

20.8 Transports de marchandises

En 2010, les **transports intérieurs terrestres de marchandises** se redressent (+ 3,3 % pour les **tonnes-km**). Cette hausse intervient après une chute sans précédent en 2009 (- 13,6 %) qui a fait reculer le transport intérieur de marchandises à son niveau d'il y a dix ans. Ce redressement ne permet toutefois pas de rattraper la perte de transport engendrée par la crise qui avait débuté fin 2007 et les tonnes-km sont, en moyenne annuelle, inférieures à celles observées en 2007.

Le transport intérieur routier de marchandises, principal mode de transport, augmente de 4,7 % (- 12,8 % en 2009). Le transport ferroviaire continue à baisser très fortement (- 6,3 % après - 20,5 % en 2009). L'ampleur de cette baisse a été accentuée par les intempéries de décembre. Malgré un contexte peu porteur, l'ouverture du marché se poursuit et les entreprises privées concurrentes de la SNCF accroissent de six points leur part du transport pour atteindre 21 %. Par rapport à il y a dix ans, le **transport international** ferroviaire de marchandises est divisé par trois.

Le transport fluvial augmente fortement en 2010 (+ 8,6 %) après une année 2009 de faible baisse relative (- 1,1 %). Le transport fluvial, peu affecté par la crise relativement aux autres modes, retrouve en 2010 son niveau de 2006. Le transport fluvial des matériaux de construction, qui représente près d'un tiers du transport fluvial, renoue avec la croissance malgré la conjoncture dégradée du secteur.

Le transport par oléoducs continue à baisser pour la quatrième année consécutive, en lien avec l'accident sur le *pipeline* reliant Fos-sur-Mer à l'Allemagne.

La reprise des transports de produits agricoles et des marchandises groupées et conteneurs est le principal moteur de l'augmentation du transport. La hausse du transport de produits agricoles s'inscrit dans le contexte de croissance de la demande mondiale et des difficultés de certains producteurs importants de céréales touchés par la sécheresse. La hausse des marchandises groupées et conteneurs s'explique par la reprise de la consommation qui a notamment bénéficié à l'activité conteneurs des ports français et également des principaux ports européens. En revanche, certains produits, en premier lieu les produits énergétiques, sont peu porteurs en 2010, même si le transport fluvial des produits pétroliers augmente du fait d'un effet report lié aux grèves qui ont incité certains distributeurs à importer du pétrole raffiné depuis Anvers ou Rotterdam *via* Rouen pour desservir ensuite Paris par camion et barge.

Les tonnages de marchandises traités dans les ports français se redressent. Cette reprise est toutefois modeste au regard de l'évolution en volume du commerce extérieur français (proche de + 10 % aussi bien à l'importation qu'à l'exportation). En dépit de ce redressement, les tonnages de marchandises traités dans les ports français se situent au niveau d'il y a dix ans. ■

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.

Pavillon, transports intérieurs, transports internationaux : voir rubrique « définitions » en annexes.

Pour en savoir plus

- Les comptes des transports en 2010 », les rapports de la Commission des Comptes des transports de la Nation, SOeS, juillet 2011.
- Les transports routiers de marchandises sous pavillon français se redressent en 2010 », *Chiffres & Statistiques* n° 222, SOeS, juin 2011.
- Les transports en 2009 : une baisse de l'activité, malgré une reprise à partir du deuxième trimestre », *Insee Première* n° 1343, avril 2011.

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

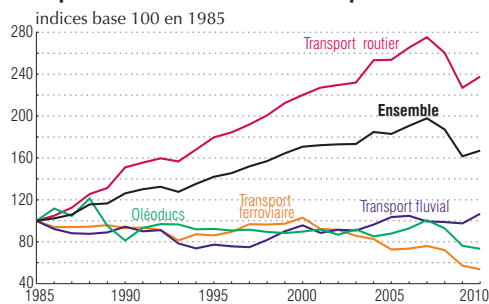
Transports intérieurs terrestres de marchandises par mode

en milliards de tonnes-kilomètres

	1990	2000	2010	10/09 en %
Transport routier	193,9	282,5	305,1	4,7
Pavillon français	155,8	203,0	196,2	5,0
National	137,7	181,8	186,3	5,3
International	16,8	20,7	9,8	1,3
Transit	1,3	0,5	0,1	-26,2
Pavillon étranger	38,0	79,5	108,8	4,1
Cabotage	0,0	2,2	6,9	12,0
International	17,2	37,7	47,0	1,1
Transit	20,8	39,5	54,9	5,8
Transport ferroviaire	52,2	57,7	30,1	-6,3
National	31,5	29,9	22,5	-0,3
International	15,0	18,5	6,0	-16,9
Transit	5,7	9,3	1,6	-31,0
Transport fluvial	7,2	7,3	8,1	8,6
National	4,3	4,1	5,0	4,9
International	2,9	3,1	3,0	15,3
Oléoducs	19,6	21,7	17,7	-3,8
Transports terrestres	272,9	369,2	360,9	3,3
National	173,5	218,1	220,7	4,9
International	71,6	101,6	83,5	-1,0
Transit	27,8	49,4	56,7	4,1

Source : SOeS, compte des transports.

Transport intérieur de marchandises par mode



Champ : transport intérieur en tonnes-kilomètres, y compris transit. Transport fluvial hors transit.

Source : SOeS, compte des transports.

Transport ferroviaire de marchandises au sein de l'Union européenne

en milliards de tonnes-kilomètres

	2008	2009	en %
Allemagne	115,7	95,8	26,6
Pologne	52,0	43,4	12,0
France	40,5	32,1	8,9
Suède	22,9	20,4	5,7
Royaume-Uni	21,1	19,2	5,3
Lettonie	19,6	18,7	5,2
Italie	23,8	17,8	4,9
Autriche	21,9	17,8	4,9
République tchèque	15,4	12,8	3,5
Lituanie	14,7	11,9	3,3
Autres pays	91,3	70,7	19,6
UE à 27	439,1	360,7	100,0

Source : Eurostat.

Transport intérieur terrestre de marchandises selon le mode de transport

en % de tonnes-kilomètres

	1990	2000	2005 (r)	2010
Transport ferroviaire	19,1	15,6	10,3	8,3
Transport routier	71,0	76,5	82,4	84,5
Navigation fluviale	2,6	2,0	2,0	2,2
Oléoducs	7,2	5,9	5,4	4,9
Total (en Mds de tonnes-km)	272,9	369,2	395,4	360,9

Champ : transport y compris transit.

Source : SOeS, compte des transports.

Salariés dans le transport routier de fret et par conduite

	Effectifs en milliers ¹			2010/09 en %
	1998	2009	2010	
Transport routier de fret et par conduite	289	326	330	1,4
dont transport routier de fret	285	322	327	1,4
dont : interurbains	167	170	171	0,6
de proximité	86	123	126	3,0

1. Effectif au 31 décembre.

Source : SOeS, comptes des transports.

Activité des principaux ports maritimes européens

en millions de tonnes

	2000	2005	2008	2009
1 Rotterdam (NL)	302,5	345,8	384,2	346,7
2 Anvers (BE)	116,0	145,8	171,2	142,1
3 Hambourg (DE)	77,0	108,3	118,9	94,8
4 Marseille (FR)	91,3	93,3	92,5	79,8
5 Amsterdam (NL)	42,0	47,1	74,4	73,5
6 Le Havre (FR)	63,9	70,8	75,6	69,2
7 Bergen (NO)	...	73,9	52,4	56,0
8 Algésiras (ES)	...	55,2	61,9	55,8
9 Grimsby & Immingham (UK)	52,5	60,7	65,3	54,7
10 Valence (ES)	22,0	35,0	50,2	48,3
11 Londres (UK)	47,9	53,8	53,0	45,4
12 Gênes (IT)	43,8	42,6	46,5	42,7
13 Bremerhaven (DE)	24,8	33,7	49,0	42,7
14 Trieste (IT)	44,0	43,4	37,2	41,0
15 Milford Haven (UK)	33,8	37,5	35,9	39,3

Note : poids brut de marchandises.

Source : Eurostat.

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

en milliers de tonnes

	2009	2010
1 Francfort-sur-le-Main (DE)	1 946,0	2 339,0
2 Londres/Heathrow (UK)	1 348,9	1 551,3
3 Amsterdam/Schiphol (NL)	1 316,8	1 538,0
4 Paris/Charles-de-Gaulle (FR)	1 202,1	1 227,4
5 Luxembourg (LU)	625,2	694,8
6 Leipzig/Halle (DE)	541,7	687,1
7 Cologne/Bonn (DE)	570,8	666,5
8 Liège/Bierset (BE)	481,8	638,9
9 Milan/Malpensa (IT)	344,4	432,7
10 Bruxelles/National (BE)	401,5	419,8
11 Madrid/Barajas (ES)	329,9	400,2
12 Munich (DE)	256,5	317,9

Source : Eurostat.