

# Transport ferroviaire de fret en 2005

## Statistiques en bref

### TRANSPORTS

16/2007

Auteur  
*Simo PASI*

## Contenu

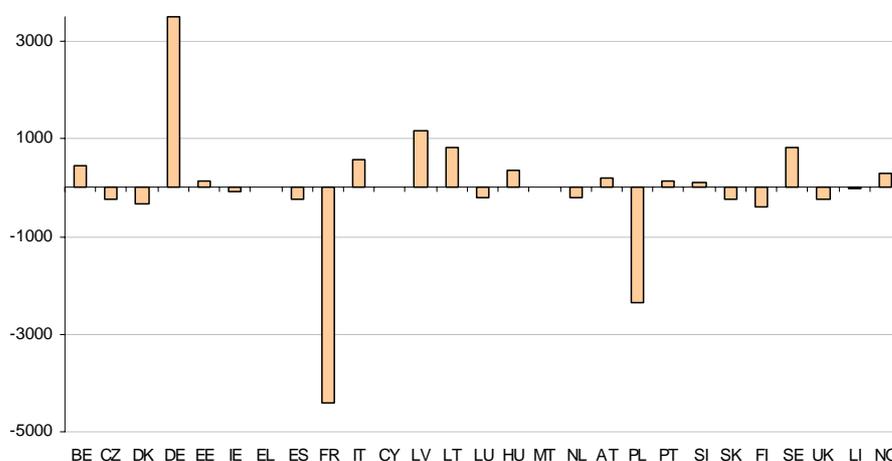
Faits marquants.....	1
Transport de fret total.....	2
Transport national de fret .....	4
Transport international de fret	4
Transport ferroviaire de marchandises dangereuses ....	5
Utilisation du réseau ferroviaire européen pour le transport de fret .....	6



### Faits marquants

- En 2005, le total du transport ferroviaire de fret a dépassé les 390 milliards de tkm dans l'UE.
- Entre 2004 et 2005, le transport ferroviaire de fret total est resté stable en moyenne dans l'UE, la plus forte baisse en termes absolus étant enregistrée en France (-4,4 milliards de tkm, ce qui correspond à -9,8%) et la plus forte hausse en Allemagne (+3,5 milliards de tkm ou +3,8%).
- La part du transport ferroviaire de fret international a atteint 93% du total en Estonie, environ 80% aux Pays-Bas et en Lettonie, environ 65% en Belgique et en Grèce et plus de 50% dans trois autres pays, à savoir la Slovénie, le Luxembourg et la Hongrie.
- Le transport ferroviaire de fret a affiché ses niveaux les plus élevés au quatrième et au deuxième trimestre de 2004 et 2005.
- Le poids moyen des marchandises transportées a été de 500 tonnes, mais les trois États baltes (Estonie, Lettonie, Lituanie) ont enregistré des chiffres environ trois fois plus élevés.
- Les liquides inflammables ont représenté 60% des marchandises dangereuses transportées par chemin de fer en 2005.
- En 2005, la distance moyenne parcourue par le fret ferroviaire sur le territoire du pays déclarant a été de 240 km dans l'UE; elle a été de 390 km en Espagne.
- En 2005, chaque kilomètre du réseau ferroviaire a été utilisé en moyenne par 4 000 trains de marchandises dans l'UE-25; le nombre annuel de trains de marchandises par kilomètre de réseau a toutefois été plus de deux fois plus élevé en Autriche.

Graphique 1: Évolution du transport ferroviaire: variation entre 2004 et 2005 (en millions de tkm)



## Transport de fret total

Depuis 2003, les données sur le transport de fret ferroviaire sont collectées conformément au règlement n° 91/2003. Vingt-trois États membres de l'UE (Chypre et Malte n'ont pas de chemin de fer), le Liechtenstein, la Norvège, la Turquie et la Croatie fournissent actuellement des statistiques sur le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs ainsi que sur les accidents. Les huit nouveaux États membres qui ont des chemins de fer, entrés dans l'Union européenne en mai 2004, transmettent leurs données ferroviaires depuis 2003 (année de référence) et les 15 anciens États membres ont fourni jusqu'en 2002 des données sur le transport ferroviaire de fret en vertu de la directive n° 80/1177/CE. La Bulgarie et la Roumanie, qui ont adhéré à l'UE en janvier 2007, commenceront à communiquer des informations à partir de 2007 (année de référence).

La présente publication compare les données de 2004 et 2005. Ces chiffres ont été collectés à la fois au moyen de la déclaration détaillée et de la déclaration simplifiée (voir les notes méthodologiques). En principe, toutes les entreprises

ferroviaires sont couvertes. Les statistiques ferroviaires sont ventilées en transports national, international et de transit. Il convient de remarquer que les pays ne déclarent que les données relatives à leur territoire national.

Le tableau 1 montre l'évolution du transport ferroviaire de fret total entre 2004 et 2005. Au cours de cette période, le transport ferroviaire de fret dans l'UE a diminué de 0,2%, ce qui équivaut à 700 millions de tkm. Cette réduction est le résultat net de hausses dans douze États membres et de baisses dans onze. Le transport ferroviaire de fret total dans l'UE-25 a atteint 392 milliards de tkm en 2005.

La croissance absolue la plus élevée a été enregistrée dans le premier pays par ordre d'importance: l'Allemagne (voir graphique 1). Parallèlement, le Luxembourg, l'Irlande et le Danemark – qui contribuent le moins au total de l'UE – ont accusé les diminutions relatives les plus fortes (respectivement -33,9%, -24,1% et -14,9%). En chiffres absolus, la baisse la plus importante a été observée en France (-4 422 millions de tkm), qui arrive en troisième position, derrière la Pologne.

**Tableau 1: Évolution du transport ferroviaire de fret total – variation entre 2004 et 2005 (en millions de tkm et en %)**

	2004			2005			Variation (Mio tkm)			Variation (%)
	Déclaration détaillée	Déclaration simplifiée	Total	Déclaration détaillée	Déclaration simplifiée	Total	Déclaration détaillée	Déclaration simplifiée	Total	Total
<b>Belgique</b>	7 691	-	7 691	8 130	-	8 130	439	-	439	5,7
<b>République tchèque</b>	15 092	-	15 092	14 866	-	14 866	- 226	-	- 226	-1,5
<b>Danemark</b>	2 299	22	2 321	1 967	9	1 976	- 332	- 13	- 345	-14,9
<b>Allemagne</b>	<b>91 921</b>	-	91 921	95 421	-	95 421	3 500	-	3 500	3,8
<b>Estonie</b>	10 488	-	10 488	10 639	-	10 639	151	-	151	1,4
<b>Irlande</b>	399	-	399	303	-	303	- 96	-	- 96	-24,1
<b>Grèce</b>	592	-	592	613	-	613	21	-	21	3,5
<b>Espagne</b>	11 365	509	11 874	11 120	515	11 635	- 245	5	- 240	-2,0
<b>France</b>	45 121	-	45 121	40 701	-	40 701	- 4 420	-	- 4 420	-9,8
<b>Italie</b>	21 047	1 136	22 183	20 130	2 631	22 761	- 917	1 495	578	2,6
<b>Chypre</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Lettonie</b>	18 618	-	18 618	19 779	-	19 779	1 161	-	1 161	6,2
<b>Lituanie</b>	11 637	-	11 637	12 457	-	12 457	820	-	820	7,0
<b>Luxembourg</b>	593	-	593	392	-	392	- 201	-	- 201	-33,9
<b>Hongrie</b>	8 311	438	8 749	8 558	532	9 090	247	94	341	3,9
<b>Malte</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Pays-Bas</b>	5 225	-	5 225	5 025	-	5 025	- 200	-	- 200	-3,8
<b>Autriche</b>	17 928	829	18 757	17 062	1 895	18 957	- 866	1 066	200	1,1
<b>Pologne</b>	47 870	4 461	52 331	43 831	6 141	49 972	- 4 039	1 680	- 2 359	-4,5
<b>Portugal</b>	2 282	-	2 282	2 422	-	2 422	140	-	140	6,1
<b>Slovénie</b>	3 149	-	3 149	3 245	-	3 245	96	-	96	3,0
<b>Slovaquie</b>	9 675	27	9 702	9 463	-	9 463	- 212	- 27	- 239	-2,5
<b>Finlande</b>	10 105	-	10 105	9 706	-	9 706	- 399	-	- 399	-3,9
<b>Suède</b>	20 856	-	20 856	21 675	-	21 675	819	-	819	3,9
<b>Royaume-Uni</b>	22 552	-	22 552	22 322	-	22 322	- 230	-	- 230	-1,0
<b>UE-25</b>	384 816	7 423	392 239	379 827	11 723	391 550	- 4 989	4 300	- 689	-0,2
<b>Liechtenstein</b>	-	21	21	-	17	17	-	- 4	- 4	-19,0
<b>Norvège</b>	2 790	55	2 845	3 054	95	3 149	264	40	304	10,7

Source: Eurostat/NewCronos et la base de données de production «Rail»

Note: pour la Belgique, seule la déclaration détaillée est présentée.

Lorsqu'on rapporte le transport de fret à la taille des pays, on constate son importance dans les États baltes (Estonie, Lettonie et Lituanie). Ainsi, le nombre de millions de tkm affichés par la Lettonie (19 779) et la Lituanie (12 457) sont supérieurs à ceux de l'Espagne (11 635), notamment en raison de l'importance du transport international de fret.

Les transports ferroviaires de fret semblent soumis à des variations saisonnières. Si on examine les données trimestrielles de l'UE-25 (tableau 2), on peut voir qu'en 2005 le volume du transport ferroviaire de fret a atteint son niveau le plus élevé au quatrième trimestre (98 480 millions de tkm), et qu'il en a été de même en 2004 (97 021 millions tkm). La deuxième période la plus chargée a été le deuxième trimestre des deux années.

Tableau 2: Évolution trimestrielle\* du transport ferroviaire total de fret - (en millions de tkm)

	2004					2005				
	1er trimestre	2e trimestre	3e trimestre	4e trimestre	sur un an	1er trimestre	2e trimestre	3e trimestre	4e trimestre	sur un an
Belgique	1 679	1 976	1 816	2 224	7 695	1 657	2 080	2 212	2 084	8 033
République tchèque	3 679	3 831	3 693	3 889	15 092	3 463	3 686	3 705	4 011	14 865
Danemark	542	560	519	531	2 152	484	519	461	504	1 968
Allemagne	21 505	21 051	21 436	22 416	86 408	22 287	24 394	23 751	24 988	95 420
Estonie	2 701	2 502	2 545	2 911	10 659	3 103	2 713	2 488	2 671	10 975
Irlande	78	114	85	122	399	73	94	52	84	303
Grèce	141	102	121	155	519	129	108	160	148	545
Espagne	3 126	3 015	2 702	2 611	11 454	2 661	2 872	2 640	2 898	11 071
France	11 863	11 855	10 490	10 913	45 121	10 331	10 901	9 924	9 545	40 701
Italie	5 283	5 531	5 055	5 178	21 047	4 771	5 270	4 924	5 164	20 129
Chypre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lettonie	4 715	4 907	4 489	4 507	18 618	5 200	4 979	4 698	4 901	19 778
Lituanie	3 083	2 615	2 835	3 104	11 637	3 007	2 648	3 244	3 559	12 458
Luxembourg	141	142	135	141	559	89	97	100	106	392
Hongrie	1 651	2 164	2 294	2 640	8 749	1 700	2 411	2 284	2 694	9 089
Malte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas	1 223	1 202	1 264	1 238	4 927	1 235	1 226	1 267	1 283	5 011
Autriche	4 240	4 550	4 442	4 696	17 928	3 748	4 581	4 218	4 515	17 062
Pologne	10 777	11 986	12 725	12 383	47 871	10 033	10 880	11 276	11 643	43 832
Portugal	661	673	663	677	2 674	590	596	624	612	2 422
Slovenie	734	809	753	853	3 149	726	841	784	894	3 245
Slovaquie	2 374	2 479	2 407	2 417	9 677	2 379	2 436	2 120	2 438	9 373
Finlande	2 585	2 510	2 420	2 590	10 105	2 671	2 127	2 281	2 625	9 704
Suède	5 258	5 334	4 894	5 370	20 856	5 384	5 690	5 210	5 390	21 674
Royaume-Uni	5 096	5 206	5 482	5 455	21 239	5 593	5 739	5 583	5 723	22 638
<b>UE-25</b>	<b>93 135</b>	<b>95 114</b>	<b>93 265</b>	<b>97 021</b>	<b>378 535</b>	<b>91 314</b>	<b>96 888</b>	<b>94 006</b>	<b>98 480</b>	<b>380 688</b>
Liechtenstein	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norvège	692	683	698	721	2 794	689	769	765	819	3 042

Source: Eurostat/NewCronos

\* Données trimestrielles provisoires, les chiffres de 2004 relatifs à l'Allemagne excluent la tare des unités de transport intermodal chargées.

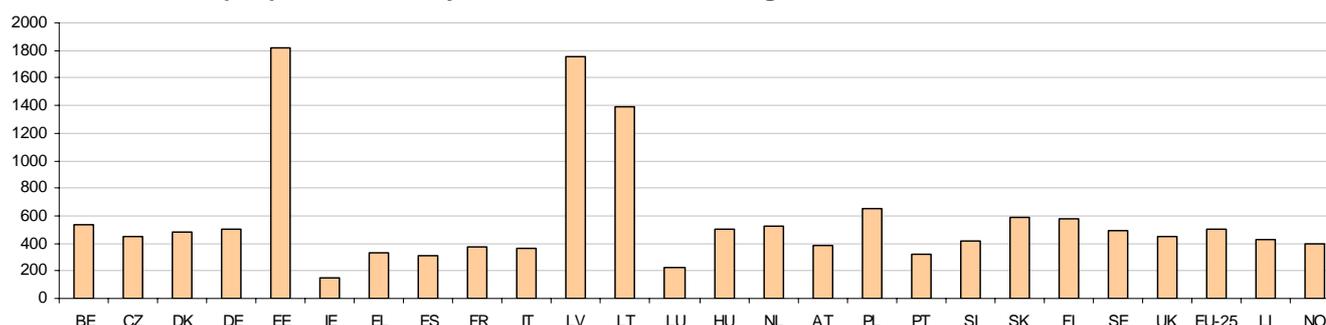
Ces volumes plus importants s'expliquent peut-être par une demande cyclique de produits tels que les combustibles pour l'hiver et par un ralentissement du transport de fret pendant les vacances. Ces variations ne s'observent toutefois pas dans tous les États membres, et il y a des différences entre 2004 et 2005. Ainsi, en 2005, le deuxième trimestre a été le plus chargé dans de nombreux pays, dont la France, l'Italie, le Royaume-Uni et l'Autriche. En Belgique, en Grèce et au Portugal l'activité s'est concentrée au troisième trimestre, alors qu'en Estonie, en Lettonie en Finlande le pic s'est produit au premier trimestre.

Le poids moyen des marchandises chargées dans les trains (graphique 2) - l'un des indicateurs de

l'efficacité du transport ferroviaire de fret - s'obtient en divisant le nombre de tkm par le nombre de trains-kilomètres. Il a été d'environ 500 tonnes en 2005 dans l'ensemble de l'UE.

Cependant, les États baltes se distinguent une fois encore: l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie ont en effet transporté près de trois fois ce poids, à savoir respectivement 1 815, 1 753 et 1 390 tonnes. C'est très probablement dû à l'importance des «trains lourds» transportant par exemple des hydrocarbures liquides. À l'inverse, les charges moyennes les plus légères sont celles de l'Irlande (150 tonnes) et du Luxembourg (220 tonnes).

Graphique 2: Poids moyen des marchandises chargées dans les trains, en tonnes, 2005



Source: Eurostat/NewCronos

## Transport national de fret

**Tableau 3: Évolution du transport ferroviaire national de fret – variation entre 2004 et 2005 (en millions de tkm et en %)**

	2004			2005			Variation (Mio tkm)			Variation (%)
	Déclaration détaillée	Déclaration simplifiée	Total	Déclaration détaillée	Déclaration simplifiée	Total	Déclaration détaillée	Déclaration simplifiée	Total	Total
<b>Belgique</b>	2 113	-	2 113	2 353	-	2 353	240	-	240	11,4
<b>République tchèque</b>	6 122	-	6 122	6 202	-	6 202	80	-	80	1,3
<b>Danemark</b>	498	22	520	411	9	420	- 87	- 13	- 100	-19,2
<b>Allemagne</b>	39 932	-	39 932	44 412	-	44 412	4 480	-	4 480	11,2
<b>Estonie</b>	690	-	690	747	-	747	57	-	57	8,3
<b>Irlande</b>	398	-	398	303	-	303	- 95	-	- 95	-23,9
<b>Grèce</b>	255	-	255	149	-	149	- 106	-	- 106	-41,6
<b>Espagne</b>	9 287	509	9 796	9 060	515	9 575	- 227	5	- 222	-2,3
<b>France</b>	26 658	-	26 658	24 558	-	24 558	- 2 100	-	- 2 100	-7,9
<b>Italie</b>	11 475	141	11 616	11 854	167	12 021	379	26	405	3,5
<b>Chypre</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Lettonie</b>	2 221	-	2 221	2 367	-	2 367	146	-	146	6,6
<b>Lituanie</b>	2 820	-	2 820	3 424	-	3 424	604	-	604	21,4
<b>Luxembourg</b>	79	-	79	68	-	68	- 11	-	- 11	-13,9
<b>Hongrie</b>	1 700	25	1 725	1 562	84	1 646	- 138	59	- 79	-4,6
<b>Malte</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Pays-Bas</b>	1 145	-	1 145	1 067	-	1 067	- 78	-	- 78	-6,8
<b>Autriche</b>	4 206	245	4 451	4 085	409	4 494	- 121	164	43	1,0
<b>Pologne</b>	32 406	4 405	36 811	29 870	5 922	35 792	- 2 536	1 517	- 1 019	-2,8
<b>Portugal</b>	1 931	-	1 931	2 131	-	2 131	200	-	200	10,4
<b>Slovénie</b>	642	-	642	620	-	620	- 22	-	- 22	-3,4
<b>Slovaquie</b>	1 321	18	1 339	1 281	-	1 281	- 40	- 18	- 58	-4,3
<b>Finlande</b>	7 197	-	7 197	6 607	-	6 607	- 590	-	- 590	-8,2
<b>Suède</b>	13 190	-	13 190	14 124	-	14 124	934	-	934	7,1
<b>Royaume-Uni</b>	21 239	-	21 239	19 964	-	19 964	- 1 275	-	- 1 275	-6,0
<b>UE-25</b>	187 525	5 365	192 890	187 219	7 106	194 325	- 306	1 741	1 435	0,7
<b>Liechtenstein</b>	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
<b>Norvège</b>	2 013	4	2 017	2 203	12	2 215	190	8	198	9,8

Source: Eurostat/NewCronos et la base de données de production «Rail»

Notes: les chiffres de 2004 relatifs à l'Allemagne excluent la tare des unités de transport intermodal chargées et ne sont donc pas comparables avec les données du tableau 1. Pour la Belgique, seules les données reposant sur les déclarations détaillées sont présentées.

La part du transport de fret national dans le total varie d'un État membre à l'autre, de 7% et 12% seulement en Estonie et en Lettonie (voir ci-dessus) jusqu'à 100% et 90% en Irlande et au Royaume-Uni; ces pourcentages élevés s'expliquent par l'insularité de ces deux pays (voir les tableaux 1 et 3).

En 2004, le volume total du transport national de fret a été de 193 milliards de tkm; le total a été légèrement plus élevé en 2005.

Les volumes les plus importants de fret ferroviaire national en 2005 ont été enregistrés par l'Allemagne (44 412 millions de tkm) et la Pologne (35 792 millions de

tkm). Les données allemandes des deux années considérées ne sont toutefois pas comparables. Les volumes ont diminué en Pologne (-2,8%) malgré l'accroissement de l'activité des petits opérateurs (déclaration simplifiée). Parmi les dix États membres ayant enregistré une hausse entre 2004 et 2005, la Lituanie a affiché la croissance relative la plus élevée (21,4%).

Treize États membres ont vu leur nombre de tkm décroître, la France accusant le recul le plus accentué, avec une baisse absolue de -2 100 millions de tkm. En chiffres relatifs, toutefois, la diminution la plus forte a été observée en Grèce (-41,6%), suivie de l'Irlande (-23,9%).

## Transport international de fret

En 2005, le transport ferroviaire international de fret (à l'exclusion du transit) a dominé les autres types de transports de fret dans près de la moitié des États membres de l'UE. Sa part a atteint 93% du transport ferroviaire de fret total en Estonie, environ 80% aux Pays-Bas et en Lettonie, environ 65% en Belgique et en Grèce et plus de 50% dans trois autres pays, à savoir la Slovénie, le Luxembourg et la Hongrie.

D'après les données de 2004, le transport ferroviaire international de fret a représenté environ 157 milliards de tkm (tableau 4), le total étant le même pour 2005.

Une fois encore, l'Allemagne arrive en tête avec 40 088 millions de tkm. Au lieu de la Pologne, cette fois c'est la Lettonie qui est deuxième, avec un total de 15 287 millions de tkm, soulignant l'importance des États baltes dans le transport ferroviaire international de fret, notamment entre la Russie et l'Europe occidentale, les ports maritimes baltes constituant également d'importants nœuds intermodaux.

D'après les données disponibles, au moins dix États membres ont transporté un volume plus important en 2005. Les croissances relatives les plus élevées sont celles du Royaume-Uni (+79,6%) et de la Grèce (+39%), ces deux pays ayant eu initialement de faibles volumes de fret ferroviaire international. Parmi

les treize États membres qui ont connu une baisse, le Danemark a subi la plus forte diminution relative (-32,5%), tandis que la France et le Portugal ont enregistré les reculs absolus les plus prononcés (respectivement -1 438 et -1 250 millions de tkm).

**Tableau 4: Évolution du transport ferroviaire international de fret – variation entre 2004 et 2005 (en millions de tkm et en %)**

	2004			2005			Variation (Mio tkm)			Variation (%)
	Déclaration détaillée	Déclaration simplifiée	Total	Déclaration détaillée	Déclaration simplifiée	Total	Déclaration détaillée	Déclaration simplifiée	Total	Total
Belgique	5 262	-	5 262	5 315	-	5 315	53	-	53	1,0
République tchèque	7 083	-	7 083	6 922	-	6 922	- 161	-	- 161	-2,3
Danemark	726	0	726	490	0	490	- 236	0	- 236	-32,5
Allemagne	37 631	-	37 631	40 088	-	40 088	2 457	-	2 457	6,5
Estonie	9 797	-	9 797	9 893	-	9 893	96	-	96	1,0
Irlande	1	-	1	0	-	0	- 1	-	- 1	-100,0
Grèce	290	-	290	402	-	402	112	-	112	38,6
Espagne	2 006	0	2 006	2 060	0	2 060	54	0	54	2,7
France	13 375	-	13 375	11 937	-	11 937	- 1 438	-	- 1 438	-10,8
Italie	9 569	995	10 564	8 262	2 463	10 725	- 1 307	1 468	161	1,5
Chypre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lettonie	14 756	-	14 756	15 287	-	15 287	531	-	531	3,6
Lituanie	4 742	-	4 742	4 315	-	4 315	- 427	-	- 427	-9,0
Luxembourg	271	-	271	208	-	208	- 63	-	- 63	-23,2
Hongrie	4 437	175	4 612	4 523	156	4 679	86	- 19	67	1,5
Malte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas	4 080	-	4 080	3 959	-	3 959	- 121	-	- 121	-3,0
Autriche	9 744	3	9 747	9 361	250	9 611	- 383	247	- 136	-1,4
Pologne	13 659	55	13 714	12 247	217	12 464	- 1 412	162	- 1 250	-9,1
Portugal	351	-	351	291	-	291	- 60	-	- 60	-17,1
Slovénie	1 722	-	1 722	1 844	-	1 844	122	-	122	7,1
Slovaquie	4 770	10	4 780	4 481	-	4 481	- 289	- 10	- 299	-6,2
Finlande	2 304	-	2 304	2 294	-	2 294	- 10	-	- 10	-0,4
Suède	7 468	-	7 468	7 364	-	7 364	- 104	-	- 104	-1,4
Royaume-Uni	1 313	-	1 313	2 358	-	2 358	1 045	-	1 045	79,6
UE-25	155 357	1 237	156 594	153 901	3 086	156 987	- 1 456	1 848	392	0,3
Liechtenstein	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Norvège	777	51	828	852	82	934	75	31	106	12,8

Source: Eurostat/NewCronos et la base de données de production «Rail»

Notes: les chiffres de 2004 relatifs à l'Allemagne excluent la tare des unités de transport intermodal chargées et ne sont donc pas comparables avec les données du tableau 1. Pour la Belgique, seules les données reposant sur les déclarations détaillées sont présentées.

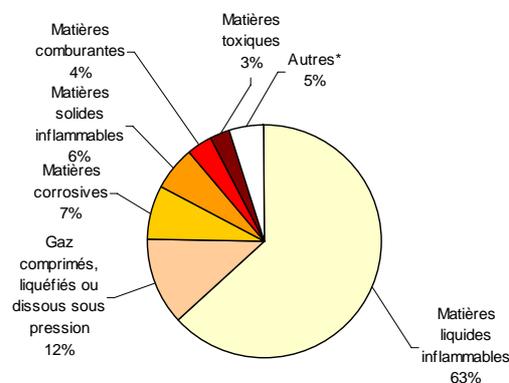
## Transport ferroviaire de marchandises dangereuses

Les marchandises dangereuses – qui incluent le gaz, les hydrocarbures liquides et les matières corrosives (voir les notes méthodologiques) – ont représenté 14% du volume total du fret transporté en 2005.

Parmi les divers types de marchandises dangereuses, les «matières liquides inflammables» – principalement des hydrocarbures utilisés comme combustibles ou carburants – ont représenté de loin la catégorie la plus importante, avec 63% du total. Cela fait cinq fois plus que la catégorie suivante, celle des «gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression» (12%), qui sont souvent expédiés dans des unités de transport intermodal.

Les parts des autres marchandises dangereuses ont été inférieures à 10%: 7% pour les matières corrosives, 6% pour les matières solides inflammables, 4% pour les matières combustibles, 3% pour les matières toxiques et 5% pour les autres marchandises.

**Graphique 3: Part par groupe de marchandises dangereuses dans l'UE-25, 2005 – en millions de tkm**



Source: Eurostat/NewCronos

Note: France et Royaume-Uni: données de 2004.  
\* Autres (voir notes méthodologiques).

## Utilisation du réseau ferroviaire européen pour le transport de fret

En 2005, la distance théorique moyenne parcourue par le fret ferroviaire sur le territoire du pays déclarant a été de 240 km. Ce chiffre cache toutefois de fortes disparités à travers l'UE, dans la mesure où la valeur moyenne a été de 390 km en Espagne, contre seulement 36 km au Luxembourg. Cela n'a rien de surprenant eu égard à la différence de taille de ces deux pays; à titre de comparaison, au Liechtenstein, la distance moyenne n'a été que de 9 km.

Néanmoins, la distance moyenne reflète non seulement la taille d'un pays, mais aussi la mesure dans laquelle le transport ferroviaire est utilisé, et son importance en tant que lien intermodal.

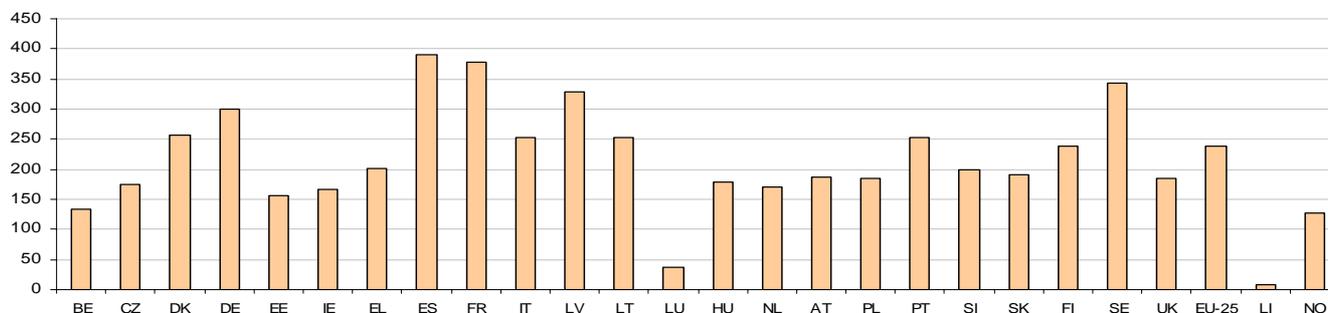
Ainsi, on pourrait s'attendre à ce qu'un grand pays affiche une distance moyenne plus élevée, mais l'inverse pourrait être vrai si, par exemple, le chemin

de fer n'est utilisé que pour le transport entre un lieu de chargement/déchargement au centre du pays et la frontière. En revanche, dans un petit pays, la moyenne pourrait être élevée si le chemin de fer était utilisé principalement pour traverser tout le pays.

C'est précisément le cas lorsqu'on compare les distances moyennes de l'Allemagne et de la Lettonie: 330 km pour la seconde en 2005, et 30 km de moins pour la première.

Il convient également de remarquer que la distance moyenne totale dans le transport ferroviaire international de fret devrait tenir compte des distances parcourues sur le territoire du pays d'origine, de destination et de transit. La distance moyenne calculée dans la présente publication est donc sous-estimée.

Graphique 4: Transport de fret: distance moyenne parcourue, 2005 – en km



Source: Eurostat/NewCronos

Lorsqu'on divise le nombre de trains-kilomètres de fret par la longueur des lignes ferroviaires (voir graphique 5), on peut savoir avec quelle intensité le réseau ferroviaire est utilisé pour le transport de fret. Contrairement à l'indicateur précédent concernant la distance moyenne, la taille du pays et l'ampleur du réseau jouent ici un rôle moins important que la fréquence des trains de marchandises qui empruntent le réseau.

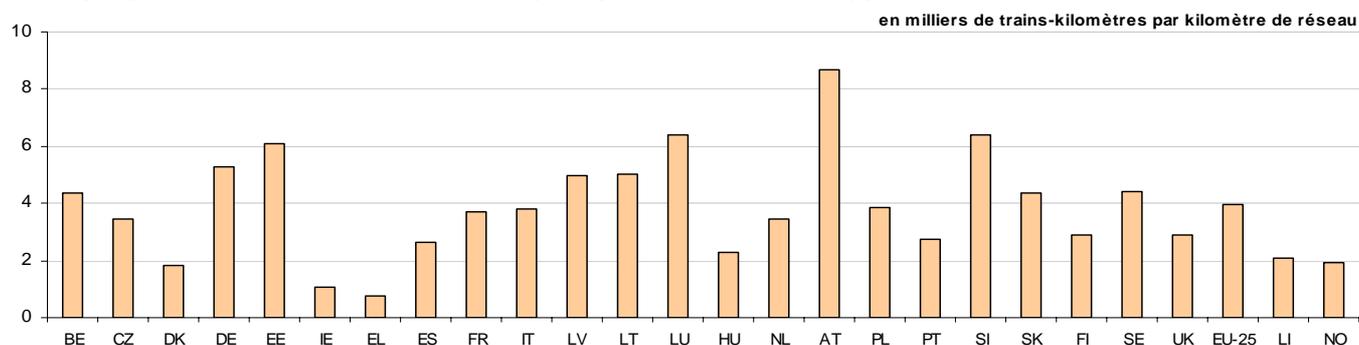
En 2005, chaque kilomètre du réseau ferroviaire a été utilisé en moyenne par 4 000 trains dans l'UE-25.

La moyenne était toutefois plus de deux fois plus

élevé en Autriche (8 700 trains par kilomètre de réseau), notamment du fait de l'importance du transit alpin dans ce pays.

L'Autriche était suivie de pays ayant des réseaux plus petits encore: le Luxembourg et la Slovénie, avec une moyenne de 6 400 trains par kilomètre de réseau ferré; dans le cas du Luxembourg, ce chiffre reflète l'importance du fret dans l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, alors que dans le cas de la Slovénie il est dû à l'ampleur du transit de marchandises.

Graphique 5: Nombre de trains-kilomètres (transport de marchandises) par kilomètre de réseau ferroviaire, 2005



Source: Eurostat/NewCronos

## ➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES METHODOLOGIQUES

### Disponibilité des données

Les chiffres cités dans la présente publication ont été extraits de la base de données d'Eurostat sur les transports ferroviaires. Ils incluent les statistiques relatives aux transports national, international et de transit des États membres, collectées conformément au nouveau règlement n° 91/2003 qui remplace la directive n° 80/1177/CEE du Conseil depuis 2003. Les chiffres concernant la longueur du réseau ferroviaire proviennent du pocketbook sur l'énergie et les transports.

La comparaison des données de 2004 et 2005 a été possible pour tous les États membres au niveau du total des transports. Le tableau ci-après présente certaines caractéristiques de la disponibilité des données:

Pays	Caractéristiques de la disponibilité des données
BE	Les données reposant sur la déclaration simplifiée sont déclarées confidentielles par les autorités
DE	Les données de 2004 excluent la tare des unités de transport intermodal chargées, sauf dans le tableau 1
CY, MT	Pas de transport ferroviaire
SK	Les petites entreprises sont couvertes par la déclaration détaillée en 2005.

### Méthodologie

Les tableaux 1, 3 et 4 présentent les données collectées selon les systèmes de déclaration détaillée et simplifiée. La déclaration simplifiée peut être utilisée à la place de la déclaration détaillée normale pour les entreprises qui assurent un transport total de fret inférieur à 500 millions de tkm.

Les lignes ferroviaires du Liechtenstein sont exploitées par ÖBB (Autriche) et les statistiques sont communiquées par les autorités autrichiennes selon le système de déclaration simplifiée.

Dans le cas de l'Allemagne, de l'Estonie, de la Suède et du Royaume-Uni, la déclaration détaillée couvre toutes les entreprises.

### Définition des différents types de transport ferroviaire

#### Transport ferroviaire total

Le transport ferroviaire total (en tkm) (graphique 1 et tableau 1) a été calculé comme la somme des transports national, international et de transit, le transport international étant la somme des marchandises internationales chargées et déchargées dans le pays déclarant.

#### Transport ferroviaire national

Transport ferroviaire où les marchandises sont à la fois chargées et déchargées à l'intérieur du même État membre déclarant, indépendamment de l'itinéraire suivi par le véhicule ferroviaire.

#### Transport ferroviaire international

Transport ferroviaire où les marchandises sont uniquement chargées ou bien déchargées dans l'État membre déclarant, une distinction étant opérée entre les marchandises chargées et les marchandises déchargées.

### Transport ferroviaire de transit

Transport ferroviaire où les marchandises traversent l'État membre déclarant sans être chargées, déchargées ou transbordées.

### Tonne-kilomètre par rail

Unité de mesure des transports de fret qui représente le transport d'une tonne de marchandises (y compris le conditionnement et la tare des unités de transport intermodal) par chemin de fer sur une distance d'un km.

### Circulation des trains

Le «train-km» est l'unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un kilomètre. La distance utilisée est la distance effectivement parcourue, si elle est disponible; sinon, la distance standard du réseau entre l'origine et la destination est utilisée. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte.

### Réseau ferroviaire

Toutes les lignes ferroviaires dans une zone donnée.

### Ventilation par groupe de marchandises dangereuses

La classification des marchandises en marchandises dangereuses est définie dans le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, communément appelé «RID», adopté au titre de la directive 96/49/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et de ses modifications ultérieures (JO L 235 du 17.9.1996, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/6/CE de la Commission, JO L 30 du 1.2.2001, p. 42).

1:	Matières et objets explosibles
2:	Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression
3:	Matières liquides inflammables
4.1:	Matières solides inflammables
4.2:	Matières sujettes à l'inflammation spontanée
4.3:	Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables
5.1:	Matières comburantes
5.2:	Peroxydes organiques
6.1:	Matières toxiques
6.2:	Matières infectieuses
7:	Matières radioactives
8:	Matières corrosives
9:	Matières et objets dangereux divers

Dans le graphique 3, «autres» inclut les groupes suivants: 1, 4.2, 4.3, 5.2, 6.2, 7 et 9.

### Symboles

:	non disponible
-	sans objet
0	zéro ou quantité négligeable
:c	confidentiel
:e	données estimées

La présente publication a été préparée avec l'aide d'Isabelle DELIN et Sandrine ENGEL, Sogeti Luxembourg SA.

- 1: Commission économique pour l'Europe des Nations unies
- 2: Conférence européenne des ministres des transports

# Pour en savoir plus :

Données : [Site web EUROSTAT/Page d'accueil/Transport/Données](#)

## Transports

 Transports - vue horizontale

### **Transport ferroviaire**

 Infrastructure de transport ferroviaire

 Matériel de transport ferroviaire

 Transport ferroviaire - Entreprises, performance économique et emploi

 Trafic ferroviaire

 Mesure de transport ferroviaire - passagers

 **Mesure de transport ferroviaire - Marchandises (données détaillées d'après la Directive 80/1177/CE ou le Règlement (CE) 91/2003)**

---

## Les journalistes peuvent contacter le service média support :

Bâtiment BECH, Bureau A4/125  
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408

Fax (352) 4301 35349

E-mail: [eurostat-mediasupport@ec.europa.eu](mailto:eurostat-mediasupport@ec.europa.eu)

## European Statistical Data Support:

Eurostat a mis en place, conjointement avec les membres du "Système statistique européen", un réseau de centres d'appui, qui couvrira presque tous les États membres et certains pays de l'AELE.

La mission de ces centres sera d'aider et d'orienter les utilisateurs qui se procureront des données statistiques européennes sur l'internet.

Vous trouverez sur notre site internet des informations sur ce réseau de centres d'appui:

<http://ec.europa.eu/eurostat/>

---

Une liste des bureaux de vente dans le monde est disponible à :

## l'Office des publications officielles des Communautés européennes.

2, rue Mercier  
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.europa.eu>

E-mail: [info-info-opoce@ec.europa.eu](mailto:info-info-opoce@ec.europa.eu)

---