

Le transport ferroviaire de marchandises en 2012

Le transport de fret ferroviaire recule de 4,8 % en 2012 après l'embellie de 2011 et ramène ainsi l'activité au niveau de 2009. Cette contraction touche particulièrement le transport national qui recule de 13,0 % en 2012 et revient au niveau des années 2009 et 2010. Le redressement du transport international se poursuit (+ 18,5 %) et compense partiellement le recul du transport national. Le transport combiné baisse

également (- 4,9 %), mais sa part dans l'ensemble reste stable, autour de 25 %.

Le transport de produits agricoles et de produits des industries extractives contribue à la détérioration de l'activité de fret ferroviaire en 2012. Le transport de marchandises dangereuses connaît également un repli en 2012 (- 5,1 %).

Recul du transport ferroviaire de marchandises en 2012

Le transport total de marchandises par chemin de fer, mesuré en tonnes-kilomètres, décroît de 4,8 % en 2012 par rapport à 2011 après + 14,1 % en 2011 et - 6,7 % en 2010 (tableau 1). Le transport national recule de 13,0 % et revient à un niveau équivalent à ceux enregistrés en 2009 et 2010. Avec une activité de 22 milliards de tonnes-kilomètres, le fret national représente plus des deux tiers du transport par chemin de fer, proportion en régression par rapport à 2011. Le transport international croît en 2012 (+ 18,5 %) pour la deuxième année consécutive. En particulier, l'activité de transit et d'importation de marchandises par chemin de fer progresse fortement en 2012 avec respectivement

+ 40,5 % et + 19,6 %. L'exportation de fret ferroviaire croît plus modestement (+ 5,9 %) après une hausse en 2011 (+ 3,8 %). Le transport combiné s'élève à 8,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2012, il représente un quart de l'ensemble du transport de fret par chemin de fer, part quasiment stable dans l'ensemble du fret depuis 2009. Il connaît une évolution similaire à celle de l'ensemble du fret ferroviaire en 2012 (- 4,9 %).

En parallèle, les tonnages transportés suivent la même tendance, - 4,6 % pour l'ensemble du transport en 2012 dont - 13,6 % pour le transport national, les tonnages en transport international restent dynamiques (+ 23,1 %).

Tableau 1 - Principaux résultats du transport ferroviaire de marchandises en 2012

	2009	2010	2011	2012	2012/2011
	Millions de tonnes-kilomètres				%
National	22 571	22 570	25 361	22 074	-13,0
International entrant	3 410	1 741	2 532	3 028	19,6
International sortant	3 755	3 940	4 090	4 333	5,9
Transit	2 392	1 713	2 219	3 117	40,5
Total	32 129	29 965	34 202	32 552	-4,8
<i>dont transport combiné</i>	<i>7 545</i>	<i>7 192</i>	<i>8 690</i>	<i>8 261</i>	<i>-4,9</i>
	Milliers de tonnes				%
National	63 064	66 124	69 381	59 951	-13,6
International entrant	10 077	5 830	7 930	9 939	25,3
International sortant	9 897	11 138	11 750	13 142	11,8
Transit	3 087	1 953	2 728	4 506	65,2
Total	86 126	85 045	91 789	87 539	-4,6
<i>dont transport combiné</i>	<i>11 721</i>	<i>10 987</i>	<i>14 846</i>	<i>15 263</i>	<i>2,8</i>
	Milliers de trains-km				%
Total	74 209	66 185	67 952	62 727	-7,7

Champ : tous les opérateurs ferroviaires qui réalisent des transports de marchandises en France.

Source : SOeS, enquête auprès des opérateurs ferroviaires / données réglementaires décret 2012-555



Le trafic ferroviaire pour les trains de marchandises, mesuré en trains-km, baisse en 2012 par rapport à 2011 (- 7,7 %).

La distance moyenne des parcours des marchandises est stable

(372 km après 373 en 2011 pour l'ensemble du transport de fret) et le tonnage net moyen de marchandises par train continue de s'accroître (519 tonnes après 503 tonnes en 2011).

Retrait prononcé du transport de produits agricoles, de produits des industries extractives et des métaux et produits métalliques

Le recul du transport de marchandises par chemin de fer en 2012 est pour l'essentiel dû à la baisse du transport des produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche (*tableau 2*), des produits des industries extractives (houille, pétrole, gaz, minerais...) ainsi que des métaux de base et produits métalliques. Le transport de ces catégories de marchandises a reculé respectivement de

21,9 %, 26,0 % et 9,2 % en 2012 par rapport à 2011. Le transport machines et matériels, produits des TIC, matériel de transport progresse de 20,5 % et permet de soutenir l'activité de transport de fret ferroviaire de même que le transport d'autres produits non métalliques (verres, ciments, matériaux de construction...) avec + 8,7 % en 2012 par rapport à 2011.

Tableau 2 - Le transport ferroviaire de marchandises selon la nature de marchandise

Marchandises (regroupements de divisions de NST 2007)	Transport en millions de t-km				2012 / 2011	
	2009	2010	2011	2012	Évolution (%)	Contribution à l'évolution globale (%)
01 Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	4 048	3 353	4 512	3 525	-21,9	-2,9
02 Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	3 858	2 997	3 345	2 476	-26,0	-2,5
03 Minerais, tourbe et autres produits de l'extraction	2 254	1 806	2 410	2 368	-1,7	-0,1
04 Produits alimentaires, boissons et tabac	990	985	587	627	6,7	0,1
06 Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	1 168	992	1 095	1 320	20,5	0,7
13 Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	598	594	531	442	-16,8	-0,3
07 Coke et produits pétroliers raffinés	2 328	2 013	1 860	1 787	-3,9	-0,2
08 Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	2 806	2 713	2 486	2 195	-11,7	-0,9
09 Autres produits minéraux non métalliques	1 767	2 836	2 407	2 617	8,7	0,6
10 Métaux de base, produits métalliques	4 037	4 329	4 691	4 258	-9,2	-1,3
11 Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	1 168	992	1 095	1 320	20,5	0,7
12 Matériel de transport	598	594	531	442	-16,8	-0,3
14 Matières premières secondaires ; déchets	207	1 318	87	120	36,9	0,1
16 Équipement pour le transport de fret	1 102	1 497	4 301	4 162	-3,2	-0,4
18 Marchandises groupées	6 967	4 534	5 887	6 655	13,0	2,2
05 - 15 -17 -19- 20 Autres (1)	1 102	1 497	4 301	4 162	-3,2	-0,4
Total	32 129	29 965	34 202	32 552	-4,8	-4,8

(1) La principale composante du regroupement « Autres » est la division 19 de la NST 2007 qui comporte des « marchandises non identifiables et non classées par ailleurs ».

Champ : tous les opérateurs ferroviaires qui réalisent des transports de marchandises en France.

Source : SOeS, enquête auprès des opérateurs ferroviaires / données réglementaires décret 2012-555

14 % du transport par chemin de fer concerne en 2012 des marchandises classées dangereuses

Le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer recule de 5,1 % en 2012 (*tableau 3*) mais sa part dans l'ensemble du fret ferroviaire est stable par rapport à 2011 (14 %). Le transport de matières liquides inflammables, qui représente plus de la moitié de l'ensemble du fret ferroviaire de matières dangereuses sur la période

2009-2012 (*graphique 1*), recule en 2012 (- 4,1 %). Le transport de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression qui compte pour 19 % du transport de marchandises dangereuses connaît une évolution similaire avec - 4,3 %. Les autres composantes du transport de marchandises dangereuses ralentissent plus fortement.

Tableau 3 - Le transport ferroviaire de marchandises dangereuses par catégorie

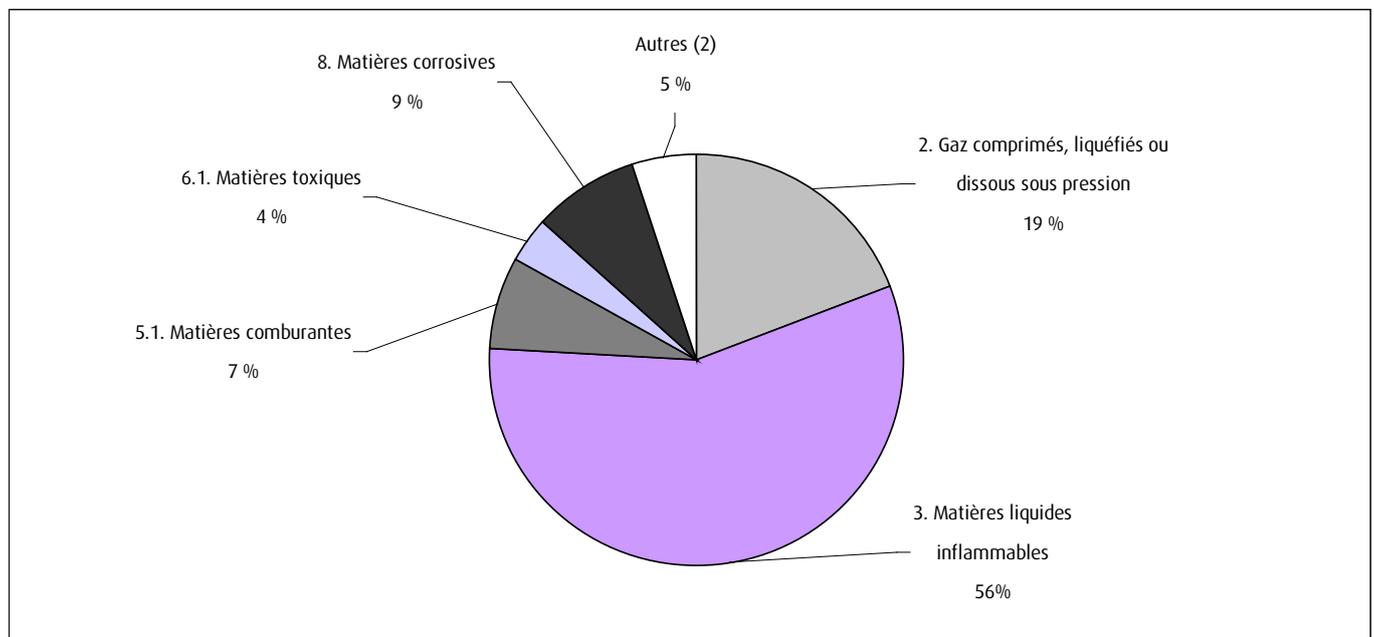
Classe RID	Transport en millions de t-km				Évolution (%)
	2009	2010	2011	2012	2012/2011
2. Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression	1 039	890	901	863	-4,3
3. Matières liquides inflammables	2 343	2 866	2 883	2 764	-4,1
5.1. Matières comburantes	484	307	289	268	-7,3
6.1. Matières toxiques	264	133	162	129	-20,3
8. Matières corrosives	796	263	294	281	-4,3
Autres (2)	235	217	255	234	-8,0
Total	5 161	4 676	4 784	4 540	-5,1
En part du total transport de fret ferroviaire (%)	16	16	14	14	

(2) : classes 1, 4.1, 4.2, 4.3, 5.2, 6.2, 7 et 9.

Champ : tous les opérateurs ferroviaires qui réalisent des transports de marchandises en France.

Source : SOeS, enquête auprès des opérateurs ferroviaires / données réglementaires décret 2012-555

Graphique 1 - Répartition moyenne du transport ferroviaire de marchandises dangereuses par catégorie entre 2009 et 2012



(2) : classes 1, 4.1, 4.2, 4.3, 5.2, 6.2, 7 et 9.

Champ : tous les opérateurs ferroviaires qui réalisent des transports de marchandises en France.

Source : SOeS, enquête auprès des opérateurs ferroviaires / données réglementaires décret 2012-555

Méthodologie

Source

L'enquête statistique auprès des opérateurs ferroviaires a démarré en 2007 à la suite de la restructuration du secteur des chemins de fer et en vertu du règlement européen n° 91/2003 modifié par le règlement n° 1192/2003. Elle s'est arrêtée en 2012 suite à la publication du décret n° 2012-555 du 23 avril 2012 relatif à l'accès à l'État, des collectivités territoriales et de leurs établissements publics à certaines informations et données sur le transport ferroviaire ainsi que son arrêté d'application. Ces deux textes encadrent désormais la remontée d'information réglementaire pour le transport ferroviaire en France.

Champ

La collecte est réalisée auprès de l'ensemble des entreprises qui réalisent du transport ferroviaire sur le territoire français (marchandises ou voyageurs). En 2012, le paysage ferroviaire français comporte 22 entreprises dont 18 font du fret. On mesure uniquement les transports réalisés sur le territoire français par type de transport, produit, etc.

Méthode

La ventilation des transports par produits selon la nomenclature statistique des transports (NST 2007, Cf. site www.statistiques-developpement-durable.gouv.fr, rubrique Sources et méthodes, Nomenclatures) ainsi que la ventilation par classe de marchandises dangereuses (classification définie dans le règlement concernant le transport international de marchandises dangereuses RID) font partie du volet détaillé du questionnaire de l'enquête adressé aux opérateurs les plus importants. Jusqu'en 2011, l'information est disponible pour 99 % du transport de fret ; le résultat de cette ventilation est extrapolé de manière à représenter l'ensemble des opérateurs. À partir de 2012, l'information est collectée de façon exhaustive auprès de tous les opérateurs.

Définitions

Type de transport : on parle de transport national si l'origine et la destination de la marchandise se situent en France, de transport international entrant si l'origine du transport se situe dans un pays tiers et la destination en France, de transport international sortant si l'origine du transport se situe en France et la destination dans un pays tiers et de transit si l'origine et la destination se situent dans des pays tiers.

La tonne-kilomètre (t-km) est l'unité de mesure du transport de marchandises combinant masse de marchandises et distance du déplacement. Par exemple, 1 t-km est l'équivalent d'une tonne de marchandises déplacée sur un kilomètre ou de 2 tonnes déplacées sur 500 m.

Diffusion

Cette série annuelle est destinée à fournir les principaux résultats du transport ferroviaire de fret. Les données trimestrielles de l'enquête tous opérateurs sont publiées dans le Chiffres & statistiques « Conjoncture des transports » sur le site www.statistiques-developpement-durable.gouv.fr, rubrique Conjoncture.



Chiffres & statistiques

Commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mel : diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr
Télécopie : (33/0) 1 40 81 13 30

Directeur de la publication

Sylvain MOREAU

ISSN : 2102-6378

© SOeS 2013

