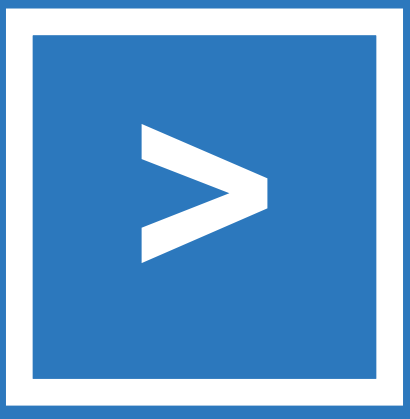
partie E

# Le transport de marchandises

— Le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, y compris VUL et transit) est de nouveau en baisse en 2023 (- 4,0 % après - 0,9 % en 2022). Il s'élève ainsi à 331 milliards de tonnes-kilomètres en 2023. L'activité baisse de 2,4 % dans le transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres et se replie fortement dans les transports ferroviaire (- 16,7 %) et fluvial (- 10,2 %).
Les parts modales du transport intérieur de fret de 2023 marquent une légère évolution par rapport à 2022 : 89 % du fret est transporté par la route (+ 1 point), 9 % par le train (- 1 point) et 2 % par voie fluviale.
Avec 326,0 millions de tonnes échangées en 2023, le transport maritime de marchandises transitant par les ports français diminue de 4,3 % en 2023 (après + 5,0 % en 2022), du fait de la baisse des trafics de vracs solides (notamment de charbon, de minerais et de céréales) et de conteneurs.
Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage. Avec 134,6 milliers de tonnes transportées en 2023, il connaît une timide reprise (+ 3,4 %) après la forte baisse de 2022 (- 16,5 %).

Le transport de marchandises en 2023

Extrait du *Bilan annuel des transports en 2023*, SDES, Datalab, novembre 2024



# E1. Synthèse : le transport de marchandises

**Dans un contexte de ralentissement économique en France et en zone euro, le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, y compris VUL et transit) est de nouveau en baisse en 2023 (- 4,0 % après - 0,9 % en 2022) après la reprise de 2021 (+ 4,3 %). Il s'élève ainsi à 331 milliards de tonnes-kilomètres en 2023. L'activité diminue de nouveau dans tous les modes en 2023 : la baisse est particulièrement forte dans les transports ferroviaire et fluvial et plus modérée dans le transport routier par poids lourds et par véhicule utilitaire léger, principal poste des transports terrestres. Environ 89 % du fret est transporté par la route, 9 % par le train et 2 % par voie fluviale.**

## LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET BAISSE DE NOUVEAU EN 2023

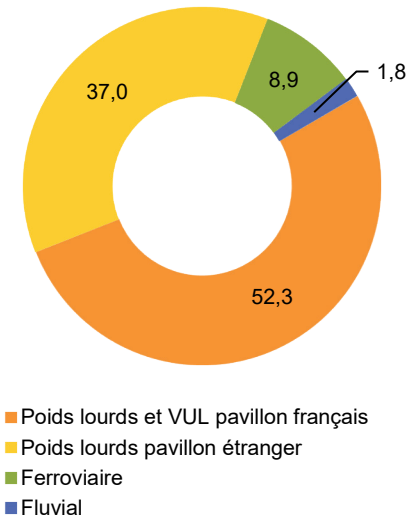
Dans un contexte de ralentissement économique en France et en zone euro, avec 330,9 milliards de tonnes-kilomètres *(figure E1-1)*, le transport intérieur terrestre de marchandises (hors oléoducs, y compris VUL et transit) diminue de nouveau de 4,0 % en 2023 après une baisse de 0,9 % en 2022 qui faisait suite à la reprise de 2021 (+ 4,3 %). Le transport intérieur routier de marchandises par poids lourds (PTAC > 3,5 t) et par véhicule utilitaire léger (VUL – PTAC ≤ 3,5 t), avec 295,5 milliards de tonnes-kilomètres, diminue de 2,3 % (après - 0,6 % en 2022 et + 3,2 % en 2021). Le transport ferroviaire de marchandises, avec 29,4 milliards de tonnes-kilomètres, chute plus fortement (- 16,7 %) après un premier repli en 2022 (- 1,4 %) et un rebond en 2021 (+ 14,3 %). Le transport fluvial de marchandises, avec 5,9 milliards de tonnes-kilomètres transportées, se contracte encore en 2023 (- 10,2 % après - 9,3 % en 2022) après une hausse en 2021 (+ 4,0 %).
Le transport par oléoducs augmente de nouveau (+ 3,0 % après + 8,6 % en 2022 et + 2,6 % en 2021).

Figure E1-1 **Transports intérieurs terrestres par mode**
Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

| | Niveau 2023 (p) | Évolutions annuelles | | | Évolution annuelle moyenne |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2021 | 2022 | 2023 (p) | 2023/ 2018 |
| **Transport ferroviaire** (1) | **29,4** | **14,3** | **- 1,4** | **- 16,7** | **- 2,8** |
| **Transport routier *** | **295,5** | **3,2** | **- 0,6** | **- 2,3** | **0,0** |
| Pavillon français (2) | 173,3 | 4,1 | 0,1 | - 2,4 | 0,1 |
| *dont PTAC>3,5 t* | *164,2* | *3,7* | *0,1* | *- 2,5* | *0,0* |
| Pavillon étranger (PTAC>3,5 t) (3) | 122,3 | 2,0 | - 1,7 | - 2,2 | 0,0 |
| **Transport fluvial** (4) | **5,9** | **4,0** | **- 9,3** | **- 10,2** | **- 4,0** |
| **Oléoducs** (5) | **10,9** | **2,6** | **8,6** | **3,0** | **- 2,6** |
| Produits finis | 8,1 | 5,5 | 8,6 | - 0,2 | - 0,3 |
| Produits bruts | 2,8 | - 5,6 | 8,5 | 13,5 | - 7,6 |
| **Ensemble des transports terrestres y compris oléoducs** | **341,8** | **4,2** | **- 0,6** | **- 3,8** | **- 0,4** |
| **Ensemble des transports terrestres hors oléoducs** | **330,9** | **4,3** | **- 0,9** | **- 4,0** | **- 0,3** |
| National | 199,1 | 5,4 | - 1,3 | - 3,8 | - 0,2 |
| International et transit | 131,8 | 2,6 | - 0,3 | - 4,1 | - 0,5 |

*(p) : provisoire.*
** série comprenant les poids lourds tout pavillon et les véhicules utilitaires légers (PTAC <= 3,5 t) du pavillon français.*
***Sources** : (1) SDES ; (2) SDES, enquête TRM ; PTAC >3,5 t et estimation pour les VUL à partir des données de circulation pour le kilométrage et d'hypothèse de chargement pour le tonnage ;*
*(3) Eurostat, TRM-EU ; (4) VNF (y.c. transit et fluvio-maritime) ; SDES ;*
*(5) DGEC (calculs SDES)*

Figure E1-2 **Répartition du transport terrestre (hors oléoducs) par mode en 2023**
En % des tonnes-kilomètres




***Sources** : SDES ; Eurostat ; VNF*

## LE TRANSPORT PAR LA ROUTE DOMINE LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET

En 2023, l'activité des poids lourds sous pavillon français représente la moitié de l'ensemble du transport intérieur de fret terrestre, part relativement stable depuis 2015 tandis que la part du transport de fret pris en charge par des véhicules utilitaires légers du pavillon français est estimée à un peu moins de 3 %. Une part importante de l'activité de transport de fret sur le territoire est également générée par les poids lourds à pavillon étranger (37,0 % des tonnes-kilomètres). Ainsi, le transport par la route (par les poids lourds des pavillons français et étranger et par les VUL du pavillon français) reste largement dominant, avec une part modale de 89 % en 2023, en hausse de plus d'un point par rapport à 2022 *(figure E1-2)*.

Après avoir diminué continûment depuis 2015 (12 % en 2015), la part modale du transport ferroviaire de fret avait augmenté en 2021 et s'était stabilisée à un peu plus de 10 % en 2022. En 2023, elle s'établit à environ 9 % tandis que celle du transport fluvial oscille autour de 2 %.

## LE TRANSPORT NATIONAL SE CONTRACTE DE NOUVEAU EN 2023

En 2023, le transport intérieur de fret terrestre (hors oléoducs, y compris VUL) représente 330,9 milliards de tonnes-kilomètres qui 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 199,1 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 131,7 milliards de tonnes-kilomètres.

Le fret national terrestre se contracte de nouveau de 3,8 % en 2023 après - 1,3 % en 2022. Cette nouvelle baisse concerne tous les modes de transport terrestre : routier par poids lourds et VUL, y compris cabotage (- 2,3 % après - 1,0 % en 2022), fluvial (- 9,5 % après - 12,4 % en 2022) et ferroviaire (- 15,8 % après - 1,6 % en 2022).

Le transport intérieur international (y compris transit) diminue (- 4,1 %) en 2023 après une quasi stabilité (- 0,3 %) en 2022. La baisse est particulièrement forte pour les modes ferroviaire (- 17,9 % après - 1,0 % en 2022) et fluvial (- 11,5 % après - 3,5 % en 2022) et plus contenue pour le routier (- 2,4 % après - 0,2 % en 2022).

## LE TRANSPORT TERRESTRE DES PRODUITS MANUFACTURÉS SE REPLIE

L'observation des produits transportés porte sur les transports ferroviaire, fluvial et routier par poids lourds sous pavillon français. Sur ce segment, le transport baisse de 5,1 % après - 0,4 % en 2022 - *(figure E1-3)*. Le transport intérieur terrestre de marchandises se replie pour les produits manufacturés, machines et matériel de transport en 2023 (- 1,9 % après + 4,0 % en 2022). Pour les produits agricoles et alimentaires, qui sont en large majorité transportés par la route (88 %), il se contracte aussi (- 4,3 %) après une quasi-stabilité en 2022. Pour les matériaux de construction, le transport intérieur terrestre baisse de nouveau fortement (- 12,1 % après - 4,5 % en 2022).

## LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES MARITIMES BAISSE EN 2023

Les quantités de marchandises transportées par voies maritimes, traitées dans les ports de la métropole et des DROM, représentent 326,0 millions de tonnes en 2023, en baisse de 4,3 % par rapport à 2022 *(figure E1-4)*. Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : le transport intérieur aérien de marchandises représente 134 600 tonnes en 2023, en augmentation de 3,4 % par rapport à 2022 *(voir fiche E6)*.

## LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS SE REPLIE FORTEMENT EN 2023

En 2023, avec 15,6 milliards de tonnes-kilomètres, le transport de conteneurs se replie fortement (- 15,0 % après + 2,7 % en 2022) – *(figure E1-4)* ; il représente près de 8 % du transport terrestre en France métropolitaine. Près de 64 % du transport terrestre de conteneurs est ferroviaire, 33 % routier et 3 % fluvial. Le transport en conteneurs par voie ferroviaire est en forte baisse en 2023 (- 19,0 %) après le ralentissement de 2022 (+ 0,5 %) et la forte augmentation de 2021 (+ 17,6 %). Sur les cinq dernières années, c'est le mode de transport qui évolue le plus favorablement, avec une baisse contenue de 0,7 % par an en moyenne. En revanche, sur la même période, les tonnes-kilomètres transportées par la route et par voies fluviales se replient respectivement de 2,8 % et 3,4 % par an en moyenne.

En 2023, 50,9 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont été débarquées ou embarquées dans les ports français, soit une nouvelle baisse de 12,8 % après - 1,4 % en 2022 et la forte hausse de 2021 (+ 21,6 %).

Figure E1-3 **Transport intérieur terrestre par type de marchandises**
Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions et part en %

| | Niveau 2023 | Évolutions annuelles | | | Évolution annuelle moyenne | Part du transport routier |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2023/ 2018 | 2023 |
| Produits agricoles et alimentaires | 53,4 | - 4,6 | 0,0 | - 4,3 | - 1,4 | 88,0 |
| Produits manufacturés, machines et matériel de transport | 64,9 | 12,4 | 4,1 | - 1,9 | 2,2 | 81,5 |
| Matériaux de construction | 24,4 | 15,1 | - 4,5 | - 12,1 | - 3,1 | 75,9 |
| Autres produits | 56,8 | 4,3 | - 3,5 | - 6,3 | - 1,4 | 80,6 |
| **Ensemble** (1) | **199,5** | **5,3** | **- 0,4** | **- 5,1** | - 0,5 | **82,3** |

*(1) Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux.*
***Sources** : SDES ; VNF*

Figure E1-4 **Évolution du transport de conteneurs par mode en métropole**
Niveau en milliards de tonnes-kilomètres pour le transport terrestre et en millions de tonnes pour le transport maritime, évolutions en %

| | Niveau 2023 | Évolutions annuelles | | | Évolution annuelle moyenne |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2023/ 2018 |
| **Transport terrestre** (en milliards de tonnes-kilomètres) | | | | | |
| Routier | 5,1 | 3,4 | 7,3 | - 7,1 | - 2,8 |
| Ferroviaire | 9,9 | 17,6 | 0,5 | - 19,0 | - 0,7 |
| Fluvial | 0,5 | 0,9 | 8,0 | - 5,7 | - 3,4 |
| **Total conteneurs** | **15,6** | **12,6** | **2,7** | **- 15,0** | **- 1,5** |
| **Transport total** (1) | **199,5** | **5,3** | **- 0,4** | **- 5,1** | **- 0,5** |
| **Transport maritime** (en millions de tonnes) | | | | | |
| **Conteneurs** | **50,9** | **21,6** | **- 1,4** | **- 12,8** | **- 1,6** |
| **Marchandises totales** | **326,0** | **4,0** | **5,0** | **- 4,3** | **- 2,4** |

*(1) Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux.*
***Sources** : SDES ; VNF*

# E2. Transport routier de marchandises par poids lourds

**En 2023, l'activité intérieure de transport routier de marchandises par poids lourds en France métropolitaine baisse de 2,4 % par rapport à 2022 dans un contexte de ralentissement économique au sein de l'Union européenne. Mesurée à 286,4 milliards de tonnes-kilomètres, elle revient à un niveau proche de celui de 2018. En 2022, elle situait à plus de 293 milliards de tonnes-kilomètres (données révisées).**

**Les camions et tracteurs routiers du pavillon français ont connu une contraction de leur activité de transport de marchandises de 2,5 % sur un an, passant de 168,4 milliards de tonnes-kilomètres en 2022 à 164,2 milliards en 2023. Cela concerne tout particulièrement le transport national pour compte propre (- 7,2 %) et la partie intérieure du transport international et transit (- 6,5 %). Le transport national pour compte d'autrui, qui représente près de 85 % de l'activité du pavillon français, affiche une baisse moins marquée : - 1,6 % entre 2022 et 2023.**

**Pour le pavillon étranger, le transport routier de marchandises en France métropolitaine décroît de 2,2 % en 2023. Il s'établit à 122,3 milliards de tonnes-kilomètres alors qu'il atteignait 125,0 milliards en 2022. La part de l'activité intérieure effectuée par des poids lourds étrangers est stable à près de 43 %. Selon la nature du transport, l'intensité de la diminution varie : si la partie intérieure du transit fléchit de 3,6 % et le cabotage de 3,5 %, la partie intérieure du transport international ne recule que d'environ 1 %.**

## Enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers de marchandises (TRM)

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 dont l'entreprise opératrice répond à un questionnaire.
Dans le présent article, 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.

### LE TRANSPORT NATIONAL BAISSE PLUS FORTEMENT POUR LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES POUR COMPTE PROPRE QUE POUR COMPTE D'AUTRUI

Le transport national du pavillon français, c'est-à-dire le transport de marchandises entre deux villes du territoire métropolitain effectué par des poids lourds immatriculés en France, représente près de 96 % du transport intérieur du pavillon français. Il diminue de 2,3 % sur un an, passant passé de 161,0 milliards de tonnes-kilomètres en 2022 à 157,3 milliards en 2023. Il

La baisse est plus marquée pour le transport national opéré pour compte propre (- 7,2%) que pour le compte d'autrui ( - 1,6 %).

La baisse de la part du transport national pour compte propre dans le transport intérieur du pavillon français se poursuit donc : mesurée à 13,1% en 2018, elle perd 1,6 point en cinq ans, pour s'établir à 11,5 % en 2023. En 2018, 21,5 milliards de tonnes-kilomètres avaient été effectuées lors d'un transport national pour compte propre, à comparer à moins de 19 milliards en 2023 (- 12,4 %).

En 2019, 2021 et 2022, le transport national pour compte d'autrui s'était maintenu à plus de 140 milliards de tonnes-kilomètres annuels. En 2023, avec 138,5 milliards, il se situe en-dessous sans pour autant revenir au niveau de 2018 (135,3 milliards).

La partie intérieure du transport international du pavillon français (transit compris) représente 4,2 % du transport intérieur du pavillon français. Cette activité intérieure se replie de 6,5 % en 2023 après + 9,2 % en 2022. Elle est inférieure à 7 milliards de tonnes-kilomètres.

## PAVILLON ÉTRANGER EN FRANCE : LA BAISSE SE POURSUIT EN 2023, NOTAMMENT EN RAISON DU REPLI DU TRANSIT

En 2023, 42,7 % du transport routier intérieur de marchandises en France métropolitaine a été effectué par des poids lourds du pavillon étranger. Dans le détail, la partie intérieure du transport international représente 23,2 % de l'activité, la partie intérieure du transit 15,5 %, et le cabotage (transport national par un véhicule non immatriculé en France) 4,0 %.

Le pavillon étranger en France métropolitaine affiche un nouveau recul d'activité de 2,2 % en 2023 après - 1,7 % en 2022 (données révisées). Il a ainsi décru de près de 5 milliards de tonnes-kilomètres entre 2021 et 2023, passant de 127,2 milliards à 122,3 milliards en deux ans. En 2021, la part du pavillon étranger se situait à 43,1 %.

La partie intérieure du transport international des poids lourds étrangers diminue de 1 % en 2023 après - 2,9 % en 2022. Après un pic à 69,2 milliards de tonnes-kilomètres en 2021, elle ne dépasse pas 66,5 milliards en 2023.

Le transit du pavillon étranger en France métropolitaine se replie de 3,6 % en 2023 après + 2,8 % en 2022. À 44,4 milliards de tonnes-kilomètres en 2023, le transit émarge à son niveau le plus faible sur 5 ans. Il s'établissait à plus 49 milliards de tonnes-kilomètres en 2019. Le transit s'installe durablement sous le seuil des 45 milliards de tonnes-kilomètres, depuis une baisse de près de 7 % en 2021.

Le cabotage se contracte de nouveau de 3,5 % en 2023 après - 10,5 % en 2022. Il s'établit à 11,4 milliards de tonnes-kilomètres à comparer à près de 13,2 milliards en 2021. Au sein du transport national par poids lourds tout pavillon, la part du cabotage s'élève à 6,7 % en 2023. Elle était supérieure à 7,5 % en 2021.

Figure E2-1 **Transport intérieur routier de marchandises par poids lourds**
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

| *Données provisoires* | Niveau 2023 | Évolutions annuelles | | | | | Évolution 2023/2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | |
| **Pavillon français (*)** | **164,2** | **+ 2,5** | **- 3,4** | **+ 3,7** | **+ 0,1** | **- 2,5** | **+ 0,2** |
| National | 157,3 | + 2,9 | - 3,5 | + 3,6 | - 0,2 | - 2,3 | + 0,3 |
| *compte propre* | *18,8* | *- 2,1* | *- 3,3* | *+ 0,7* | *- 1,1* | *- 7,2* | *- 12,4* |
| *compte d'autrui* | *138,5* | *+ 3,7* | *- 3,5* | *+ 4,0* | *- 0,1* | *- 1,6* | *+ 2,3* |
| International et transit | 6,9 | - 7,3 | - 2,1 | + 5,4 | + 9,2 | - 6,5 | - 2,3 |
| **Pavillon étranger (**)** | **122,3** | **+ 5,3** | **- 3,2** | **+ 2,0** | **- 1,7** | **- 2,2** | **- 0,0** |
| International et transit (***) | 110,9 | + 4,6 | - 3,4 | + 1,6 | - 0,7 | - 2,1 | - 0,2 |
| *international* | *66,5* | *+ 6,8* | *- 4,1* | *+ 7,9* | *- 2,9* | *- 1,0* | *+ 6,2* |
| *transit* | *44,4* | *+ 1,7* | *- 2,5* | *- 6,9* | *+ 2,8* | *- 3,6* | *- 8,5* |
| Cabotage | 11,4 | + 13,2 | - 0,9 | + 5,6 | - 10,5 | - 3,5 | + 2,2 |
| **Transport routier intérieur** | **286,4** | **+ 3,7** | **- 3,3** | **+ 2,9** | **- 0,7** | **- 2,4** | **+ 0,1** |

*(*) Véhicules de moins de 15 ans - Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRA ou plus.*
*(**) Pour assurer la continuité des séries à la suite de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, la contribution du pavillon britannique est estimée à partir de 2021.*
*(***) Estimations à partir du TRM européen d'Eurostat, données 2023 provisoires, 2022 révisées.*
*Champ : France métropolitaine.*
***Sources** : SDES, enquête TRM ; Eurostat, TRM-EU*

## L'USAGE DE VÉHICULES LOUÉS TEMPORAIREMENT CONTINUE DE PROGRESSER AU SEIN DES ENTREPRISES DE TRANSPORT DU PAVILLON FRANÇAIS

En 2023, 126 milliards de tonnes-kilomètres ont été effectuées en France métropolitaine par des poids lourds français opérés par une entreprise du secteur du transport. Cela représente près de 77 % de l'activité intérieure du pavillon français. Cette part a progressé de 1 point par rapport à 2022 car l'activité de transport routier de marchandises des poids lourds opérés par une entreprise hors secteur transport a connu une baisse bien plus marquée : - 6,5 % en un an à comparer à - 1,2 % pour le secteur du transport (*figure E2-2*).

Cet écart fait écho à la baisse plus marquée de l'activité pour compte propre : le transport pour compte propre concerne le plus souvent des entreprises hors transport, dans le secteur agricole ou celui de la construction notamment, alors que les entreprises de transport opèrent en général pour compte d'autrui.

L'activité intérieure du pavillon français opérée par des entreprises de transport se répartit en 2023 entre 110 milliards de tonnes-kilomètres effectuées par un véhicule appartenant à l'entreprise et 16 milliards par un véhicule loué temporairement. Le recours à la location participe à hauteur de 12,7 % à l'activité des entreprises de transport. Cette part augmente pour la quatrième année consécutive : + 2,2 points en 2020, + 0,8 point en 2021 et en 2022 et + 0,6 point en 2023. Elle a ainsi progressé de 4,3 points en quatre ans. En 2019, elle se situait à moins de 8,5 %. Le nombre de tonnes-kilomètres effectuées par un véhicule loué par une entreprise de transport était alors de 10,3 milliards. Il s'est accru de plus de 50 % depuis.

## FORTE BAISSE DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION EN 2023, POURSUITE DE L'AUGMENTATION DU GROUPAGE, AU DÉTRIMENT DE L'AGRO-ALIMENTAIRE NOTAMMENT

Les marchandises transportées par les poids lourds peuvent faire l'objet de « groupage » en cas de grande diversité des biens transportés, comme par exemple la livraison de palettes de produits agroalimentaires, de produits d'entretien ou de biens d'équipement à une grande surface par un même véhicule.

Depuis plusieurs années, le transport intérieur de marchandises groupées du pavillon français est en très nette hausse : il s'accroît de 6,8 % en 2023, après + 11,3 % en 2022 et + 11,0 % en 2021. En trois ans, il est passé de 30,1 milliards à près de 39,7 milliards de tonnes-kilomètres (*figure E2-3)*.

L'augmentation du groupage explique très vraisemblablement une partie de la baisse du transport intérieur de produits agroalimentaires qui intervient en parallèle au sein du pavillon français. En 2023, 18,7 milliards de tonnes-kilomètres ont été effectuées avec un chargement de produits agroalimentaires hors lait en vrac liquide. Ce nombre chute de 9,8 % sur un an, après - 4,1 % en 2022 et - 4,9 % en 2021. En trois ans, il a reculé de 4 milliards de tonnes-kilomètres, soit - 17,7 %.

En raison de leur nature, certaines marchandises sont peu susceptibles de faire l'objet de groupage. C'est le cas tout particulièrement des matériaux d'extraction et les produits minéraux pour la construction (pierre, sable, ciment ou déblais). Pour la deuxième année, ils affichent une diminution très marquée : - 9,5 % en 2023 après - 7,1 % en 2022, soit - 15,9 % en deux ans. Alors que le transport intérieur de matériaux pour la construction était de plus de 34 milliards de tonnes-kilomètres en 2021, il ne dépasse pas 29 milliards de tonnes en 2023.

Ces fortes variations contrastent avec la stabilité sur un an du transport intérieur des produits pétroliers raffinés (4,9 milliards de tonnes-kilomètres en 2022 et en 2023) et des machines et matériels de transports (7,8 milliards les deux années). Ces marchandises avaient chacune connu une forte baisse l'année précédente : respectivement - 7,4 % et - 10,8 % entre 2021 et 2022.

Figure E2-2 **Transport intérieur routier de marchandises du pavillon français selon le secteur d'activité de l'entreprise et le statut du véhicule (possédé ou loué)**
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

| **Transport routier intérieur du pavillon français (*)** | Niveau | Évolutions annuelles | | | | | Évolution |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Données provisoires* | 2023 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2023/2018 |
| **Véhicules dont l'entreprise est propriétaire** | **144,8** | **+ 2,6** | **- 5,4** | **+ 3,0** | **- 0,6** | **- 3,0** | **- 3,5** |
| Secteur du transport (**) | 110,0 | + 3,7 | - 6,4 | + 3,0 | + 0,1 | - 1,9 | - 1,8 |
| Secteur hors transport (**) | 34,8 | - 0,6 | - 2,2 | + 3,0 | - 2,5 | - 6,4 | - 8,6 |
| **Véhicules dont l'entreprise est locataire** | **19,3** | **+ 0,9** | **+ 18,6** | **+ 9,7** | **+ 5,9** | **+ 1,3** | **+ 40,7** |
| Secteur du transport (**) | 16,0 | + 2,1 | + 20,8 | + 11,6 | + 8,3 | + 3,3 | + 54,0 |
| Secteur hors transport (**) | 3,4 | - 2,8 | + 11,3 | + 2,8 | - 3,1 | - 7,4 | - 0,2 |
| **Tous véhicules** | **164,2** | **+ 2,5** | **- 3,4** | **+ 3,7** | **+ 0,1** | **- 2,5** | **+ 0,2** |
| Secteur du transport (**) | 126,0 | + 3,6 | - 4,2 | + 3,9 | + 1,0 | - 1,2 | + 2,9 |
| Secteur hors transport (**) | 38,2 | - 0,8 | - 1,1 | + 3,0 | - 2,6 | - 6,5 | - 7,9 |

*(*) Véhicules de moins de 15 ans - Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRA ou plus.*
*(**) D'après les déclarations de vente ou de location avec imputation de la non réponse sur le secteur d'activité de l'entreprise.*
*Champ : France métropolitaine.*
***Source** : SDES, enquête TRM*

Figure E2-3 **Transport intérieur routier par type de marchandises**
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

| **Transport routier intérieur du pavillon français (*)**<br>*Données provisoires* | **Niveau** | **Évolutions annuelles** | | | | | **Évolution** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2023** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2023/2018** |
| **Marchandises hors groupage** | **124,5** | **+ 1,2** | **- 2,4** | **+ 2,0** | **- 2,6** | **- 5,1** | **- 6,9** |
| Produits de l'agriculture et de la pêche, engrais naturels, produits agroalimentaires | 48,5 | + 3,8 | - 2,3 | - 3,8 | - 1,1 | - 4,8 | - 8,2 |
| *Dont agriculture et pêche (hors lait vrac liquide**)* | *25,9* | *+ 6,6* | *- 5,5* | *- 2,6* | *+ 1,6* | *- 0,7* | *- 1,1* |
| *Dont agroalimentaires (hors lait vrac liquide**)* | *18,7* | *+ 1,9* | *+ 3,2* | *- 4,9* | *- 4,1* | *- 9,8* | *- 13,5* |
| Produits d'extraction, produits du bois, produits minéraux pour la construction | 28,7 | + 3,8 | - 4,5 | + 9,6 | - 7,1 | - 9,5 | - 8,7 |
| Machines et matériel de transport | 7,8 | + 5,7 | - 11,5 | + 10,8 | - 10,8 | - 0,0 | - 7,5 |
| Produits pétroliers raffinés | 4,9 | - 20,1 | + 11,8 | - 0,7 | - 7,4 | + 0,6 | - 17,3 |
| Courrier, Messagerie, petits colis | 9,2 | + 11,9 | - 3,9 | + 10,1 | + 10,9 | - 2,6 | + 28,0 |
| Autres marchandises hors groupage | 25,2 | - 6,0 | + 1,0 | + 0,2 | - 0,4 | - 4,0 | - 9,1 |
| **Marchandises groupées** | **39,7** | **+ 8,1** | **- 7,6** | **+ 11,0** | **+ 11,3** | **+ 6,8** | **+ 31,8** |
| **Transport routier intérieur du pavillon français (*)** | **164,2** | **+ 2,5** | **- 3,4** | **+ 3,7** | **+ 0,1** | **- 2,5** | **+ 0,2** |

*(*) Véhicules de moins de 15 ans - Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRA ou plus.*
*(**) Le lait transporté sous forme liquide est soit un produit agricole s'il s'agit de collecte du lait de ferme, soit un produit agro-alimentaire s'il est transporté après avoir subi une transformation. On ne dispose pas toujours de précision permettant d'effectuer cette distinction.*
*Champ : France métropolitaine.*
***Source** : SDES, enquête TRM*

# E3. Transport ferroviaire de marchandises

**Le transport intérieur ferroviaire de marchandises représente 29,4 milliards de tonnes-kilomètres[1] en 2023, en forte diminution par rapport à l'année 2022 (- 16,7 %), baisse notamment imputable aux mouvements sociaux du printemps 2023 et au prix élevé de l'électricité qui a pénalisé l'activité du fret ferroviaire. Les tonnages transportés baissent également fortement (- 14,4 %). En tonnes-kilomètres, le transport international entrant et le transit sont plus en retrait (respectivement - 19,5 % et - 21,4 %) que le transport international sortant (- 14,1 %). Le transport national est également en forte baisse en 2023 (- 15,8 %) ; sa part dans le trafic intérieur augmente légèrement pour s'établir à 60,0 %.**

## LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES AU PLUS BAS EN 2023

Le transport ferroviaire de marchandises se replie très fortement en 2023 (- 16,7 % en tonnes-kilomètres) - (*figure E3-1)*. Avec un niveau inférieur de 6,1 % à celui de 2020, année pourtant marquée par la crise sanitaire et les confinements, il atteint son plus bas niveau observé depuis 1980. L'activité a notamment été pénalisée en début d'année par la mobilisation sociale contre la réforme des retraites et tout au long de l'année par le niveau élevé des prix de l'énergie, dont les répercussions sur le fret ferroviaire, en particulier pour les produits industriels, ont été sensibles sur tout l'espace européen. En 2023, les baisses sont plus marquées pour le trafic international entrant (- 19,5 %) et le transit (- 21,4 %) que pour le trafic international sortant (- 14,1 %) et le trafic national (- 15,8 %).

Entre 2018 et 2023, le transport ferroviaire de marchandises sur le territoire français baisse de 2,8 % par an en moyenne. Sur cette période, c'est le transit qui décroche le plus avec une baisse annuelle de 5,0 %. Les tonnages transportés diminuent de 2,9 % en moyenne annuelle sur cinq ans, ce qui se traduit par une distance moyenne parcourue assez stable, qui passe de 385 km en 2018 à 388 km en 2023.

Figure E3-1 **Transport intérieur ferroviaire de marchandises**
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres ou en millions de tonnes, évolutions en %

| | Niveau 2023 | Évolutions annuelles | | | Évolution annuelle moyenne |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2018/2023 |
| *En milliards de t-kilomètres* | | | | | |
| **Ensemble** | **29,4** | **14,3** | **-1,4** | **-16,7** | **-2,8** |
| National | 17,6 | 16,8 | -1,6 | -15,8 | -2,5 |
| International entrant | 3,7 | 4,3 | -3,6 | -19,5 | -1,7 |
| International sortant | 4,8 | 15,5 | 1,8 | -14,1 | -2,8 |
| Transit | 3,3 | 12,7 | -1,6 | -21,4 | -5,0 |
| *En millions de tonnes* | | | | | |
| **Ensemble** | **75,8** | **14,2** | **-5,6** | **-14,4** | **-2,9** |
| National | 47,8 | 15,1 | -8,3 | -9,8 | -2,2 |
| International entrant | 10,2 | 11,1 | -1,1 | -24,2 | -2,6 |
| International sortant | 12,6 | 17,4 | 1,1 | -18,4 | -4,1 |
| Transit | 5,3 | 6,5 | -6,5 | -22,4 | -6,5 |

*Note : certaines données de trafic ferroviaire ayant été marginalement révisées en 2023 sur la période 2018-2022, les niveaux et évolutions annuelles peuvent légèrement différer de ceux précédemment publiés.*
***Source** : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires*

[1] Dans le transport ferroviaire, est comptabilisé le poids des marchandises, mais également des emballages et du conditionnement (conteneurs, caisse mobiles, semi-remorques, etc.) le cas échéant, mais est exclu le poids des véhicules moteurs et remorqués (locomotives et wagons).

## LE TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES ET AGROALIMENTAIRES RÉSISTE ET AUGMENTE LÉGÈREMENT

En tonnes-kilomètres, le transport ferroviaire de produits agricoles et agroalimentaires résiste à la baisse du trafic et augmente en 2023 (+ 2,3 %). Sa part dans le trafic de marchandises passe ainsi de 12,7 % en 2022 à 15,5 % en 2023. Sur les cinq dernières années, le transport ferroviaire en tonnes-kilomètres de ces marchandises est en légère hausse (+ 1,3 % en moyenne par an). Le transport ferroviaire de produits manufacturés baisse très fortement de 23,9 % en 2023 (*figure E3-2*) et repasse en dessous de son niveau de 2019, avant la crise sanitaire. Sa part reste majoritaire dans le fret ferroviaire, mais perd 3,7 points à 38,7 %. Sur les cinq dernières années, il est également en repli (- 4,1 % en moyenne par an).

Le transport ferroviaire de matériaux de construction (18,4 % des marchandises en 2023), affecté par les difficultés du marché de la construction en 2023, baisse quant à lui de 21,1 % en 2023, et de 4,1 % en moyenne par an depuis 2018.

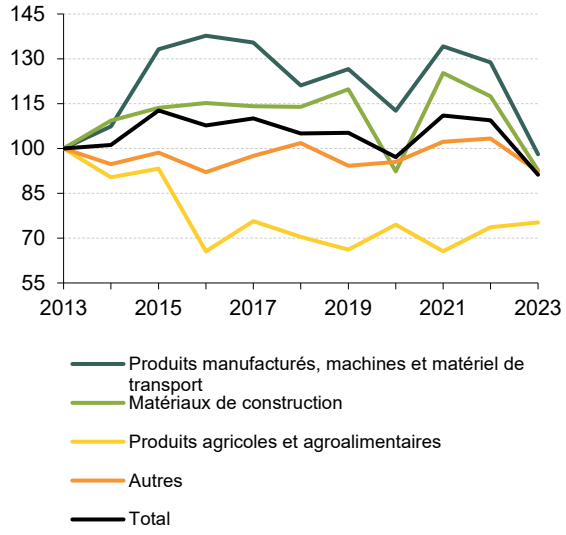
## LE TRANSPORT COMBINÉ SE CONTRACTE TRÈS FORTEMENT ET RETROUVE SON NIVEAU DE 2019

En tonnes-kilomètres, après une forte dynamique débutée en 2018 et une progression de près de 28 % entre 2019 et 2022, le transport combiné (défini comme l'utilisation du rail ou de la voie d'eau pour transporter des marchandises acheminées par camion pour les premiers et/ou les derniers kilomètres) diminue fortement en 2023 (- 19,3 %) pour retrouver un niveau comparable à 2019. Sur cinq ans, il progresse légèrement de 1,5 % en moyenne par an. La part du transport combiné dans le transport ferroviaire de marchandises ne décroche néanmoins pas complétement passant de 40,5 % en 2022 à 39,2 % en 2023 ; elle était de 33,0 % en 2019. Le transport combiné par conteneurs et caisses mobiles (- 0,7 % en moyenne annuelle sur cinq ans) représente 86,0 % du transport combiné en 2023.

## LE TRAFIC MENSUEL AFFECTÉ PAR LES MOUVEMENTS SOCIAUX DU PRINTEMPS 2023

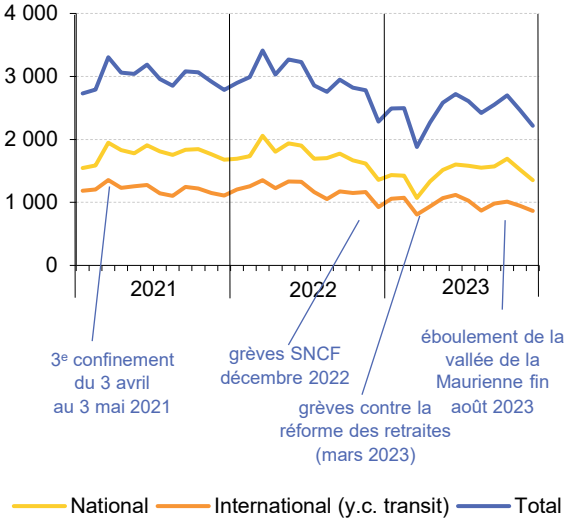
En 2021, le trafic ferroviaire de fret a été peu marqué par la poursuite de la crise sanitaire, malgré un léger impact en janvier et février (*figure E3-3)*. En 2022, les mouvements sociaux de la fin de l'année ont notablement affecté le trafic. En décembre 2022, il est ainsi inférieur de 18 % à celui de décembre 2021. En 2023, les grèves contre la réforme des retraites ont à nouveau pénalisé très fortement le trafic des mois de mars et avril. De plus, en raison d'un glissement de terrain ayant touché les infrastructures du territoire français, à proximité de Saint-André à La Praz, le trafic sur la voie ferrée de Fréjus est interrompu depuis le 27 août 2023, ce qui contribue aux faibles niveaux des mois de septembre à décembre, notamment pour le trafic vers l'Italie. La ligne concernée ne devrait pas être rouverte avant l'automne 2024.

Figure E3-2 **Évolution du transport intérieur ferroviaire pour les principales marchandises en tonnes-km**
En indice base 100 en 2013




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

Figure E3-3 **Transport intérieur ferroviaire de marchandises**
En millions de tonnes-kilomètres, données brutes




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

# E4. Transport fluvial de marchandises

**Le transport fluvial de marchandises s'élève à 5,9 milliards de tonnes-kilomètres en 2023 et diminue fortement (- 10,2 % en 2023) dans la continuité de la baisse de 2022 (- 9,3%). Fortement impacté par une conjoncture économique globale défavorable, particulièrement sur les filières céréalières et certaines matières premières, il atteint ainsi son plus bas niveau depuis 1997. Le transport national (- 9,5 %) résiste mieux que le transport international qui se contracte plus fortement à - 12,2 %. Sur cinq ans, le transport national diminue de 3,2 % en moyenne par an, contre une baisse de 4,7 % en moyenne pour l'international.**

## LE TRAFIC BAISSE FORTEMENT EN ÎLE-DE-FRANCE, NORMANDIE, GRAND EST ET HAUTS-DE-FRANCE

En 2023, le transport fluvial baisse fortement dans toutes les régions. Les quatre régions concentrant à elles seules plus de 80 % du trafic fluvial de marchandises en 2023 *(figure E4-1)* ont mieux résisté que le reste du territoire : Hauts-de-France (- 7,0 %), Normandie (- 7,3 %), Île-de-France (- 8,0 %) et Grand Est (- 9,5 %). En moyenne annuelle sur cinq ans, les trafics de ces quatre régions sont également en baisse : Normandie (- 1,5 %), Hauts-de-France (- 1,6 %), Île-de-France (- 1,9 %) et Grand Est (- 3,1 %).

Figure E4-1 **Transport fluvial par type de flux, et flux par région**
Niveau en millions de tonnes-kilomètres, évolutions en %

| | Niveau 2023 | Évolutions annuelles | | | | Évolution annuelle moyenne |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2023/2018 |
| National | 3 722,3 | - 7,9 | 6,6 | - 12,4 | - 9,5 | - 3,2 |
| International | 1 955,9 | - 17,5 | 1,6 | - 2,5 | - 12,2 | - 4,7 |
| *dont entrant* | *900,1* | *- 16,8* | *3,6* | *- 4,1* | *- 8,3* | *- 2,6* |
| *dont sortant* | *1 055,8* | *- 18,0* | *0,1* | *- 1,1* | *- 15,2* | *- 6,2* |
| Transit | 241,5 | - 31,3 | - 14,5 | - 11,6 | - 5,3 | - 9,4 |
| **Ensemble** | **5 919,6** | **- 12,6** | **4,0** | **- 9,3** | **- 10,2** | **- 4,0** |

| | Niveau | Part à l'international moyenne (*) | Évolutions annuelles | | | Évolution annuelle moyenne |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Flux régionaux** | **2023** | **2019- 2023** | **2021** | **2022** | **2023** | **2023/2018** |
| Auvergne-Rhône-Alpes | 551,5 | 1,0 | 11,8 | - 6,0 | - 18,4 | - 8,6 |
| Bourgogne-Franche-Comté | 284,3 | 1,6 | - 19,3 | 2,2 | - 21,4 | - 8,2 |
| Bretagne | 0,0 | n.s. | n.s. | n.s. | n.s. | n.s. |
| Centre-Val de Loire | 0,3 | n.s. | n.s. | n.s. | n.s. | n.s. |
| Grand Est | 1 326,1 | 80,2 | 1,2 | - 9,7 | - 9,5 | - 3,1 |
| Hauts-de-France | 1 063,0 | 47,0 | - 0,7 | - 7,7 | - 7,0 | - 1,6 |
| Île-de-France | 2 602,0 | 14,2 | 13,2 | - 12,4 | - 8,0 | - 1,9 |
| Normandie | 1 954,4 | 1,3 | 10,4 | - 14,0 | - 7,3 | - 1,5 |
| Nouvelle-Aquitaine | 0,0 | n.s. | n.s. | n.s. | n.s. | n.s. |
| Occitanie | 35,3 | n.s. | n.s. | n.s. | n.s. | n.s. |
| Pays de la Loire | 0,0 | n.s. | n.s. | n.s. | n.s. | n.s. |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | 770,3 | 0,2 | 0,9 | - 3,7 | - 20,2 | - 7,7 |

*Note : les flux sont comptabilisés si la région en est l'origine ou la destination. Les flux intra-régionaux ne sont comptabilisés qu'une seule fois.*
*(*) La part à l'international présentée est une moyenne sur les cinq dernières années.*
*n.s. = non significatif.*
*Le transit se fait essentiellement sur le Rhin, fleuve international, l'écluse de Gambsheim servant de comptage.*
*Champ : y compris transit, y compris fluvio-maritime.*
***Source :** VNF ; calculs SDES*

Trois autres régions ont un trafic fluvial de marchandises significatif, qui diminue fortement en 2023 : Auvergne-Rhône-Alpes (- 18,4 %), Provence-Alpes Côte d'Azur (- 20,2 %), et Bourgogne-Franche-Comté (- 21,4 %). Sur cinq ans, ces trois régions voient leur trafic baisser respectivement de 8,6 %, 7,7 % et 8,2 % en moyenne par an.

## LES MATIÈRES PREMIÈRES PORTENT PLUS DE LA MOITIÉ DE LA BAISSE DU TRAFIC EN 2023

Le trafic de matières premières, qui représente plus de 40 % du trafic total en 2023, diminue de 12,7 % et explique plus de la moitié de la baisse du volume total en tonnes-kilomètres (figure E4-2). Près de la moitié du trafic de matières premières correspond aux matériaux suivants : sables naturels, pierre ponce, cailloux, graviers, silex et galets.

Le trafic de produits issus de l'agriculture, qui représente plus de 30 % du trafic total en 2023, diminue de 8,6 %. Les céréales représentent 90,0 % des produits agricoles et agroalimentaires.

Le trafic de matériaux de construction, qui représente moins de 10 % du trafic total en 2023, diminue de 3,0 %. Environ trois quarts des matériaux de construction sont des produits sidérurgiques et issus de la transformation de l'acier (hors tubes et tuyaux).

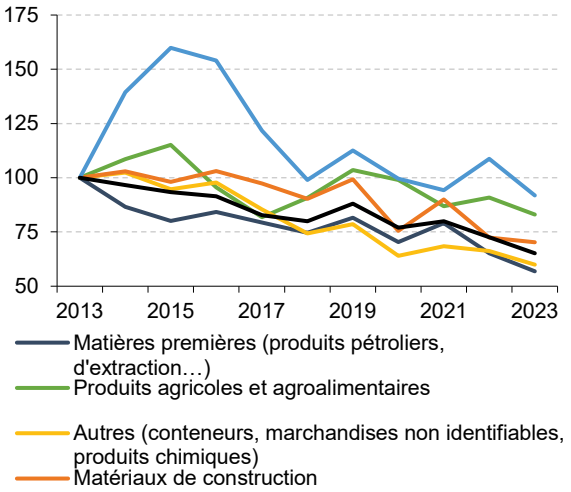
Les produits manufacturés ne représentent qu'environ 1 % du trafic total en 2023 et diminuent de 15,5 %. Il s'agit pour moitié d'équipements (conteneurs et caisses mobiles, vides) pour le transport de fret.

Les autres produits représentent plus de 15 % du trafic total en 2023 et diminuent de 9,4 %. Environ 40 % de ces produits sont des produits chimiques.

## LE TRAFIC EST HISTORIQUEMENT BAS POUR TOUS LES MOIS EN 2023

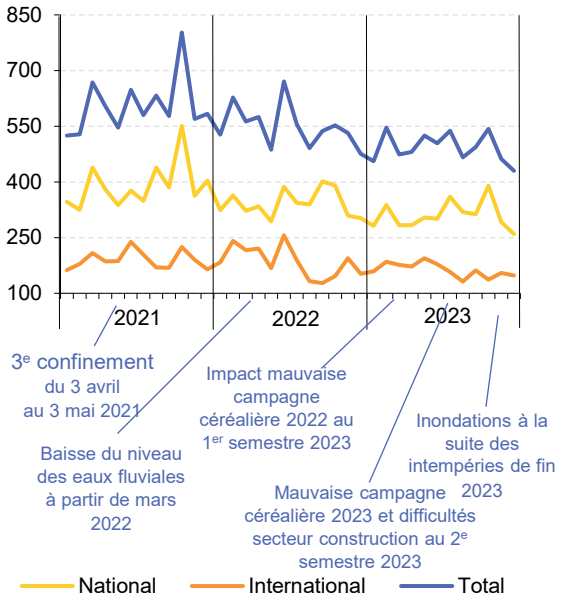
La conjoncture générale sur les matières premières, les difficultés du secteur de la construction, les mauvaises campagnes céréalières en 2022 et 2023, ainsi que les inondations de fin d'année, notamment dans les Hauts-de-France, ont eu des conséquences négatives sur le trafic fluvial en 2023. À l'exception du mois de mai, le trafic mensuel a été inférieur à celui des mêmes mois de 2022 (*figure E4-3*).

Figure E4-2 **Évolution du transport fluvial pour les principales marchandises en tonnes-km**
En indice base 100 en 2013




*Les regroupements de catégories de marchandises transportées ont été modifiées par rapport à l'année précédente.*
*Champ : y compris transit, y compris fluvio-maritime.*
***Source** : VNF ; calculs SDES*

Figure E4-3 **Trafic mensuel du transport fluvial par type de flux**
En millions de tonnes-kilomètres




*Champ : y compris transit, y compris fluvio-maritime.*
***Source** : VNF ; calculs SDES*

# E5. Transport maritime de marchandises

**Le transport maritime de marchandises transitant par les ports de métropole et d'outre-mer baisse de 4,3 % en 2023 pour s'établir à 326,0 millions de tonnes. Cette diminution est due à la chute des trafics de vracs solides (- 13,3 %) et de conteneurs (- 12,8 %), comptant respectivement pour 18 % et 16 % du tonnage total transitant par les ports français, alors que le trafic de vracs liquides, premier contributeur au trafic total, est stable. Seul le trafic roulier augmente (+ 4,4 %). Après une année 2022 marquée par le dynamisme du transport maritime de marchandises (+ 5,0 %), le repli de 2023 ramène le volume total de fret à un niveau proche de celui de 2021, demeurant toujours inférieur au niveau d'avant la crise sanitaire.**

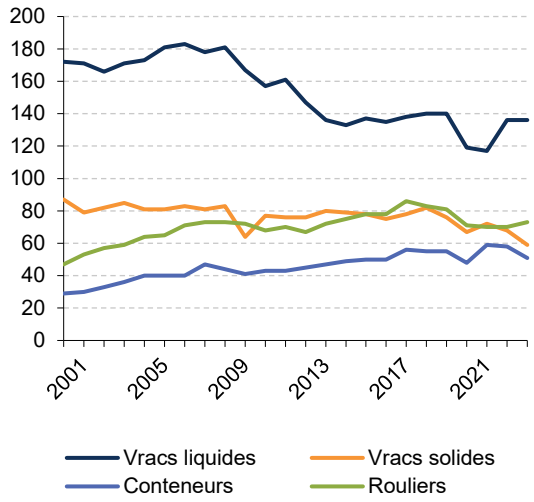
## LA CHUTE DES TRAFICS DE VRACS SOLIDES ET DE CONTENEURS IMPACTE FORTEMENT LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES

La baisse de 4,3 % du transport maritime de marchandises se situe principalement dans les grands ports maritimes (GPM) de métropole. En effet, ces grands ports de commerce sous tutelle de l'État concentrent les terminaux de conteneurs et les zones industrialo-portuaires génératrices des trafics de vracs, liquides et solides. Les autres ports de métropole accusent une baisse moins conséquente de leur trafic maritime de fret en raison de leur plus forte dépendance à la filière roulier, qui enregistre une bonne dynamique en 2023 (+ 4,4 %) - *(figures E5-1 et E5-2)*.

Le déclin du trafic de vracs solides (- 13,3 %) s'explique par la baisse du trafic de charbon (- 35,6 %), de minerais (- 18,7 %) et de céréales (- 18,7 %). La diminution des trafics de charbon et de minerais est due à la réduction de l'activité sidérurgique, ainsi que par un taux d'utilisation plus faible des centrales à charbon dans le bouquet électrique français. Cette baisse de trafic se concentre dans les ports de Dunkerque et de Marseille, disposant de complexes sidérurgiques sur leur zone industrialo-portuaire. Le port de Nantes Saint-Nazaire est, de son côté, impacté par la réduction du trafic de charbon destiné à la centrale électrique de Cordemais (- 68,0 %). La diminution du trafic de vracs solides du port de La Réunion (- 31,3 %) est également due à un moindre recours au charbon, l'île ayant remplacé ce combustible par la biomasse dans son bouquet électrique.

Le baisse du trafic céréalier (- 18,7 %) est notamment due à une plus grande disponibilité des blés ukrainiens sur les marchés mondiaux. La chute du trafic céréalier touche les ports d'Haropa (- 14,1 %), de Dunkerque (- 23,5 %), de Bordeaux (- 26,6 %) et de La Rochelle (- 25,3 %).

Figure E5-1 **Évolution du trafic maritime selon le type de fret**
En millions de tonnes




*Champ : France hors Mayotte*
***Source :*** *SDES*

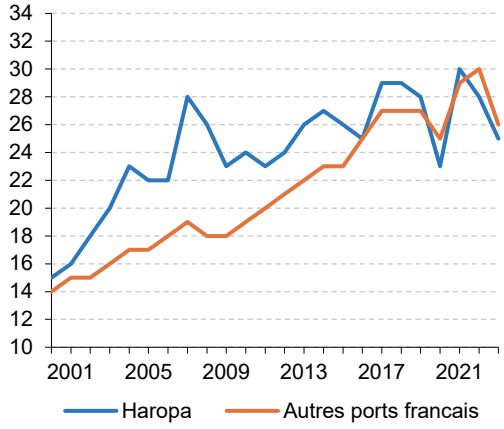
Figure E5-2 **Trafic de marchandises selon le type de fret**
Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

| | Niveau 2023 | Évolutions annuelles | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2023/ 2019 |
| Vracs liquides | 136 484 | - 2,3 | 16,9 | 0,0 | - 2,6 |
| Vracs solides | 59 292 | 6,5 | - 4,3 | - 13,3 | - 22,4 |
| Conteneurs | 50 893 | 21,6 | - 1,4 | - 12,8 | - 7,7 |
| Rouliers | 72 589 | - 0,4 | - 0,9 | 4,4 | - 9,5 |
| Divers autres | 6 789 | 8,3 | 14,4 | - 15,9 | - 11,2 |
| **Total** | **326 047** | **4,0** | **5,0** | **- 4,3** | **- 9,3** |
| **Détail du total par ports** | | | | | |
| Haropa | 80 885 | 12,1 | 1,3 | - 4,4 | - 9,4 |
| Marseille | 71 887 | 9,0 | 3,6 | - 7,7 | - 8,9 |
| Dunkerque | 43 838 | 7,2 | 1,4 | - 10,6 | - 16,7 |
| Calais | 41 115 | - 3,7 | - 2,5 | 10,7 | - 6,7 |
| Nantes Saint-Nazaire | 28 481 | - 32,3 | 57,0 | - 4,1 | - 7,2 |
| La Rochelle | 8 570 | - 1,1 | 8,7 | - 10,7 | - 12,4 |
| Bordeaux | 6 192 | 9,1 | - 0,7 | - 5,4 | - 9,1 |
| Autres ports de métropole | 32 140 | 12,2 | 5,2 | - 2,1 | - 6,2 |
| Outre-mer | 12 939 | 4,3 | - 3,3 | - 3,7 | - 1,4 |

*Champ : France hors Mayotte*
***Source :*** *SDES*

La diminution du trafic de marchandises conteneurisées (- 12,8 %) se concentre dans les ports de Dunkerque (- 14,9 %), d'Haropa (- 13,3 %) et de Marseille (- 14,0 %) en métropole, ainsi que dans les ports de Guadeloupe (- 12,1 %) et de La Réunion (- 14,1 %) en outre-mer - *(figures E5-3 et E5-4)*. Les causes de cette baisse sont multiples. D'une part, le ralentissement de l'activité économique, conséquence de l'inflation et des taux d'intérêt élevés, a participé à réduire la consommation des ménages en biens manufacturés. À cette baisse de la consommation s'est ajoutée une réduction des stocks de produits manufacturés, constitués par les entreprises courant 2022 face à une consommation déjà en berne. D'autre part, les grèves contre la réforme des retraites au premier semestre 2023 ont impacté les activités de transbordement des ports de métropole. Les armateurs ont alors préféré déporter une partie de leur trafic de conteneurs sur d'autres ports européens.

Figure E5-3 **Évolution du trafic maritime de conteneurs**
En millions de tonnes




*Champ : France hors Mayotte*
***Source :*** *SDES*

Figure E5-4 **Trafic de conteneurs des principaux ports de conteneurs de commerce**
Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

| | Niveau | Évolutions annuelles | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2023 | 2021 | 2022 | 2023 | 2023/ 2019 |
| Haropa - maritime | 24 647 | 31,3 | - 4,8 | - 13,3 | - 11,1 |
| Marseille | 12 150 | 11,2 | 2,1 | - 14,0 | - 10,9 |
| Dunkerque | 4 852 | 33,0 | 8,5 | - 14,9 | 25,0 |
| Nantes Saint-Nazaire | 1 541 | - 4,3 | - 1,9 | - 0,5 | - 14,2 |
| Autres ports de métropole | 915 | 1,9 | 10,2 | - 13,0 | - 0,3 |
| **Métropole** | **44 105** | **23,4** | **- 1,3** | **- 13,3** | **- 8,0** |
| La Réunion | 3 018 | 11,8 | - 7,0 | - 14,1 | - 11,7 |
| Guadeloupe | 1 760 | 13,7 | - 2,9 | - 12,1 | - 4,4 |
| Martinique | 1 475 | 3,2 | 7,9 | 0,1 | - 3,7 |
| Cayenne | 534 | 9,5 | 5,9 | - 3,9 | 15,3 |
| **Outre-mer** | **6 788** | **10,5** | **- 2,4** | **- 10,0** | **- 6,4** |
| **Ensemble France entière** | **50 893** | **21,6** | **- 1,4** | **- 12,8** | **- 7,8** |

*Champ : France hors Mayotte*
***Source :*** *SDES*

## STABILITÉ SUR LES VRACS LIQUIDES ET NOUVELLE DYNAMIQUE SUR LE ROULIER TRANSMANCHE

En 2023, le trafic de vracs liquides, qui représente 42 % du tonnage total transitant par les ports de commerce français, stagne (+ 0,0 %) par rapport à l'année précédente. Après avoir fortement augmenté en 2022 du fait de la réorganisation des chaînes d'approvisionnement consécutive à la guerre en Ukraine, le trafic de gaz naturel liquéfié (GNL) se replie en 2023 (- 13,6 %). Cette baisse du trafic de GNL s'explique par la diminution de la consommation réelle de gaz naturel en France (- 11,7 % par rapport à 2022 – *Conjoncture mensuelle de l'énergie ; SDES*). L'augmentation de la production d'électricité d'origine nucléaire et renouvelable a conduit à une moindre sollicitation du gaz dans le bouquet énergétique français. Le trafic pétrolier (brut et produits raffinés) augmente en 2023 (+ 4,6 %), année moins impactée que la précédente par des mouvements sociaux au sein des raffineries.

En 2023, le trafic maritime de rouliers, qui représente 22 % du tonnage total, augmente de 4,4 % après -0,9 % en 2022. Il est porté par la hausse du trafic des ports de Manche et mer du Nord (+ 6,3 %). Celui-ci compte pour 80 % du trafic total de rouliers transitant par les ports français. Le port de Calais, qui concentre à lui seul les deux tiers du trafic transmanche de rouliers, est le principal bénéficiaire de cette hausse (+ 11,2 %). En revanche, le trafic méditerranéen, qui représente 12 % du trafic total de rouliers, se replie de 3,8 % après deux années de forte hausse en raison d'une saison estivale en demi-teinte pour la Corse qui a enregistré une baisse du nombre de touristes en 2023.

# E6. Transport aérien de marchandises

**L'année 2023 marque une timide reprise du fret aérien en France : le transport intérieur aérien de marchandises, qui représente 134 600 tonnes en 2023, augmente de 3,4 % par rapport à 2022. À l'international, bien que les tonnages transportés continuent à baisser, la diminution (- 1,8 % en 2023) est plus modérée qu'en 2022. Le trafic est dominé par les échanges entre la France et l'Europe.**

## EN 2023, LE TRANSPORT INTÉRIEUR AÉRIEN DE MARCHANDISES SE REDRESSE

En 2023, le transport intérieur aérien de marchandises amorce un redressement (+ 3,4 % après - 16,5 % en 2022). Toutefois, le volume de fret reste inférieur à son niveau d'avant-crise (- 14,9 % par rapport à 2019). En 2023, le transport aérien de marchandise s'établit à 134 600 tonnes *(figure E6-1)*.

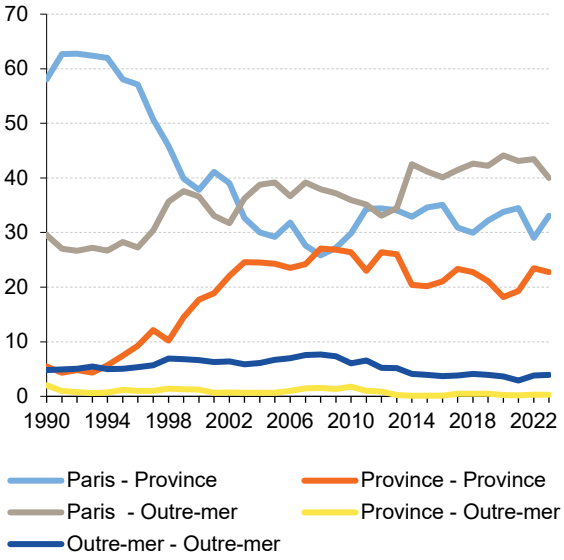
En 2023, le commerce domestique est principalement dominé par les échanges entre Paris et l'outre-mer qui représentent 40 % du trafic domestique. Les échanges entre Paris et la province constituent 33 % du trafic domestique, tandis que ceux reliant deux villes de province en représentent 23 % en 2023. L'écart entre les échanges Paris-province et province-province était plus prononcé au début des années 90 (respectivement 63 % et 4 % des échanges en 1991). Cet écart s'est progressivement réduit au fil des ans, principalement en raison du développement des aéroports régionaux et de l'augmentation de leurs capacités. La répartition des échanges s'est stabilisée depuis le milieu de la décennie 2010 *(figure E6-2)*.

Figure E6-1 **Transport intérieur aérien de marchandises**
Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

| | Niveau 2023 | Évolutions annuelles | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2023/ 2019 |
| Métropole - métropole | 75,1 | 20,9 | - 18,6 | 10,0 | - 11,0 |
| *dont liaisons radiales* (1) | 44,5 | 19,3 | - 29,8 | 17,8 | - 12,7 |
| *dont liaisons transversales* (2) | 30,6 | 24,0 | 1,4 | 0,3 | - 8,4 |
| Métropole - outre-mer | 54,2 | 13,9 | - 15,6 | - 4,7 | - 19,7 |
| *dont Paris - outre-mer* | 53,8 | 14,0 | - 15,8 | - 4,7 | - 19,4 |
| *dont province - outre-mer* | 0,4 | - 1,2 | 27,0 | - 1,2 | - 50,8 |
| Outre-mer - outre-mer | 5,3 | - 7,7 | 9,5 | 6,6 | - 15,6 |
| **Total relations domestiques** | **134,6** | **16,8** | **- 16,5** | **3,4** | **- 14,9** |

*(1) Paris – province.*
*(2) Province – province.*
*Champ : France.*
***Source :** DGAC*

Figure E6-2 **Répartition du transport intérieur aérien de marchandises**
En %




*Champ : France.*
***Source :** DGAC*

## EN 2023, LES ÉCHANGES INTERNATIONAUX CONTINUENT DE BAISSER, MAIS DE MANIERE PLUS MODÉRÉE

Après la forte baisse du transport aérien de marchandises au niveau mondial en 2022 (- 8,0% du trafic mesuré en tonnes-kilomètres), l'IATA *(Association du transport aérien international)* indique une reprise progressive de la croissance du trafic en 2023, ramenant ainsi la diminution en rythme annuel à - 2,2 % par rapport à 2022, à un niveau en retrait de - 3,8% par rapport à 2019. Pour l'IATA, cette baisse plus modérée s'explique en partie par l'expansion des capacités de fret aérien international en 2023 (+ 9,6 %), due en particulier à l'accroissement des soutes des aéronefs de transports de passagers internationaux. D'autre part, une inflation plus contenue et les difficultés du trafic maritime résultant du conflit au Moyen-Orient ont contribué à la reprise de la demande de fret aérien.

Les échanges entre la France et le reste du monde suivent également cette tendance. Après une diminution de 3,9 % en 2022, le trafic de fret aérien mesuré en tonnes transportées entre la France et les pays étrangers diminue plus modérément en 2023 (- 1,8 %). Le trafic reste encore inférieur à son niveau de 2019 (- 4,9 % par rapport à 2019), atteignant 1,984 millions de tonnes transportées en 2023.

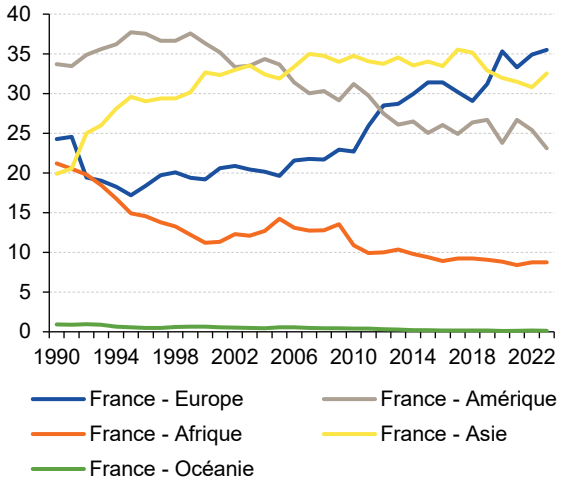
Le trafic international de fret aérien pour la France est dominé par les échanges avec l'Europe (704 000 tonnes), suivi par les échanges entre la France et l'Asie (645 000 tonnes) - *(figures E6-3 et E6-4)*.

Figure E6-3 **Trafic aérien de marchandises entre la France et les pays étrangers**
Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

| | Niveau 2023 | Évolutions annuelles | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2023/ 2019 |
| France - Europe | 704,1 | 13,6 | 0,7 | - 0,1 | 8,2 |
| France - Amérique | 458,3 | 35,2 | - 8,6 | - 10,6 | - 17,7 |
| France - Afrique | 173,3 | 14,3 | 0,1 | - 1,9 | - 8,3 |
| France - Asie | 645,1 | 18,4 | - 5,9 | 3,7 | - 5,9 |
| France - Océanie | 2,7 | 53,8 | 15,2 | - 15,2 | - 24,3 |
| **Total relations France / pays étrangers** | **1 983,6** | **20,4** | **- 3,9** | **- 1,8** | **- 4,9** |

*Champ : France.*
***Source :** DGAC*

Figure E6-4 **Répartition du trafic aérien de marchandises entre la France et les pays étrangers par continent**
En %




*Champ : France.*
***Source :** DGAC*

## L'AÉROPORT DE PARIS CHARLES-DE-GAULLE CONCENTRE 81 % DU TRAFIC DE FRET

En 2023, à Paris, l'aéroport Charles-de-Gaulle concentre 81 % du trafic total de fret aérien tandis que celui d'Orly en assure 3 %. En province, l'aéroport de Bâle-Mulhouse représente 2,7 % du trafic de fret aérien, suivi des aéroports de Marseille (2,4 %), Lyon Saint-Exupéry (2,2 %) et Toulouse Blagnac (1,6 %).