

partie E

Le transport de marchandises

— Dans le contexte de la crise sanitaire et des confinements, le transport terrestre de marchandises est en net repli de 4,3 % en 2020 après une hausse de 2,8 % en 2019. Il s'élève ainsi à 324,2 milliards de tonnes-kilomètres en 2020. L'activité se contracte pour tous les modes, en particulier celle du transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres, qui diminue de 3,7 % en 2020. Le transport ferroviaire de marchandises est également en forte baisse (- 7,8 %), ainsi que le transport fluvial (- 11,4 %). Les quantités traitées dans les ports de la métropole représentent 299,2 millions de tonnes en 2020, en baisse de 13,7 % par rapport à 2019. Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : 2 millions de tonnes de marchandises (fret et poste) sont traitées dans les aéroports français en 2020 (pour 2,4 millions en 2019). Il concerne essentiellement le transport international de marchandises (90 % de l'ensemble).



E1. Synthèse du transport de marchandises

Dans le contexte de la crise sanitaire et des confinements, le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, hors VUL, y compris transit), est en net repli de 4,3 % en 2020 après une hausse de 2,8 % en 2019. Il s'élève ainsi à 324,2 milliards de tonnes-kilomètres en 2020. L'activité se contracte pour tous les modes, en particulier celle du transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres, qui diminue de 3,7 % en 2020. Le transport ferroviaire de marchandises est également en forte baisse (- 7,8 %), ainsi que le transport fluvial (- 11,4 %).

Avec 286,5 milliards de tonnes-kilomètres (figure E1-1), le transport intérieur routier de marchandises par poids lourds (PTAC > 3,5 T) diminue de 3,7 % en 2020, à la fois sous pavillon français (- 2,3 %) et sous pavillon étranger (- 5,6 %). Le transport ferroviaire de marchandises qui représente 31,1 milliards de tonnes-kilomètres en 2020, diminue fortement de 7,8 %. Le transport fluvial de marchandises se contracte fortement de 11,4 % en 2020 (après + 9,8 % en 2019) et s'élève à 6,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2020. Le transport par oléoducs baisse fortement de 21,8 %.

Une nouvelle méthodologie a été mise en place pour l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM) depuis le 1^{er} trimestre 2020. Les données ont été recalculées à partir du 1^{er} trimestre 2014 avec cette nouvelle méthodologie. Par ailleurs, dans ce bilan annuel, le champ du transport routier est désormais restreint aux poids lourds (voir fiche E2).

Figure E1-1 Transports intérieurs terrestres par mode

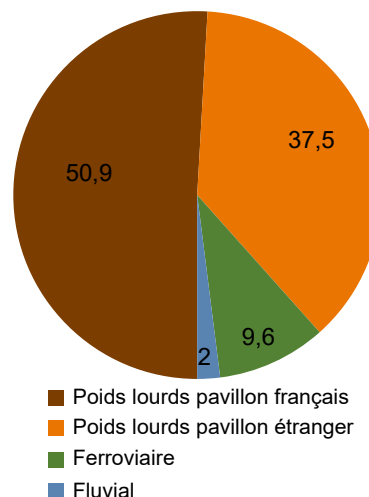
Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Transport ferroviaire (1)	31,1	- 4,2	- 1,1	- 7,8	- 3,0
Transport routier (PTAC > 3,5 t)	286,5	0,1	3,1	- 3,7	1,9
Pavillon français (2)	164,9	0,8	1,5	- 2,3	1,8
Pavillon étranger (3)	121,6	- 0,8	5,3	- 5,6	2,1
Transport fluvial (4)	6,5	- 0,2	9,8	- 11,4	- 2,6
Oléoducs (5)	9,5	4,0	- 2,3	- 21,8	- 3,6
Produits finis	7,1	4,3	8,9	- 21,1	- 0,9
Produits bruts	2,5	3,4	- 24,0	- 23,7	- 9,6
Ensemble des transports terrestres y c oléoducs	333,7	- 0,2	2,6	- 4,9	1,1
Ensemble des transports terrestres hors oléoducs	324,2	- 0,3	2,8	- 4,3	1,3
National	193,6	0,5	2,5	- 3,1	1,8
International et transit	130,6	- 1,5	3,3	- 6,1	0,6

Sources : (1) SDES, (2) SDES, enquête TRM ; (3) Eurostat, résultats provisoires ; (4) VNF, SDES ; (5) DGEC (estimation SDES pour 2020)

Figure E1-2 Répartition du transport terrestre (hors oléoducs) par mode

En % des tonnes-kilomètres en 2020



Sources : SDES ; Eurostat ; VNF

partie E : le transport de marchandises

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET DOMINÉ PAR LE TRANSPORT ROUTIER PAR POIDS LOURDS

Sur les cinq dernières années, la part modale du transport routier par poids lourds augmente. Elle représente 88,4 % du transport terrestre de marchandises hors oléoducs en 2020 (pour 87,9 % en 2019 et 85,6 % en 2015). En 2020, l'activité des poids lourds sous pavillon français représente un peu plus de la moitié du transport intérieur de fret (*figure E1-2*). Néanmoins, une part importante de l'activité de transport routier sur le territoire est générée par les poids lourds à pavillon étranger (42,4 % de l'activité des poids lourds en 2020, part assez stable depuis 2015).

Sur les cinq dernières années, la part modale du transport ferroviaire de fret diminue régulièrement : elle est de 9,6 % en 2020 après 10 % en 2019 et 11,9 % en 2015. Sur la même période, la part modale du transport fluvial oscille autour de 2 %.

LE TRANSPORT NATIONAL EN REcul EN 2020

En 2020, le transport intérieur de fret terrestre (hors oléoducs) est en net repli de - 4,3 %. Les 324,2 milliards de tonnes-kilomètres se partagent entre :

- le fret national terrestre (transport de marchandises ayant pour origine et pour destination un point français, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs) de 193,6 milliards de tonnes-kilomètres ;
- le transport intérieur international y compris transit (partie du transport de marchandises réalisée sur le territoire français, en provenance ou à destination de l'étranger, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs) de 130,6 milliards de tonnes-kilomètres.

Le fret national terrestre se replie de 3,1 % en 2020 après une hausse de 2,5 % en 2019. La baisse de 2020 concerne tous les modes : recul du transport routier national par poids lourds (- 2,3 % en 2020 après + 1,9 % en 2019) et du transport national de fret fluvial (- 7,8 % en 2020 après + 9,9 % en 2019), baisse du transport ferroviaire national (- 8,6 % en 2020) après une stabilité en 2019.

Le transport intérieur international y compris transit représente 40 % du transport de marchandises hors oléoducs en 2020. Il se replie de 6,1 % en 2020, après une augmentation de 3,3 % en 2019 et le recul concerne tous les modes (- 5,8 % en 2020 pour le transport routier, - 6,7 % pour le ferroviaire, - 17,5 % pour le fluvial).

UNE BAISSe SUR LA MAJORITÉ DES PRODUITS TRANSPORTÉS EN 2020

L'observation des produits transportés porte sur le transport ferroviaire, le transport fluvial et le transport routier par poids lourds. Sur ce segment, le transport diminue de 3,5 % en 2020, après une hausse de 1,3 % en 2019 (*figure E1-3*). Le transport intérieur terrestre de marchandises se replie en 2020 pour la majorité des produits hormis celui des matières premières, coke, produits pétroliers, métaux et minéraux qui augmente de 1,7 %. Le transport de produits alimentaires, boissons et tabac est quasi stable (- 0,1 %). Ces produits sont en large majorité transportés par la route (près de 89 %).

Figure E1-3 **Transport national intérieur terrestre par type de marchandises**

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles et part en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles				Part du transport routier 2020
		2018	2019	2020	2020/2015	
Produits agricoles et alimentaires	59,5	0,6	4,1	- 0,1	2,2	88,7
Produits manufacturés	68,3	0,7	0,5	- 6,3	0,3	84,3
Matières premières, coke, produits pétroliers, métaux, minéraux	29,3	- 2,6	- 6,7	1,7	0,8	78,0
Autres marchandises	45,4	- 0,4	4,7	- 6,6	- 0,1	69,8
Ensemble (1)	202,6	- 0,1	1,3	- 3,5	0,8	81,4

(1) Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux

Sources : SDES ; VNF

partie E : le transport de marchandises

UNE BAISSÉ DES QUANTITÉS TRAITÉES DANS LES PORTS DE LA MÉTROPOLE EN 2020

Outre les transports intérieurs par voie terrestre, les marchandises peuvent également être transportées par voies maritimes ou aériennes. Les quantités traitées dans les ports de la métropole représentent 299,2 millions de tonnes en 2020, en baisse de 13,7 % par rapport à 2019 (*figure E1-4*). Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : 2 millions de tonnes de marchandises (fret et poste) sont traitées dans les aéroports français en 2020 (pour 2,4 millions en 2019). Il concerne essentiellement le transport international de marchandises (90 % de l'ensemble).

Figure E1-4 Évolution du transport de conteneurs par mode en métropole

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres pour le transport terrestre, en millions de tonnes pour le transport maritime, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Transport terrestre (milliards de tonnes-kilomètres)					
Routier	5,1	- 4,3	1,4	- 16,1	- 2,6
Ferroviaire	10,1	4,5	28,3	15,6	2,9
Fluvial	0,5	- 10,5	3,8	- 21,2	- 8,3
Total conteneurs	15,7	0,2	15,3	1,4	1,0
Transport total (1)	202,6	- 0,1	1,3	- 3,5	0,8
Transport maritime (millions de tonnes)					
Conteneurs	42	- 0,5	- 0,9	- 13,0	- 1,0
Marchandises totales	299,2	0,8	- 2,4	- 13,7	- 2,4

(1) Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux

Sources : SDES ; VNF

HAUSSE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS

En 2020, avec 15,7 milliards de tonnes-kilomètres, le transport de conteneurs représente en France métropolitaine 7,7 % du transport terrestre et augmente de 1,4 % par rapport à 2019 (*figure E1-4*). En 2020, environ 64 % du transport terrestre de conteneurs est ferroviaire, 33 % routier et 3 % fluvial. Entre 2015 et 2020, le transport en conteneur par voie ferroviaire croît en moyenne de 2,9 % par an (soit 1,3 milliards de tonnes-kilomètres de plus transportées en 5 ans). Après une baisse du transport par conteneur par voie ferroviaire entre 2015 et 2017, il reprend en 2018 malgré les grèves et augmente fortement en 2019 (+ 28,3 %) et en 2020 (+ 15,6 %). En revanche, les tonnes-kilomètres transportées par la route en conteneurs se replient de 16,1 % en 2020 après une hausse de 1,4 % en 2019.

En 2020, 42 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont été débarquées ou embarquées dans les ports français de métropole, soit une baisse de 13 % par rapport à 2019. Entre 2015 et 2019, celui-ci a augmenté en moyenne de 2,2 % par an. Sur la période 2015 à 2020, il baisse en moyenne de 1 % par an. Les ports du Havre et de Marseille sont les principaux ports français de conteneurs.

E2. Transport routier de marchandises : baisse de l'activité des poids lourds en 2020

Dans le contexte de la crise sanitaire mondiale, le transport intérieur routier de marchandises par poids lourds diminue de 3,7 % en 2020, à 286,5 milliards de tonnes-kilomètres. Le transport sous pavillon français recule de 2,3 %. L'activité baisse nettement pour les entreprises du secteur des transports (- 5,7 % en 2020), alors qu'elle progresse pour les entreprises n'appartenant pas au secteur des transports (+ 5,6 %). Le transport de produits agricoles et agroalimentaires résiste mieux à la crise (- 1,0 %) que l'ensemble du secteur.

Une nouvelle méthodologie a été mise en place pour l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM) depuis le premier trimestre 2020. Le tirage de l'échantillon et les redressements statistiques des résultats ont été améliorés. La nouvelle méthodologie repose sur une meilleure connaissance des parcs de poids lourds en circulation, notamment grâce à la prise en compte des résultats des contrôles techniques, et de l'activité principale de l'entreprise utilisatrice du poids lourd. Cette meilleure connaissance des utilisateurs a conduit à réviser significativement la répartition entre le compte propre et le compte d'autrui. Les données présentées ici sont recalculées à compter du 1er trimestre 2014 avec cette nouvelle méthodologie.

Par ailleurs, le champ de cette fiche est désormais restreint aux poids lourds (PTAC > 3,5 t). Le transport de marchandises par véhicules utilitaires légers (VUL) du pavillon français était auparavant estimé à partir d'une information qui ne peut pas être régulièrement actualisée. Sur 5,9 millions de VUL en circulation, seuls un peu plus de 205 000 sont utilisés par des entreprises relevant du secteur des transports.

BAISSE DE L'ACTIVITÉ DES POIDS LOURDS DU PAVILLON FRANÇAIS

En 2020, dans le contexte de la crise sanitaire, l'activité des poids lourds du pavillon français recule à moins de 165 milliards de tonnes-kilomètres réalisées (- 2,3 % après + 1,5 % en 2019) (figure E2-1). La part de l'activité nationale se stabilise à un niveau très élevé : en 2020 comme en 2019, 96,1 % des tonnes-kilomètres concernent un trajet où le chargement et le déchargement de la marchandise se font en France. L'activité internationale du pavillon français, pour la partie des trajets réalisés en France, continue de décliner. Depuis 2015, elle baisse de 4,3 % en moyenne annuelle.

Figure E2-1 **Transport intérieur routier de marchandises par poids lourds**

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Pavillon français (PTAC > 3,5 t)	164,9	0,8	1,5	- 2,3	1,8
National	158,6	1,0	1,9	- 2,3	2,1
<i>cpte d'autrui</i>	137,9	0,9	2,9	- 2,2	2,5
<i>cpte propre</i>	20,7	1,8	-4,7	- 2,7	- 0,2
International	6,4	-2,8	-6,6	- 2,9	- 4,3
Pavillons étrangers (PTAC > 3,5 t)	121,6	-0,8	5,3	- 5,6	2,1
International et transit (*)	109,3	-0,4	4,6	- 6,0	1,5
Cabotage	12,3	-4,2	13,2	- 2,3	7,8
Total transport routier de marchandises par poids lourds	286,5	0,1	3,1	- 3,7	1,9

(*) estimé à partir du bilan de la circulation

Note : l'arrondi de la somme peut différer légèrement de la somme des arrondis

Sources : SDES, enquête TRM ; TRM-EU ; SDES bilan de la circulation

partie E : le transport de marchandises

Une part importante de l'activité de transport routier sur le territoire est générée par les poids lourds des pavillons étrangers (42,4 % en 2020). Cette part est assez stable depuis 2015, de 42,1 % en 2015 à 43,3 % en 2016 et en 2019. Elle n'était que de 40,0 % en 2014. Le cabotage s'est fortement développé, il augmente de 7,8 % par an en moyenne depuis 2015, malgré les baisses de 2018 et 2020.

Au total en 2020, 286,5 milliards de tonnes-kilomètres ont été réalisées par les poids lourds français et étrangers sur le territoire métropolitain, en repli de - 3,7 % par rapport à 2019.

LES ENTREPRISES N'APPARTENANT PAS AU SECTEUR DES TRANSPORTS RÉSISTENT MIEUX À LA CRISE SANITAIRE

L'activité, pour compte propre et pour compte d'autrui, des entreprises du secteur des transports baisse nettement en 2020 (- 5,7 %) alors qu'elle progresse pour les entreprises n'appartenant pas au secteur des transports (+ 5,6 %).

En 2020, le transport routier de marchandises du pavillon français est opéré à 87 % pour compte d'autrui. Sur les 143,9 tonnes-kilomètres effectuées pour compte d'autrui, 110,4 l'ont été par les entreprises relevant du secteur des transports (*figure E2-2*). Après quatre années successives de croissance, leur activité pour compte d'autrui (en tonnes-kilomètres) s'est fortement contractée en 2020 (- 5,5 %). À l'inverse, les entreprises dont l'activité principale ne relève pas du secteur des transports ont vu leur activité pour compte d'autrui croître de 9,9 % en 2020.

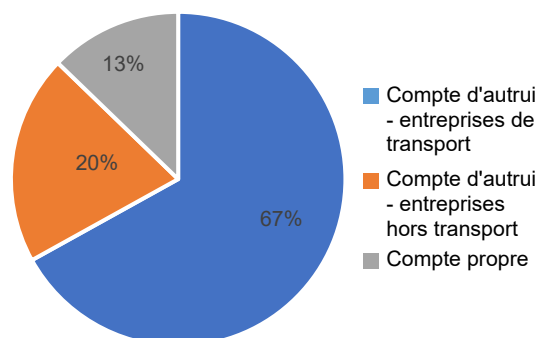
Figure E2-2 Activité du transport routier de marchandises du pavillon français selon le secteur d'activité de l'entreprise propriétaire du camion (*)
En milliards de tonnes-kilomètres

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Compte d'autrui	136,6	129,5	130,5	142,7	143,6	147,2	143,9
Compte d'autrui - entreprises de transport	105,7	100,1	101,1	112,0	113,1	116,8	110,4
Compte d'autrui - entreprises hors transport	30,9	29,4	29,4	30,7	30,5	30,4	33,4
Compte propre	22,2	21,3	22,3	22,3	22,8	21,6	21,1
Total pavillon français	158,8	150,8	152,8	164,9	166,3	168,8	164,9

(*) : il s'agit de l'entreprise figurant sur le certificat d'immatriculation, c'est-à-dire du propriétaire quand le camion est acheté, ou du locataire quand le camion est pris en location de longue durée. En cas de location de courte durée, l'activité est celle du loueur.

Source : SDES, enquête TRM

Figure E2-3 Activité de transport routier de marchandises par poids lourds selon le compte et le secteur d'activité en 2020
En %



Source : SDES, enquête TRM

Une part significative de l'activité pour compte d'autrui est réalisée par des entreprises n'appartenant pas au secteur des transports. En 2020, elle se situe à 20 % de l'activité totale du pavillon français (*figure E2-3*).

partie E : le transport de marchandises

L'ACTIVITÉ DES POIDS LOURDS RECULE POUR LES PRINCIPAUX TYPES DE MARCHANDISES

En 2020, l'activité du pavillon français diminue pour tous les trois grands types de marchandises transportées (figure E2-4). Le transport de produits agricoles et agroalimentaires représente un tiers du total (figure E2-5). En repli de 1,0 % en 2020, il résiste mieux à la crise que le transport de produits manufacturés et matériel de transport (- 7,6 %) et de matériaux de construction (- 3,0 %).

Figure E2-4 **Transport intérieur du pavillon français, par type de marchandises**

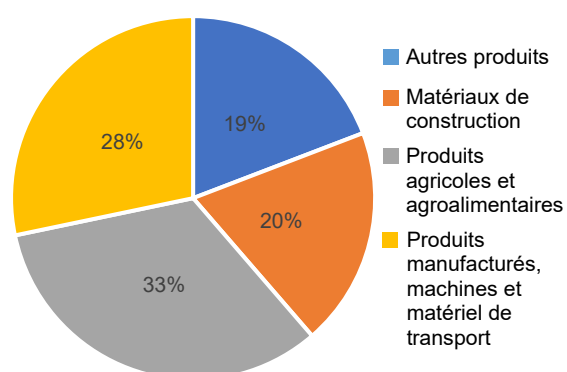
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Produits agricoles et agroalimentaires	54,5	1,4	3,6	- 1,0	2,9
Produits manufacturés, machines et matériel de transport	46,7	2,3	4,3	- 7,6	0,5
Matériaux de construction	32,1	- 2,8	1,4	- 3,0	1,4
Autres produits	31,6	1,6	- 6,1	5,0	2,4
Ensemble	164,9	0,8	1,5	- 2,3	1,8

Source : SDES, enquête TRM

Figure E2-5 **Transport intérieur du pavillon français par type de marchandises en 2020 (en tonnes-kilomètres)**

En %



Source : SDES, enquête TRM

E3. Transport ferroviaire de marchandises : en forte baisse en 2020

Dans le contexte de la crise sanitaire du Covid-19, le transport intérieur ferroviaire de marchandises représente 31,1 milliards de tonnes-kilomètres¹ en 2020, en net repli par rapport à l'année 2019 (- 7,8 %). Les tonnages transportés diminuent également fortement en 2020 (- 10,7 %), conséquence de la baisse des volumes du trafic national.

Dans le contexte de la crise du Covid-19, le transport intérieur ferroviaire de marchandises représente 31,1 milliards de tonnes-kilomètres en 2020, en net repli par rapport à l'année 2019 (- 7,8 %). En tonnes-kilomètres, le transport international entrant a connu une hausse (+ 4,3 %), tandis que le transport international sortant et le transit ont nettement diminué (respectivement - 9,8 % et - 15,9 %). Le transport national diminue de 8,6 %, et sa part dans le trafic intérieur reste stable à 59,5 %.

Les tonnages transportés en train diminuent fortement (- 10,7 %) en 2020, conséquence de la baisse des volumes du trafic national (- 11,5 %), et malgré la stabilité du trafic international entrant (+ 0,8 %) (figure E3-1). Sur cinq ans, les volumes transportés sur le territoire français connaissent une baisse annuelle moyenne de 4,1 %, dont l'ensemble des composantes sont en repli qu'il s'agisse du trafic national (- 3,4 %), du transport international entrant et sortant (- 3,5 % et - 5,7 %) ou du transit (- 7,3 %).

Figure E3-1 **Transport intérieur ferroviaire de marchandises**

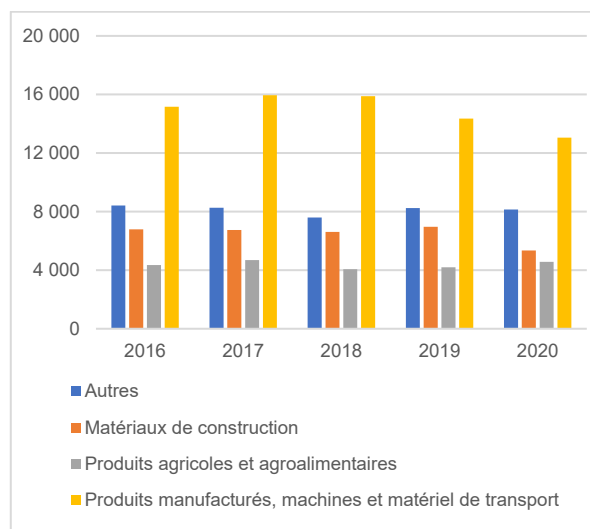
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, millions de tonnes, évolutions en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles (%)			Évolution annuelle moyenne (%)
		2018	2019	2020	
En milliards de t-kilomètres					
Ensemble	31,1	- 4,2	- 1,1	- 7,8	- 3,0
National	18,5	- 2,1	0,0	- 8,6	- 2,9
International entrant	4,7	- 7,2	7,7	4,3	0,9
International sortant	4,9	- 5,3	5,3	- 9,8	- 3,3
Transit	3,0	- 9,0	- 21,8	- 15,9	- 8,1
En millions de tonnes					
Ensemble	83,1	- 7,6	2,2	- 10,7	- 4,1
National	51,3	- 6,8	6,8	- 11,5	- 3,4
International entrant	12,3	- 13,0	1,0	0,8	- 3,5
International sortant	13,9	- 4,2	- 3,1	- 16,0	- 5,7
Transit	5,6	- 11,4	- 17,2	- 12,3	- 7,3

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3-2 **Principales marchandises transportées**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

¹ Dans le transport ferroviaire, les tonnes sont « brut-brut » : elles comprennent le poids des emballages et le poids du conditionnement.

Pour rappel, le poids brut des marchandises est celui correspondant au poids des marchandises incluant l'emballage mais excluant la tare des conteneurs ou des unités Ro-Ro. Le poids brut-brut des marchandises inclut en plus cette tare.

partie E : le transport de marchandises

POURSUITE DE LA DIMINUTION DU TRANSPORT DE PRODUITS MANUFACTURÉS

En tonnes-kilomètres, le transport ferroviaire de produits manufacturés continue de reculer en 2020 (- 9,1 % après - 9,6 % en 2019). Sa part reste néanmoins la plus importante : 41,9 % contre 42,5 % (figure E3-2).

Sur les cinq dernières années, le taux de croissance annuel moyen global en tonnes-kilomètres de ces marchandises est orienté à la baisse (- 3,0 %), suivant la tendance du trafic national (- 2,9%).

Le transport combiné confirme sa progression de 2019 (+ 11,9 %) avec une hausse de 11,8 % : ce sont les conteneurs et caisses mobiles (majoritaires) qui expliquent cette dynamique (+ 15,6 % après + 28,3 %).

Suite à la libéralisation du transport ferroviaire national en 2006, de nouveaux opérateurs se sont progressivement installés dans le paysage ferroviaire français. Ils ont effectué environ la moitié du trafic en tonnes-kilomètres en 2020.

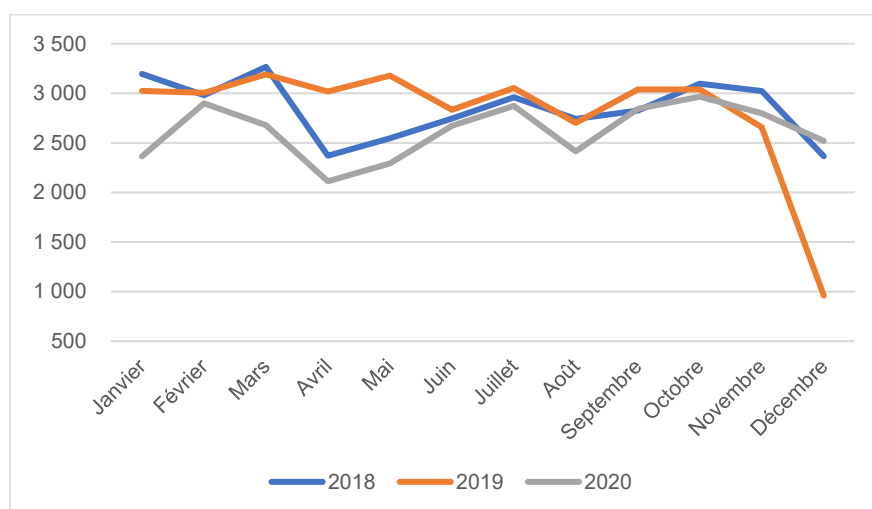
IMPACT MENSUEL DE LA CRISE SANITAIRE SUR LE TRAFIC

En 2020, la crise du Covid-19 a eu un impact sur le trafic ferroviaire mensuel de marchandises sur la période mars-mai. L'impact est comparable (légèrement supérieur) à celui des mouvements sociaux du printemps 2018 (figure E3-3).

Le faible niveau observé au mois de janvier 2020 résulte du prolongement de l'impact des grèves de décembre 2019, qui avaient très fortement réduit le trafic ferroviaire de marchandises.

Figure E3-3 **Transport intérieur ferroviaire de marchandises**

En million de tonnes-kilomètres



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

E4. Transport fluvial de marchandises : l'activité se contracte

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 6,5 milliards de tonnes-kilomètres et diminue de 11,4 % en 2020. C'est le transport international qui est le plus impacté avec une baisse de 17,5%. Le transport national est en légère baisse sur 5 ans (- 1,5 % en moyenne par an). Sur la même période, le transport international a reculé sensiblement (- 4,7 % en moyenne par an). Quant aux volumes transportés, ils sont également en baisse sensible en 2020 (- 10,8 %) tant pour le transport national (- 8,2 %) que pour le transport international (- 13,9 %). Hors période de premier confinement (de mars à mai 2020) le trafic fluvial national se maintient en 2020.

FLUX ENTRANTS EN NORMANDIE ET HAUTS-DE-FRANCE EN HAUSSE

Malgré une baisse globale des flux au niveau national, la situation par région de déchargement du transport fluvial de marchandises est contrastée. Deux régions connaissent une hausse sensible, la Normandie (+ 10,1 %) (*figure E4-1*) et les Hauts-de-France (+ 30,2 %). Les flux entrants dans les autres régions sont en diminution, d'ampleur très variable, allant de - 6,1 % pour la région Grand Est à - 45,2 % pour la région Occitanie.

LES PRODUITS AGRICOLES ET AGROALIMENTAIRES RELATIVEMENT ÉPARGNÉS

Aucune catégorie de marchandises n'échappe à la tendance à la baisse. Ainsi, le transport fluvial de charbon et de produits pétroliers continue de baisser (- 17,9 %) avec un niveau historiquement bas en 2020 (*figure E4-2*). Les matériaux de construction se replient de 10,6 %. Les produits agricoles et agroalimentaires semblent relativement épargnés par la tendance baissière (- 3,0 %). La baisse est forte pour les marchandises « autres » (- 20,2 %) qui se retrouvent à un niveau légèrement supérieur à celui de 2000.

HORS PERIODE DE CONFINEMENT LE TRAFIC FLUVIAL NATIONAL SE MAINTIENT

En faisant abstraction des mois impactés par le premier confinement en 2020 (mars, avril et mai), le trafic fluvial national se maintient au même niveau que l'an passé (- 0,4 %) (*figure E4-3*).

La baisse du trafic total hors période de premier confinement (- 4,7 %) s'explique entièrement par celle de sa composante internationale (- 12,3 %).

Figure E4-1 Transport fluvial par région de déchargement

En millions de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

Flux nationaux par région de déchargement	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Île-de-France	1 362	3,1	11,1	- 18,6	- 1,1
Centre-Val de Loire	NS	NS	NS	NS	NS
Bourgogne-Franche-Comté	71	6,3	- 8,7	- 26,4	- 6,8
Normandie	1 436	17,5	10,3	10,1	0,7
Hauts-de-France	432	- 12,6	21,1	30,2	0,5
Grand Est	99	- 16,4	8,4	- 6,1	2,1
Pays de la Loire	NS	NS	NS	NS	NS
Nouvelle-Aquitaine	NS	NS	NS	NS	NS
Occitanie	11	- 13,9	- 54,7	- 45,2	- 34,3
Auvergne-Rhône-Alpes	409	1,9	2,4	- 28,1	- 5,3
Provence-Alpes-Côte d'Azur	455	15,4	23,4	- 14,5	- 3,2
National	4 275	6,4	9,9	- 7,8	- 1,5
International (hors transit)	2 246	- 9,8	9,7	- 17,5	- 4,7
Total	6 521	- 0,2	9,8	- 11,4	- 2,6

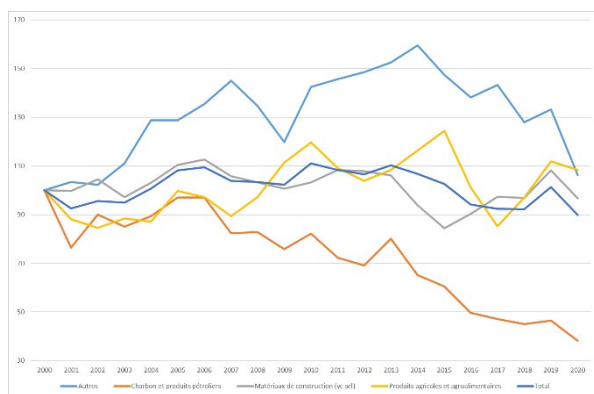
NS : non significatif.

Champ : hors transit, hors fluvio-maritime.

Sources : VNF ; SDES

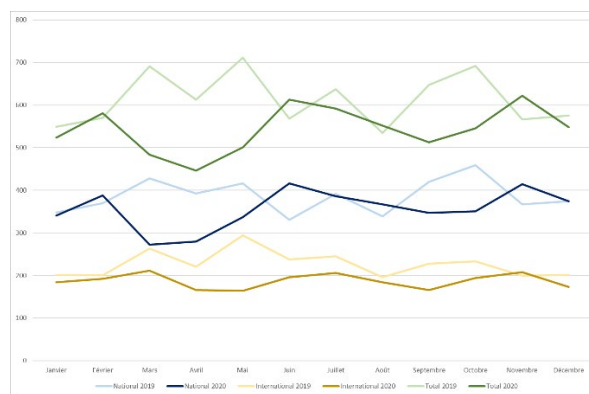
partie E : le transport de marchandises

Figure E4-2 Évolution du transport fluvial pour les principales marchandises en tonnes-kilomètres
Indice, base 100 en 2000



Champ : hors transit, hors fluvio-maritime.
Sources : VNF ; SDES

Figure E4-3 Évolution mensuelle en 2019-2020 du transport fluvial par type de flux
En millions de tonnes-kilomètres



Champ : hors transit, hors fluvio-maritime.
Sources : VNF ; SDES

E5. Le transport maritime de marchandises au ralenti

Dans un contexte de crise sanitaire et économique, la baisse de trafic dans les ports maritimes français s'accroît en 2020 (- 13,4 %) avec 312 millions de tonnes² de marchandises échangées, niveau le plus bas atteint depuis 1997. Les flux entrants dans les ports français restent majoritaires. La quantité de gaz naturel liquéfié ou gazeux débarquée accuse une baisse de 13,7 % en 2020 après avoir fortement augmenté en 2019. La part du pavillon français dans les principaux ports français est stable à 7,2 %.

UNE BAISSÉ DU TRAFIC DE 13,4 % DANS UN CONTEXTE DE CRISE SANITAIRE ET ÉCONOMIQUE

En 2020, le trafic total de marchandises dans l'ensemble des ports de commerce français s'élève à 312 millions de tonnes tous types de fret confondus (figures E5-1 et E5-2). Dans un contexte de crise sanitaire et économique, le trafic est en forte baisse de 13,4 % par rapport à 2019. La baisse est moins forte pour les marchandises embarquées (- 10,9 %) que pour celles débarquées (- 14,8 %) pour l'ensemble des ports français.

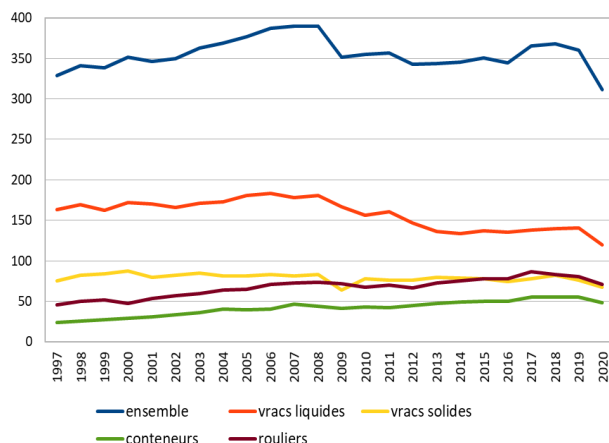
La reprise des trafics dès le début du 3e trimestre suite au déconfinement en France et dans les pays du monde amoindrit cette baisse.

Pour les sept grands ports maritimes (GPM) en métropole et le port de Calais, le repli du trafic de marchandises échangées en 2020 est de 13,2 %. Il est de - 5,7 % pour les quatre grands ports maritimes en outre-mer.

En 2020, Le Havre accuse la plus forte baisse de trafic (- 20,3 %). La diminution est plus soutenue pour les ports de Marseille (- 12,6 %) et de Dunkerque (- 14,3 %).

Figure E5-1 Évolution du trafic maritime selon le type de fret

En millions de tonnes



Champ : France entière.

Source : SDES

Figure E5-2 Trafic des principaux ports de commerce

En millions de tonnes, évolutions (en %)

Port	Niveau 2020	Évolutions annuelles			Évolution moyenne 2020/2015
		2018	2019	2020	
Marseille	68 914	0,1	- 1,9	- 12,6	- 3,1
Le Havre	52 447	- 1,6	- 7,1	- 20,3	- 4,6
Dunkerque	45 117	2,8	2,1	- 14,3	- 0,8
Calais	39 559	- 8,7	- 4,6	- 10,2	- 1,8
Nantes Saint-Nazaire	27 936	8,6	- 5,4	- 9,0	1,5
Rouen	22 108	14,9	1,8	- 5,7	- 0,8
La Rochelle	8 925	12,7	1,5	- 8,8	- 2,1
Bordeaux	6 047	- 2,8	- 3,6	- 11,2	- 6,2
Ensemble GPM + Calais	271 053	0,7	- 2,8	- 13,2	- 2,3
Autres ports de métropole	28 123	1,4	1,8	- 18,8	- 3,2
Outre-mer	12 406	- 0,8	3,2	- 5,7	0,4
Total France entière	311 582	0,7	- 2,2	- 13,4	- 2,3

Champ : France entière.

Source : SDES

² Dans le transport maritime, les tonnes sont « brut-brut » : elles comprennent le poids des emballages et le poids du conditionnement.

Pour rappel, : le poids brut des marchandises est celui correspondant au poids des marchandises incluant l'emballage mais excluant la tare des conteneurs ou des unités Ro-Ro. Le poids brut-brut des marchandises inclut en plus cette tare.

partie E : le transport de marchandises

APRES UNE HAUSSE EN 2019, LE TRAFIC ENTRANT DE GAZ NATUREL ACCUSE UNE BAISSSE EN 2020

En 2020, les flux entrants dans les ports français restent largement majoritaires avec 199 millions de tonnes brutes débarquées contre 113 millions de tonnes brutes embarquées. Le flux entrant de gaz naturel liquéfié ou gazeux accuse une baisse de 13,7 % cette année après avoir fortement augmenté en 2019 (+ 50 % entre 2018 et 2019 pour le trafic entrant de gaz naturel liquéfié ou gazeux). Les produits pétroliers raffinés entrants, constitués de gazole et fioul domestique, sont en légère hausse de 1,2 %.

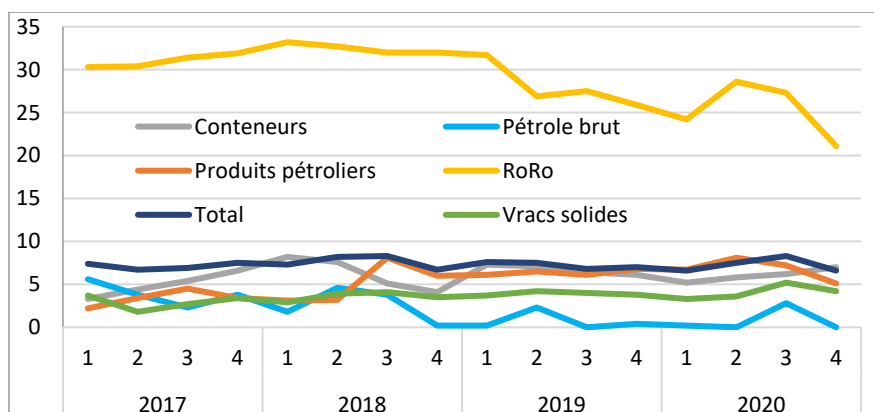
LA PART DU PAVILLON FRANÇAIS RELATIVEMENT STABLE À 7,2 %

Depuis 2017, la part du pavillon français dans les ports français dont le trafic est supérieur à 1 Mt/an hors outre-mer, Toulon, Ajaccio, Bastia est quasi stable aux environs de 7 % (7,2 % en 2020, comme en 2019).

Elle est en revanche très différenciée selon le type de marchandises transportées, avec une part très faible pour le pétrole brut de 0,8 % en 2020 à plus de 25 % pour les rouliers (« RoRo ») (figure E5-3).

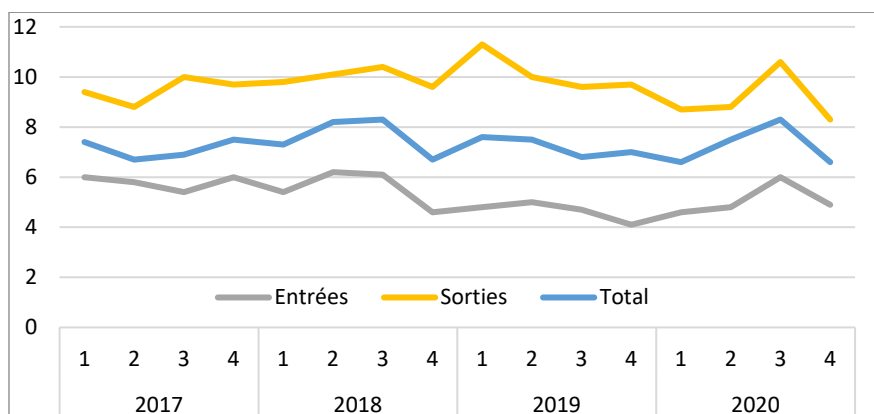
Il en va de même suivant le sens du trafic : pour les flux entrants, la part du pavillon français est de 5,1 % en 2020 et quasiment le double pour les flux sortants avec 9,1 % (figure E5-4).

Figure E5-3 Part du pavillon français dans les ports français selon le type de marchandises transportées
En %



Champ : ports français dont le trafic annuel est supérieur à 1 Mt hors outre-mer, Ajaccio, Bastia, Toulon.
Source : SDES

Figure E5-4 Part du pavillon français dans les ports français selon le sens du trafic
En %



Champ : ports français dont le trafic annuel est supérieur à 1 Mt hors outre-mer, Ajaccio, Bastia, Toulon.
Source : SDES