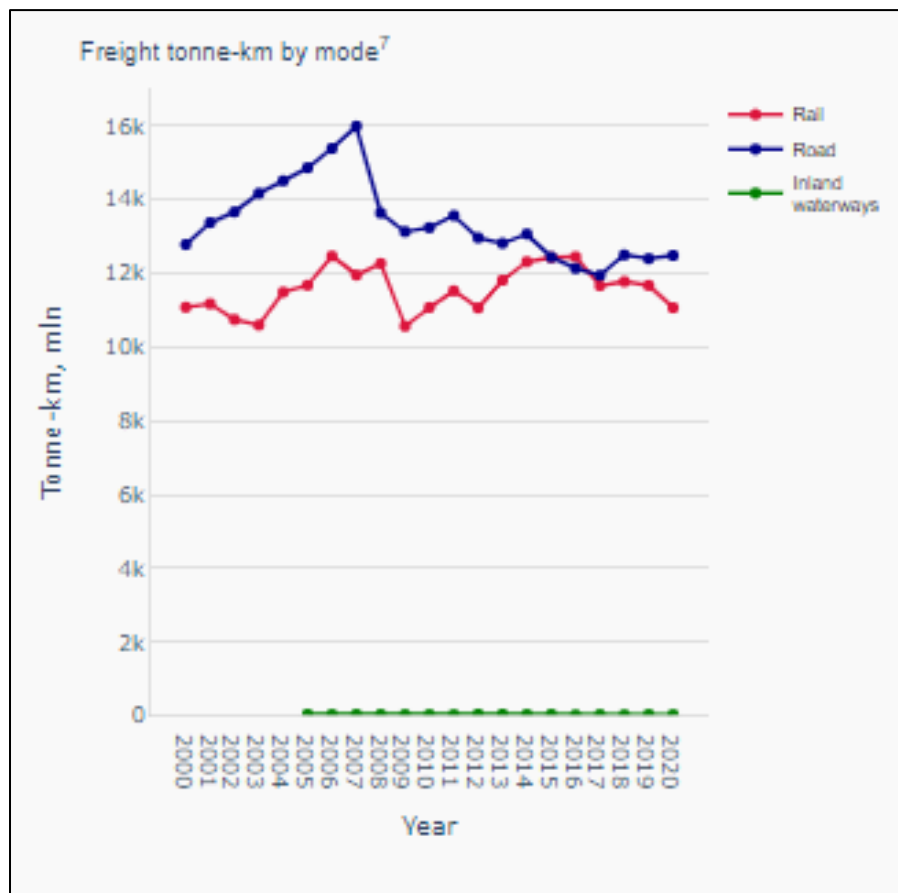
Sources : CEE et Eurostat.

15. Les données relatives à la répartition modale pour la Suisse montrent une augmentation des volumes de transport par rail et une diminution des volumes pour la route entre 2010 et 2020 (voir fig. 4 ci-dessous).

Figure 4

Transport de marchandises par modes de transport terrestres pour la Suisse entre 2000 et 2020

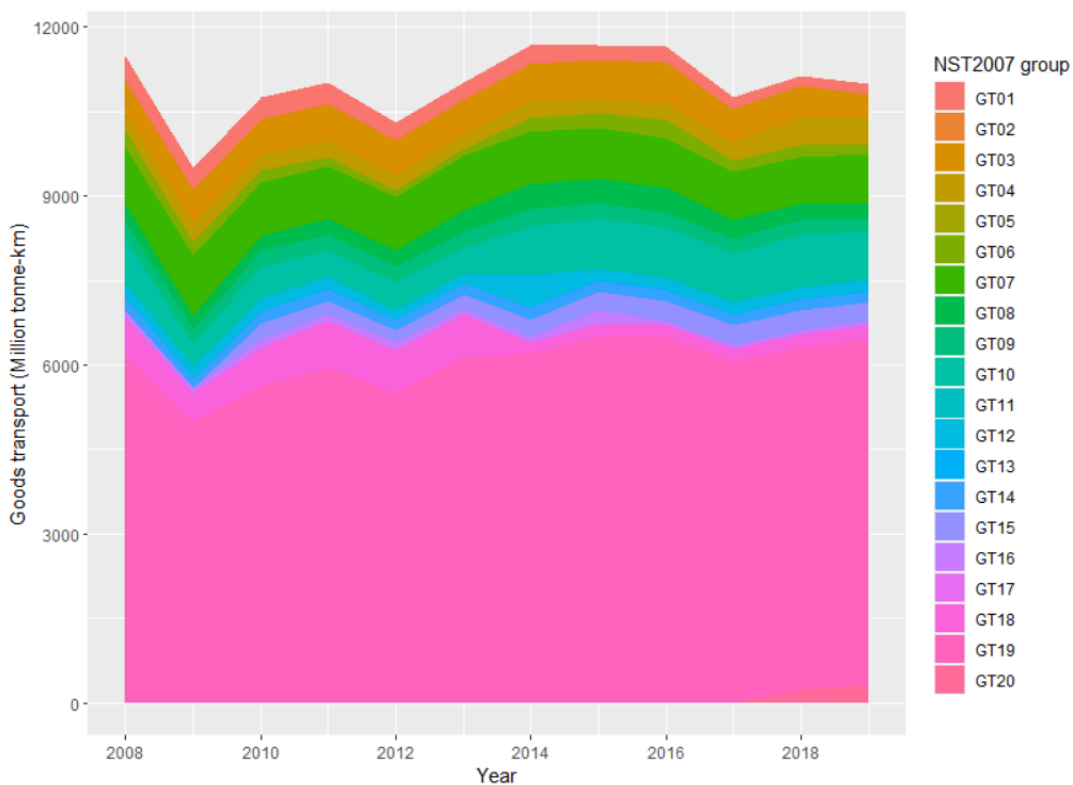
À noter que les données sur le transport routier sont basées sur la résidence (camions immatriculés en Suisse) alors que les données sur les transports ferroviaire et fluvial sont basées sur le territoire.



Source : CEE.

16. Parallèlement, si l'on considère l'évolution dans le temps des volumes de marchandises transportées, la majorité des marchandises en Suisse sont celles dont on peut raisonnablement conclure qu'elles sont déjà transportées dans les unités de transport intermodal (catégorie GT19, « marchandises non identifiables ») avec une tendance légèrement croissante (voir fig. 5 ci-dessous).

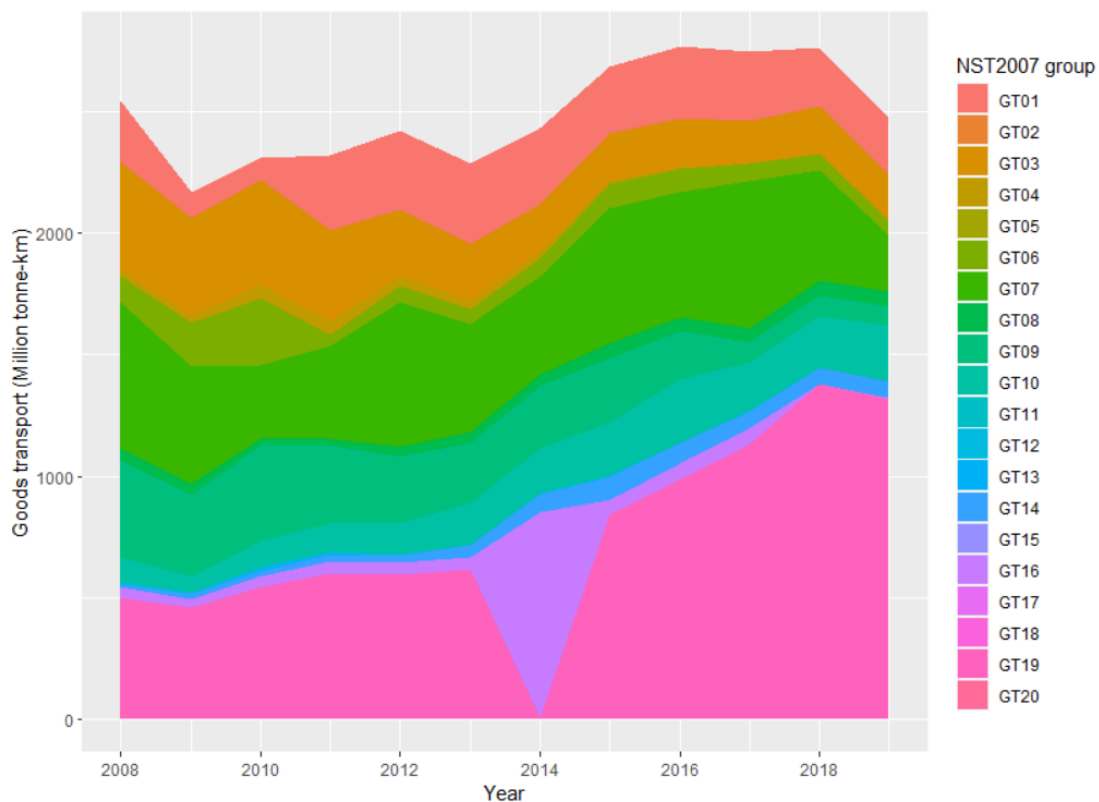
Figure 5
Catégories NST 2007 des marchandises transportées en Suisse entre 2010 et 2019



Source : Eurostat.

17. Pour le Portugal, le volume des marchandises de la catégorie GT19 a considérablement augmenté entre 2010 et 2019 (voir fig. 6 ci-dessous).

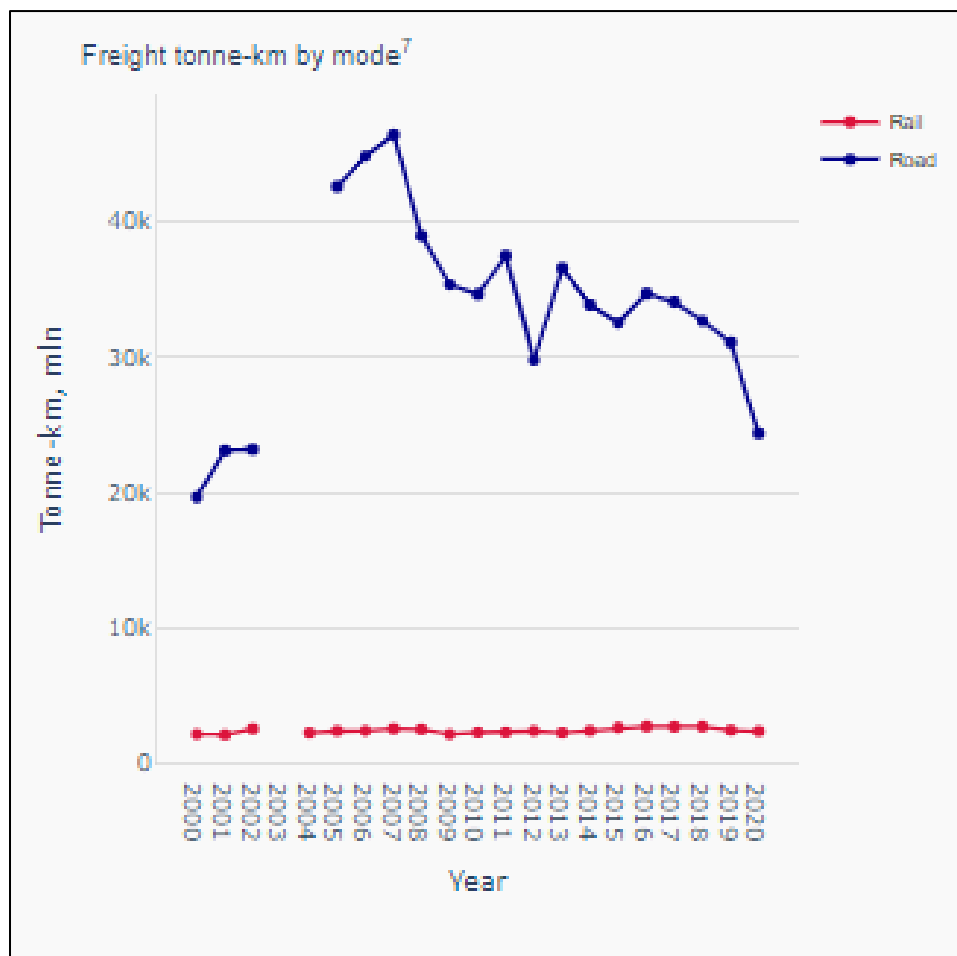
Figure 6
Transport de marchandises par SCL (classification type des marchandises pour les statistiques des transports) pour le Portugal entre 2010 et 2019



Source : Eurostat.

18. Dans le même temps, les données relatives à la répartition modale pour le Portugal montrent une légère augmentation des volumes transportés par chemin de fer et une diminution des volumes transportés par la route, ce qui se traduit par une augmentation de la part du rail dans la répartition modale du transport intérieur de marchandises (voir fig. 7 ci-dessous).

Figure 7
Transport de marchandises par les modes de transport intérieurs pour le Portugal entre 2000 et 2020



Source : CEE.

III. Cibles

19. Compte tenu des informations fournies dans la section II du présent document, le Groupe de travail souhaitera peut-être, lorsqu'il fixera des cibles concernant la part de marché du transport intermodal, fonder ces cibles sur les indicateurs relatifs au taux d'unitisation dans le secteur ferroviaire et à la part modale du fret ferroviaire, malgré les difficultés de mesure du transport intermodal mentionnées ci-dessus. Le Groupe de travail pourrait suggérer que soient fixées des cibles d'augmentation du taux d'unitisation dans le transport par rail et une augmentation de la part modale du fret ferroviaire, et que ces cibles soient fixées pour 2026 et 2030.

20. Dans le même temps, il est à noter que le taux d'unitisation du secteur ferroviaire n'est pas disponible pour tous les pays de la CEE ayant des compagnies de chemins de fer, mais Eurostat produit cet indicateur pour les pays énumérés au paragraphe 7. Pour les autres pays de la CEE possédant des compagnies de chemins de fer, il faudrait étudier plus avant la question de savoir si cet indicateur pourrait être calculé sur la base de données accessibles (par exemple, celles de l'Union internationale des chemins de fer) ou si ces données devraient être obtenues directement auprès de ces pays.

21. La part modale du fret ferroviaire peut être calculée sur la base des données disponibles dans la base de données statistiques de la CEE, à partir des données relatives au transport de marchandises par des véhicules routiers immatriculés dans le pays déclarant, au transport de marchandises par rail et au transport de marchandises par voies navigables. Si des données territorialisées pour la répartition modale doivent être utilisées, elles peuvent être obtenues auprès d'Eurostat, mais elles ne seront pas disponibles pour tous les pays membres de la CEE. Il serait nécessaire d'effectuer des recherches supplémentaires sur la disponibilité de données territorialisées sur la répartition modale dans les pays membres de la CEE non traités par Eurostat. La différence entre les données sur le fret routier basées sur la résidence et celles basées sur le territoire est importante dans les États membres de l'Union européenne en raison du marché unique et des règles de cabotage largement libéralisées. Dans les États qui ne font pas partie de ce marché, la différence entre les deux méthodes est probablement beaucoup plus faible, mais le secrétariat ne dispose pas de données permettant de quantifier cette différence.
