



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par chemin de fer****Soixante-treizième session**

Genève, 25-27 novembre 2019

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Atelier sur le thème « Rendre le fret ferroviaire plus compétitif et coordonner le développement du réseau ferroviaire en mettant l'accent sur les moyens de coopérer aux niveaux gouvernemental et sectoriel dans le domaine des liaisons de transport Europe-Asie »**Document de base destiné aux participants à l'atelier sur le thème « Rendre le fret ferroviaire plus compétitif et coordonner le développement du réseau ferroviaire en mettant l'accent sur les moyens de coopérer aux niveaux gouvernemental et sectoriel dans le domaine des liaisons de transport Europe-Asie »****Document soumis par le secrétariat****I. Introduction**

1. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) ayant décidé, à sa soixante-douzième session, de poursuivre l'examen des moyens de rendre le fret ferroviaire plus compétitif et de coordonner le développement du réseau ferroviaire en mettant l'accent sur les moyens de coopérer aux niveaux gouvernemental et sectoriel dans le domaine des liaisons de transport Europe-Asie, un atelier a été organisé sur ce thème. On trouvera dans le présent document des informations et des données de base découlant des renseignements recueillis par le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), sur lesquelles pourront s'appuyer les débats qui se tiendront dans le cadre de l'atelier.

2. Une part essentielle du travail du WP.6 consiste à mener tous les cinq ans un recensement de la circulation sur le réseau ferroviaire international « E » tel qu'il est défini dans l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC). En 2018, le secrétariat a pour la première fois établi une carte interactive à partir des résultats de ce recensement. Ces données peuvent être utilisées avec celles d'Eurostat pour comprendre et visualiser les principaux mouvements Est-Ouest de marchandises et repérer ainsi que les différents flux.

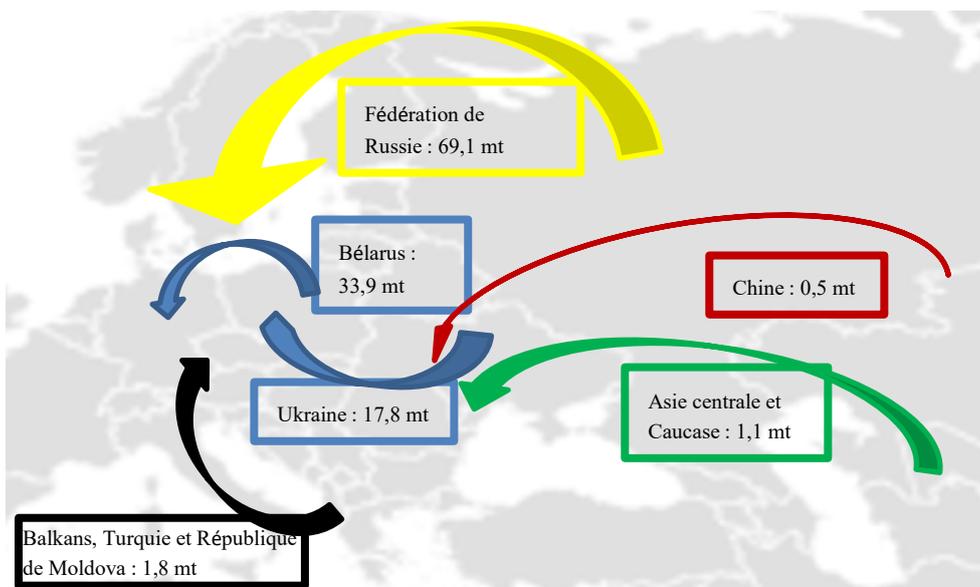


II. Principaux flux internationaux Est-Ouest

3. La quantité de marchandises transportées d'Asie en Europe ayant augmenté considérablement au cours des dernières années, le chemin de fer joue un rôle de plus en plus important. Le niveau actuel des flux de marchandises est illustré dans la figure I ci-dessous. Dans le présent document, à des fins de comparaison, l'Union européenne (UE) joue le rôle de destination des flux de circulation vers l'ouest.

Figure I

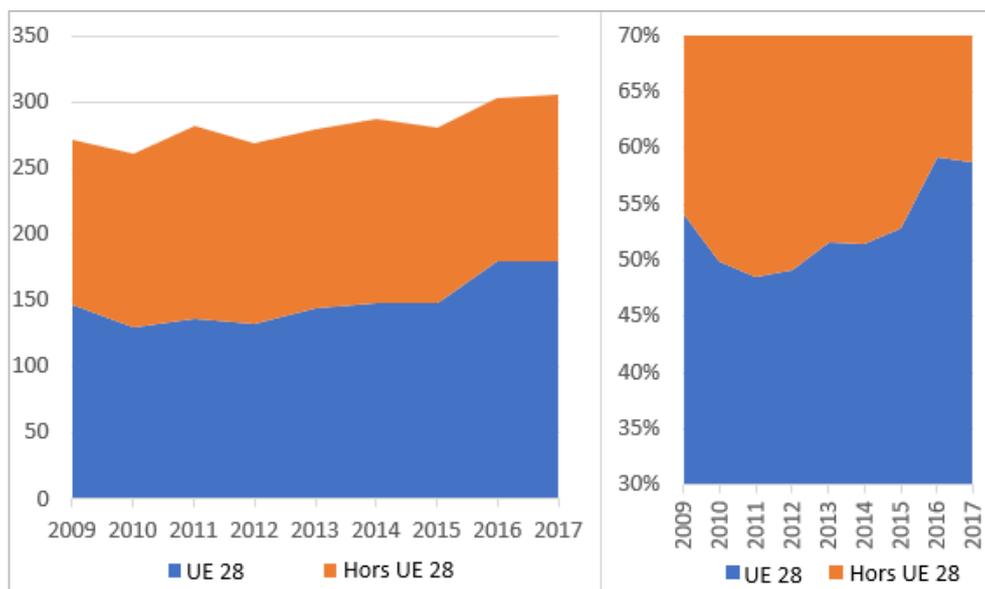
**Flux de marchandises transportées par chemin de fer de l'Est vers l'UE
(mt = millions de tonnes), 2017**



4. Il ressort de la figure ci-dessus que la Fédération de Russie, et dans une moindre mesure le Bélarus et l'Ukraine, sont les principaux points d'origine du fret ferroviaire à destination de la partie occidentale de l'Europe. Actuellement, le flux de marchandises qui est directement attribué à la Chine est peu important.

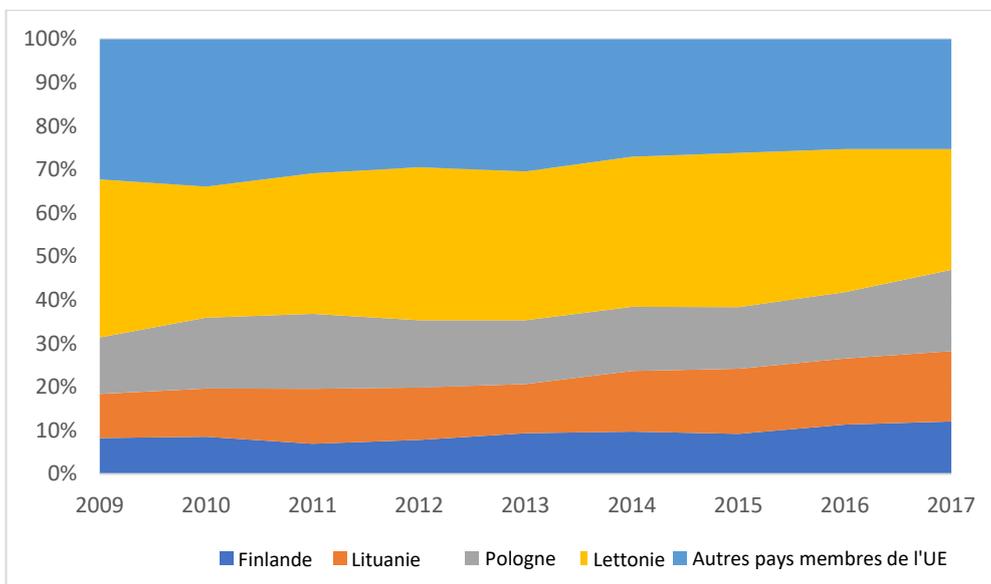
5. La figure II ci-dessous présente le volume total en tonnes des marchandises importées dans l'UE par chemin de fer entre 2009 et 2017, tous exportateurs confondus, ce qui comprend les quantités transportées à l'intérieur de l'UE. Bien qu'il fluctue au cours de la période considérée, le volume total a globalement augmenté et est passé de 272 à 305 millions de tonnes. Pendant la même période, le pourcentage de l'ensemble des importations dans l'UE en provenance d'États membres est passé de 54 % à 58 % après avoir connu une baisse entre 2009 et 2011.

Figure II
Volume total de marchandises déchargées en provenance de l'UE
 (Par source, en millions de tonnes et en pourcentage)



6. Il convient de noter que ces chiffres cachent des écarts importants entre les quelques pays dans lesquels ont lieu la majeure partie des mouvements de marchandises par chemin de fer, en particulier les pays dont les importations proviennent de pays situés à l'Est de l'UE. Ainsi, quatre États membres (Lettonie, Pologne, Lituanie et Finlande) ont acheminé 75 % des 127 millions de tonnes de marchandises importées de pays non membres de l'UE en 2017 (voir la figure III). Compte tenu de leur rôle important, ces quatre pays sont examinés individuellement ci-après.

Figure III
Part des importations en provenance de pays non membres de l'UE transportées par chemin de fer dans l'UE, par pays importateur

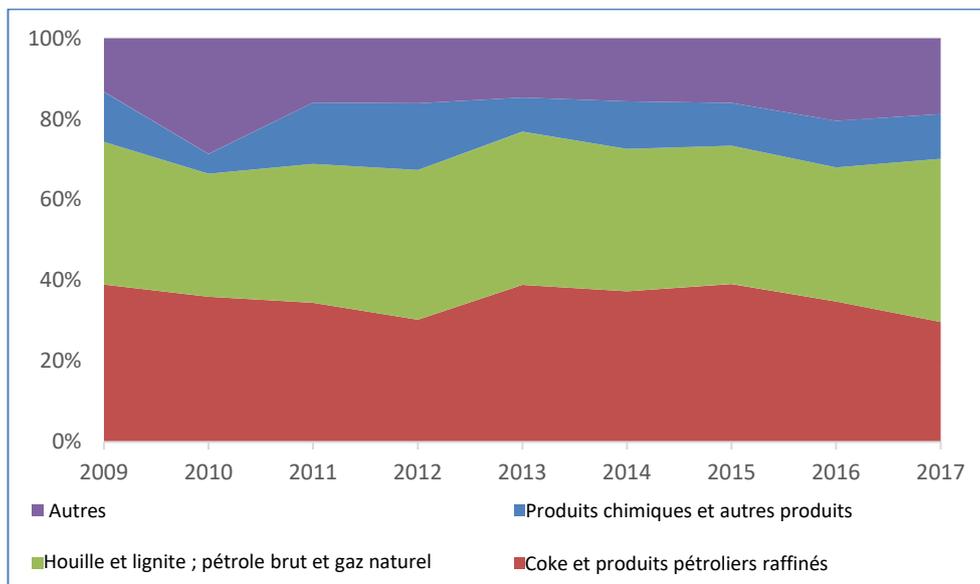


Lettonie

7. En 2017, 36,5 millions de tonnes de marchandises ont été acheminées par chemin de fer et déchargées en Lettonie, ce qui représente une diminution par rapport à la période 2009-2016, pendant laquelle le volume annuel des marchandises déchargées s'établissait entre 42 millions et 50 millions de tonnes. 78 % des marchandises déchargées provenaient de la Fédération de Russie, soit 65 % du tonnage total des marchandises transportées sur le réseau ferroviaire letton en 2017.

Figure IV

Mouvements de marchandises par chemin de fer en Lettonie, par type de marchandise



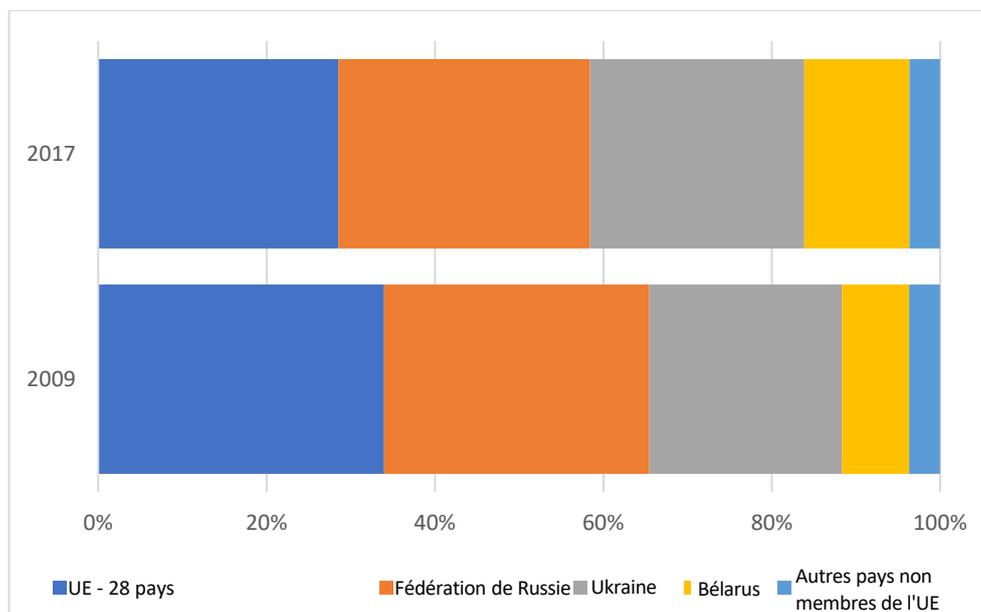
8. Outre la quantité de marchandises déchargées de provenance internationale et la quantité totale de marchandises acheminées sur le réseau, il est possible d'analyser les volumes par type de marchandise (selon la nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport, NST 2007). En 2017, les produits énergétiques (y compris la houille, le pétrole et les produits primaires et secondaires issus du gaz naturel) ont représenté 70 % du tonnage acheminé à l'échelon national ; la majeure partie de ces marchandises étaient en provenance de la Fédération de Russie et destinées à être exportées depuis les ports maritimes de la mer Baltique. Il ressort de la figure IV que les combustibles fossiles primaires et secondaires constituent une part importante du volume total de marchandises acheminées sur le réseau ferroviaire letton.

Pologne

9. En Pologne, 37 millions de tonnes de marchandises ont été déchargées en 2017 après avoir été transportées par chemin de fer ; 28 % de ces marchandises étaient en provenance de l'UE, 32 % de la Fédération de Russie, 25 % de l'Ukraine, 12 % du Bélarus et moins de 1 % d'États non membres de l'UE (fig. V). Au cours de la période 2009-2017, la part de l'UE dans la quantité totale de marchandises déchargées a diminué, passant de 33 à 28 %, et celle du Bélarus a augmenté dans des proportions équivalentes.

Figure V

Transport international de marchandises par chemin de fer – marchandises déchargées en Pologne, par pays de chargement



10. Sur les 37 millions de tonnes de marchandises importées par chemin de fer en Pologne, 3,5 millions de tonnes l'ont été en utilisant des conteneurs, des caisses mobiles ou des semi-remorques. Ce type de transport est ainsi passé de 5,4 % (en 2010) à 9,4 % des importations, ce qui constitue une augmentation importante.

Lituanie

11. En 2017, la Lituanie a déchargé 20,8 millions de tonnes de marchandises qui avaient été transportées par chemin de fer, dont 77 % en provenance du Bélarus et, pour le reste, en provenance principalement de la Fédération de Russie et d'Ukraine. Seulement 193 000 tonnes de marchandises étaient en provenance de l'UE, soit un peu moins de 1 %. S'agissant des types de marchandises transportées en 2017, les produits chimiques arrivent en tête (15,5 millions de tonnes), suivis du coke et des produits pétroliers raffinés (13,3 millions de tonnes). Beaucoup de ces produits sont destinés à être directement expédiés vers le port de Klaipėda, sur la mer Baltique.

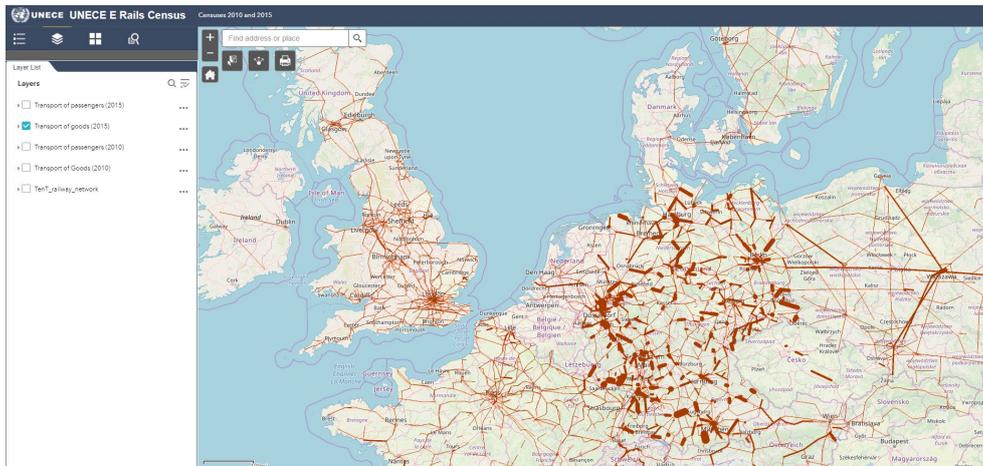
Finlande

12. Selon les informations disponibles, l'ensemble des marchandises déchargées en Finlande provenaient de pays non membres de l'UE ; la majeure partie (99,7 %) de ces marchandises, à savoir 15,3 millions de tonnes en 2017, étaient en provenance de la Fédération de Russie. Au total, 38,4 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par chemin de fer en Finlande. Les types de marchandises transportées sont globalement plus variés que dans les autres pays : en effet, les produits de l'agriculture, le bois et les produits du bois représentent 73 % du total en tonnes.

III. Cartographie des données

13. La carte établie par la Commission économique pour l'Europe (CEE) à partir des données recueillies dans le cadre du recensement montre le nombre de trains (trains de voyageurs et trains de marchandises) circulant chaque année sur les différents tronçons du réseau ferroviaire « E ». Un détail de cette carte est reproduit à la figure VI. Bien que l'existence de données, ainsi que la longueur des tronçons et le niveau de détail varient en fonction des pays, les lignes principales du réseau ferroviaire sont représentées dans la plupart des pays.

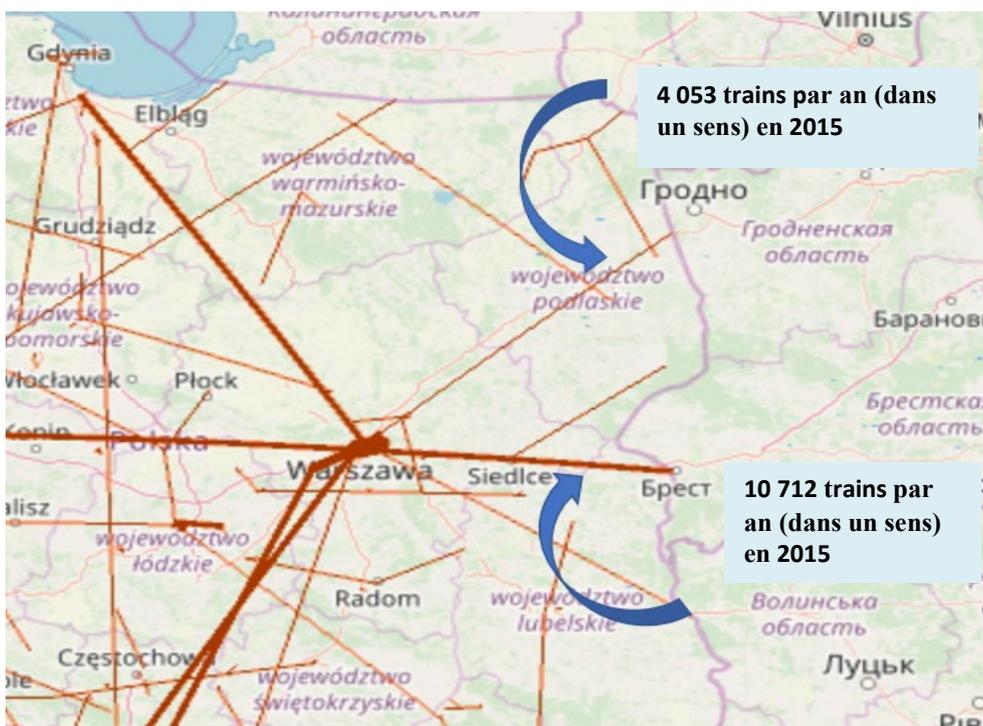
Figure VI
Volumes des marchandises transportées par chemin de fer, détail de la carte établie à la suite du recensement de la circulation sur le réseau ferroviaire « E » (2015)



14. Étant donné que seul le nombre de trains est indiqué sur la carte, celle-ci ne suffit pas pour suivre efficacement les volumes de marchandises (en tonne, tonne-km ou nombre de conteneurs). Des données relatives au volume en tonne et en tonne-km sont disponibles à l'échelon national, recueillies à l'échelon territorial et ventilées par type de transport : transport national, transport international (marchandises chargées et marchandises déchargées) et marchandises en transit. Ces données peuvent être utilisées pour avoir une vision globale des volumes du trafic à l'échelle d'un pays, y compris du trafic international, mais ne peuvent normalement pas être exploitées isolément pour montrer l'origine et la destination du trafic.

15. Les données recueillies dans le cadre du recensement ne portent que sur un petit nombre de pays, ce qui limite les déductions pouvant être faites en recoupant les chiffres ci-dessus avec les données figurant sur la carte établie par la CEE. Néanmoins, certaines observations s'imposent, comme on peut le voir dans la figure VII ci-dessous.

Figure VII
Deux principaux points de passage de la frontière entre le Bélarus et la Pologne empruntés par les exportations de la Fédération de Russie et du Bélarus à destination de l'UE



16. Il apparaît clairement que tout le trafic en provenance de la Fédération de Russie, et une grande partie du trafic en provenance du Bélarus à destination de la Pologne, est amené à emprunter le couloir Brest-Varsovie, par lequel 10 712 trains de marchandises transitent chaque année dans le même sens. Avec les marchandises qui empruntent la ligne Varsovie-Grodno (4 053 trains de marchandises par an), cela représente l'ensemble des marchandises en provenance de la Fédération de Russie et du Bélarus à destination de la Pologne. Il est donc possible d'estimer qu'en moyenne 10 209 000 tonnes de marchandises ont été transportées en 2015 sur 16 765 trains en provenance de la Fédération de Russie, du Bélarus et d'autres pays non membres de l'UE, soit en moyenne 609 tonnes de marchandises par train. Les très petites cargaisons et les trains vides retournant à leur point d'origine après une livraison en vrac sont compris dans ce calcul, ce qui signifie que le volume moyen est légèrement inférieur.

IV. Conclusion

17. Au cours des dernières années, les volumes de marchandises transportées par chemin de fer d'Est en Ouest ont peu augmenté, la majorité des importations de l'UE en provenance de pays non membres de l'Union étant acheminées dans quatre pays membres (Pologne, Finlande, Lettonie et Lituanie). Une augmentation de la part représentée par le transport intermodal par conteneur est également évidente. Il serait possible d'approfondir cette analyse en s'appuyant sur d'autres ensembles de données relatifs à la nature des marchandises transportées ou s'il existait des données détaillées similaires pour les États non membres de l'UE. Le SC.2 pourrait donc décider de demander au WP.6 de se pencher sur cette question.

18. La carte établie au moyen des données recueillies dans le cadre du recensement peut aussi être utilisée pour visualiser les flux de marchandises Est-Ouest et mesurer ainsi l'importance de chaque ligne et goulet d'étranglement par rapport aux volumes globaux. Cela étant, des observations bien plus approfondies pourraient être faites si le recensement avait permis de recueillir des données géospatiales pour davantage de pays, en particulier certains des principaux États membres concernés par les mouvements Est-Ouest.

Annexe

Données d'Eurostat

Figure A.1

Différents ensembles de données relatifs aux chemins de fer disponibles dans Eurostat



Pour suivre les mouvements de marchandises d'Est en Ouest, les ensembles de données essentiels sont les suivants :

- **Marchandises transportées par type de transport** (rail_go_typepas). Le volume total de marchandises transportées (à la fois en tonne et en tonne-km) est ventilé par type de transport : transport national, transport international (marchandises chargées et marchandises déchargées) et marchandises en transit. Les données figurant dans la base de données de la CEE sont également ventilées ainsi ;
- **Marchandises transportées par type de marchandise** (rail_go_grpgood). Le volume total de marchandises transportées sur le territoire national est ventilé par type de marchandise selon la classification établie dans la NST 2007¹ ;
- **Transport international de marchandises du pays de chargement vers le pays déclarant** (rail_go_intcmgn). Cet ensemble de données montre toutes les quantités de marchandises importées par chemin de fer dans le pays considéré, par pays d'origine. Il est donc facile d'utiliser ces données pour suivre les quantités de marchandises en provenance de pays orientaux non membres de l'UE acheminées vers des pays membres de l'UE. (L'ensemble de données « Transport international de marchandises du pays déclarant vers le pays de déchargement (rail_go_intgong) en est le pendant.) ;
- **Transport ferroviaire – transport national et international de marchandises par région NUTS 2 de chargement et de déchargement** (tran_r_rago). Il s'agit d'une décomposition extrêmement détaillée du volume en tonnes par région d'origine et de destination. La Nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS) NUTS 2 découpe les pays en régions de base aux fins de l'application des politiques au niveau infranational. Actuellement, on dénombre 393 régions de niveau NUTS 3. Ces données ne sont recueillies que tous les cinq ans et les plus récentes l'ont été en 2015, qui était également l'année du dernier recensement en date ;
- **Marchandises transportées en unités de transport intermodal** (rail_go_contwgt). Cet ensemble de données concerne les volumes du transport par chemin de fer (y compris les importations et les exportations) de différents types de conteneurs de transport intermodal.

¹ <https://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp6/ECE-TRANS-WP6-155a1f.pdf>.