

20.8 Transports de marchandises

En 2012, le **transport intérieur terrestre de marchandises** diminue (- 5,7 %). En dépit du redressement de 2011, il ne se situe plus, du fait de l'ampleur de la baisse des années 2008-2009, qu'à un niveau à peine supérieur à celui de 1998. La part du transport routier (87,6 %) reste stable dans le transport hors oléoducs.

Le transport intérieur routier de marchandises baisse très fortement. Contrairement aux années précédentes, la baisse tient au transport national tandis que le **transport international** résiste mieux. Le transport national, qui comprend le transport national sous **pavillon** français, le **cabotage** et le transport par véhicules légers, recule et se retrouve à un niveau comparable à celui de 2000. La partie réalisée sur le territoire français du transport routier d'échange international de la France recule plus rapidement que le transport national du fait de la baisse de l'activité économique dans presque toute l'Europe. Le recul affecte toutes les catégories de produits sauf les produits pétroliers, en raison de la croissance des livraisons de fioul domestique et de gazole non routier, utilisé notamment dans l'industrie chimique.

Le transport routier de **conteneurs** qui avait fortement progressé en 2010 et 2011 recule nettement en 2012 ; il ne représente toutefois que 3,7 % du transport routier de marchandises. Le transport de palettes (36,8 % du transport routier de marchandises) est aussi en fort repli, tandis que le transport de **vracs** solides (33,8 % du transport routier de marchandises) ne recule que de 4 %.

Le transport ferroviaire s'inscrit dans sa tendance à la baisse (- 4,8 % en **tonnes-kilomètres** intérieures) et retrouve son niveau de 2009. La partie nationale baisse à nouveau fortement tandis que la partie internationale reprend depuis 2010, portée par tous les opérateurs. Avec la relative désindustrialisation en France, le marché du transport ferroviaire se modifie sensiblement : moins de produits agricoles et de métaux et plus de matériaux de construction.

Le transport fluvial se replie. Cette baisse résulte de la baisse du transport des produits agricoles ainsi que de celle des produits pétroliers. Le bassin de la Seine renforce sa première position grâce aux transports de matériaux et de conteneurs.

Le transport par oléoducs, après une augmentation en 2011, repart sur la tendance à la baisse commencée en 2006 (- 11,9 %) en lien avec les fermetures de raffineries dans le Nord et en Alsace et les préoccupations environnementales et de sécurité entraînant la diminution du débit des réseaux.

Dans les ports maritimes, avec les exportations de marchandises diverses qui continuent à croître en 2012, le mouvement de marchandises (hors produits pétroliers) se maintient ; il est tiré par la croissance du transport par conteneurs, dont le pré et post acheminement profite davantage au transport fluvial que ferroviaire ou routier. Le transport roulier reste stable. ■

Définitions

Tonne-kilomètre : unité de mesure sommable correspondant au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre. Par rapport aux tonnes, les tonnes-kilomètres ont l'avantage d'être « additives » : un déplacement de 10 tonnes sur 100 kilomètres suivi d'un déplacement de 10 tonnes sur 50 kilomètres donnent au total 1 500 tonnes-kilomètres, alors que l'addition des poids transportés n'a pas de sens.

Transport de marchandises : comprend tout mouvement de marchandises à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien... Il se mesure en tonnes-kilomètres ou, sur un trajet donné, en tonnes.

Cabotage, conteneur, fret, pavillon, transports intérieurs, transports internationaux, vracs : voir rubrique « définitions » en annexes.

Pour en savoir plus

- « Le transport en 2012 subit un contexte économique morose », *Le point sur* n° 172, SOeS, août 2013.
- « Le transport ferroviaire de marchandises en 2012 », *Chiffres & Statistiques* n° 439, SOeS, août 2013.
- « Les comptes des transports en 2012 », les rapports à la Commission des Comptes des transports de la Nation, SOeS, juillet 2013.
- « Les transports routiers de marchandises sous pavillon français en 2012 », *Chiffres & Statistiques* n° 425, SOeS, juin 2013.

Retrouvez le TEF sur www.insee.fr, rubrique Publications et services \Collections nationales \Insee Références

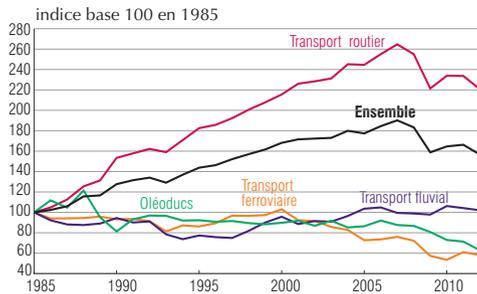
Transport intérieur terrestre de marchandises par mode

en milliards de tonnes-kilomètres

	1990 (r)	2000 (r)	2012	12/11 en %
Transport routier	197,0	276,9	283,4	- 5,6
Pavillon français	159,0	203,0	188,3	- 6,1
National	137,7	181,8	178,9	- 6,2
International	20,0	20,7	9,3	- 3,1
Transit	1,3	0,5	0,1	- 45,7
Pavillon étranger	38,0	73,8	95,2	- 4,6
Cabotage	...	2,2	5,7	- 4,6
International	17,2	33,2	46,9	- 8,2
Transit	20,8	38,4	42,6	- 0,2
Transport ferroviaire	52,2	57,7	32,6	- 4,8
National	31,5	29,9	22,1	- 13,0
International	15,0	18,5	7,4	11,2
Transit	5,7	9,3	3,1	41,7
Transport fluvial	7,2	7,3	7,7	- 2,1
National	4,3	4,1	4,9	- 2,9
International	2,9	3,1	2,9	- 0,8
Oléoducs	19,6	21,7	15,2	- 11,9
Transports terrestres	276,0	363,5	338,9	- 5,7
National	173,5	218,1	211,5	- 6,8
International	74,7	97,1	81,6	- 6,7
Transit	27,8	48,3	45,8	1,7

Source : SOeS.

Transport intérieur de marchandises par mode de 1985 à 2012



Champ : transport intérieur en tonnes-kilomètres, y c. transit. Transport fluvial hors transit.
Source : SOeS.

Transport ferroviaire de marchandises au sein de l'UE

en milliards de tonnes-kilomètres

	2007	2011	
			en %
Allemagne	114,6	113,3	27,0
Pologne	54,3	53,7	12,8
France	42,6	34,2	8,2
Suède	23,3	22,9	5,4
Lettonie	18,3	21,4	5,1
Royaume-Uni	21,3	21,0	5,0
Autriche	21,4	20,3	4,8
Italie	25,3	19,8	4,7
Lituanie	14,4	15,1	3,6
Roumanie	15,8	14,7	3,5
Autres pays	100,9	83,2	19,8
UE	452,0	419,6	100,0

Source : Eurostat.

Transport intérieur terrestre de marchandises selon le mode de transport

en % de tonnes-kilomètres

	1990	2000 (r)	2005 (r)	2012
Transport ferroviaire	19,1	15,9	10,6	9,6
Transport routier	71,0	76,2	81,9	83,6
Navigation fluviale	2,6	2,0	2,1	2,3
Oléoducs	7,2	6,0	5,4	4,5
Total (en Mds de tonnes-km)	276,0	363,5	383,6	338,9

Champ : transport y c. transit.

Source : SOeS.

Salariés dans le transport routier de fret et par conduite

	Effectifs en milliers ¹			2012/11 en %
	1998	2010 (r)	2012	
Transport routier de fret et par conduite	296	350	356	- 0,9
dont transport routier de fret	292	346	351	- 1,0
dont : interurbains	172	182	181	- 2,1
de proximité	88	132	139	1,1

1. Effectifs au 31 décembre.

Source : SOeS.

Activité des principaux ports européens de conteneurs

en millions de tonnes

	2007	2010	2012	12/11 en %
Rotterdam (NL)	406,8	430,0	441,5	1,6
Anvers (BE)	182,9	178,2	184,1	- 1,6
Hambourg (DE)	140,4	121,2	130,9	- 1,0
Marseille (FR)	96,3	86,0	85,6	- 2,8
Bremerhaven (DE)	69,2	68,7	84,0	4,2
Algésiras (ES)	69,3	65,7	83,0	8,0
Valence (ES)	53,3	63,7	65,7	- 13,0
Le Havre (FR)	78,8	70,2	63,5	- 6,0
Gênes (IT)	57,2	50,7	50,2	- 0,4
Zeebrugge (BE)	42,1	49,6	43,5	- 7,3
Barcelone (ES)	50,0	42,9	41,5	- 3,6
Bilbao (ES)	38,4	...	29,0	- 8,7

Source : DGITM.

Principaux aéroports européens selon le volume de fret et de courrier traité

en milliers de tonnes

Rang	2012	12/11 en %
1 ^{er} Francfort-sur-le-Main (DE)	2 134,1	- 6,7
2 ^e Londres/Heathrow (UK)	1 556,2	- 0,8
3 ^e Amsterdam/Schiphol (NL)	1 510,9	- 2,5
4^e Paris/Charles-de-Gaulle (FR)	1 509,9	3,1
5 ^e Leipzig/Halle (DE)	881,1	13,4
6 ^e Cologne/Bonn (DE)	772,6	1,7
7 ^e Luxembourg (LU)	615,3	- 7,9
8 ^e Liège/Bierset (BE)	570,2	- 15,4
9 ^e Bruxelles/National (BE)	450,3	4,4
10 ^e Milan/Malpensa (IT)	414,3	- 8,0
11 ^e Madrid/Barajas (ES)	385,1	- 8,7
12 ^e Zurich (CH)	326,5	3,8
13 ^e Munich (DE)	320,2	- 5,0
14 ^e Nottingham East Midlands (UK)	300,0	0,4
15 ^e Francfort/Hahn (DE)	239,3	- 31,3

Source : Eurostat.