



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des statistiques des transports****Soixante-quatorzième session**

Genève, 15-17 mai 2023

Point 10 de l'ordre du jour provisoire

Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et organes subsidiaires**Objectifs pour le transport intermodal****Note du secrétariat***Résumé*

Le présent document est une mise à jour du document ECE/TRANS/WP.24/2022/6, qui a été publié par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique. On y trouvera un examen de la meilleure façon de suivre le transport intermodal pour en faire un outil de transfert modal vers des modes de transport moins polluants. Les représentants du Groupe de travail des statistiques des transports sont encouragés à enrichir la réflexion sur les moyens de mesurer la répartition modale et à partager leurs propres expériences.

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 a invité 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 à élaborer un plan pour atteindre ces cibles.
2. À sa session précédente, le WP.24 a décidé que, pour définir ces cibles, il devait disposer d'indications claires sur la part de marché réelle du transport intermodal dans les pays membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE). Il 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 décrivent le taux d'unitisation du fret des différents modes de transport. En outre, un ensemble de données permet de comparer l'unitisation entre les modes de transport¹, plus précisément dans les domaines suivants :

- 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_uivw) ;
- 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 WP.24, 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 (Royaume des), Pologne, Portugal, République de Macédoine du Nord, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie et Türkiye.

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 sur la base des données issues de la collecte réglementaire pour les différents modes, puis ajustées pour être aussi comparables que possible. Ainsi, l'élaboration de ces données ne crée 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.

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

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

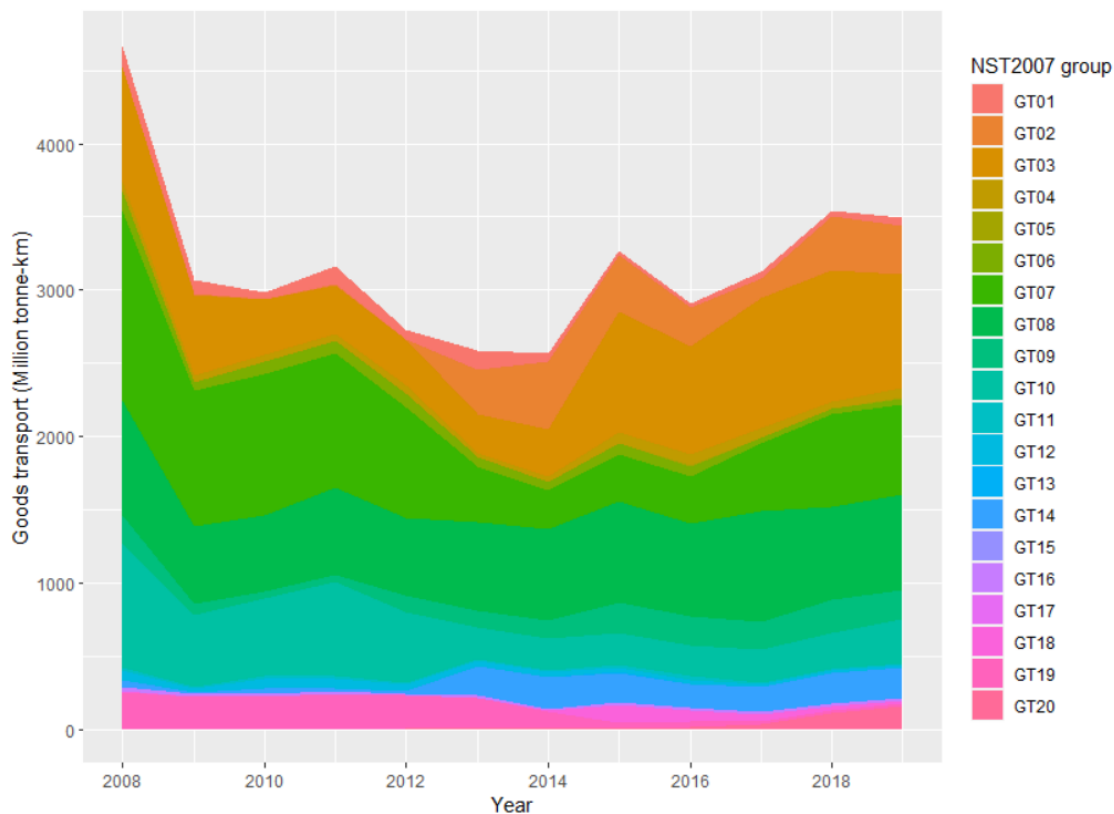
<i>Pays</i>	<i>2010</i>	<i>2015</i>	<i>2019</i>
AT	28,5	29,9	s.o.
BE	30,2	s.o.	s.o.
BG	10,4	5,8	6,6
CH	46,5	57,5	58,9
CZ	13,7	16,5	20
DE	35,2	39	42
DK	35,2	20,3	41,5
EE	0,9	1,7	3,8
EL	7,5	50,7	80,7
ES	39,7	50,6	54,3
FI	4,4	1,2	2,5
FR	24	28,7	33,7
HR	8,2	8,3	16,8
HU	16,1	14,6	13,3
IE	46,7	53,1	61,1
IT	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 modes de transport ferroviaire de marchandises (par exemple, les cargaisons en vrac). 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 modes de transport ferroviaire de marchandises.

11. Par exemple, pour la Bulgarie, on constate une diminution du taux d'unitisation au fil du temps. Cependant, si l'on examine l'évolution des volumes de marchandises transportées par rail dans ce pays, on peut noter que si le volume de marchandises transportées dans les unités de transport intermodal reste plutôt stable, 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).

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

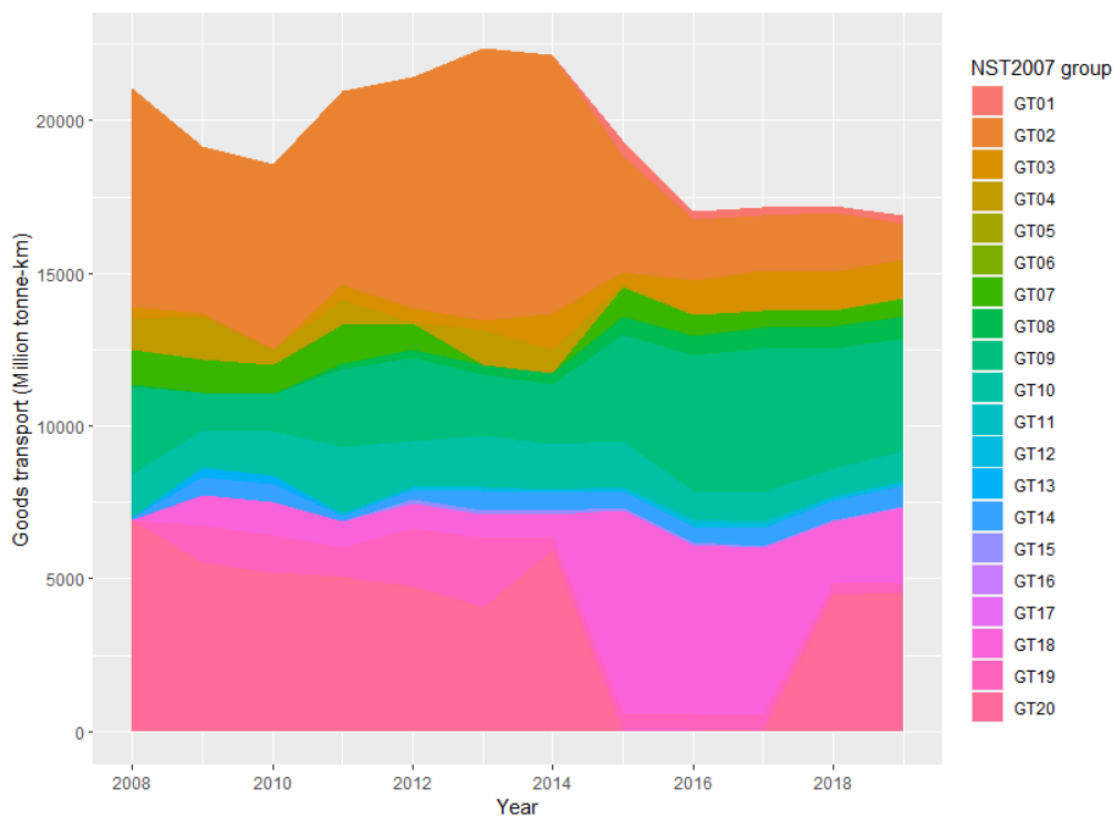


Source : Tableau *rail_go_grpgood* d'Eurostat.

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 l'évolution des marchandises transportées, 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).

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

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

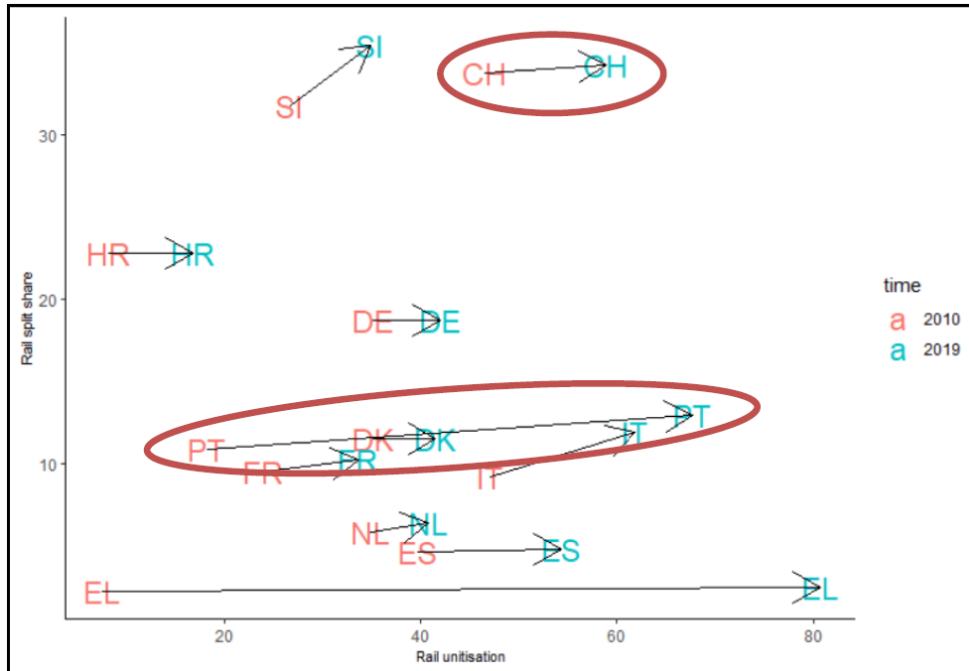


Source : Tableau *rail_go_grpgood* d'Eurostat.

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 cette dernière 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 pour l'ensemble de ces pays).

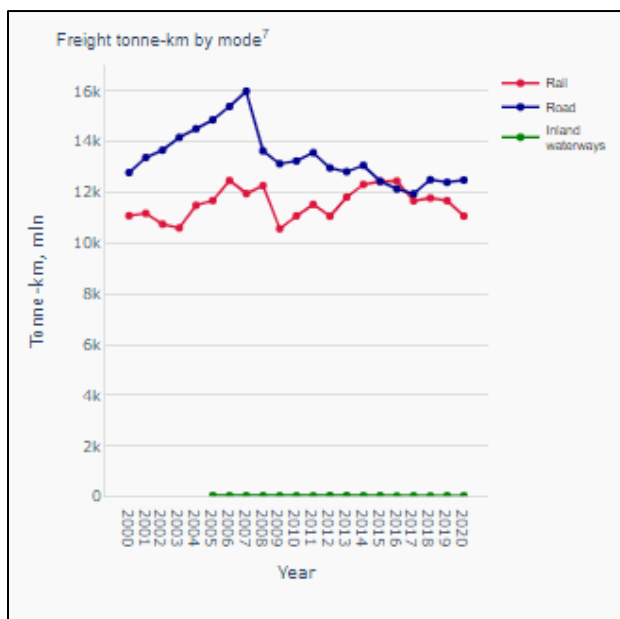
Figure 3
Ratios entre part du rail et utilisation du rail pour 2010 et 2019 pour certains pays de la CEE, dont le Portugal et la Suisse. La figure montre uniquement les pays de la CEE dans lesquels l'utilisation du rail est plus élevée et où la part du rail augmente



Sources : CEE et Eurostat.

15. Pour la Suisse, les données relatives à la répartition modale montrent, sur la période 2010-2020, une augmentation des volumes de transport par rail et une diminution des volumes transportés par la route (voir fig. 4).

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 le pays d'origine (camions immatriculés en Suisse), alors que les données sur les transports ferroviaire et fluvial sont basées sur le territoire

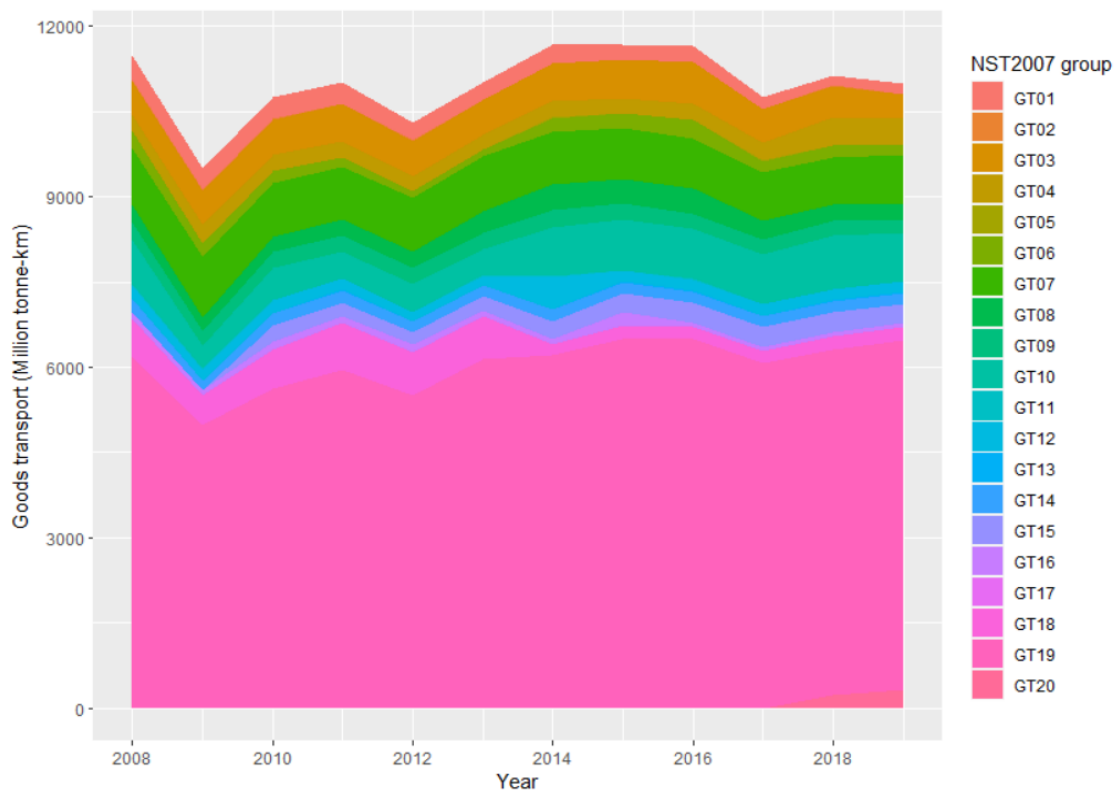


Source : CEE.

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 des unités de transport intermodal (catégorie GT19, « marchandises non identifiables »), avec une tendance légèrement croissante (voir fig. 5).

Figure 5

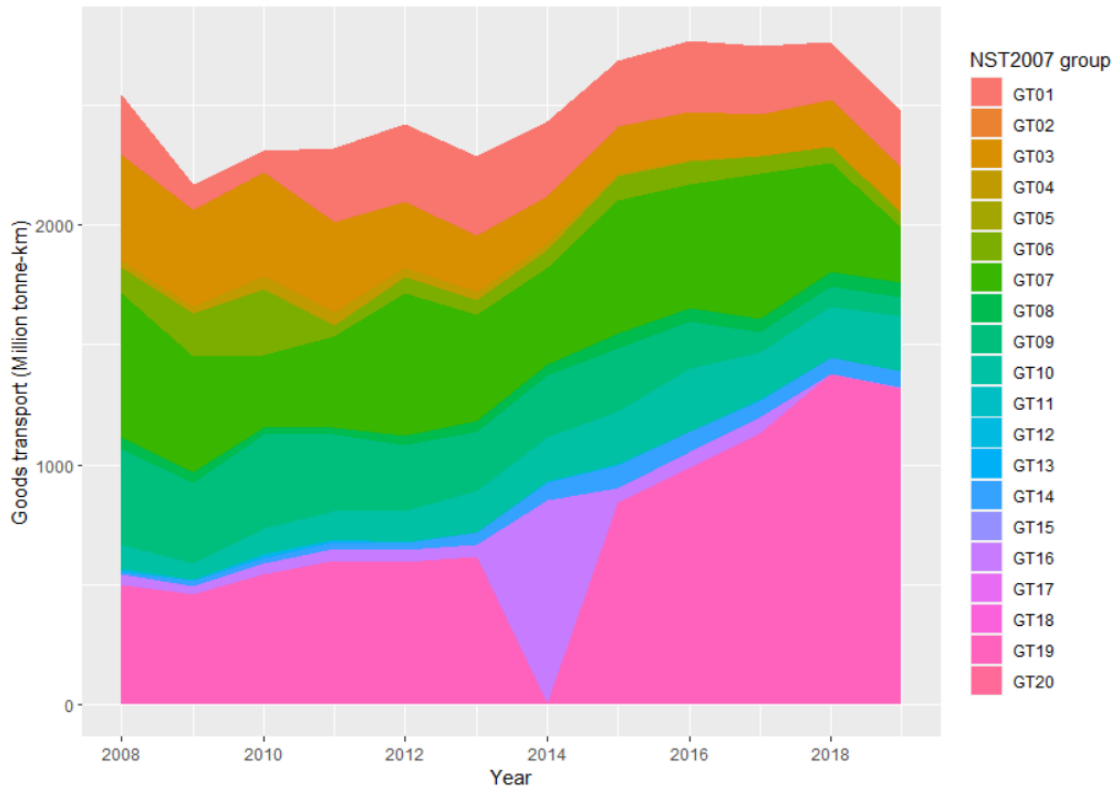
Catégories NST 2007 des marchandises transportées en Suisse entre 2010 et 2019



Source : Eurostat.

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

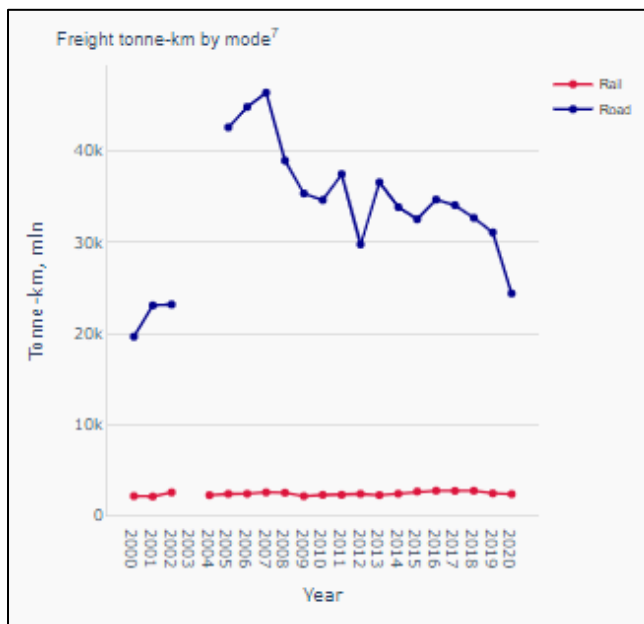
Figure 6
Transport de marchandises par SCL (classification type des marchandises pour les statistiques des transports) pour le Portugal entre 2010 et 2019



Source : Eurostat.

18. Dans le même temps, les données relatives à la répartition modale du transport de marchandises 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 relative de la part du rail (voir fig. 7).

Figure 7
Transport de marchandises par mode de transport intérieur pour le Portugal entre 2000 et 2020



Source : CEE.

III. Résultats de la dernière session du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique présentant un intérêt pour le Groupe de travail des statistiques des transports

19. À la soixante-cinquième session du WP.24 (ECE/TRANS/WP.24/151), le secrétariat a présenté l'approche susmentionnée visant à mesurer le transport intermodal et a indiqué que si des données sur l'unitisation étaient disponibles pour les pays couverts par Eurostat, les résultats des autres pays en matière de transport intermodal devraient être mesurés à l'aide d'autres sources, notamment l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Sur la base de cette approche et des discussions qui ont eu lieu, le WP.24 a demandé au secrétariat d'établir, en vue de sa prochaine réunion, un document contenant des informations sur le taux d'unitisation ferroviaire et la part modale du rail dans les pays de la CEE.

20. Le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) est invité à étudier cette approche de suivi du transport intermodal, qui pourrait favoriser le transfert modal, et notamment à réfléchir aux questions suivantes :

- Quels sont les autres indicateurs à prendre en compte ?
- Existe-t-il d'autres facteurs susceptibles de compliquer l'approche choisie pour le suivi du transfert modal ?
- Existe-t-il d'autres sources de données qui pourraient être exploitées aux fins de ce suivi ?

21. Les commentaires formulés par le WP.6 nourriront les débats que le WP.24 tiendra à sa soixante-sixième session, en octobre 2023.
