



---

**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

**Nouveaux enjeux du transport de marchandises et de la logistique :****Enjeux, tendances et résultats dans le secteur****Statistiques des transports dans le domaine géospatial :  
possibilités de transfert modal de la route vers le rail****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. À la précédente session tenue en 2021, le secrétariat du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a présenté au Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) ses travaux sur l'analyse géospatiale. Ces travaux reposent sur les résultats des recensements de la circulation sur les routes E et sur les lignes ferroviaires E (définies dans les accords pertinents de la Commission économique pour l'Europe (CEE) relatifs aux infrastructures) ainsi que sur les données d'Eurostat concernant les points d'origine et de destination pour cartographier les volumes transportés par rail, par voie de navigation intérieure et par route (tonnes et tonnes-km avec ou sans chargement) par région, conformément à la nomenclature NUTS 2<sup>1</sup>. Ces sources de données supplémentaires viennent compléter les travaux réalisés sur la base des recensements de la circulation sur les routes E et sur les lignes ferroviaires E, en offrant une source de données de substitution lorsqu'on ne dispose d'aucune donnée de recensement pour un pays donné, et pour comparer les modes de transport.

2. Le WP.24 a exprimé son souhait d'utiliser l'analyse géospatiale pour étudier les chaînes de transport intermodal de manière à recenser les liaisons de transport sur lesquelles il serait possible d'intensifier le transport intermodal.

3. Le présent document donne un exemple d'analyse possible de la chaîne de transport intermodal.

---

<sup>1</sup> Nomenclature commune des unités territoriales statistiques, administrée par Eurostat. Le deuxième niveau se rapporte aux « régions de base pour l'application des politiques régionales » (<https://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/nuts/background>).



## II. Analyse de la chaîne de transport intermodal

4. La question de départ de l'analyse de la chaîne de transport intermodal est la suivante : quels sont les itinéraires de transport routier en transit à partir desquels le transport de marchandises pourrait être transféré le plus facilement vers le rail, de sorte qu'un nombre raisonnable de trains de marchandises puisse être exploité dans les deux sens, maximisant ainsi les avantages environnementaux, économiques et sociaux d'un mode de transport plus durable ?

5. L'accent est mis sur les voies de transit internationales, car de cette manière, les données sont généralisées et ne peuvent être attribuées à des entités particulières sur les lieux de chargement et de déchargement, ce qui pourrait compromettre la confidentialité des statistiques.

6. Dans cet exemple, les données des recensements routiers et ferroviaires effectués en Pologne en 2015 sont utilisées et filtrées sur les principaux couloirs entre la Lituanie et l'Allemagne afin de montrer le trafic routier de marchandises pouvant transiter depuis la Lituanie vers l'Allemagne. En outre, les données concernant les marchandises chargées ou déchargées entre deux pays, par mode de transport, proviennent d'Eurostat (Lituanie-Allemagne).

7. L'analyse est fondée sur les tonnes chargées en Lituanie et déchargées en Allemagne et vice-versa. La présente analyse serait plus facile à effectuer si l'on connaissait le nombre de trajets, mais cette donnée n'est pas disponible pour les paires de pays.

8. Pour effectuer la présente analyse, les hypothèses ci-après ont été posées :

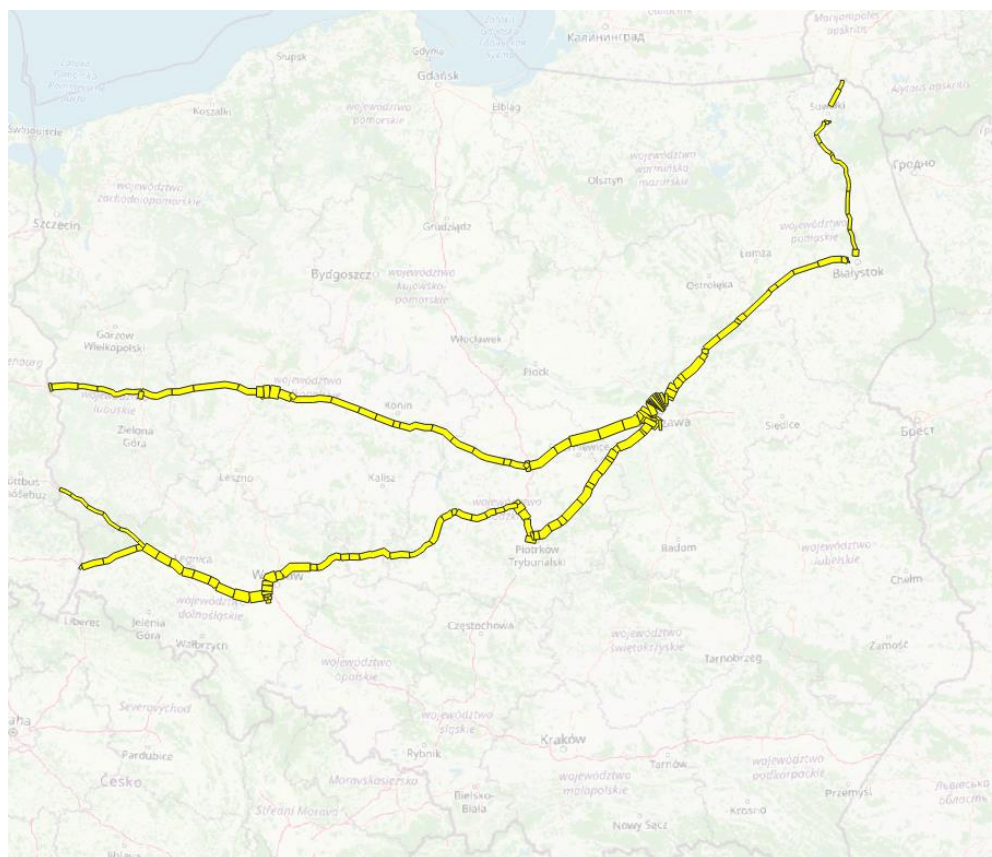
- Nous appliquons une capacité de charge de 33 % d'un EVP, c'est-à-dire que chaque EVP correspondrait à une charge de 7 tonnes ;
- Un EVP équivaut à un camion ;
- Un train de conteneurs transporte 60 EVP.

9. Les hypothèses énoncées ci-dessus ne seront certainement pas applicables dans toutes les situations et pour tous les couloirs, en raison de la diversité des marchandises et des structures économiques des différentes régions. Toutefois, les chiffres ci-dessus peuvent être utiles pour calculer l'ordre de grandeur de tout transfert modal éventuel.

10. Selon les données de 2021, 734 000 tonnes ont été chargées en Lituanie et transportées par route vers l'Allemagne et 929 000 tonnes l'ont été de l'Allemagne vers la Lituanie. Selon les hypothèses formulées ci-dessus, ce volume représenterait le chargement de près de 290 camions transporté par jour de la Lituanie vers l'Allemagne et de 360 camions dans le sens inverse. (En réalité, pour des raisons logistiques, il y a de fortes chances que le nombre de camions effectuant le trajet par jour soit égal dans les deux sens, avec un certain nombre de parcours à vide.) Si un train transporte 60 EVP, comme il est supposé dans la présente analyse, jusqu'à 4 trains pourraient raisonnablement être exploités par jour dans chaque sens pour transporter les marchandises en transit entre Trakiszki et Kunowice, ou entre les centres de transbordement de Šeštokai et Rzepin ou Francfort-sur-l'Oder. Selon les données d'Eurostat pour 2021, 12 000 tonnes ont été chargées en Lituanie et acheminées vers l'Allemagne par voie ferrée, tandis que 11 000 tonnes ont fait le chemin inverse. Ces faibles volumes ont augmenté sensiblement au cours des cinq dernières années. En effet, en 2015, 4 000 tonnes ont été transportées depuis la Lituanie et 1 000 tonnes depuis l'Allemagne. Le recensement 2015 du trafic sur les lignes ferroviaires E indique que seuls 10 trains de marchandises ont effectué le trajet entre Suwalki, en Pologne, et Trakiszki, située à la frontière entre la Pologne et la Lituanie.

11. La figure 1 ci-dessous montre les volumes de trafic en Pologne sur la base du recensement 2015 de la circulation sur les routes E. Cet itinéraire serait le principal bénéficiaire de toute augmentation du volume du transport des marchandises, dans la mesure où l'autre itinéraire existant connaîtrait des réductions du trafic de marchandises et des avantages correspondants en matière de sécurité routière, de pollution atmosphérique, de temps de trajet, de bruit, etc.

Figure 1  
**Recensements 2015 de la circulation sur les routes E, couloirs de transit routier pour le transport de marchandises entre l'Allemagne et la Lituanie**

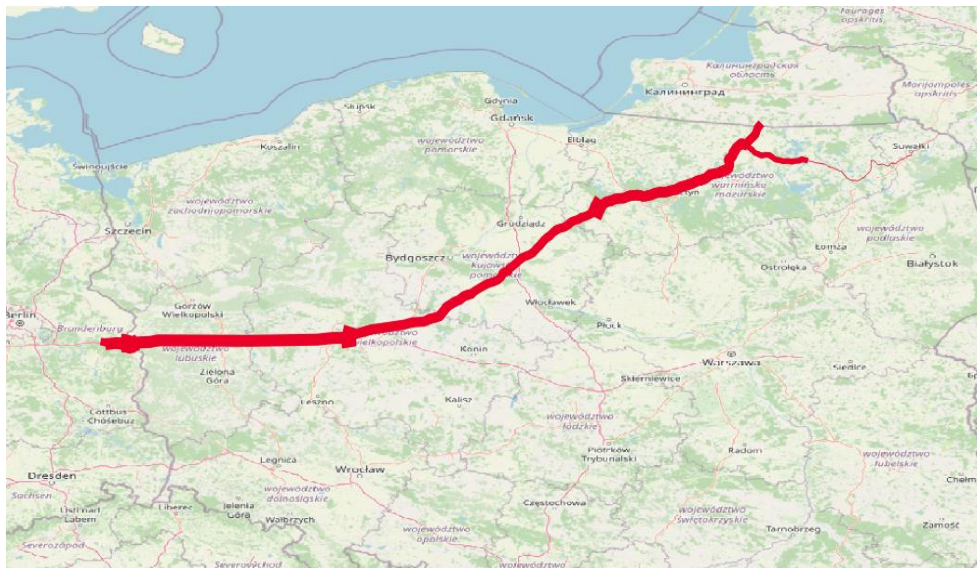


Source : CEE.

12. La figure 2 ci-dessous présente les données de 2015 relatives au trafic sur les lignes ferroviaires E, en n'indiquant que l'itinéraire qui pourrait accueillir une augmentation du trafic entre la Lituanie et l'Allemagne. Cet itinéraire est basé sur la proposition de couloir Mer du Nord-Baltique du réseau transeuropéen de transport. (Pour les figures 1 et 2, les cartes correspondantes montrant une éventuelle augmentation ou diminution du volume de transport de marchandises seront disponibles à temps pour la session du WP.24.)

Figure 2

**Données de 2015 relatives au trafic sur les lignes ferroviaires E, couloirs de transit ferroviaire pour le transport de marchandises entre l'Allemagne et la Lituanie**



Source : CEE.

13. Le WP.24 est invité à examiner cet exemple d'analyse géospatiale pour les chaînes de transport intermodal. Il souhaitera peut-être envisager de lancer une collecte de données aux fins de l'analyse géospatiale des voies de transit sur lesquelles il serait possible de passer de la route au rail. Il convient de noter que si des pays non membres d'Eurostat fournissent des données sur la circulation analogues à celles des recensements ou des chiffres sur le tonnage aux points d'origine et de destination des chemins de fer et des routes, l'étude des possibilités de transfert modal dans toute la région de la CEE s'en trouvera grandement facilitée. Cette pratique aurait pour autre avantage de permettre d'examiner les volumes de transport et les possibilités de transfert modal sur les axes de transport Europe-Asie. En outre, la collecte d'informations sur le nombre de trajets (en plus des tonnes et des tonnes-km) entre partenaires internationaux serait également utile pour ce type d'analyse.