



## LE TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES DANS LE GRAND EST EN 2022

### LE TONNAGE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR LA ROUTE EST DIX FOIS PLUS ÉLEVÉ QUE PAR LE RAIL

En 2022, hors transit, 251 millions de tonnes de marchandises sont acheminées par la route dans le Grand Est, 26 millions de tonnes par le rail et 17 millions par voie fluviale. Les flux internes à la région sont les plus importants pour le transport par poids lourds (56 %). Le transport ferroviaire concerne surtout, et à parts égales, le transport vers ou depuis les autres régions françaises et le transport international. Le transport fluvial est très majoritairement dominé par le transport avec l'étranger.

Par rapport à 2021, l'activité augmente dans le transport routier par poids lourds (+6 %), principal poste des transports terrestres, alors qu'elle recule dans le transport ferroviaire (-9 %) et le transport fluvial (-5,4 %). Elle dépasse de 11 % la moyenne pré-crise sanitaire dans le premier.

### PLUS DE 250 MILLIONS DE TONNES TRANSPORTEES PAR POIDS LOURDS CHARGÉES ET/OU DÉCHARGÉES DANS LE GRAND EST

Hors flux de transit, 251 millions de tonnes de marchandises sont acheminées par la route dans le Grand Est en 2022. Avec 141 millions de tonnes, ce sont les marchandises déchargées et chargées en interne dans la région qui représentent le tonnage le plus élevé. 60 millions de tonnes de marchandises sont en provenance ou à destination des autres régions. Elles dépassent le volume des transports d'origine ou à destination de l'étranger qui approche 50 millions de tonnes.

### 72 % des tonnages déchargés dans la région y sont également chargés

En 2022, 196 millions de tonnes de marchandises acheminées par la route sont déchargées dans la région. Le Grand Est est la troisième région française en termes de volume de marchandises déchargées, derrière l'Auvergne-Rhône-Alpes, 230 millions de tonnes, et les Hauts-de-France, 197 millions de tonnes. Le volume des marchandises chargées et déchargées dans la région en représente la part la plus élevée (72 %). 29 millions de tonnes proviennent des autres régions françaises dont principalement les Hauts-de-France (25 %), la Bourgogne-Franche-Comté (22 %), l'Île-de-France (18 %) et l'Auvergne-Rhône-Alpes (11 %). 26,3 millions de tonnes de marchandises sont chargées à l'international, principalement en Allemagne (44 %) et en Belgique (19 %).

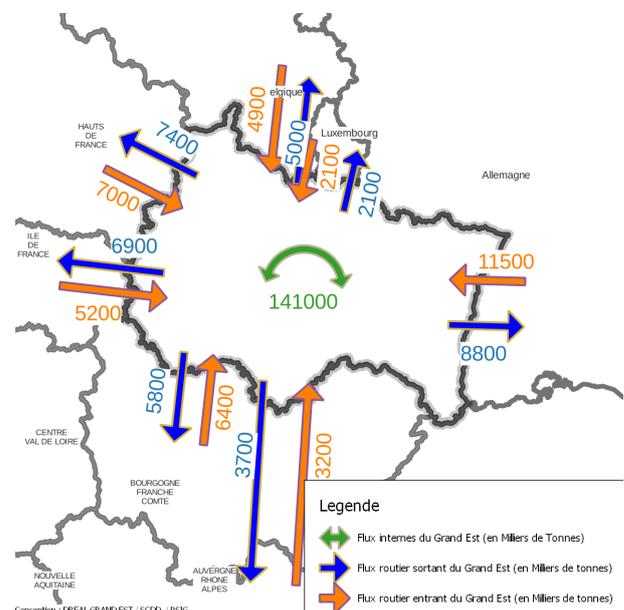
En 2022, les tonnages déchargés en Grand Est progressent par rapport à 2021 et sont nettement supérieurs à la moyenne pré-crise sanitaire (de 2016 à 2019). Ce sont les flux internes qui progressent le plus par rapport à 2021 (+9 %) alors que les flux en provenance des autres régions françaises ou de l'étranger augmentent peu (+1 %). Par rapport à la moyenne pré-crise, les flux internes augmentent de 15 %, les flux en provenance des autres régions de 7 % et de l'étranger de 5 %.

La moyenne des distances parcourues pour les flux internes à la région est de 58 kilomètres. Elle est de 301 kilomètres pour les marchandises en provenance des autres régions françaises et de 381 kilomètres pour celles provenant de l'international.

### Le Grand Est : deuxième région française pour les tonnages routiers chargés par la route

Le volume de marchandises acheminées par la route, chargées dans le Grand Est (196,3 millions de tonnes), est quasi identique à celui des marchandises qui y est déchargé. La région Grand Est se situe toujours derrière l'Auvergne-Rhône-Alpes, 227 millions de tonnes, mais devance les Hauts-de-France de 2,4 millions de tonnes.

### Des flux routiers surtout internes au Grand Est



Source : SDES, Enquête TRM, TRM-EU

31 millions de tonnes de marchandises en provenance du Grand Est sont déchargées dans d'autres régions françaises, principalement les Hauts-de-France (31 %), l'Île-de-France (29 %), la Bourgogne-Franche-Comté (24 %) et l'Auvergne-Rhône-Alpes (15 %). 24 millions de tonnes de marchandises sont déchargées à l'international. Les principaux pays de destination sont les pays limitrophes : l'Allemagne (38 %), la Belgique (21 %), le Luxembourg et la Suisse avec chacun (9 %).

Les tonnages chargés en Grand Est à destination des autres régions françaises augmentent plus que les tonnages déchargés : +5 % par rapport à 2021 et +13 % par rapport à la moyenne 2016-2019. Les flux vers l'étranger reculent, de -2 % entre 2021 et 2022 et de -5 % par rapport à la moyenne pré-crise sanitaire.

La moyenne des distances parcourues est de 315 kilomètres pour les marchandises à destination des autres régions françaises et de 415 kilomètres pour celles allant à l'international.

### Les produits agroalimentaires et sylvicoles en tête des flux intra nationaux avec les autres régions

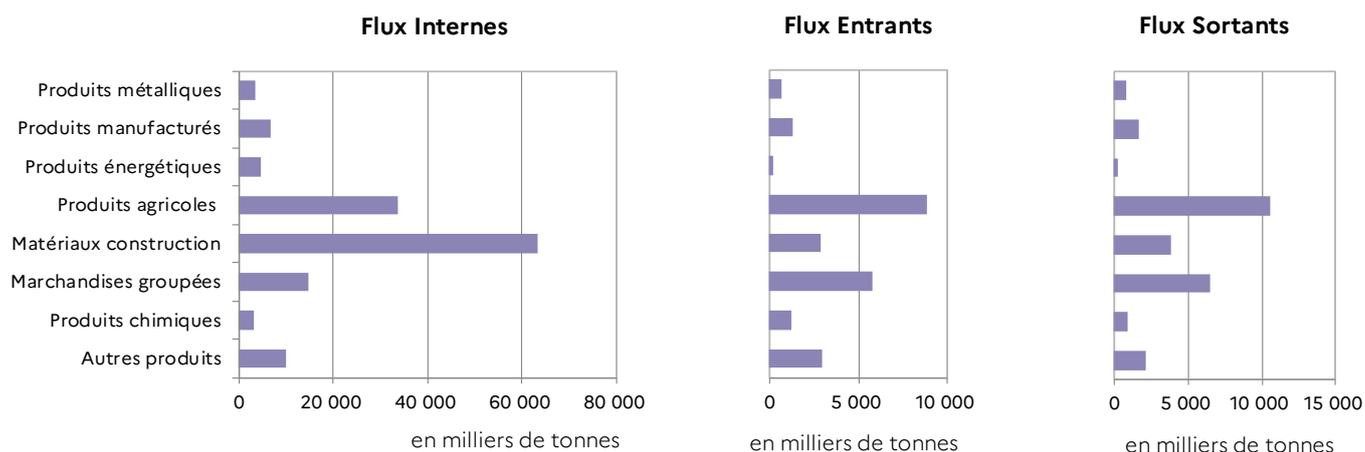
Les données sur la nature des marchandises déchargées ou chargées ne sont connues que pour les flux intra nationaux et sous pavillon français. Celui-ci représente 97,3 % des flux nationaux, que ce soit à destination ou en provenance du Grand Est. La part du pavillon français pour les flux internes à la région est de 98,6 %.

Les principales marchandises acheminées par la route, chargées et déchargées dans le Grand Est sont les matériaux d'extraction et de construction (45 % en 2022), les produits agro-alimentaires et sylvicoles (24 %) et les marchandises groupées (11 %). Avec une baisse de leur volume, la part des produits alimentaires et sylvicoles s'est réduite de 6 points entre la période pré-crise sanitaire et 2022.

Les principales marchandises acheminées par la route, déchargées dans le Grand Est, en provenance des autres régions françaises, sont essentiellement des produits agro-alimentaires et sylvicoles (37 % en 2022), des marchandises groupées (24 %), d'autres produits (13 %) et des matériaux d'extraction et de construction (12 %). Les principales régions d'origine pour les produits agro-alimentaires sont les Hauts-de-France, la Bourgogne-Franche Comté et l'Île-de-France. Les matériaux d'extraction et de construction sont en provenance des mêmes régions mais avec une prédominance de l'Île-de-France. Pour les marchandises groupées, c'est également avec les 3 régions limitrophes que les échanges sont les plus importants.

Parmi les marchandises chargées dans le Grand Est, à destination des autres régions françaises, les principales sont également des produits agro-alimentaires et sylvicoles (40 % en 2022), des marchandises groupées (24 %) et des matériaux d'extraction et de construction (14 %). Les principales régions de destination pour la première catégorie de marchandises sont les Hauts-de-France, la Bourgogne-Franche Comté et l'Île-de-France. Ces trois régions limitrophes du Grand Est sont également les régions avec lesquelles les échanges sont les plus intenses pour les autres principales catégories de marchandises.

## Produits agricoles et matériaux d'extraction : principaux tonnages transportés par la route



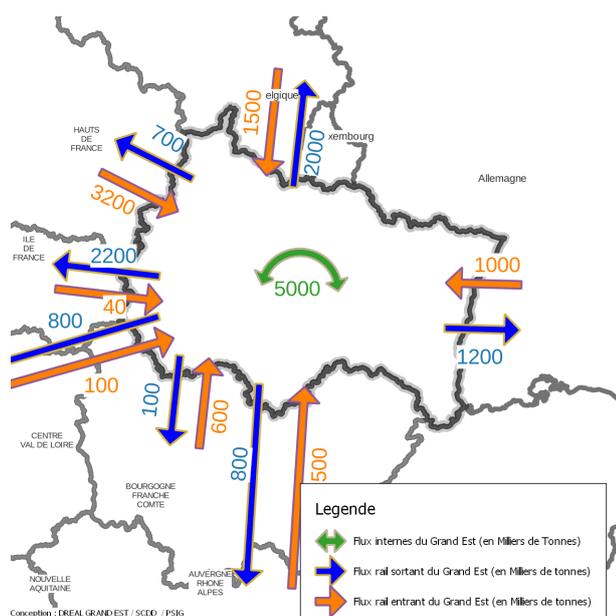
Source : SDES, Enquête TRM

Note : les données portent sur les flux intra-nationaux transportés sous pavillon français

## PRÈS DE 26 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LE RAIL

Hors flux de transit, 25,6 millions de tonnes de marchandises sont acheminées par le rail en 2022 dans le Grand Est. Avec 10,4 millions de tonnes, les marchandises en provenance ou à destination des autres régions dépassent très légèrement le volume vers ou depuis l'international (10,3 millions de tonnes). Le volume des marchandises chargées et déchargées en interne dans la région représente le tonnage le moins élevé (5 millions de tonnes).

### Des flux ferroviaires surtout depuis et vers les autres régions et l'étranger



Source : SDES, Collecte réglementaire auprès de l'ensemble des opérateurs ferroviaires

### Equivalence des tonnages déchargés par origine

14,2 millions de tonnes de marchandises acheminées par le rail sont déchargées en 2022 dans le Grand Est. La région est ainsi la première région française en termes de volumes de marchandises transportées par rail déchargées, devant les Hauts-de-France (10,4 millions de tonnes), l'Île-de-France (9,8 millions de tonnes) et l'Auvergne-Rhône-Alpes (7,3 millions de tonnes).

Les volumes se répartissent à part quasi égale entre les différentes origines : 5 millions de tonnes ont été chargées en Grand Est tandis que 4,9 millions de tonnes proviennent des autres régions françaises. Les Hauts-de-France y contribuent pour les deux tiers du volume, la Bourgogne-Franche-Comté pour 12 % et l'Auvergne-Rhône-Alpes pour 9 %. 4,2 millions de tonnes de marchandises proviennent de l'international. La Belgique (34 %) et l'Allemagne (24 %) sont les principaux pays d'origine.

Le volume des marchandises transportées par voie ferroviaire déchargées dans la région est en baisse par rapport à 2021 (-3 %) et par rapport à la moyenne pré-crise sanitaire (2016 à 2019). Ce sont les flux en provenance des autres régions françaises qui reculent de 19 % par rapport à 2021 et de 26 % par rapport à la moyenne 2016-2019. Les flux internes ou en provenance de l'étranger sont en hausse, notamment par rapport à 2021, et de manière marquée pour les flux internes par rapport à la moyenne 2016-2019 (+23 %).

La moyenne des distances parcourues pour les flux internes à la région est de 133 kilomètres. Elle est de 425 kilomètres pour les marchandises en provenance des autres régions françaises et de 138 kilomètres sur le territoire national pour celles provenant de l'étranger.

Les marchandises acheminées par le rail et déchargées dans le Grand Est sont principalement des matériaux de construction (43 % en 2022). Le volume de ces derniers est en hausse de 20 % par rapport à la moyenne 2016-2019.

### Un recul plus marqué pour les tonnages chargés que déchargés

16,5 millions de tonnes de marchandises acheminées par le rail sont chargées en 2022 dans la région. Le Grand Est est la première région française en termes de volumes de marchandises chargées, devant les Hauts-de-France (13,6 millions de tonnes), Provence-Alpes-Côte d'Azur (8,8 millions de tonnes) et Auvergne-Rhône-Alpes (6,3 millions de tonnes).

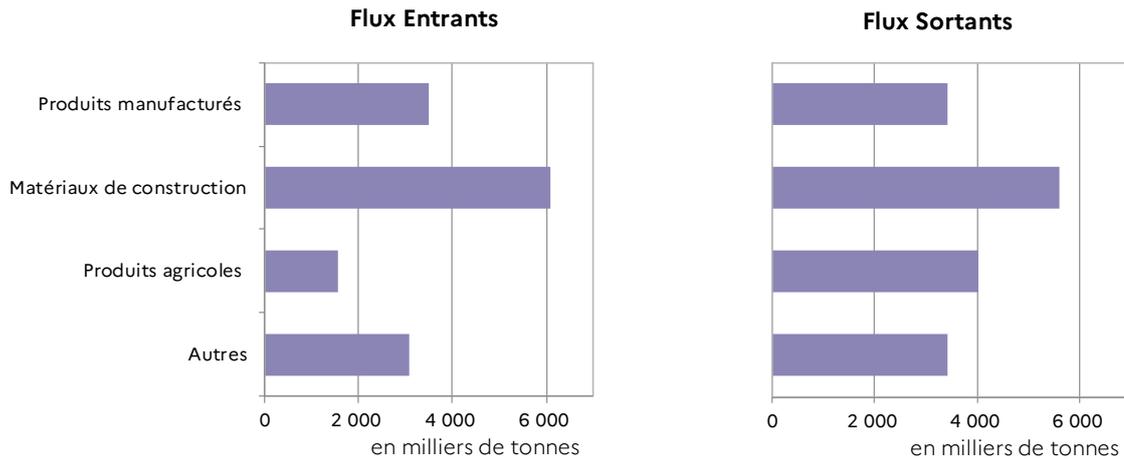
5,5 millions sont déchargées dans les autres régions françaises. Les marchandises à destination de l'Île-de-France prédominent avec 41 % du volume, suivie par l'Auvergne-Rhône-Alpes (15 %) et les Pays de la Loire (14 %). 6 millions de marchandises sont à destination de l'étranger. La Belgique (34 %) et l'Allemagne (19 %) sont les principaux pays de destination.

Le recul du tonnage des marchandises chargées dans la région par rapport à 2021 (-9 %) est plus marqué que pour les volumes de marchandises déchargées ; toutefois ce premier dépasse la moyenne pré-crise sanitaire de 7 %. Ce sont les flux à destination des autres régions qui diminuent de 32 % par rapport à 2021 et de 16 % par rapport à la moyenne 2016-2019. Les flux à destination de l'étranger sont en hausse, hausse importante par rapport à la moyenne pré-crise sanitaire (+23 %).

Les marchandises chargées dans le Grand Est sont par ordre d'importance des matériaux de construction (34 % en 2022), des produits agricoles et agroalimentaires (24 %) et des produits manufacturés dont machines et matériel de transport (21 %). En 2022, le volume des produits agricoles et alimentaires est en hausse de 50 % par rapport à la moyenne 2016-2019.

La moyenne des distances parcourues est de 468 kilomètres pour les marchandises à destination des autres régions françaises et de 161 kilomètres sur le territoire national pour celles à destination de l'étranger.

## Matériaux de construction : principales marchandises transportées par le rail

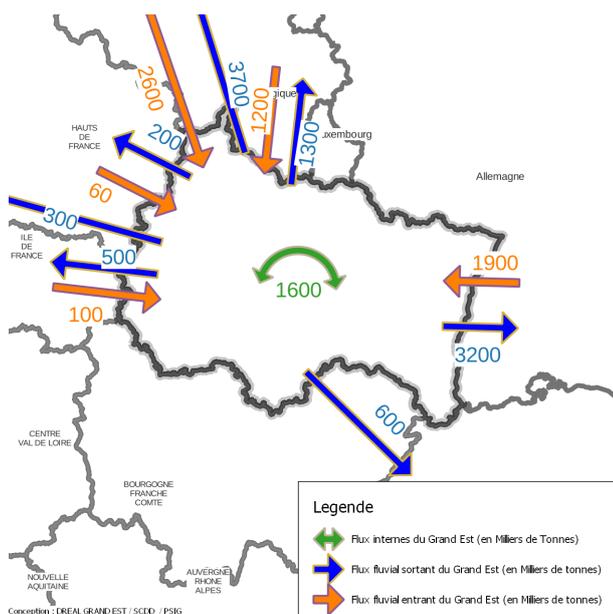


Source : SDES, Collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

### 17 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR VOIE FLUVIALE

17,1 millions de tonnes de marchandises sont chargées ou déchargées en 2022 dans les ports de la région Grand Est. Avec 14,4 millions de tonnes, ce sont les marchandises en provenance ou à destination de l'étranger qui représentent le tonnage le plus élevé. 1,6 million de tonnes de marchandises est chargé et déchargé en interne dans la région. Ce tonnage dépasse légèrement celui en provenance ou à destination des autres régions métropolitaines (1,2 million).

#### Des flux fluviaux surtout en provenance ou à destination de l'étranger



Source : SDES, VNF

#### Trois quarts des tonnages déchargés dans les ports du Grand Est proviennent de l'étranger

7,4 millions de tonnes de marchandises sont déchargées en 2022 dans les ports de la région Grand Est. 5,6 millions de tonnes de marchandises proviennent de l'étranger, dont principalement les Pays-Bas (45 %), l'Allemagne (33 %) et la Belgique (20 %). Le volume des marchandises chargées et déchargées en Grand Est est de 1,6 millions de tonnes. 200 milles tonnes proviennent des autres régions françaises, essentiellement de l'Île-de-France (66 %) et des Hauts-de-France (30 %).

Le tonnage des marchandises transportées par voie fluviale déchargées dans la région est en baisse par rapport à 2021 (-5 %) et la moyenne pré-crise sanitaire (-3 %). La sécheresse exceptionnelle de 2022 a entraîné une baisse du niveau des eaux, notamment sur le Rhin et la Moselle, impactant le trafic fluvial. Ce sont les flux internes qui reculent le plus par rapport à 2021 (-13 %) mais ils sont stables par rapport à la moyenne 2016-2019. Les flux en provenance de l'étranger sont les seuls à diminuer par rapport à 2021 (-2 %) et à la moyenne pré crise (-5 %). Les flux en provenance des autres régions françaises sont en hausse par rapport à 2021 (+7 %). Ils augmentent de 50 % par rapport à la moyenne 2016-2019.

Les principales marchandises déchargées dans les ports de la région sont essentiellement des produits pétroliers (33 %), des matériaux d'extraction (15 %) et des produits agricoles et sylvicoles (13 %).

La moyenne des distances parcourues pour les flux internes à la région est de 50 kilomètres. Elle est de 172 kilomètres pour les marchandises en provenance des autres régions françaises et de 87 kilomètres sur le territoire national pour celles provenant de l'international.

#### Des flux sortants plus élevés que les flux entrants

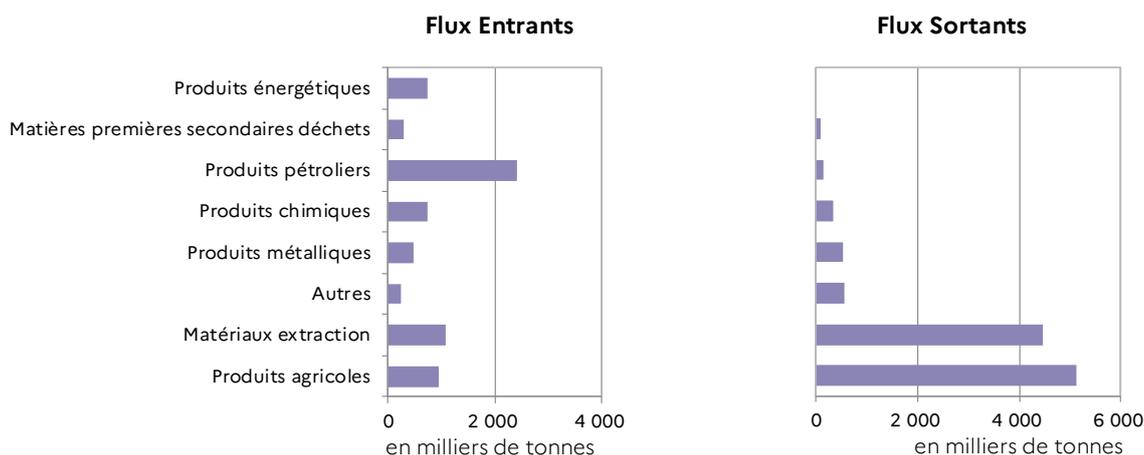
Avec 11,3 millions de tonnes, le tonnage des marchandises chargées dans les ports de la région dépasse nettement celui des marchandises déchargées. 8,8 millions de tonnes de marchandises sont à destination de l'étranger. Les principaux pays de destination sont les Pays-Bas (42 %), l'Allemagne (36 %), la Belgique (15 %) et la Suisse (7 %). 1 million de tonnes est à destination des autres régions françaises, essentiellement d'Île-de-France (55 %), de Normandie (27 %) et des Hauts-de-France (18 %).

Le tonnage des marchandises chargées, comme celui des marchandises déchargées dans la région, recule par rapport à 2021 (- 5 %). Cette baisse concerne toutes les destinations. La diminution est la plus importante pour les flux internes. Par rapport à la moyenne pré-crise sanitaire, le recul (-13 %) est nettement plus marqué que pour les marchandises déchargées. Compte-tenu de leur prédominance, c'est la diminution des flux à destination de l'étranger (-18 %) qui entraîne cette baisse. Les flux à destination des autres régions françaises sont en hausse importante par rapport à la moyenne 2016 à 2019 (+15 %).

Les principales marchandises chargées dans les ports de la région sont des produits agricoles et sylvicoles (42 %) et des matériaux d'extraction (39 %).

La moyenne des distances parcourues sur le territoire national est de 197 kilomètres pour les marchandises à destination des autres régions françaises et de 77 kilomètres pour celles allant à l'international.

## Produits agricoles et matériaux d'extraction : principales marchandises transportées par voie fluviale



Source : SDES, VNF

### MÉTHODOLOGIE

Les données utilisées dans cette publication concernent le transport routier de marchandises, le transport ferroviaire et le transport fluvial. Les flux de transit (transport qui traverse le territoire avec des marchandises chargées et déchargées en dehors du territoire) ne sont pas pris en compte.

#### Transport routier de marchandises

Les données sur le transport routier de marchandises sont issues de l'enquête française sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (enquête TRM) et des enquêtes analogues effectuées dans les pays de l'Union européenne à 27, à l'exception de Malte, ainsi qu'en Norvège, en Suisse et au Liechtenstein, soit au total dans 29 pays. Le transport routier de marchandises réalisé par le pavillon britannique n'est donc pas pris en compte dans ces données. L'enquête française permet de disposer de résultats pour le pavillon français. Le rapprochement des différentes enquêtes européennes offre une vision d'ensemble "tous pavillons" du transport routier de marchandises en France et en Europe.

#### Transport ferroviaire de marchandises

Les données sur le trafic ferroviaire de marchandises sont issues d'une collecte de données auprès des entreprises ferroviaires encadrée par les articles R1211-1 à R1211-15 du Code des Transports et par le règlement européen sur les statistiques relatives au transport ferroviaire. Ce dispositif réglementaire de collecte permet de recueillir des informations sur l'activité des entreprises ferroviaires qui réalisent du transport ferroviaire commercial de marchandises sur le territoire intérieur (réseau ferré français). Le trafic pris en compte est le trafic Intérieur (sur le territoire français).

#### Transport fluvial de marchandises

Les données sur le trafic fluvial de marchandises sont fournies par Voies Navigables de France (VNF). La distance prise en compte est celle réalisée en France, sur le réseau géré par VNF.

### Définitions

Le transport est dit de type :

**national** : si l'origine et la destination de la marchandise se situent en France ;

**international entrant** : si l'origine du transport se situe dans un pays tiers et la destination en France ;

**international sortant** : si l'origine du transport se situe en France et la destination dans un pays tiers

**Pavillon français** : ensemble des véhicules immatriculés en France

*DREAL Grand Est - Service connaissance et développement durable  
POLYgone - Bâtiment GH - 5 rue Charles Le Payen - CS 50551 - 57009 Metz Cedex - Tel : 03 87 62 81 00  
<http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr>  
Directeur de la publication : David Mazoyer  
Rédactrice en chef : Odile Schoellen  
Maquettage : Murielle Mathes-Reibel  
ISBN : 2556-6431*