

20.8 Transports de marchandises

L'année 2009 est une année de chute sans précédent pour les **transports intérieurs** de marchandises : près de - 15 % de **tonnes kilomètres** réalisées. Cette chute intervient après une baisse déjà prononcée en 2008 (- 5 %). Les transports de marchandises descendent ainsi au niveau d'il y a douze ans. Le contexte récessif pèse sur la demande de transport en dépit du redressement amorcé à partir du 2^e trimestre 2009. Les transports routier et fluvial résistent mieux que le ferroviaire.

Le transport routier de marchandises, principal mode de transport, chute de 14,3 %. Le **pavillon** étranger recule dans une proportion comparable au pavillon français. Néanmoins concernant le **transport international**, le recul du pavillon étranger est moindre que celui du pavillon français (- 12,0 % contre - 26,4 %). Tous les types de marchandises sont affectés : les matériaux de construction (- 16,7 %), les produits intermédiaires (- 30,2 %) ou encore les produits manufacturés (- 16,3 %). La baisse de transport des produits manufacturés contribue pour près de la moitié à la baisse du transport routier compte tenu de leur poids dans le transport de marchandises. Le transport de conteneurs, stable en 2008, recule de 13,2 % en 2009 (- 12,5 % pour ce qui est du transport routier de conteneurs).

Le transport ferroviaire s'effondre de 20,9 %. Alors qu'en 2008 le transport ferroviaire national avait soutenu le transport ferroviaire intérieur de marchandises, il est en repli de 13,7 % en 2009. De même, les baisses du transport international (- 34,7 %) et du transit (- 31,8 %)

sont amplifiées. En lien étroit avec le transport routier de longue distance, le **transport combiné** recule de 28,5 %.

Comme en 2008, le fluvial est le mode de transport qui résiste le mieux avec une baisse de - 1,1 %. Cette baisse résulte de la chute des transports internationaux (- 12,8 %) tandis que les transports nationaux augmentent (+ 6,8 %) bénéficiant des bonnes récoltes de blés et de la hausse des conteneurs qui contraste avec leur baisse dans les autres modes. Le ralentissement de l'économie pèse aussi sur les transports fluviaux notamment pour l'acheminement de produits métallurgiques (- 34,8 %) ou encore le transport de matériaux de construction limité (- 2,4 %) mais qui contribue à la diminution du transport fluvial du fait de son poids important.

Après une stabilité en 2008, les tonnages de marchandises traitées dans les ports français diminuent fortement (- 10,3 %). Cette baisse qui affecte tous les types de marchandises est extrêmement forte pour les vrac solides (- 22,8 %) moindre pour les marchandises diverses. Hors les produits pétroliers qui comptent pour environ la moitié des tonnages, la chute de marchandises traitées est encore plus élevée (- 13,8 %). Le volume de conteneurs traités dans les principaux port métropolitains diminue de 6,4 %. Néanmoins ce ralentissement est moindre que celui constaté dans les autres grands ports européens, en particulier celui de Hambourg (- 25,1 %) et celui d'Anvers (- 13,9 %), possible rattrapage d'une année 2008 qui avait été plus mauvaise pour les ports français. ■

Définitions

Tonne-kilomètre : unité de mesure sommable correspondant au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre. Ce terme est défini par analogie avec la notion de « travail » en physique. 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.

Transports internationaux : regroupent les entrées, les sorties et le transit, pour la part réalisée sur le territoire français.

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

Pour en savoir plus

- « Transports routiers de marchandises sous pavillon français en 2009 », *Chiffres & Statistiques* n° 137, SOeS, juillet 2010.
- « Les comptes des transports en 2009 », les rapports de la Commission des Comptes des transports de la Nation, SOeS, juin 2010.
- « Les transports en 2008 : repli pour les marchandises, dynamisme maintenu pour les voyageurs », *Insee Première* n° 1290, avril 2010.
- « La crise économique globale frappe l'activité des ports européens », *Statistiques en bref* n° 11, Eurostat, février 2010.

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

Transports intérieurs terrestres de marchandises par mode

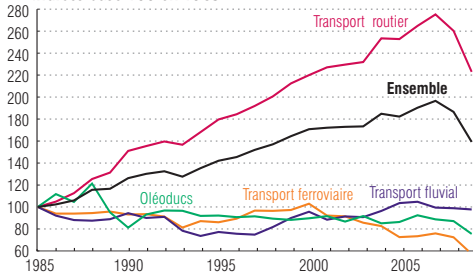
en milliards de tonnes-kilomètres

	1990	2000	2009	09/08 en %
Transport routier	193,9	282,5	286,3	- 14,3
Pavillon français	155,8	203,0	187,0	- 14,0
National	137,7	181,8	177,0	- 13,2
International	16,8	20,7	9,8	- 26,6
Transit	1,3	0,5	0,2	- 10,6
Pavillon étranger	38,0	79,5	99,3	- 14,8
Cabotage	0,0	2,2	5,2	- 8,0
International	17,2	37,7	45,9	- 12,0
Transit	20,8	39,5	48,2	- 18,0
Transport ferroviaire	52,2	57,7	32,1	- 20,9
National	31,5	29,9	22,6	- 13,7
International	15,0	18,5	7,2	- 34,7
Transit	5,7	9,3	2,4	- 31,8
Transport fluvial	7,2	7,3	7,4	- 1,1
National	4,3	4,1	4,8	6,8
International	2,9	3,1	2,6	- 12,8
Oléoducs	19,6	21,7	18,2	- 13,3
Transports terrestres	272,9	369,2	344,1	- 14,7
National	173,5	218,1	209,5	- 12,8
International	71,6	101,6	83,8	- 16,7
Transit	27,8	49,4	50,8	- 18,7

Source : SOeS, compte des transports.

Transport intérieur de marchandises par mode

indices base 100 en 1985



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

	2007	2008	
		en %	
Allemagne	114,6	115,7	26,1
Pologne	54,3	52,0	11,7
France	42,6	40,5	9,2
Royaume-Uni	26,4	24,8	5,6
Italie	25,3	23,8	5,4
Suède	23,3	23,1	5,2
Autriche	21,4	21,9	4,9
Lettonie	18,3	19,6	4,4
République tchèque	16,3	15,4	3,5
Roumanie	15,8	15,2	3,4
Autres pays	95,0	90,8	20,5
UE à 27	453,1	443,0	100,0

Source : Eurostat.

Transport intérieur terrestre de marchandises selon le mode de transport

en % de tonnes-kilomètres

	1990 (r)	2000 (r)	2005 (r)	2009
Transport ferroviaire	19,1	15,6	10,3	9,3
Transport routier	71,0	76,5	82,4	83,2
Navigation fluviale	2,6	2,0	2,0	2,2
Oléoducs	7,2	5,9	5,3	5,3
Total (en Mds de tonnes-km)	272,9	369,2	394,0	344,1

Champ : transport y compris transit.

Source : SOeS, compte des transports.

Emploi dans les transports routiers de marchandises

	Effectifs en milliers ¹				2008/07 en %
	2000	2006	2007 (r)	2008	
Salariés	303,0	328,4	342,0	350,4	2,4
Non salariés	27,0	29,2	30,0	30,5	1,8
Total	330,0	357,6	372,0	380,9	2,4

1. Équivalents temps plein.

Champ : transports routiers ou par conduites.

Source : Insee, comptes nationaux - base 2000.

Activité des principaux ports maritimes européens

en millions de tonnes

	2000	2005	2007 (r)	2008
1 Rotterdam (NL)	302,5	345,8	374,2	384,2
2 Anvers (BE)	116,0	145,8	165,5	171,2
3 Hambourg (DE)	77,0	108,3	118,2	118,9
4 Marseille (FR)	91,3	93,3	92,6	92,5
5 Le Havre (FR)	63,9	70,8	73,9	75,6
6 Amsterdam (NL)	42,0	47,1	62,5	74,4
7 Grimsby & Immingham (UK)	52,5	60,7	66,3	65,3
8 Algésiras (ES)	...	55,2	62,1	61,9
9 Londres (UK)	47,9	53,8	52,7	53,0
10 Bergen (NO)	...	73,9	61,2	52,4
11 Dunkerque (FR)	44,3	48,5	50,2	50,5
12 Valence (ES)	22,0	35,0	45,9	50,2
13 Tarante (IT)	33,1	47,9	49,2	49,5
14 Bremerhaven (DE)	24,8	33,7	43,6	49,0
15 Gênes (IT)	43,8	42,6	48,4	46,5

Note : poids brut de marchandises.

Source : Eurostat.

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

en milliers de tonnes

	2008 (r)	2009
1 Francfort-sur-le-Main (DE)	2 154,3	1 946,0
2 Londres/Heathrow (UK)	1 482,7	1 348,9
3 Amsterdam/Schiphol (NL)	1 602,4	1 316,8
4 Paris/Charles-de-Gaulle (FR)	1 392,0	1 202,1
5 Luxembourg (LU)	777,0	625,2
6 Cologne/Bonn (DE)	603,6	570,8
7 Leipzig/Halle (DE)	453,0	541,7
8 Liège/Bierset (BE)	515,4	481,8
9 Bruxelles/National (BE)	658,7	401,5
10 Milan/Malpensa (IT)	426,9	344,4
11 Madrid/Barajas (ES)	355,8	329,9
12 Nottingham East Midlands (UK)	292,4	286,6

Source : Eurostat.