

20.8 Transports de marchandises

En 2011, le **transport intérieur terrestre de marchandises** croît à un rythme ralenti (+ 2,4 %). L'ampleur de la baisse des années 2008 et 2009 a été telle qu'en dépit de ce redressement le transport intérieur terrestre de marchandises se situe à son niveau d'il y a dix ans.

La croissance du transport intérieur routier de marchandises ralentit. La hausse est portée par le transport national tandis que le **transport international** marque le pas du fait du recul du **pavillon** français. L'international sous pavillon étranger continue à augmenter légèrement. Le transport intérieur routier réalisé par les poids lourds augmente plus fortement pour le pavillon français que pour les pavillons étrangers. Le transit sous pavillon étranger recule en effet en lien avec la dégradation de la situation économique en Espagne et en Italie. Par ailleurs, le **cabotage**, déjà stable en 2010, continue de marquer le pas. Les biens d'équipement, les matériaux de construction et minéraux ainsi que les **conteneurs** contribuent à la hausse du transport de marchandises tandis que le transport de produits énergétiques et l'agroalimentaire reculent.

Après deux années de forte baisse, le transport ferroviaire se redresse (+ 14 % en **tonnes-kilomètres** intérieures). Environ la moitié de cette augmentation provient du rattrapage en janvier 2011 des perturbations de fin 2010 (enneigement et grèves à la SNCF). Le transport national, stable en 2010, croît fortement et se

rapproche ainsi du niveau qui prévalait avant crise. L'international, en échange ou en transit, augmente plus fortement en 2011 (+ 19 %) sans retrouver le niveau d'avant crise.

Le transport fluvial diminue en 2011 après une année 2010 de hausse. Ce recul résulte de la forte baisse des produits agricoles, après la situation exceptionnelle de 2010. Elle résulte également de la baisse des combustibles minéraux du fait de conditions climatiques clémentes en hiver.

Le transport par oléoducs augmente en 2011 pour la première fois depuis cinq ans (+ 2 % après - 4 % en 2010).

En 2011, les tonnages de marchandises traités dans les ports français reculent de nouveau après avoir connu un léger redressement en 2010. Cette baisse est liée à celle des **vracs** solides. Par contre, face aux difficultés que connaît le secteur du raffinage, les vracs liquides résistent plutôt bien après deux années de baisse. Le volume de conteneurs traités, mesuré en tonnes, diminue dans les principaux ports français. Cette baisse, au profit semble-t-il d'autres ports européens comme Rotterdam ou Anvers, pourrait expliquer la croissance du transport routier de conteneurs (les conteneurs arrivant dans ces ports étant par la suite davantage transportés par route). Au total, 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.

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

Pour en savoir plus

- « 4,7 millions de poids lourds en transit à travers la France en 2010, moins nombreux qu'en 2004 mais plus performants notamment au plan environnemental », *Le point sur* n° 136, SOeS, août 2012.
- « Les comptes des transports en 2011 », les rapports à la Commission des Comptes des transports de la Nation, SOeS, juillet 2012.
- « Le transport ferroviaire de marchandises en 2011 », *Chiffres & Statistiques* n° 337, SOeS, juillet 2012.
- « Les transports intérieurs en 2011 : reprise concentrée sur le transport ferroviaire en début d'année », *Le point sur* n° 128, SOeS, mai 2012.

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

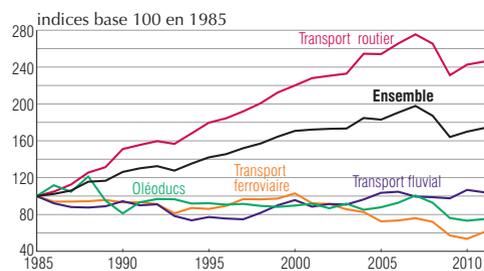
Transports intérieurs terrestres de marchandises par mode

en milliards de tonnes-kilomètres

	1990	2000	2011	11/10 en %
Transport routier	193,9	282,5	315,9	1,4
Pavillon français	155,8	203,0	200,5	2,1
National	137,7	181,8	190,8	2,4
International	16,8	20,7	9,6	-3,0
Transit	1,3	0,5	0,1	0,0
Pavillon étranger	38,0	79,5	115,4	0,2
Cabotage	...	2,2	6,3	1,0
International	17,2	37,7	55,7	1,0
Transit	20,8	39,5	53,5	-0,8
Transport ferroviaire	52,2	57,7	34,2	14,1
National	31,5	29,9	25,4	12,4
International	15,0	18,5	6,6	16,6
Transit	5,7	9,3	2,2	28,4
Transport fluvial	7,2	7,3	7,9	-2,4
National	4,3	4,1	5,0	-0,2
International	2,9	3,1	2,9	-4,7
Oléoducs	19,6	21,7	18,1	2,1
Transports terrestres	272,9	369,2	376,0	2,4
National	173,5	218,1	227,4	3,3
International	71,6	101,6	92,9	1,6
Transit	27,8	49,4	55,8	0,1

Source : SOeS, compte des transports.

Transport intérieur de marchandises par mode de 1985 à 2011



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

	2009	2010	
			en %
Allemagne	95,8	107,3	27,5
Pologne	43,4	48,7	12,5
France	32,1	30,0	7,7
Suède	20,4	23,5	6,0
Royaume-Uni	19,2	18,6	4,8
Lettonie	18,7	17,2	4,4
Italie	17,8	18,6	4,8
Autriche	17,8	19,8	5,1
République tchèque	12,8	13,8	3,5
Lituanie	11,9	13,4	3,4
Autres pays	71,1	79,1	20,3
UE à 27	361,0	390,0	100,0

Source : Eurostat.

Transport intérieur terrestre de marchandises selon le mode de transport

en % de tonnes-kilomètres

	1990	2000	2005 (r)	2011
Transport ferroviaire	19,1	15,6	10,3	9,1
Transport routier	71,0	76,5	82,4	84,0
Navigation fluviale	2,6	2,0	2,0	2,1
Oléoducs	7,2	5,9	5,4	4,8
Total (en Mds de tonnes-km)	272,9	369,2	396,0	376,0

Champ : transport y compris transit.

Source : SOeS, compte des transports.

Salariés dans le transport routier de fret et par conduite

	Effectifs en milliers ¹			
	1998 (r)	2010 (r)	2011	en %
Transport routier de fret et par conduite	296	339	349	2,9
dont transport routier de fret	292	335	345	2,8
dont : interurbains	172	176	179	1,7
de proximité	88	128	134	4,5

1. Effectifs au 31 décembre.

Source : SOeS, comptes des transports.

Activité des principaux ports maritimes européens

en millions de tonnes

	2000	2005	2009	2010
1 Rotterdam (NL)	302,5	345,8	(r) 353,9	395,8
2 Anvers (BE)	116,0	145,8	142,1	160,0
3 Hambourg (DE)	77,0	108,3	94,8	104,5
4 Marseille (FR)	91,3	93,3	79,8	82,4
5 Amsterdam (NL)	42,0	47,1	(r) 72,8	72,7
6 Le Havre (FR)	63,9	70,8	69,2	65,8
7 Algésiras (ES)	...	55,2	55,8	58,6
8 Grimsby & Immingham (UK)	52,5	60,7	54,7	54,0
9 Valence (ES)	22,0	35,0	48,3	53,1
10 Bergen (NO)	...	73,9	56,0	49,8
11 Londres (UK)	47,9	53,8	45,4	48,1
12 Bremerhaven (DE)	24,8	33,7	42,7	45,9
13 Goteborg (SE)	33,3	36,5	38,9	42,9
14 Milford Haven (UK)	33,8	37,5	39,3	42,8
15 Gênes (IT)	43,8	42,6	42,7	41,4

Note : poids brut de marchandises.

Source : Eurostat.

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

en milliers de tonnes

	2010	2011
1 Francfort-sur-le-Main (DE)	2 339,0	2 287,7
2 Londres/Heathrow (UK)	1 551,3	1 569,3
3 Amsterdam/Schiphol (NL)	1 538,0	1 549,5
4 Paris/Charles-de-Gaulle (FR) (r)	1 292,4	1 256,7
5 Leipzig/Halle (DE)	687,1	776,8
6 Cologne/Bonn (DE)	666,5	759,7
7 Liège/Bierset (BE)	638,9	673,6
8 Luxembourg (LU)	694,8	668,4
9 Milan/Malpensa (IT)	432,7	450,4
10 Bruxelles/National (BE)	419,8	431,1
11 Madrid/Barajas (ES)	400,2	421,6
12 Francfort/Hahn (DE)	287,1	348,1

Source : Eurostat.