

Le transport de marchandises dans le Nord-Pas-de-Calais

Le Nord-Pas-de-Calais génère un douzième des tonnages transportés au sein ou entre les différentes régions françaises et un cinquième de ceux en provenance ou à destination de l'étranger.

Le secteur du transport des marchandises connaît ainsi un développement particulier, favorisé par la situation géographique de la région.

Celle-ci autorise en effet l'épanouissement de tous les modes. Si la route reste prépondérante dans les flux nationaux et dans les échanges avec les pays de l'Union européenne, les autres modes de transports sont représentés. Des spécialisations apparaissent en fonction de la distance et du type de marchandises.

Éric Vaillant

DIVISION ÉTUDES DIFFUSION

AU MOMENT DE LA RÉDACTION DE CET ARTICLE, L'AUTEUR ÉTAIT STATISTICIEN À LA MISSION ÉCONOMIE DES TRANSPORTS DE LA DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT.

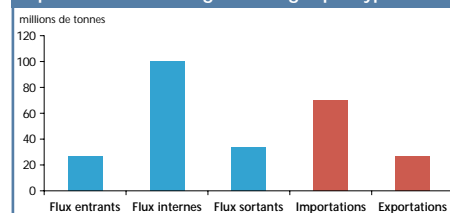


Direction
Régionale
de l'Équipement
Nord - Pas-de-Calais

Placé au cœur de l'Europe, à un carrefour des flux nord-sud et ouest-est, le Nord-Pas-de-Calais présente une situation naturellement favorable au développement de l'activité des transports, situation géographique dont les puissances économiques locales ont su tirer parti pour dynamiser l'activité.

Aussi constate-t-on une forte implantation économique du secteur ne serait-ce qu'à travers la forte proportion d'établissements exerçant à titre principal cette activité. Au 1^{er} janvier 2000, la région est en effet riche de 5 610 établissements qui réalisent du transport en première activité et qui confèrent au secteur un poids de 3,1% dans le tissu productif régional ; au niveau national, cette part est légèrement inférieure avec 2,9%. Le transport est par ailleurs un secteur dynamique puisque l'évolution du nombre de salariés y est de +2,3% sur la période 1994-1998 contre +1,3% tous secteurs d'activité confondus.

Répartition des tonnages échangés par type de flux



Source : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - Fichier Sitram

Le trafic national correspond au trafic traité par la région Nord-Pas-de-Calais dans ses échanges limités au territoire national. Il s'agit des flux entrants (marchandises débarquées dans la région), des flux sortants (marchandises embarquées dans la région) et des flux internes (échanges à l'intérieur de la région). Le trafic international correspond au trafic traité par la région Nord-Pas-de-Calais, entrant (importations) ou sortant (exportations) du territoire français.

DES VOLUMES IMPORTANTS SUR DE COURTES DISTANCES

Le Nord-Pas-de-Calais a généré en 1999 près de 254 millions de tonnes qui ont été transportées vers ou à partir de son territoire, dont 96 millions en flux internationaux. Ces tonnages marquent l'importance de la région dans les trafics traités par la France. En effet, elle a réalisé 8,3% du volume transporté dans les limites du territoire français (1 913 millions de tonnes)⁽¹⁾ ; cette part atteint même presque 20% si l'on s'intéresse au trafic international (499,4 millions de tonnes).

La région transporte beaucoup dans un périmètre court. En effet, le trafic interne représente près des deux tiers du trafic national (63,5%). La distance moyenne parcourue au titre des trafics internes est de 39 kilomètres alors qu'elle est voisine de 343 kilomètres pour les flux entrants et de 332 kilomètres pour les flux sortants.

À l'international, le poids des flux avec les pays proches est important : l'Union économique belgo-luxembourgeoise accapare ainsi 21,9% des volumes échangés par la région, soit 20,9 millions de tonnes, les Pays-Bas en prennent 9,0% pour un volume de 8,7 millions de tonnes.

Distances moyennes des flux nationaux par mode et type de flux

	Route	Fer	Voie navigable	Tous modes
Flux entrants	316,9	483,2	252,1	343,2
Flux sortants	321,1	369,0	341,0	332,2
Flux internes	36,1	93,7	90,9	39,1
Ensemble des flux	127,6	334,1	157,0	148,1

Unité : km

Source : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - Fichier Sitram

LA ROUTE : UN MODE DE TRANSPORT PRÉDOMINANT

Pour ce qui concerne les trafics nationaux, la route est le mode privilégié. En effet, 88,7% des tonnages transitent par la route pour 9,7% par le fer et 1,6% par voie fluviale. Cependant, si la route reste majoritaire, sa part baisse avec la distance, au profit dans la plupart des cas du chemin de fer.

Les distances sont d'ailleurs plus grandes pour le fer que pour la voie d'eau, en lien direct avec les réseaux correspondants. En effet, certaines régions françaises ne peuvent être jointes que par le chemin de fer ou la route, cette dernière demeurant le mode des distances les plus courtes.

Dans les trafics internationaux⁽²⁾, si l'on se limite aux échanges avec l'Union européenne,

le mode principal de transport reste aussi la route, avec environ 55% des volumes échangés, pour les importations comme pour les exportations. Le mode maritime occupe le deuxième rang avec 19,4% des volumes échangés.

Pour ce qui est des échanges avec les pays hors Union européenne, en lien direct avec les contraintes géographiques - les autres continents ne peuvent être joints par la route -, le mode de transport majoritaire est le mode maritime. Ce sont ainsi près de

(1) Signe de dynamisme, cette part est plus élevée que la contribution du Nord-Pas-de-Calais à la valeur ajoutée dégagée au plan national par les transports (5,4% en 1998) ou encore dans le calcul du PIB (5,4% en 1998).

(2) Les analyses modales pour les trafics internationaux se compliquent. En effet, le mode de transport répertorié est celui à la frontière française pour les échanges avec les pays de l'Union européenne, et correspond au mode à la frontière européenne pour les échanges avec les pays tiers. Il n'est donc pas pertinent de réaliser une analyse modale d'ensemble.

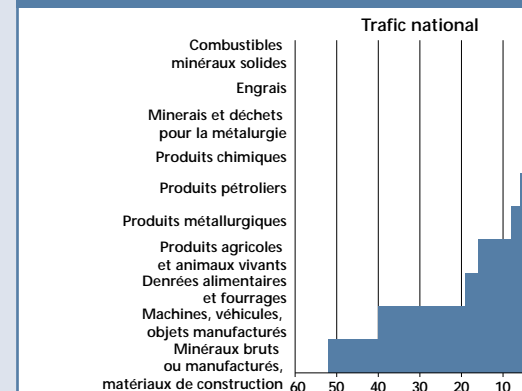
Répartition des flux nationaux générés par le Nord-Pas-de-Calais selon le mode

Unités : millions de tonnes, %

	Route		Fer		Voie navigable	
	Quantité	Part modale	Quantité	Part modale	Quantité	Part modale
Flux entrants	21,0	81,1	4,3	16,6	0,6	2,3
Flux sortants	94,8	94,6	3,7	3,7	1,7	1,7
Flux internes	24,3	76,4	7,2	22,6	0,3	0,9
Ensemble des flux	140,1	88,7	15,2	9,6	2,6	1,6

Source : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - Fichier Sitram

REPARTITION DES TONNAGES TRANSPORTÉS SELON LE TYPE (NOMENCLATURE N)



Source : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement

Répartition par catégorie de produits des tonnages échangés au titre du trafic national selon le mode

Unité : %

	Route	Fer	Voie navigable	Tous modes
NST0 - Produits agricoles et animaux vivants	10,4	12,2	13,8	10,6
NST1 - Denrées alimentaires et fourrages	13,4	5,2	4,1	12,4
NST2 - Combustibles minéraux solides	0,9	1,9	10,8	1,2
NST3 - Produits pétroliers	3,9	4,1	9,3	4,0
NST4 - Minerais et déchets pour la métallurgie	2,9	4,8	1,7	3,0
NST5 - Produits métallurgiques	2,6	32,1	0,5	5,4
NST6 - Minéraux bruts ou manufacturés, matériaux de construction	33,7	24,6	53,3	33,2
NST7 - Engrais	1,7	1,4	0,5	1,7
NST8 - Produits chimiques	3,1	4,5	4,7	3,3
NST9 - Machines, véhicules, objets manufacturés	27,4	9,2	1,4	25,2
Ensemble des flux	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - Fichier Sitram

67% des volumes internationaux échangés qui transitent par la mer. Cette tendance est renforcée pour les exportations dont 88% des tonnages voyagent par bateau.

DES MATIÈRES PREMIÈRES ET DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION EN PRIORITÉ

Les marchandises les plus transportées au titre des trafics nationaux sont les minéraux bruts ou manufacturés et les matériaux de construction et ce, quel que soit le mode de transport. Avec un volume de 52,4 millions de tonnes, ces marchandises correspondent au tiers de l'ensemble des flux et caractérisent plutôt les flux internes. Les machines, véhicules et objets manufacturés viennent ensuite, leurs 39,8 millions de tonnes correspondant à une part de 25% ; ces marchandises caractérisent plutôt les flux interrégionaux. On note aussi la part non négligeable des produits agricoles et animaux vivants (10,6%) et celle des denrées alimentaires et fourrages (12,4%) dans les trafics entrants dans la région.

Pour les trafics internationaux, ce sont les produits pétroliers qui occupent la plus grande part des marchandises transportées

Distances moyennes des flux nationaux par type de flux et catégorie de produits				
	Flux entrants	Flux sortants	Flux internes	Unité : km Ensemble des flux
NST0 - Produits agricoles et animaux vivants	331,6	354,8	38,8	155,0
NST1 - Denrées alimentaires et fourrages	362,2	347,7	44,9	187,8
NST2 - Combustibles minéraux solides	443,4	328,6	42,2	127,6
NST3 - Produits pétroliers	237,8	285,8	79,0	127,5
NST4 - Minerais et déchets pour la métallurgie	336,3	382,2	41,5	90,0
NST5 - Produits métallurgiques	361,1	351,6	84,0	264,1
NST6 - Minéraux bruts ou manufacturés, matériaux de construction	257,5	192,8	28,3	62,1
NST7 - Engrais	309,3	296,8	33,1	107,1
NST8 - Produits chimiques	373,0	384,8	61,1	259,6
NST9 - Machines, véhicules, objets manufacturés	365,1	390,8	41,4	213,1

Source : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - Fichier Sitram

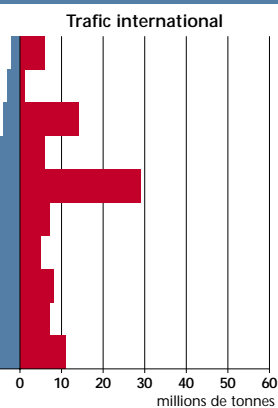
GUIDE DE LECTURE L'IMPORTANCE DU TONNAGE NE PEUT LAISSER PRÉSAGER DE LA DISTANCE. AINSI, LES MINÉRAUX ET MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION, GÉNÉRÉS PAR LA RÉGION AU TITRE DES TRAFICS NATIONAUX, NE PARCOURENT EN MOYENNE QUE 62 KILOMÈTRES CONTRE 260 KILOMÈTRES POUR LES PRODUITS CHIMIQUES. ENCORE FAUT-IL PRÉCISER QUE LES TRAJETS INTERNES POUR LES PREMIERS PRODUITS CITÉS SONT EN MOYENNE DE 30 KILOMÈTRES ET POUR LES SECONDS DE 60 KILOMÈTRES. DANS LES FLUX INTERRÉGIONAUX, LA NATURE DES MARCHANDISES ET LE SENS DE L'ÉCHANGE PEUVENT EN REVANCHE RENSEIGNER SUR LA LONGUEUR DU TRAJET : LES MARCHANDISES AGRICOLES ET LES ANIMAUX VIVANTS, LES PRODUITS PÉTROLIERS OU CHIMIQUES, LES MINÉRAIS ET DÉCHETS POUR LA MÉTALLURGIE PROVIENNENT DE RÉGIONS PLUS PROCHES QUE LES RÉGIONS VERS LESQUELLES LE NORD-PAS-DE-CALAIS EN EXPÉDIE ; CE CONSTAT EST INVERSE POUR LES DENRÉES ALIMENTAIRES ET FOURRAGES, LES PRODUITS MÉTALLURGIQUES, LES COMBUSTIBLES MINÉRAUX SOLIDES OU LES MINÉRAUX BRUTS OU MANUFACTURÉS ET LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION.

avec 31% des tonnages échangés. Ce type de marchandises représente près de 39% des tonnages importés.

Les minerais et les déchets pour la métallurgie détiennent la deuxième place en terme de part avec 20% des importations.

Les exportations de la région sont, en volume, marquées par la prépondérance des denrées alimentaires et fourrages avec un peu moins de 21% des tonnages exportés. Ils sont suivis par les produits métallurgiques avec une part de 18,5%.

DE TRAFIC ET LA CATÉGORIE DE PRODUITS (NST)



- Fichier Sitram

Répartition des flux internationaux générés par le Nord-Pas-de-Calais selon le mode										
	Route		Mer		Fer		Voie navigable		Autres	
	Quantité	Part modale	Quantité	Part modale	Quantité	Part modale	Quantité	Part modale	Quantité	Part modale
	Union européenne									
Importations	15,6	55,7	4,3	15,4	1,3	4,6	1,2	4,3	5,6	20,0
Exportations	10,7	54,9	4,9	25,1	1,8	9,2	0,8	4,1	1,3	6,7
Ensemble	26,3	55,4	9,2	19,4	3,1	6,5	2,0	4,2	6,9	14,5
Hors Union européenne										
Importations	1,8	4,4	26,4	63,9	0,3	0,7	0,4	1,0	12,4	30,0
Exportations	0,6	8,6	6,1	87,1	0,2	2,9	0,0	0,0	0,1	1,4
Ensemble	2,4	5,0	32,5	67,3	0,5	1,0	0,4	0,8	12,5	25,9

Source : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - Fichier Sitram

DES SPÉCIALISATIONS DES MODES QUI VARIENT AUSSI EN FONCTION DES PARTENAIRES

	Répartition par catégorie de produits des tonnages échangés au titre du trafic international selon le mode									
	Avec les pays de l'Union européenne					Avec les pays hors de l'Union européenne				
	Route	Mer	Fer	Voie navigable	Autres	Route	Mer	Fer	Voie navigable	Autres
NST0 - Produits agricoles et animaux vivants	7,1	2,4	0,8	29,7	0,0	4,5	1,9	0,3	24,3	0,1
NST1 - Denrées alimentaires et fourrages	16,4	8,1	1,6	10,4	17,6	13,5	15,1	1,6	18,8	0,2
NST2 - Combustibles minéraux solides	1,1	0,6	0,2	1,2	0,8	0,1	0,1	0,0	1,5	1,5
NST3 - Produits pétroliers	3,8	39,7	0,6	0,4	68,5	0,9	9,4	0,1	0,5	70,8
NST4 - Minerais et déchets pour la métallurgie	3,1	7,4	4,1	7,9	9,1	0,6	2,0	0,9	7,0	3,6
NST5 - Produits métallurgiques	11,1	9,0	68,6	8,7	0,0	7,8	6,3	37,6	18,7	0,2
NST6 - Minéraux bruts ou manufacturés, matériaux de construction	26,1	15,6	5,3	24,3	0,5	1,4	0,9	0,0	3,8	0,0
NST7 - Engrais	2,0	0,9	1,6	6,5	0,0	0,2	0,2	0,2	3,4	0,0
NST8 - Produits chimiques	13,0	9,6	9,3	11,1	3,5	16,7	13,9	2,9	21,9	7,2
NST9 - Machines, véhicules, objets manufacturés	16,2	6,7	8,0	0,0	0,0	54,2	50,3	56,4	0,0	16,5
Ensemble des flux	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - Fichier Sitram

À L'INTERNATIONAL, LES MODES DE TRANSPORT SONT PLUS DIVERSIFIÉS MAIS RESTENT SPÉCIALISÉS

Une spécialisation des modes de transport dans les échanges apparaît pour ce qui est des échanges internationaux, l'éloignement géographique des partenaires et leur niveau de développement étant des éléments explicatifs conséquents.

Dans les échanges avec les pays de l'Union européenne, la route transporte ainsi des matériaux de construction dans une plus forte proportion que les autres modes. Un peu plus des trois quarts des produits de cette catégorie échangés voyagent ainsi par la route. Le mode ferré transporte plutôt les produits métallurgiques : près de 69% des échanges par fer concernent ce type de marchandises. Enfin, les produits pétroliers constituent les marchandises de choix pour les modes maritimes et "autres"⁽³⁾. Ces derniers transportent respectivement près de 40% et 69% des volumes échangés.

Dans les échanges avec les pays hors Union européenne, les spécialités évoluent quelque peu. La route transporte dans une plus grande proportion des machines, des véhicules et des objets manufacturés, la voie navigable et le mode maritime s'orientent en 1999 vers les déchets pour la métallurgie. Le fer transporte des plus fortes parts de combustibles minéraux solides ; les autres modes réalisent majoritairement le transport des produits pétroliers.

(3) Les modes "autres" renvoient principalement au transport par conduite (pipeline) ou par avion.

UN DYNAMISME QUI NE SE LIMITE PAS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES

L'activité transport se concrétise certes par des flux de marchandises mais aussi de voyageurs. Dans ce qui précède, on s'est limité aux seuls flux de marchandises même si la région n'est pas en reste eu égard aux trafics de voyageurs. Ainsi, en plus des rames du Thalys en provenance

de Paris à destination de la Belgique, des Pays-Bas ou de l'Allemagne, les TGV relient en une demi-heure les centres-villes de Bruxelles et de Lille et transportent en 1999 près de 309 milliers de voyageurs. L'Eurostar assure quant à lui le transport de près de 530 milliers de voyageurs entre Lille et Londres. Enfin, il faut souligner le dynamisme de la Région à travers le développement du TER ou plus récemment des expériences des TGV régionaux entre Lille et le littoral.

LES VALEURS DU TRAFIC INTERNATIONAL

Les 96 millions de tonnes échangées par le Nord-Pas-de-Calais au titre du trafic international correspondent à une valeur de 310,2 milliards de francs, soit 7,5% des valeurs échangées par la France avec l'étranger. La part régionale en terme de volume transporté est nettement supérieure (19,2%).

Si la route demeure le mode majoritaire s'agissant des valeurs échangées entre la région et les pays de l'Union européenne (70%), la mer devient naturellement le mode privilégié pour les échanges avec le reste du monde (50% contre 34% pour la route).

Les marchandises transportées sont de plus fortes valeurs à l'exportation qu'à l'importation. Des différences existent encore entre les échanges intracommunautaires et extra-communautaires. Le rapport de la valeur à l'exportation sur la valeur à l'importation est voisin de 2 pour les échanges du Nord-Pas-de-Calais avec ses partenaires européens alors qu'il est de 4,4 avec ses partenaires non communautaires. Les produits à plus forte valeur sont ceux exportés par les "autres modes de transport" (air et transport par conduite) ; viennent ensuite les marchandises exportées par la route puis celles exportées par le fer. La voie d'eau est le mode où les marchandises ont le moins de valeur, phénomène probablement en rapport avec leur nature majoritairement de matières premières.

Unité : milliers de francs

VALEURS MOYENNES DE LA TONNE TRANSPORTÉE						
	Route	Mer	Fer	Voie navigable	Autres	Tous modes
Union européenne						
Importations	4,4	3,2	2,9	1,1	0,5	3,2
Exportations	7,6	4,9	8,3	0,9	0,4	6,2
Hors Union européenne						
Importations	13,9	0,8	0,7	1,8	0,9	1,4
Exportations	15,1	4,7	4,5	1,5	73,4	6,1

Les valeurs moyennes correspondent au rapport des valeurs par les tonnages.

Source : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - Fichier Sitram

Pour comprendre ces résultats

Le fichier Sitram

Sitram est le Système d'informations sur le transport de marchandises qu'a élaboré le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. Ce système informatique rassemble les informations relatives aux transports terrestres, maritimes et aériens issues de différentes sources :

- les fichiers de la SNCF pour les flux nationaux ferrés ;
- les fichiers de Voies navigables de France (VNF) pour les flux nationaux réalisés sur voie d'eau ;
- les données issues de l'enquête sur le transport routier de marchandises (TRM) réalisée par le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement pour les flux nationaux routiers ;
- les fichiers des douanes pour l'ensemble des flux internationaux quel qu'en soit le mode de transport.

Les dernières informations connues au sein du système Sitram datent de 1999 et sont disponibles depuis septembre 2000.

Pour en savoir plus

- Sélection d'indicateurs - Cellule économique régionale des transports - juin 2000.
- Sitram - Exploitation régionale 1999 - Dossier statistique - Direction régionale de l'Équipement du Nord-Pas-de-Calais - septembre 2000.