

partie 2

# Transport intérieur de marchandises

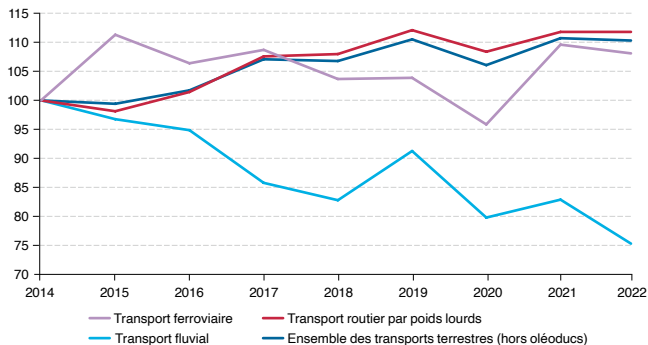
— Avec 338 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, hors véhicules utilitaires légers, y compris transit) est quasi stable (- 0,3 %) après la reprise de 2021 (+ 4,3 %). Dans le transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres, l'activité est également stable. En revanche, elle se replie dans les transports ferroviaire (- 1,4 %) et fluvial (- 9,3 %). Les parts modales du transport intérieur de fret de 2022 sont proches de celles de 2021 : 87,6 % du fret est transporté par poids lourds, 10,4 % par train et 2,0 % par voie fluviale.



# Transport terrestre de marchandises

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR TERRESTRE DE MARCHANDISES

En indice base 100 en 2014

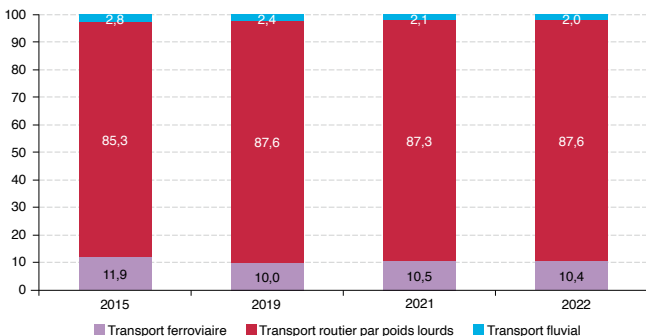


**Sources :** SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires ; SDES, enquête TRM ; Eurostat, TRM-EU ; VNF

Avec 338,0 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur terrestre de marchandises (hors oléoducs, hors VUL, y compris transit) évolue peu en 2022 (- 0,3 %, après + 4,3 % en 2021). L'activité du transport intérieur routier de marchandises par poids lourds demeure stable après le rétablissement de 2021 et s'établit à 296,2 milliards de tonnes-kilomètres en 2022. Le transport ferroviaire de marchandises, avec 35,3 milliards de tonnes-kilomètres, se replie de 1,4 % après le net rebond de 2021 (+ 14,3 %). Le transport fluvial de marchandises, avec 6,6 milliards de tonnes-kilomètres transportées, se contracte plus fortement (- 9,3 %) après la hausse de 2021 (+ 4,0 %).

## PARTS MODALES DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES (HORS OLÉODUCS)

En % des tonnes-kilomètres



Sources : SDES ; Eurostat ; VNF

En 2022, le transport routier par poids lourds représente 87,6 % du transport terrestre de marchandises hors oléoducs. Sa part est quasi identique à celle de 2021 (87,3 %). La part modale du transport ferroviaire de fret se stabilise à 10,4 % en 2022, après une baisse quasi continue depuis 2015 où elle s'établissait à 11,9 %. La part modale du transport fluvial oscille autour de 2 %.

# Transport routier de marchandises

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR DE MARCHANDISES PAR POIDS LOURDS

En milliards de tonnes-kilomètres

	2015	2019	2021	2022
<b>Pavillon français<sup>1</sup></b>	<b>150,5</b>	<b>168,0</b>	<b>168,1</b>	<b>168,4</b>
National	142,4	161,4	161,4	161,0
<i>Compte propre</i>	20,8	21,0	20,5	20,3
<i>Compte d'autrui</i>	121,6	140,4	140,9	140,7
International et transit	8,0	6,5	6,7	7,4
<b>Pavillon étranger<sup>2</sup></b>	<b>109,7</b>	<b>128,8</b>	<b>128,0</b>	<b>127,8</b>
<b>Transport routier intérieur</b>	<b>260,2</b>	<b>296,8</b>	<b>296,2</b>	<b>296,2</b>

<sup>1</sup> Camions de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et tracteurs routiers de 5 tonnes de poids total roulant autorisé (PTRA) ou plus.

<sup>2</sup> Hors Royaume-Uni en 2021 et 2022.

**Sources** : SDES, enquête TRM ; Eurostat, TRM-EU

Avec 296,2 milliards de tonnes-kilomètres, l'activité du transport routier de marchandises par poids lourds sur le territoire de la France métropolitaine est stable en 2022. Elle avait augmenté de 3,2 % en 2021 après le recul de 3,3 % en 2020, dans le contexte de la crise sanitaire.

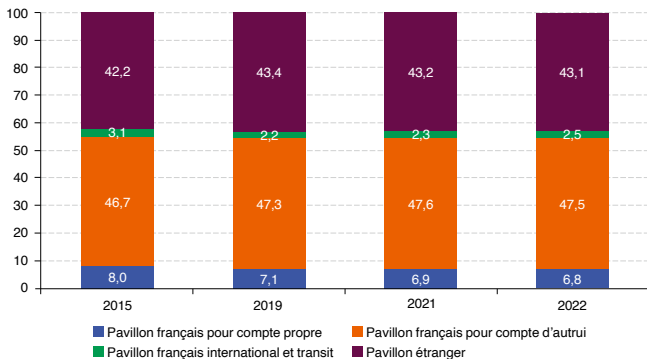
L'activité du pavillon français évolue très peu en 2022 (+ 0,1 %). Le transport national, avec 161,0 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, représente plus de 95 % de son activité intérieure. En 2022, il est en très légère baisse (- 0,2 % par rapport à 2021) tandis que le transport international (y compris le transit) augmente de 9,2 %.

L'activité de transport routier de marchandises est estimée à partir d'une enquête statistique nationale menée dans chaque pays de l'Union européenne. Sa déclinaison française ou « enquête TRM » est une enquête par sondage auprès d'un échantillon de véhicules ; les questionnaires sont envoyés aux entreprises utilisatrices de ces véhicules.

Le champ de l'enquête TRM est composé des poids lourds de moins de 15 ans, qui sont soit des camions de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC), soit des tracteurs routiers de 5 tonnes de poids total roulant autorisé (PTRA) ou plus.

## PART DES PAVILLONS FRANÇAIS ET ÉTRANGER

En %



Sources : SDES, enquête TRM ; Eurostat, TRM-EU

En 2022, 54,3 % du transport routier intérieur par poids lourds est effectué lors de trajets nationaux : 47,5 % est effectué pour compte d'autrui (140,7 milliards de tonnes-kilomètres) et 6,8 % pour compte propre (20,3 milliards de tonnes-kilomètres). L'usage de véhicules loués temporairement poursuit sa hausse au sein du pavillon français : leur part dans l'activité du pavillon français est passée de 8,3 % en 2019 à 11,3 % en 2022.

En 2022, la part du pavillon étranger au sein de l'activité de transport routier intérieur de marchandises varie peu (43,1 %, après 43,2 % en 2021). L'activité internationale du pavillon français, pour la partie des trajets effectuée en France, contribue de façon bien plus limitée au transport routier intérieur, à hauteur d'environ 2,5 % en 2022.

# Transport ferroviaire de marchandises

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres

	2015	2019	2021	2022
National	21,5	19,9	21,3	20,9
International entrant	4,5	4,3	4,8	4,6
International sortant	5,8	5,3	5,5	5,6
Transit	4,6	4,4	4,2	4,2
<b>Total</b>	<b>36,3</b>	<b>33,9</b>	<b>35,8</b>	<b>35,3</b>

**Source** : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

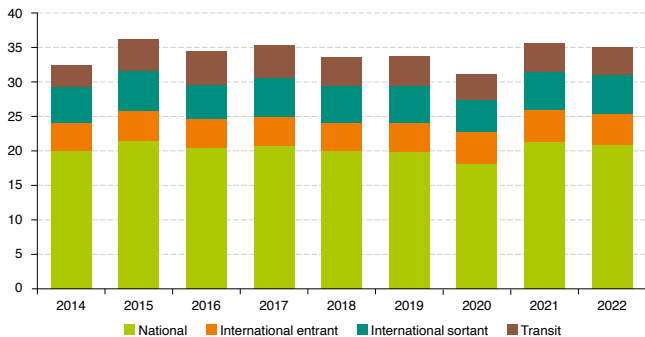
Le transport intérieur ferroviaire de marchandises, qui représente 35,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, fléchit de 1,4 % par rapport à l'année 2021, notamment en raison des mouvements sociaux de décembre 2022.

Avec 20,9 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, le transport national diminue de 1,6 %, et sa part dans le trafic intérieur est quasi stable à 59,4 %.

En tonnes-kilomètres, le transport international entrant et le transit diminuent (respectivement - 3,6 % et - 1,7 %) tandis que le transport international sortant est le seul segment en hausse (+ 1,7 %).

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Sur cinq ans, le transport ferroviaire de marchandises sur le territoire français est quasi stable (- 0,1 % par an en moyenne), comme le transport national et l'international sortant (+ 0,1 % par an). Sur la même période, l'international entrant s'accroît (+ 1,3 % par an) alors que le transit baisse (- 2,7 % par an). Les tonnages transportés diminuent de 1,7 % en moyenne annuelle sur cinq ans mais les distances parcourues s'allongent, ce qui explique la quasi-stabilité du trafic en tonnes-kilomètres.

Le transport combiné (transport par chemin de fer ou par voie d'eau des marchandises acheminées par camion pour les premiers et/ou les derniers kilomètres) poursuit la dynamique amorcée en 2018 : avec la forte croissance du transport en conteneurs et caisses mobiles (+ 9,6 % en moyenne annuelle sur cinq ans), la part du transport combiné dans le transport ferroviaire passe de 27,4 % en 2017 à 40,5 % en 2022.

# Transport fluvial de marchandises

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres

	2015	2019	2021	2022
National	4,8	4,8	4,7	4,1
International	2,8	2,7	2,3	2,2
<i>dont entrant</i>	1,3	1,2	1,0	1,0
<i>dont sortant</i>	1,5	1,5	1,3	1,2
Transit	0,9	0,5	0,3	0,3
<b>Total</b>	<b>8,5</b>	<b>8,0</b>	<b>7,3</b>	<b>6,6</b>

*Champ : y compris transit et fluvio-maritime.*

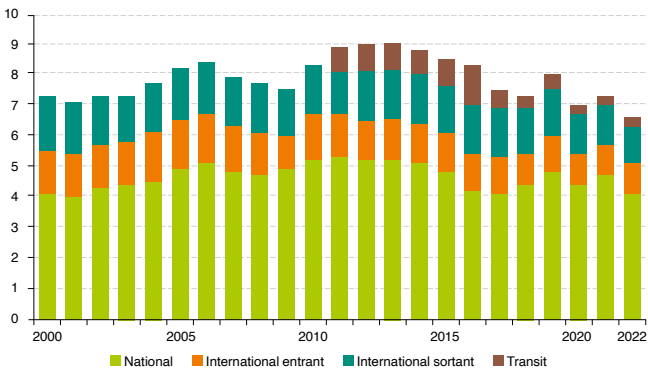
**Source :** VNF

Avec 6,6 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, le transport fluvial de marchandises diminue fortement (- 9,3 % en 2022, après + 4,0 % en 2021), et particulièrement dans sa dimension nationale où la baisse est de 12,4 %. Il s'établit ainsi à un niveau inférieur à celui de 2020 (7,0 milliards de tonnes-kilomètres), fortement impacté par la crise sanitaire. Cette diminution en 2022 est due principalement à un recul du transport de minerais, tourbes et autres produits d'extraction et à une baisse du trafic des matériaux de construction. En outre, le bas niveau des eaux affecte le trafic sur quelques fleuves, notamment le Rhin et la Moselle. Le transport international se contracte également, mais dans une moindre mesure (- 2,5 %).



## ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres



Champ : y compris fluvio-maritime, transit depuis 2011.

Source : VNF

Sur les cinq dernières années, le transport fluvial baisse de 2,6 % par an en moyenne. Sur la même période, le transport fluvial national est stable (+ 0,1 % en moyenne par an) tandis que le transport international baisse de 4,6 % par an en moyenne.

# Transport maritime de marchandises

## ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS (ENTRÉES ET SORTIES)

En millions de tonnes

	2015	2019	2021	2022
Grands ports maritimes de métropole (GPM) et Calais	304,6	312,2	279,5	294,5
Autres ports métropolitains	33,4	34,6	31,6	33,2
Ports d'outre-mer	12,2	13,2	16,5	13,4
<b>Ensemble des ports</b>	<b>350,1</b>	<b>360,0</b>	<b>327,6</b>	<b>341,2</b>

Champ : France entière.

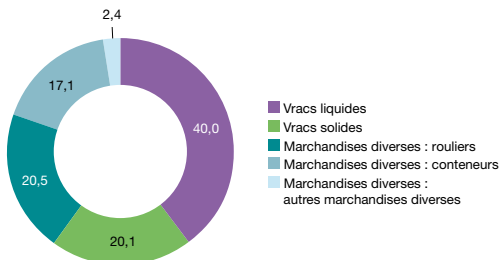
Source : SDES

En 2022, le transport maritime de marchandises transitant par les ports français augmente de nouveau (+ 5 %, après + 4,3 % en 2021), porté par des trafics énergétiques en hausse. Toutefois, avec 341,2 millions de tonnes échangées en 2022 contre 360,0 millions en 2019, il reste inférieur de 5,2 % à son niveau d'avant la crise sanitaire.

Deux facteurs ont joué un rôle essentiel dans la croissance du trafic maritime français en 2022 : la hausse des trafics de gaz naturel liquéfié (GNL) (+ 65,4 %) du fait de la maritimisation des importations de gaz naturel à la suite des sanctions économiques prononcées par l'Union européenne contre la Russie, d'une part ; l'augmentation des trafics de pétrole brut (+ 21,9 %), en partie imputable au redémarrage de la raffinerie de Donges en 2022, d'autre part.

## ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS PAR TYPE DE CONDITIONNEMENT EN 2022

En %



Champ : France entière.

Source : SDES

En 2022, avec 136,4 millions de tonnes transportées, la filière des vrac liquides, très largement constituée d'hydrocarbures, est la seule filière en croissance (+ 17 %). Cette hausse est induite par celle du trafic de GNL (+ 65,4 %) destinée à compenser les volumes importés de Russie par gazoduc avant le conflit en Ukraine.

Le trafic des vrac solides représente 68,4 millions de tonnes transportées en 2022, en repli de 4,3 % par rapport à l'année précédente. Cette baisse s'explique en grande partie par des difficultés économiques dans le secteur de la sidérurgie qui se traduisent par une réduction des quantités de minerais échangées.

Le trafic des rouliers transitant par les ports français baisse de 0,9 % et s'établit à 69,9 millions de tonnes en 2022, soit un recul de 13,3 % par rapport à 2019.

# Transport aérien de marchandises

## ÉVOLUTION DU FRET AÉRIEN AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE DES AÉROPORTS FRANÇAIS

En milliers de tonnes

	2015	2019	2021	2022
<b>Intérieur</b>	<b>162,1</b>	<b>158,1</b>	<b>155,0</b>	<b>127,6</b>
Métropole - métropole	88,8	84,3	83,0	65,8
<i>Radiales<sup>1</sup></i>	56,1	50,9	53,8	37,7
<i>Transversales<sup>2</sup></i>	32,7	33,4	29,2	28,1
Outre-mer <sup>3</sup>	73,3	73,8	72,0	61,8
<b>International (France entière - pays étrangers)</b>	<b>2 044,2</b>	<b>2 085,9</b>	<b>2 094,4</b>	<b>2 009,0</b>
<b>Trafic total</b>	<b>2 206,3</b>	<b>2 244,1</b>	<b>2 249,3</b>	<b>2 136,6</b>

<sup>1</sup> Paris - province.

<sup>2</sup> Province - province.

<sup>3</sup> Métropole - outre-mer + Outre-mer - outre-mer.

Source : DGAC

En 2022, le fret aérien représente 2,1 millions de tonnes de marchandises (hors poste et courrier) passant par les aéroports français (en comptabilisant une seule fois les tonnes transportées à l'intérieur de la France). Il concerne essentiellement le transport international de marchandises qui pèse pour 94 % du total du fret aérien.

Avec 127 600 tonnes de marchandises transportées en 2022, le transport intérieur chute de 17,6 % après une hausse en 2021 (+ 16,0 %), devenant inférieur de 4,4 % à son niveau de 2020, année marquée par la crise sanitaire. Les tonnages transportés à l'international se contractent également (- 4,1 % par rapport à 2021).

En 2022, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle concentre 80 % du trafic total de fret aérien.