

20.8 Transports de marchandises

En 2018, avec 368,5 milliards de **tonnes-kilomètres**, le **transport intérieur** terrestre de **marchandises** y compris oléoducs est en hausse de 2,2 %. Hors oléoducs, il augmente également de 2,2 % pour atteindre 356,0 milliards de tonnes-kilomètres. Cette hausse est portée par la croissance de 2,9 % du transport routier, mode dominant du transport intérieur de **fret**. En 2018, le routier représente ainsi 89,1 % du transport terrestre hors oléoducs. Le transport ferroviaire de marchandises, impacté par les grèves du premier semestre de 2018, chute de 4,2 %, après une hausse de 2,7 % en 2017. Le transport fluvial se stabilise (-0,2 %). Par ailleurs, le **transport international** y compris transit, représentant 37 % du transport de marchandises hors oléoducs, est quasi stable (-0,2 %).

En 2018, le transport intérieur routier de marchandises atteint 317,3 milliards de tonnes-kilomètres. Il augmente de 2,9 %, en ralentissement par rapport à 2017 (+6,7 %) après la reprise de l'activité amorcée en 2016 (+2,5 %). Il progresse sous l'effet conjugué des hausses du transport routier sous **pavillon** français (+3,1 %) et sous pavillon étranger (+2,7 %). Il est principalement réalisé par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. L'activité nationale des poids lourds du pavillon français progresse de 3,9 %. Le **cabotage**, les échanges internationaux et le transit augmentent aussi.

En 2018, le transport ferroviaire de marchandises représente 32,0 milliards de tonnes-kilomètres, en diminution sensible par rapport à 2017 en raison des mouvements sociaux du deuxième trimestre 2018. Le transport international y compris transit diminue fortement (-7,6 %). Le transport national est relativement épargné (-2,1 %) et sa part dans l'activité reste stable à 63 %.

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 6,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2018. Il se stabilise globalement (-0,2 %), la hausse du transport national (+6,4 %) équilibrant les effets de la baisse du transport international (-9,8 %).

Le transport par oléoducs augmente de 4,0 % en 2018. En moyenne annuelle sur cinq ans, il croît de 1,6 %.

Avec 11,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2018, le transport de **conteneurs** représente en France métropolitaine 5,5 % du transport terrestre (hors oléoducs, hors véhicules utilitaires légers et hors poids lourds sous pavillon étranger) ; il baisse de 1,9 %. En 2018, 47,4 % du transport terrestre de conteneurs est ferroviaire, 47,4 % routier et 5,1 % fluvial. Le transport par conteneur par voie ferroviaire reprend en 2018 (+5,5 %) malgré les grèves. En 2018, 48,4 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont été débarquées ou embarquées dans les ports français de métropole. Ce volume est en légère baisse (-0,5 %). Les ports du Havre et de Marseille sont les principaux ports français de conteneurs.

Après un rebond en 2017, le tonnage des marchandises traitées dans les ports français est relativement stable en 2018 (+0,7 %), et s'élève à 368 millions de tonnes (355,2 en métropole). Avec 236,8 millions de tonnes de marchandises débarquées contre 131,2 millions de tonnes embarquées en 2018, les ports français continuent à être très largement importateurs. Les sept grands ports maritimes (GPM) et Calais concentrent 87 % du trafic portuaire de métropole.

Le fret aérien demeure très faible en tonnage : 2,5 millions de tonnes de marchandises (fret et poste) sont traitées dans les aéroports français en 2018. ■

Définitions

Tonne-kilomètre : unité de mesure 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 selon un certain mode suivi d'un déplacement de 10 tonnes sur 50 kilomètres selon un autre mode donnent au total 1 500 tonnes-kilomètres tous modes confondus, 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, etc. Il se mesure en tonnes-kilomètres ou, sur un trajet donné en tonnes.

Cabotage, conteneur, fret, pavillon, transport intérieur de marchandises, transport international de marchandises : voir rubrique « Définitions » en annexe.

Pour en savoir plus

- « Les comptes des transports en 2018 – 56^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation », *Datalab*, SDES, août 2019.
- « Les transports routiers de marchandises sous pavillon français en 2018 », *Datalab Essentiel*, SDES, juin 2019.
- « Chiffres clés du transport », *Datalab*, SDES, avril 2019.

Retrouvez le TEF sur www.insee.fr dans la collection « Insee Références »

Transport intérieur terrestre de marchandises par mode

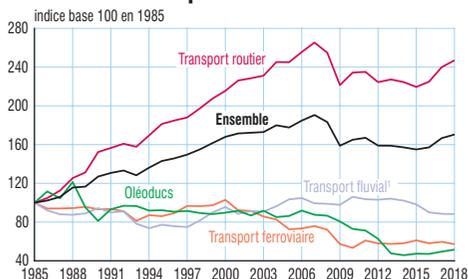
en milliards de tonnes-kilomètres

	1990	2000	2018	18/17 en %
Transport routier	195,7	276,8	317,3	2,9
Pavillon français	157,7	203,0	192,9	3,1
National	137,7	181,8	186,4	3,3
International et transit	20,0	21,2	6,5	-3,2
Pavillon étranger	38,0	73,8	124,4	2,7
International et transit	38,0	71,5	110,7	1,1
Cabotage	0,0	2,2	13,6	17,4
Transport ferroviaire	52,2	57,7	32,0	-4,2
National	31,5	29,9	20,2	-2,1
International - échange	15,0	18,5	8,6	-6,4
Transit	5,7	9,3	3,3	-10,7
Transport fluvial¹	7,2	7,3	6,7	-0,2
National	4,3	4,1	4,2	6,4
International - échange	2,9	3,1	2,5	-9,8
Oléoducs	19,6	21,7	12,4	4,0
Total	274,7	363,5	368,5	2,2
National	193,1	239,8	236,9	3,6
International et transit	81,6	123,7	131,6	-0,2

1. Hors transit rhénan et mosellan.

Source : SDES.

Évolution du transport intérieur de marchandises par mode de 1985 à 2018



1. Hors transit rhénan et mosellan.

Note : transport intérieur en tonnes-kilomètres.

Source : SDES.

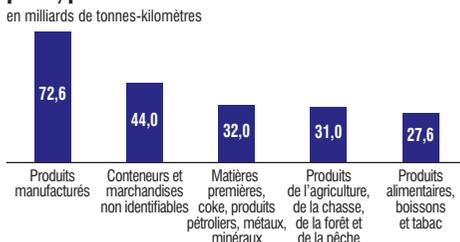
Transport ferroviaire de marchandises dans quelques pays de l'UE

en milliards de tonnes-kilomètres

	2005	2010	2017
Allemagne	95,4	107,3	112,2
Pologne	50,0	48,7	54,8
France	40,7	30,0	33,4
Italie	22,8	18,6	22,3
Autriche	19,0	19,8	22,3
Suède	21,7	23,5	21,8
Royaume-Uni	21,4	18,6	17,2
Rép. tchèque	14,9	13,8	15,8
Lituanie	12,5	13,4	15,4
Lettonie	19,8	17,2	15,0

Sources : Eurostat ; SDES.

Transport national intérieur terrestre par type de marchandises en 2018



Champ : transport ferroviaire, transport fluvial, oléoducs et poids lourds français de plus de 3,5 tonnes.

Source : SDES.

Effectifs salariés dans le transport de marchandises

en milliers

Au 31 décembre	1998	2010	2018	18/17 en %
Routier et services de déménagement	297,1	351,7	394,8	4,1
Par conduites	4,0	4,3	4,9	3,1
Maritime	3,8	8,1	6,6	-0,1
Fluvial	0,9	1,3	1,2	5,2
Total	305,9	365,3	407,4	4,0

Champ : France hors Mayotte, personnes de 15 ans ou plus.

Note : hors ferroviaire et aérien.

Source : SDES.

Activité des principaux ports européens de conteneurs

en millions de tonnes

	2010	2014	2018 (p)	18/17 en %
Rotterdam	430,2	444,7	468,9	0,3
Anvers	178,2	199,0	235,3	5,2
Hambourg	121,2	145,7	135,1	-1,0
Algeiras	65,7	88,0	102,5	6,5
Marseille	86,0	78,5	80,4	0,1
Brème	68,7	78,3
Valence	63,7	71,9	76,4	4,4
Le Havre	70,2	66,9	70,9	-1,7
Barcelone	43,0	45,3	65,9	9,5
Gènes	50,7	51,0	55,3	0,3
Zeebrugge	49,6	42,5	40,1	8,0
Bilbao	33,7	30,8	35,6	4,1

Source : MTES/SDES.

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

en milliers de tonnes

Rang		2018	18/17 en %
1	Francfort-sur-le-Main	2 250,5	-0,6
2	Paris/Charles-de-Gaulle	2 123,8	-1,7
4	Londres/Heathrow	1 780,5	-0,5
3	Amsterdam/Schiphol	1 729,6	-2,7
5	Leipzig/Halle	1 231,6	7,6
6	Luxembourg	895,7	0,2
7	Cologne/Bonn	873,7	2,3
8	Liège/Bierset	853,6	19,0
9	Milán/Malpensa	577,4	-2,1
10	Bruxelles/National	571,2	13,3
11	Madrid/Barajas	486,2	8,7
12	Zurich	381,7	0,5

Source : Eurostat (extraction du 8 novembre 2019).

Avertissement

Sauf mention contraire, les données nationales se réfèrent à la France métropolitaine et aux cinq départements d'outre-mer (sauf mention contraire Mayotte est inclus dans les données de la France).

Les données chiffrées sont parfois arrondies (selon les règles mathématiques). Le résultat arrondi d'une combinaison de données chiffrées (qui fait intervenir leurs valeurs réelles) peut se trouver légèrement différent de celui que donnerait la combinaison de leurs valeurs arrondies.

Les comparaisons internationales s'appuient en général sur les données issues d'organismes internationaux (Eurostat, ONU, etc.) qui peuvent diverger des sources produites par les instituts nationaux de statistiques, notamment pour l'Insee, pour les données françaises. En effet, ces organismes effectuent souvent des ajustements de champ ou de méthode, d'ampleur souvent réduite, afin de produire des données comparables d'un pays à l'autre.

Sauf précision contraire, les indicateurs relatifs à l'Union européenne (UE) figurant dans cet ouvrage portent sur l'UE à 28.

Signes conventionnels utilisés

///	Absence de résultat due à la nature des choses
...	Donnée non disponible
e	Donnée estimée
n.s.	Donnée non significative
p	Donnée provisoire
r	Donnée révisée par rapport à l'édition précédente
€	Euro
k	Millier
M	Million
Md	Milliard