

DOCUMENT STATISTIQUE

Les transports européens de marchandises



UNION DES ENTREPRISES
TRANSPORT ET
LOGISTIQUE DE FRANCE

En partenariat
avec



Édition
2026
sur données 2024

Table des matières

|||||

Objet du document		p. 3
Edito de Mme Magda Kopczyńska		p. 4
Focus 1	Mix énergétique de la flotte européenne de poids lourds	p. 5
Focus 2	Mix énergétique de la flotte européenne des véhicules utilitaires légers	p. 8
Partie 1	Transports et croissance économique en Europe	p. 11
Partie 2	Parts modales européennes	p. 13
Partie 3	Fret routier européen	p. 15
Partie 4	Fret ferroviaire européen	p. 25
Partie 5	Fret fluvial européen	p. 27
Partie 6	Fret maritime portuaire européen	p. 29
Partie 7	Fret aéroportuaire européen	p. 33
Partie 8	Infrastructures européennes de transport	p. 36
Partie 9	Entreprises et emplois des entreprises de transports de fret en Europe	p. 43
Partie 10	Droits d'accises sur le gazole en Europe	p. 46

Favoriser un débat éclairé et une prise de décision éclairée en matière de transport de marchandises et de logistique



La libre circulation des marchandises constitue, depuis l'origine, l'un des fondements de la construction européenne. Derrière le marché unique se déploie une réalité concrète : chaque jour, des flux de matières premières, de biens intermédiaires et de produits finis parcourent le continent pour alimenter les chaînes de production, approvisionner les entreprises et répondre aux besoins des citoyens. À ce titre, le transport de marchandises et la logistique sont au cœur de la mécanique européenne. Ils contribuent à la vitalité du marché intérieur, à la cohésion territoriale et, de manière croissante, à la souveraineté économique de l'Union.

Afin d'éclairer ce rôle structurant, l'Union TLF propose ce bilan statistique consacré au transport de fret dans l'Union européenne. Il s'appuie exclusivement sur les données publiées par la Commission européenne via le portail Eurostat et vise à offrir une lecture claire et objectivée des principales tendances à l'œuvre.

À l'heure où les institutions européennes entendent renforcer le marché unique, promouvoir la compétitivité régionale et accélérer la transition écologique, l'analyse des flux de marchandises revêt une importance particulière. Ce document présente les principaux indicateurs permettant de mieux comprendre les évolutions du fret en Europe. Il accorde en outre une attention spécifique aux enjeux de décarbonation du transport routier de marchandises, avec un focus dédié au mix énergétique des poids lourds (page 4), en écho aux initiatives récentes portées aux niveaux européen et nationaux.

Ce bilan a vocation à fournir des éléments d'analyse objectifs afin d'alimenter utilement le débat public. Il s'adresse aux chefs d'entreprise, aux décideurs publics, aux administrations, aux journalistes, aux étudiants, ainsi qu'à l'ensemble des acteurs de l'écosystème des transports.

Bonne lecture !

Contacts



Christophe Marques
Délégué aux affaires économiques
cmarques@e-tlf.com

Stéphany Vargas
Délégué aux affaires européennes
svargas@e-tlf.com



Le transport de marchandises et la logistique constituent l'épine dorsale de l'économie européenne, rarement visibles pour les consommateurs mais essentiels au fonctionnement de l'Union européenne en tant que marché unique et acteur mondial. Pour la Commission européenne, ce secteur revêt une importance stratégique. Il soutient le marché intérieur, renforce la concurrence, favorise la cohésion territoriale et contribue à la souveraineté économique de l'Europe. Cette publication, préparée par l'Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France (TLF), apporte une contribution précieuse en réunissant des données solides sur le transport de marchandises et la logistique en Europe.

Des systèmes efficaces de transport de marchandises et de logistique, soutenus par des réseaux de transport fiables, permettent une circulation fluide des biens à travers l'Europe, facilitent une production compétitive en coûts et réduisent les disparités régionales en reliant les zones périphériques et enclavées aux grands pôles économiques. Ce faisant, ils soutiennent les entreprises, garantissent la disponibilité des biens pour les citoyens et préservent le tissu économique européen.

Dans un monde confronté à l'incertitude géopolitique, à la volatilité énergétique, aux défis climatiques et à une concurrence mondiale accrue, le transport de marchandises et la logistique sont devenus un actif stratégique. Des chaînes logistiques résilientes constituent désormais une composante essentielle de la compétitivité et de la prospérité. Les politiques publiques, la technologie et les forces du marché doivent être alignées afin de soutenir l'optimisation logistique, en s'appuyant sur les atouts de l'Europe en matière de coopération, d'innovation et de pensée systémique.

L'Union européenne a introduit un large éventail de mesures politiques et législatives pour soutenir le secteur, en établissant les conditions-cadres de sa transition industrielle, énergétique et numérique. La Boussole pour la compétitivité définit la voie à suivre, en répondant aux écarts d'innovation et en construisant un agenda commun pour la décarbonation, la compétitivité et la réduction des dépendances. La stratégie industrielle maritime de l'UE et la stratégie portuaire de l'UE soulignent le rôle stratégique des ports, tandis que des initiatives telles que FuelEU Maritime, le règlement sur les infrastructures pour carburants alternatifs et CountEmissionsEU transforment la manière dont le transport de marchandises est alimenté et mesuré.

Parallèlement, la numérisation progresse grâce à des mesures telles que le règlement sur les informations électroniques relatives au transport de marchandises et le développement d'un espace européen commun des données, permettant des opérations plus efficaces et prédictives.

Des données fiables sont indispensables pour guider ces efforts. Elles soutiennent l'élaboration de politiques fondées sur des preuves, renforcent la transparence et la confiance, et améliorent le suivi des performances ainsi que la responsabilité.

Dans cet esprit, cette publication apporte une contribution utile en favorisant une compréhension partagée du secteur et en contribuant à garantir que les discussions et décisions politiques reposent sur des faits, alors que nous façonnons l'avenir du transport de marchandises et de la logistique en Europe.

Mix énergétique de la flotte européenne de poids lourds



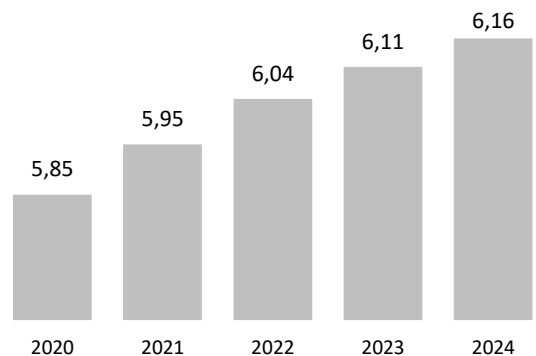
Ce focus sur les énergies de la flotte poids lourd européenne s'appuie sur les données du parc en 2024¹ et les nouvelles immatriculations en 2025², communiquées par l'ACEA, l'association des constructeurs automobiles européens.

6,16 MILLIONS DE POIDS LOURDS ENREGISTRÉS DANS L'UNION EUROPÉENNE

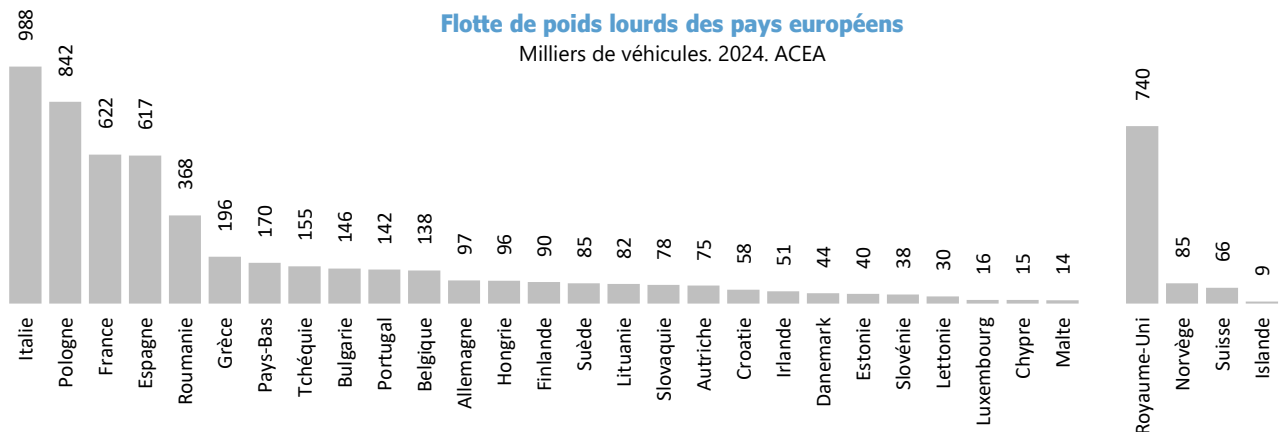
Il y avait en 2024 un peu plus de 6 millions de poids lourds enregistrés au sein de l'Union européenne, tous types d'énergie de propulsion confondus. Cette flotte a augmenté de manière continue au cours des années récentes : +0,9 % sur un an et +5,3 % depuis 2020.

Les deux premiers pays d'immatriculation sont l'Italie (+988 100 poids lourds) et la Pologne (+841 500). Ils concentrent à eux deux le tiers du parc de l'Union européenne (35 %). Viennent ensuite la France et l'Espagne (avec chacun +600 000 poids lourds). Hors Union européenne, le Royaume-Uni se démarque (+739 600).

Flotte poids lourds de l'Union européenne
Millions de véhicules. ACEA



Flotte de poids lourds des pays européens
Milliers de véhicules. 2024. ACEA



¹ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2026/>

² [Press release commercial vehicle registrations full year 2025.pdf](https://www.acea.auto/press-releases/press-release-commercial-vehicle-registrations-full-year-2025.pdf)

SEUL 1,3 % DE LA FLOTTE POIDS LOURDS EUROPÉENNE ÉTAIT À ÉNERGIE ALTERNATIVE EN 2024

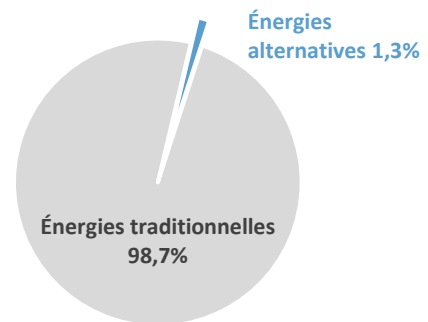
Suivant l'agrégation de données nationales effectuée par l'ACEA, les énergies traditionnelles représentaient encore 96,8 % du parc européen de poids lourds en 2024, avec dans le détail 96,3 % de ces véhicules fonctionnant au gazole et 0,5 % à l'essence.

Il apparaît que la motorisation est « inconnue » pour 1,9 % du parc. Les véhicules à la motorisation inconnue se concentrent en Grèce (45 % du parc grec affiche une motorisation inconnue) et en Lituanie (5 % du parc lituanien). Ces deux pays n'ayant que très peu de motorisations alternatives, voire quasiment pas, nous requalifions la part des motorisations « inconnues » comme étant des motorisations gazole.

Ce faisant, nous aboutissons à un parc européen composé à 98,7 % de motorisations traditionnelles en 2024 ; et de seulement 1,3 % de motorisations alternatives.

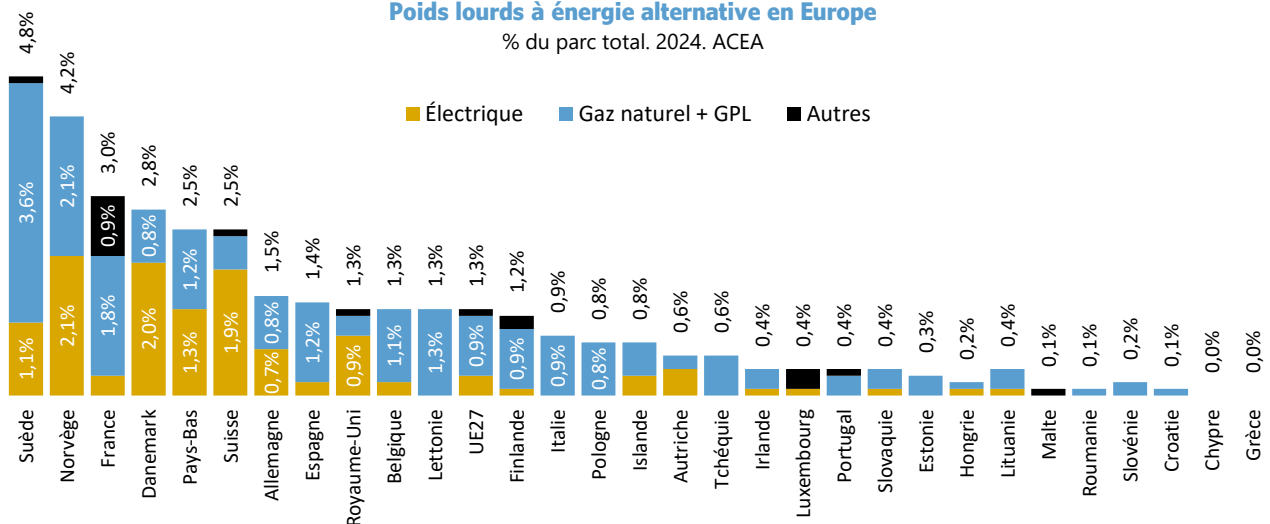
Le gaz naturel domine le segment des motorisations alternatives, représentant environ 60 % de ces dernières et 0,8 % du parc total. Viennent ensuite les motorisations électriques, avec 23 % du parc à énergies alternatives et 0,3 % du parc total.

Flotte poids lourds de l'Union européenne par énergie
% du parc. 2024. ACEA



La Suède et la Norvège affichent de loin les proportions de motorisations alternatives pour les poids lourds les plus élevées d'Europe, avec respectivement 4,8 % et 4,2 % de leur parc en 2024. La France tient la 3^e position (3 %), au coude-à-coude avec le Danemark (2,8 %). Suivent les Pays-Bas et la Suisse (tous deux à 2,5 %). Six pays européens, dont l'Allemagne, l'Espagne et la Belgique, présentent une flotte poids lourds à énergies alternatives comprise entre 1,2 et 1,5 % de leur parc total. Tous les autres pays affichent une proportion inférieure à 1 %.

Poids lourds à énergie alternative en Europe
% du parc total. 2024. ACEA



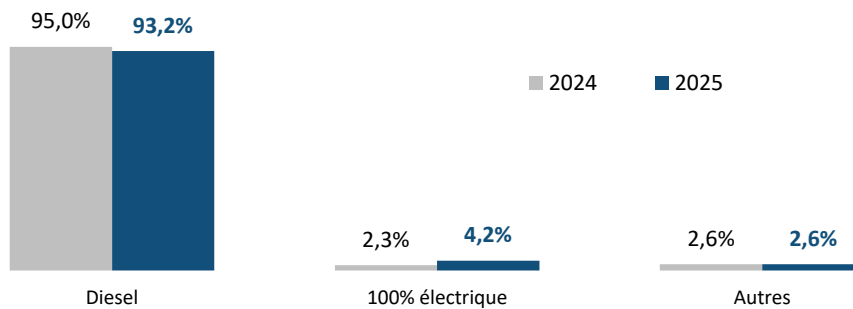
Au sein des pays et de leur flotte poids lourds à énergies alternatives, le mix-énergétique est variable. La Suède compte en proportion une importante flotte fonctionnant au gaz (75 % de son parc à énergies alternatives en 2024). La Norvège et les Pays-Bas affichent quant à eux une flotte au gaz en proportion comparable à leur flotte de poids lourds électriques. La France se démarque avec une proportion des motorisations « autres », incluant le biodiesel, plus élevée que dans les autres pays européens.

EN 2025, 6,8 % DES NOUVELLES IMMATRICULATIONS EUROPÉENNES DE POIDS LOURDS CONCERNAIENT UNE ÉNERGIE ALTERNATIVE

Suivant les données de l'ACEA, il y a eu 307 460 nouvelles immatriculations de poids lourds au sein de l'Union européenne en 2025. Ce volume est en baisse de 6,2 % relativement à l'année précédente. Au sein de ces nouvelles immatriculations, la part relative des véhicules à énergie alternative augmente, passant de 5 % en 2024 à 6,8 % en 2025. Dans le détail, la part des poids lourds électriques a été de 4,2 %, contre 2,6 % pour celle des autres énergies alternatives. La motorisation diesel, avec 93,2 % des nouvelles immatriculations, demeure hégémonique.

Mix-énergétique des nouvelles immatriculations de poids lourds au sein de l'Union européenne

Pourcentages des nouvelles immatriculations. ACEA



Mix énergétique de la flotte européenne des véhicules utilitaires légers



Ce focus sur les énergies de la flotte européenne des véhicules utilitaires légers (VUL) s'appuie sur les données du parc en 2024³ et les nouvelles immatriculations en 2025⁴, communiquées par l'ACEA, l'association des constructeurs automobiles européens.

31,1 MILLIONS DE VUL ENREGISTRÉS DANS L'UNION EUROPÉENNE

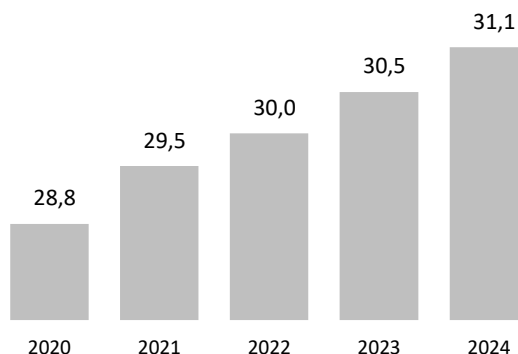
Il y avait en 2024 un peu plus de 31 millions de VUL enregistrés au sein de l'Union européenne, tous types d'énergie de propulsion confondus.

Cette flotte est détenue aussi bien par des particuliers que par des entreprises de tous secteurs (artisans, commerçants...), des loueurs et des entreprises spécialisées des transports. En France, par exemple, la moitié des utilisateurs de VUL sont des particuliers et seulement un peu plus d'un dixième du parc est détenu par des entreprises appartenant aux secteurs des « transport et entreposage », des « Activités de poste et de courrier » ou de la « Location et location-bail de véhicules ».

Le parc européen de VUL a augmenté de manière continue au cours des années récentes : +1,9 % sur un an et +8,1 % depuis 2020.

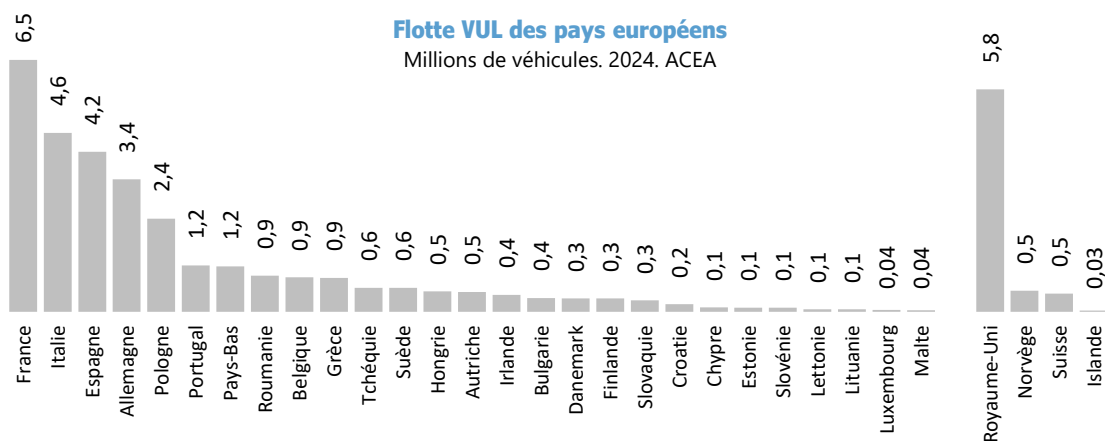
La France est le pays européen comptant le plus de VUL, avec 6,5 millions d'unités. Elle est talonnée par le Royaume-Uni qui en compte 5,8 millions. Suivent l'Italie (4,6), l'Espagne (4,2) et l'Allemagne (3,4). Dix-neuf pays de l'Union européenne disposent de moins d'un million de VUL.

Flotte VUL de l'Union européenne
Millions de véhicules. ACEA



³ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2026/>

⁴ [Press release commercial vehicle registrations full year 2025.pdf](#)



3,2 % DE LA FLOTTE EUROPÉENNE DE VUL ÉTAIT À ÉNERGIE ALTERNATIVE EN 2024

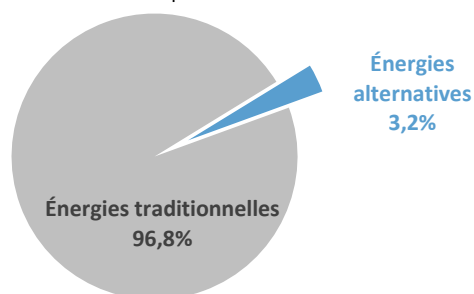
Suivant l'agrégation de données nationales effectuée par l'ACEA, les énergies traditionnelles représentaient encore 96,2 % du parc européen de VUL en 2024, avec dans le détail 90,3 % de ces véhicules fonctionnant au gazole et 5,9 % à l'essence.

Il apparaît que la motorisation est « inconnue » pour 0,6 % du parc. Les véhicules à la motorisation inconnue se concentrent en Grèce (19 % du parc grec affiche une motorisation inconnue) et en Lituanie (10 % du parc lituanien). Ces deux pays n'ayant que très peu de motorisations alternatives, voire quasiment pas, nous requalifions la part des motorisations « inconnues » comme étant des motorisations à énergies traditionnelles.

Ce faisant, nous aboutissons à un parc européen composé à 96,8 % de motorisations traditionnelles en 2024 ; et à 3,2 % de motorisations alternatives.

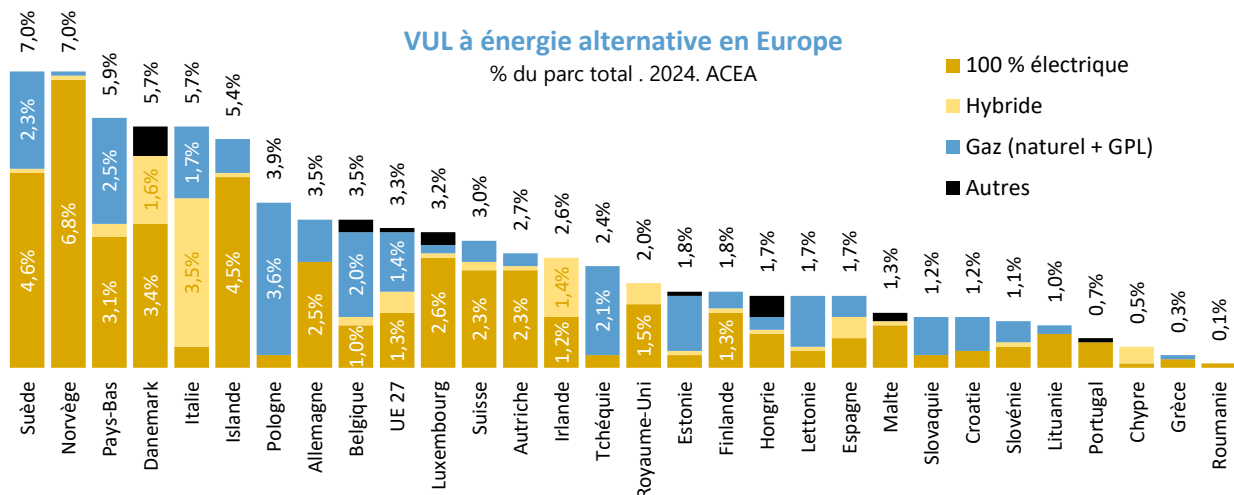
Au sein des énergies alternatives pour les VUL, les motorisations 100 % électriques sont presque autant développées que celles au gaz (naturel + GPL), avec respectivement 41 % et 44 % du parc de VUL à énergies alternatives (ou encore 1,3 % et 1,4 % du parc total).

Flotte de VUL de l'Union européenne par énergie
% du parc. 2024. ACEA



Comme pour les poids lourds, la Suède et la Norvège affichent de loin les proportions de motorisations alternatives pour les VUL les plus élevées d'Europe, avec tous deux 7 % de leur parc en 2024. Les Pays-Bas, le Danemark, l'Italie et l'Islande tiennent ensemble la 3^e position, avec une proportion de VUL à énergies alternatives comprises entre 5,5 et 5,8 %. Neuf pays d'Europe, dont 7 de l'Union européenne affichent une proportion comprise entre 2 et 4 %. Les 14 pays restants présentent une proportion inférieure à 2 %.

Certains pays se distinguent par un mix-énergétique qui leur est propre. C'est le cas, par exemple, de l'Italie avec une proportion élevée de motorisations hybrides (61 % de son parc de VUL à énergies alternatives et 3,5 % du parc total), ou encore de la Pologne avec une proportion marquée de motorisations GPL (90 % de son parc de VUL à énergies alternatives et 3,5 % de son parc total).

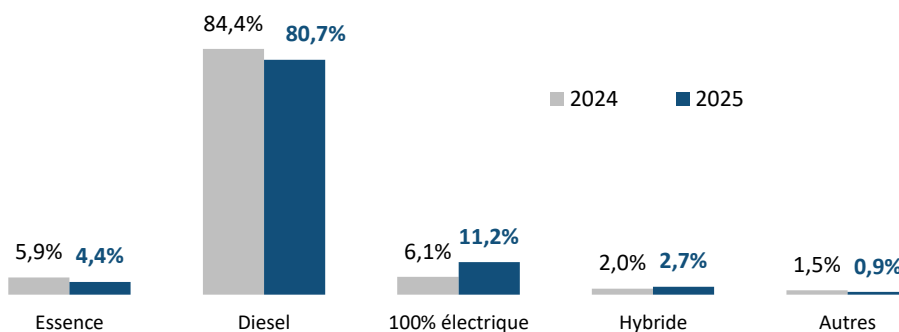


EN 2025, 14,9 % DES NOUVELLES IMMATRICULATIONS EUROPÉENNES DE VUL CONCERNAIENT UNE ÉNERGIE ALTERNATIVE

Suivant les données de l'ACEA, il y a eu 1,45 million de nouvelles immatriculations de VUL au sein de l'Union européenne en 2025. Ce volume est en baisse de 8,8 % relativement à l'année précédente. Au sein de ces nouvelles immatriculations, la part relative des véhicules à énergie alternative augmente, passant de 9,7 % en 2024 à 14,9 % en 2025. Dans le détail, la part des VUL 100 % électriques a été de 11,2 %, celle des hybrides de 2,7 % et celle des autres motorisations à énergie alternative de 0,9 %. Bien que les motorisations traditionnelles voient leur part décliner, celle-ci représentait encore 85 % des nouvelles immatriculations de VUL en 2025.

Mix-énergétique des nouvelles immatriculations de VUL au sein de l'Union européenne

Pourcentages des nouvelles immatriculations. ACEA



Transports & croissance économique en Europe



Cette partie observe la relation entre l'évolution des transports européens de marchandises et la croissance économique communautaire au cours de la dernière décennie.

LES TRANSPORTS EUROPÉENS DE MARCHANDISES SE SONT DÉCORÉLÉS DU PIB COMMUNAUTAIRE EN 2023 - 2024

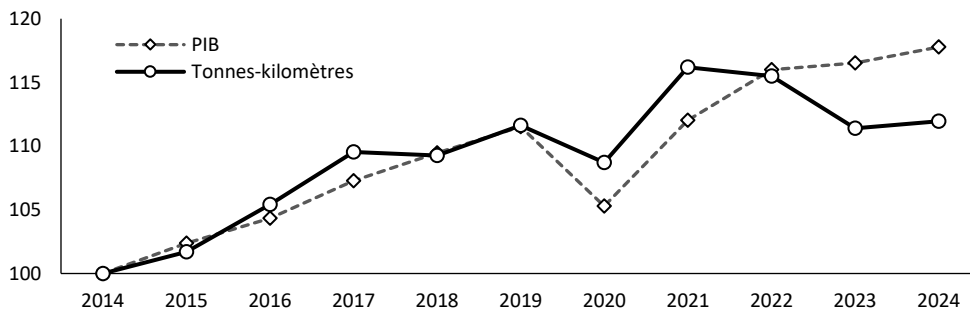
Au sein des 27 pays membres de l'Union européenne, les transports intérieurs de marchandises ont représenté un peu plus de 2 240 milliards de tonnes-kilomètres en 2024 ; frets routier, ferroviaire et fluvial confondus.

Bien que le PIB communautaire et les volumes de fret se suivent en tendance historique, les derniers chiffres communiqués par Eurostat pointent une décorrélation en 2023 et 2024. Sur cette période, le PIB de l'Union s'est en effet maintenu en légère progression alors que les tonnes-kilomètres ont décroché : -8 % en 2023, suivi d'une absence de reprise en 2024 (+0,3 %). Le retrait s'est observé aussi bien sur la route, le rail et le fleuve.

Le recul de la production industrielle en 2023 et son atonie en 2024, ainsi que la baisse de la consommation matérielle des ménages consécutive à l'épisode inflationniste, expliquent, au moins en partie, cette situation.

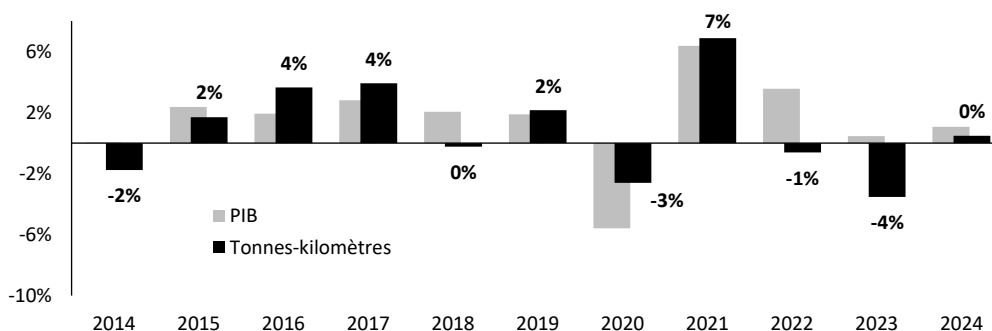
Évolution des tonnes-kilomètres européennes et PIB communautaire

Base 100 = 2014. Eurostat



Évolution des tonnes-kilomètres européennes & du PIB communautaire

Taux de variation annuelle. Eurostat

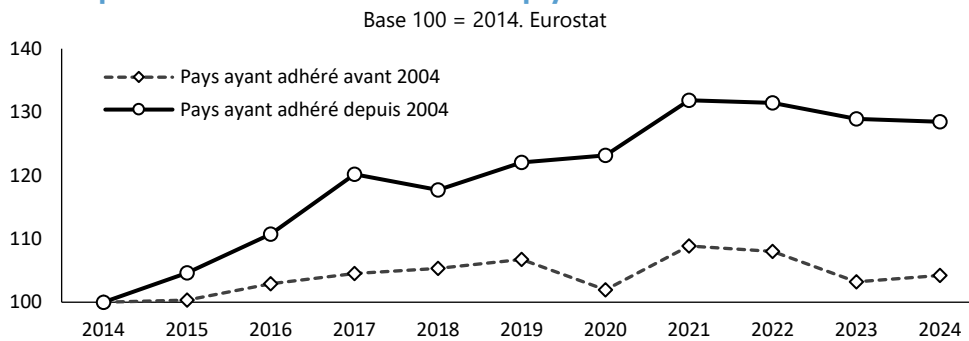


LES TRANSPORTS DE FRET DES PAYS AYANT REJOINT L'UNION DEPUIS 2004 ONT PERDU LEUR DYNAMISME

Au cours des 20 dernières années, en tendance longue, le rythme de croissance des transports s'est avéré nettement plus dynamique au sein des « récents » pays membres de l'Union européenne, ceux l'ayant rejoint lors de l'extension de 2004 ou par la suite, qu'au sein des pays membres plus anciens. L'effet de rattrapage économique a ainsi joué à plein jusqu'en 2021. Depuis, les volumes de fret s'avèrent cependant en retrait aussi bien dans le groupe des membres « récents » (-2,3 % entre 2022 et 2024) que dans celui des « anciens » (-3,5 %).

Avec l'érosion des volumes en 2023, la progression des tonnes-kilomètres sur la décennie passée, de 2014 à 2024, se réduit à +28 % pour le groupe des pays membres « récents » et à seulement +4 % pour le groupe des « anciens ».

Évolution comparée des tonnes-kilomètres entre les pays membres « anciens » et « nouveaux »



Dates des élargissements successifs de l'Union européenne



Parts modales européennes



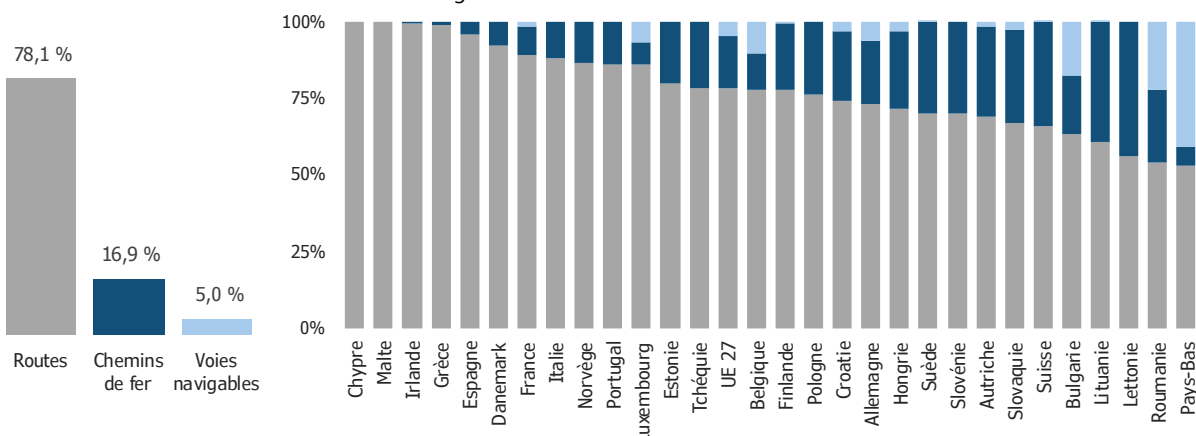
Cette seconde section présente la répartition des transports de marchandises terrestres entre les modes routier, ferroviaire et fluvial. Elle ne couvre pas les transports maritimes ni les transports aériens.

78 % DES TRANSPORTS TERRESTRES SE RÉALISENT PAR LA ROUTE

Au sein de l'Union européenne, la part routière s'est établie à 78 % des tonnes-kilomètres en 2023. Dans six pays, Chypre, Malte, l'Irlande, la Grèce, l'Espagne et le Danemark, la route assure plus de 90 % des transports de marchandises. D'autres pays profitent d'une activité ferroviaire relativement développée. C'est particulièrement le cas de la Lituanie et de la Lettonie, dont un peu moins de la moitié des transports de fret passe par le rail (respectivement 39 % et 44 %). Dans ces deux pays, la part modale du rail se contracte toutefois rapidement. Seulement trois pays se distinguent par un usage significatif des voies fluviales : les Pays-Bas (41 %), la Roumanie (22 %) et la Bulgarie (18 %). En Roumanie et Bulgarie, la part fluviale s'est néanmoins dernièrement contractée. La part fluviale est nulle ou quasi-nulle dans 18 pays européens (<1 %).

Parts modales des transports terrestres de marchandises en Europe

Pourcentages des tonnes-kilomètres. 2023. Eurostat

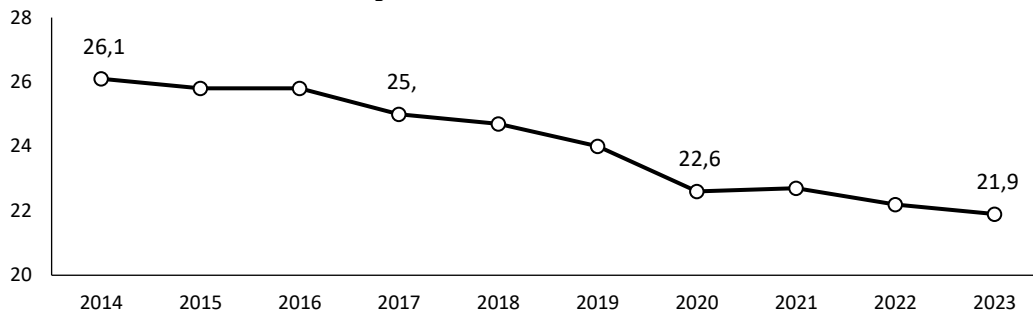


LA PART CUMULÉE DU RAIL ET DU FLEUVE S'EST AFFAIBLIE AU COURS DE LA DERNIÈRE DÉCENNIE

En dépit des volontés politiques pour promouvoir les transports ferroviaires et fluviaux, ces derniers ont vu leur poids relatif reculer, passant de 26,1 % des tonnes-kilomètres en 2014 à 21,9 % en 2023 ; soit 4,1 points de pourcentage en moins en dix ans. Une telle baisse représente un transfert annuel du rail ou du fluvial vers la route de près de 97 milliards de tonnes-kilomètres.

Part ferroviaire et fluviale dans les transports terrestres européens

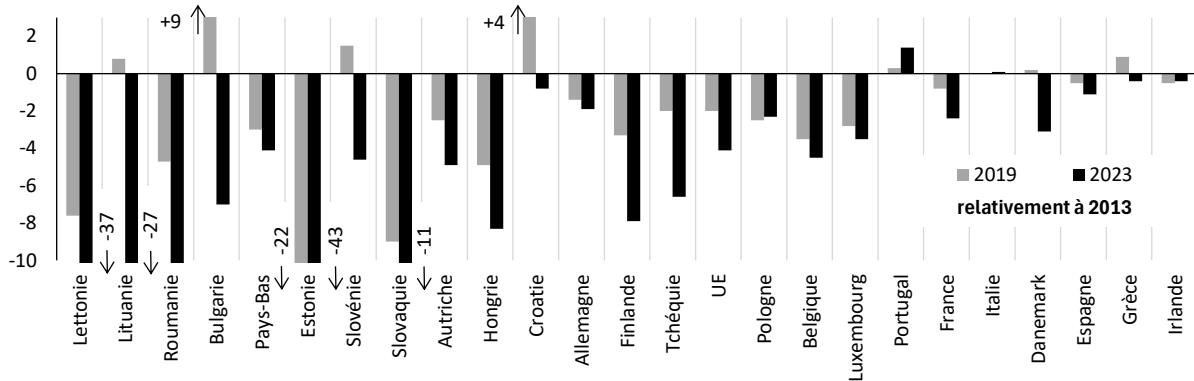
Pourcentages des tonnes-kilomètres. 2023. Eurostat



Ce recul relatif s'observe dans la plupart des pays. Il s'affiche plus prononcé au sein des pays de l'Est qui partent de plus haut en matière de report modal. La Lettonie est un cas extrême : sa part de fret ferroviaire reste à ce jour importante (44 % en 2023) mais elle est inférieure de 37 points à ce qu'elle était dix ans auparavant. Le Portugal se démarque par une part du fret ferroviaire et fluvial légèrement supérieure en 2023 à ce qu'elle était dix ans auparavant (14,1 % ; +1,4 points en dix ans).

Évolution de la part ferroviaire et fluviale au cours des années récentes, par pays

Écart en points de pourcentage relativement à 2013. Eurostat



Fret routier européen

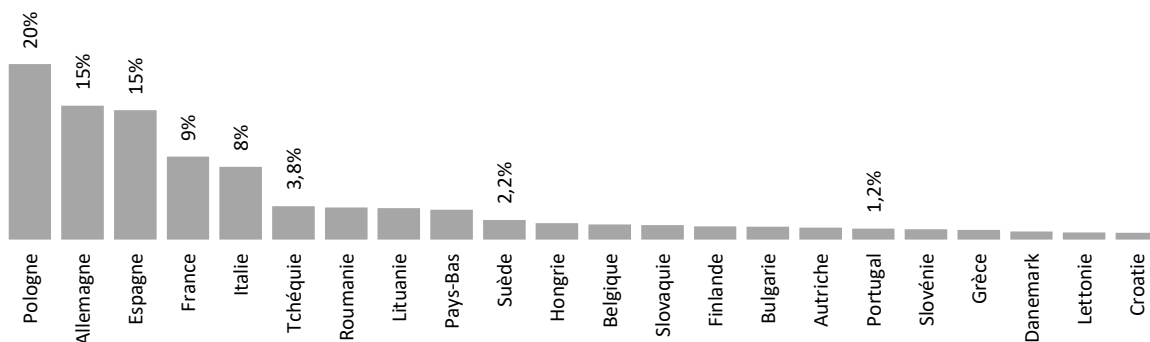


LES TROIS PREMIERS PAVILLONS ROUTIERS EUROPÉENS SONT LA POLOGNE, L'ALLEMAGNE ET L'ESPAGNE

Avec près de 370 milliards de tonnes-kilomètres au compteur des transporteurs routiers polonais en 2024, ceux-ci tiennent la première place au podium des pavillons européens. Les camions polonais assurent 20 % des transports routiers de fret en Europe, alors que le pays ne représente que 4 % du PIB communautaire.

Activité des pavillons européens du TRM

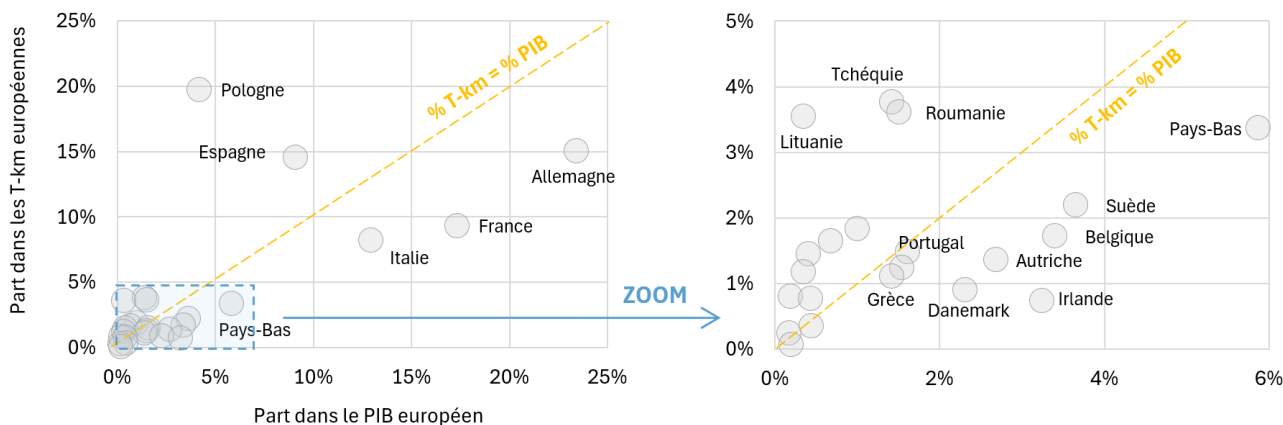
Pourcentages des tonnes-kilomètres européennes. 2024. Eurostat



Bien que l'Allemagne soit le 2^e pavillon européen en termes de tonnes-kilomètres, son activité TRM s'avère sous-représentée comparativement à son poids dans le PIB. Et il en va de même pour la France et l'Italie. Dans une moindre mesure, sont également dans cette situation les Pays-Bas, la Suède, la Belgique, l'Autriche, le Danemark et l'Irlande.

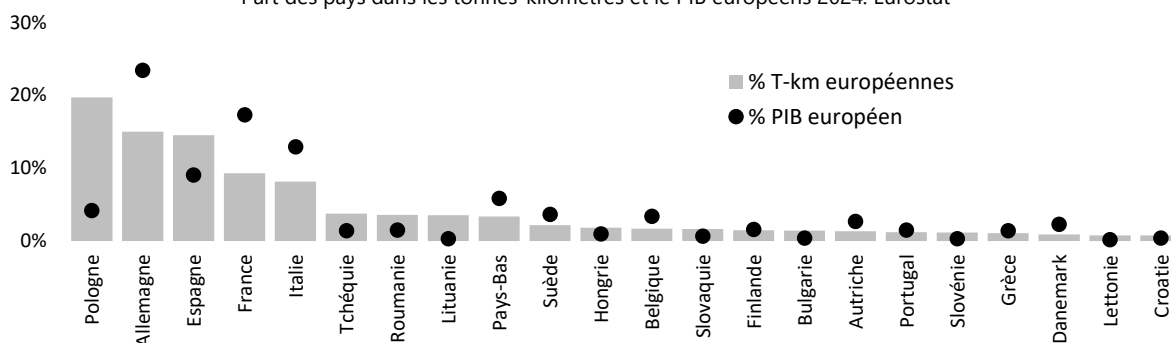
Activité des pavillons européens du TRM et PIB des pays

Part des pays dans les tonnes-kilomètres et le PIB européens 2024. Eurostat



Activité des pavillons européens du TRM et PIB des pays

Part des pays dans les tonnes-kilomètres et le PIB européens 2024. Eurostat

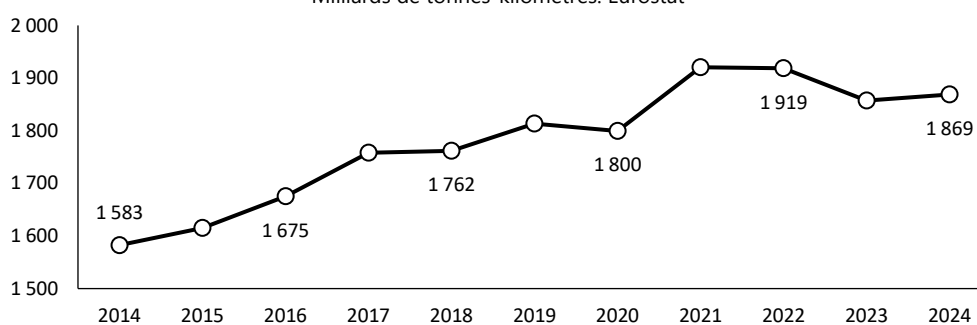


PRÈS DE 1 900 MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES ROUTIÈRES EN 2024

Au sein des 27 pays membres de l'Union européenne, les transports routiers de marchandises ont représenté un peu moins de 1 900 milliards de tonnes-kilomètres en 2024. C'est 2,7 % de moins que le pic atteint en 2021. Il s'agit néanmoins d'un volume en hausse de 18 % sur dix ans. Les tendances ont été fortement disparates entre les pays.

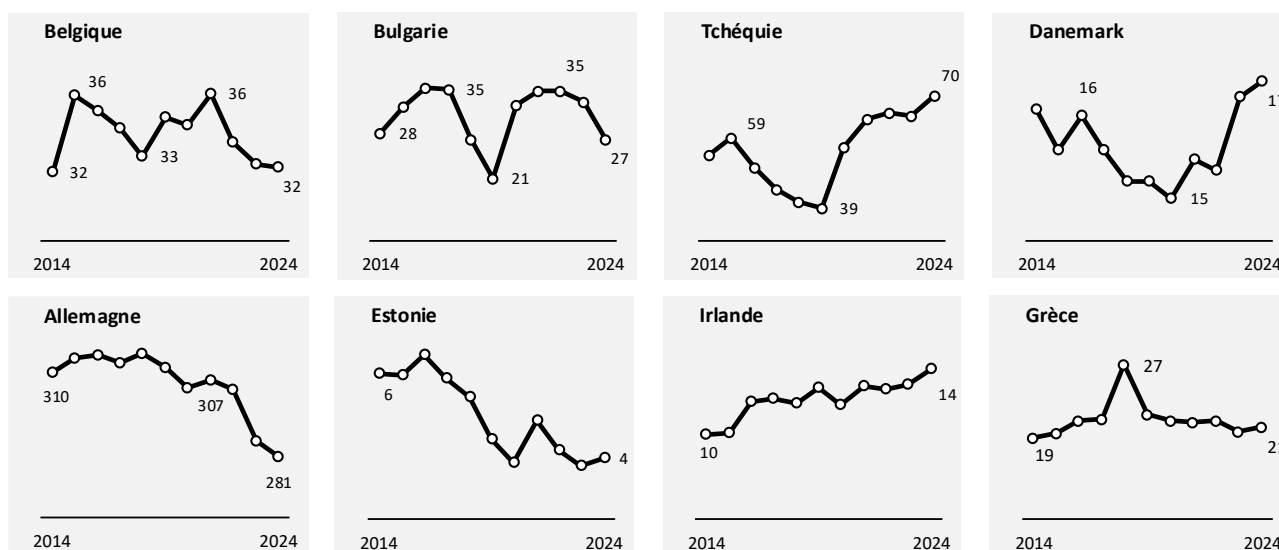
Évolution des tonnes-kilomètres routières dans l'Union européenne

Milliards de tonnes-kilomètres. Eurostat



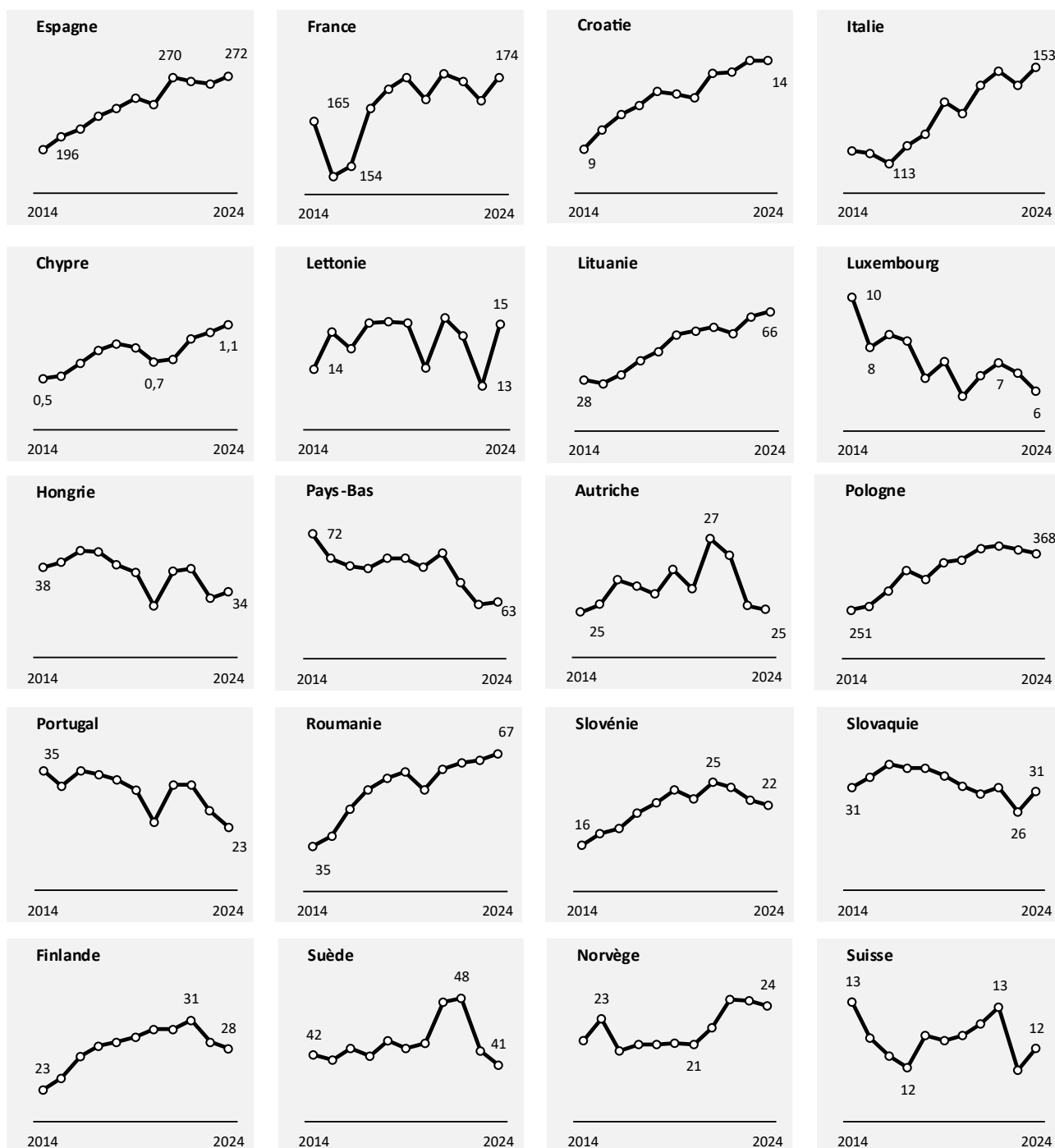
Tendance d'évolution du fret routier entre 2014 et 2024, par pays (suite)

Évolution des tonnes-kilomètres routières. Echelle ajustée à chaque pays. Eurostat



Tendance d'évolution du fret routier entre 2014 et 2024, par pays (suite)

Évolution des tonnes-kilomètres routières. Echelle ajustée à chaque pays. Eurostat

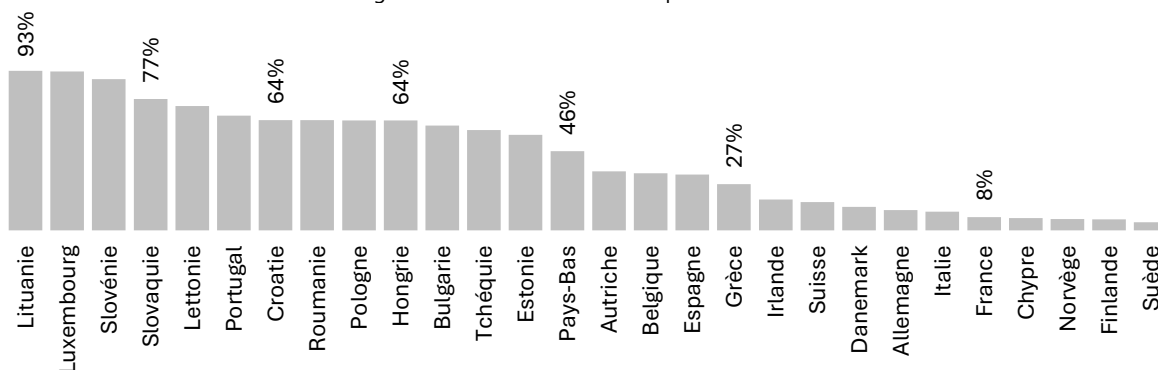


UN PAVILLON SUR DEUX RÉALISE LA MOITIÉ OU PLUS DE SON ACTIVITÉ À L'INTERNATIONAL

Si les pavillons des pays aux revenus les plus élevés s'avèrent peu présents à l'international (à une exception près : le Luxembourg, du fait de sa petite superficie), il en est tout autre des pavillons des pays à plus bas revenus, pour lesquels une large majorité des opérations s'effectue à l'étranger. Les camions lituaniens réalisent presque toute leur activité à l'étranger (93 %). Ce taux « tombe » à 64 % pour les Polonais. Il est d'un tiers pour les véhicules autrichiens, espagnols et belges. Pour les pavillons des trois premières économies européennes, la part internationale s'avère marginale : 12 % pour l'Allemagne, 11 % pour l'Italie et seulement 8 % pour la France.

Part de l'activité internationale des pavillons européens

Pourcentages des tonnes-kilomètres des pavillons. 2024. Eurostat



LE CABOTAGE REPRÉSENTE 2,8 % DU FRET ROUTIER EUROPÉEN

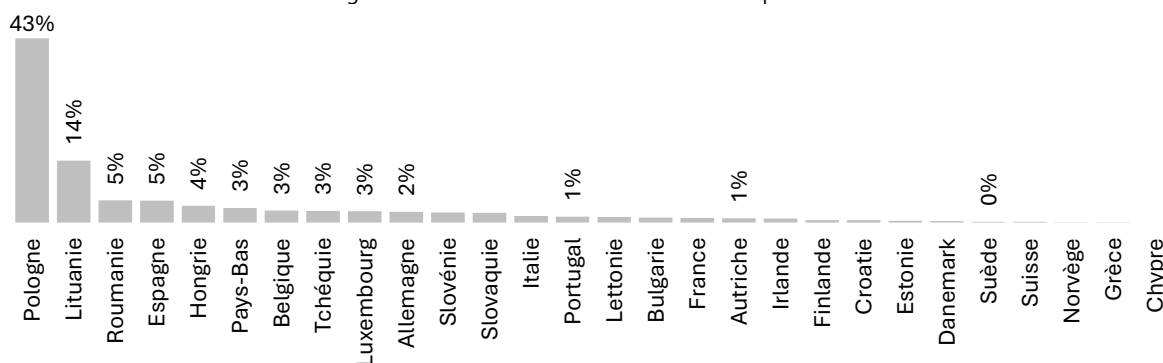
Avec un peu moins de 53 milliards de tonnes-kilomètres en 2024, les activités de cabotage ne représentent que 2,8 % du fret routier européen et 7,3 % des opérations internationales.

La Pologne est de loin le premier pavillon caboteur, avec près de 23 milliards de tonnes-kilomètres cabotés en 2024 ; soit presque la moitié du cabotage européen (43 %). Cela représente aussi 6,2 % de l'activité totale du pavillon polonais et 9,6 % de son activité internationale.

La Lituanie et la Roumanie tiennent respectivement la 2^d et la 3^e marches du podium des pays caboteurs, avec respectivement 11 % et 6 % des tonnes-kilomètres cabotés en Europe. En 4^e position se tient l'Espagne (5 %), grâce à sa proximité avec le marché français ; la France représentant 87 % du cabotage espagnol.

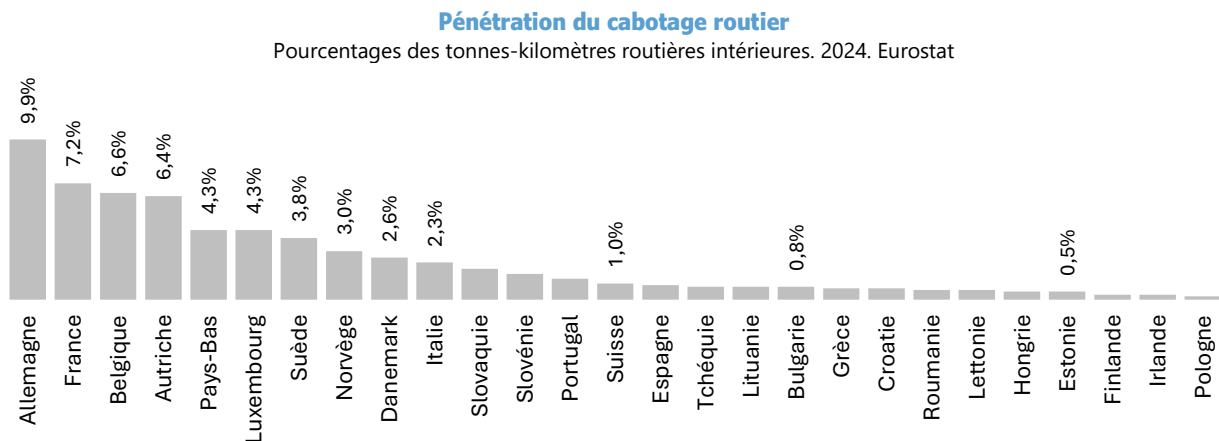
Part des pavillons dans les activités de cabotage

Pourcentages des tonnes-kilomètres cabotés en Europe. 2024. Eurostat



L'ALLEMAGNE, L'AUTRICHE ET LA FRANCE SONT LES PAYS LES PLUS CABOTÉS

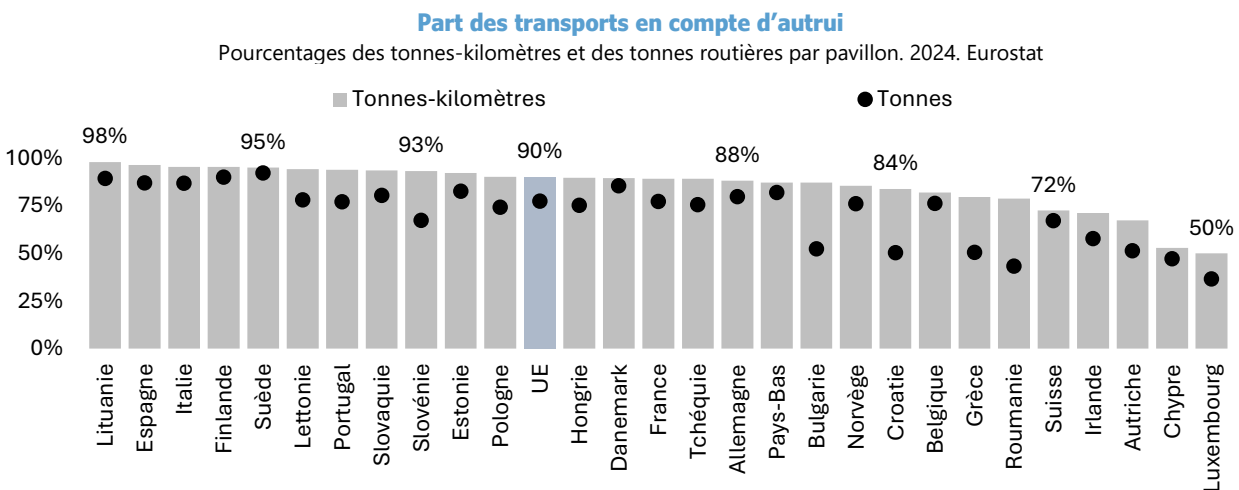
Du côté des pays les plus cabotés, nous retrouvons l'Allemagne (9,9 % de ses transports routiers intérieurs), la France (7,2 %), la Belgique (6,6 %) et l'Autriche (6,4 %).



90 % DES TRANSPORTS ROUTIERS DE FRET SONT POUR COMPTE D'AUTRUI

À l'échelle des 27 pays membres de l'Union européenne, les transports routiers de fret pour compte d'autrui représentent 90 % des tonnes-kilomètres. Parce que les entreprises de transports se distinguent des chargeurs en compte propre par des transports de plus longue distance en moyenne, leur poids dans le tonnage transporté se révèle légèrement plus faible que dans les tonnes-kilomètres. Il s'établit à 77 % des tonnes transportées.

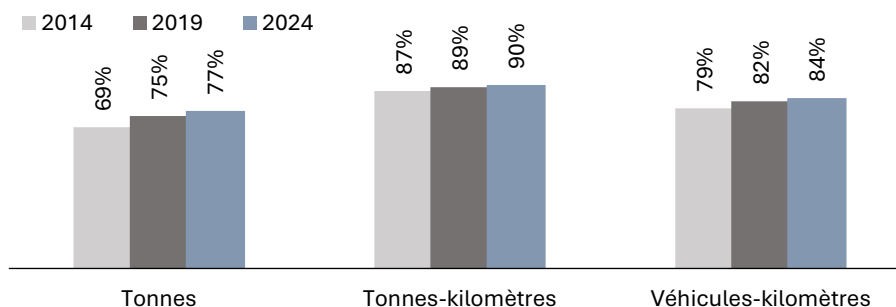
C'est en Lituanie que le poids des transports pour compte d'autrui est le plus élevé d'Europe (98 % des tonnes-kilomètres) ; et c'est au Luxembourg qu'il est le plus faible (50 %).



Le poids relatif des transports routiers européens pour compte d'autrui a gagné 3 points de pourcentage entre 2014 et 2024 concernant les tonnes-kilomètres. Cette évolution a été portée à la fois par le tonnage et par les distances.

Évolution de la part des transports pour compte d'autrui

Union européenne. Eurostat

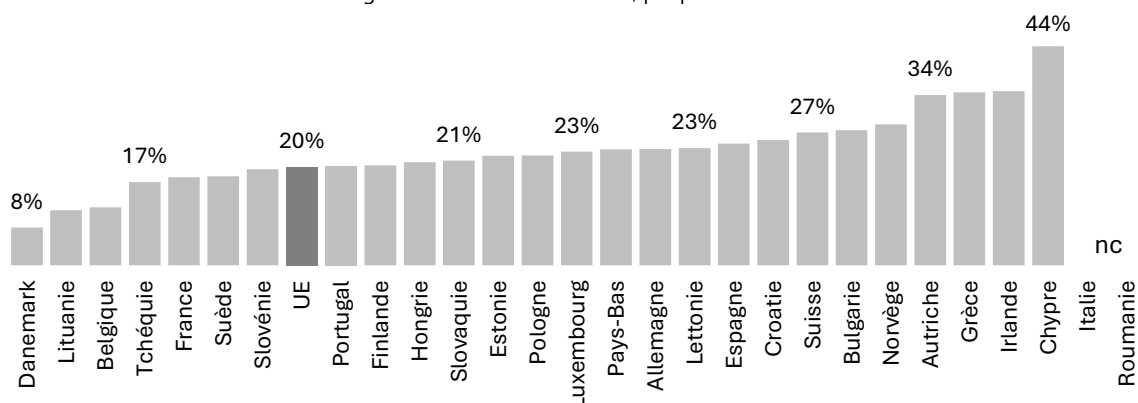


UN CINQUIÈME DES VÉHICULES-KILOMÈTRES SONT SANS CHARGEMENT

En 2024, au sein des 27 pays membres, la part des trajets à vide était en moyenne de 20 %. Dans 4 pays, l'Autriche, l'Irlande, la Grèce et Chypre, les kilomètres à vide ont représenté au moins le tiers des trajets. À l'autre bout du spectre se trouvent le Danemark, la Lituanie et la Belgique, avec seulement 8 à 12 % de trajets à vide.

Part des trajets de transports routiers de marchandises à vide

Pourcentages des véhicules-kilomètres, par pavillon. 2024. Eurostat

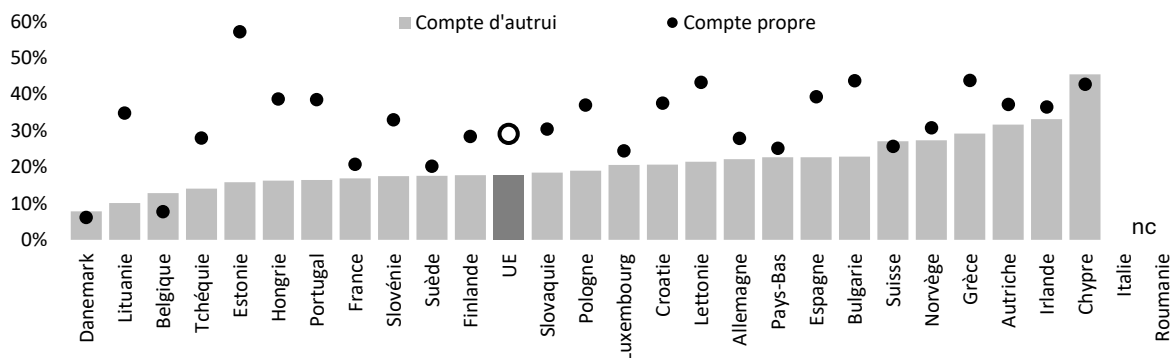


Les transports pour compte d'autrui affichent un meilleur ratio de trajets à vide que les transports en compte propre : 18 % contre 29 %. Dans certains pays, l'écart de performance est particulièrement marqué, comme en Espagne (23 % contre 39 %) ou au Portugal (16 % contre 38 %).

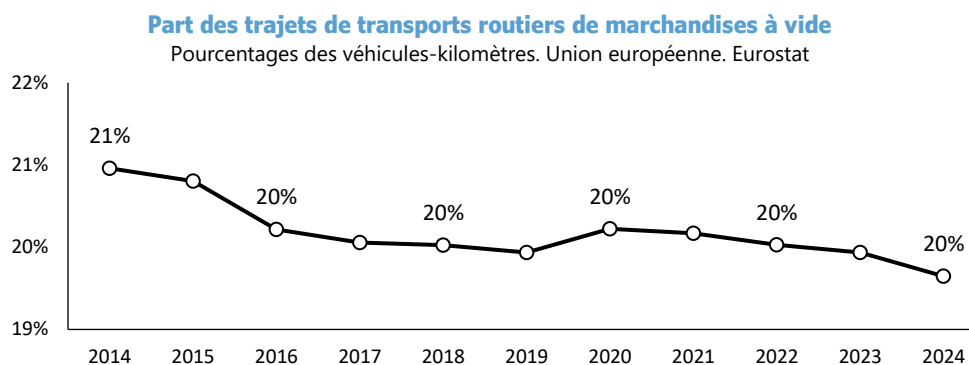
Dans les pays les plus riches, on ne relève pas de différence marquée des taux de trajets à vide entre compte d'autrui et compte propre (à l'exception de l'Espagne et de la Finlande). Dans ces pays, les niveaux de salaires et de coûts contraignent les entreprises à l'optimisation, qu'elles soient ou non spécialisées dans les transports.

Part des trajets de transports routiers de marchandises à vide, en compte propre et pour compte d'autrui

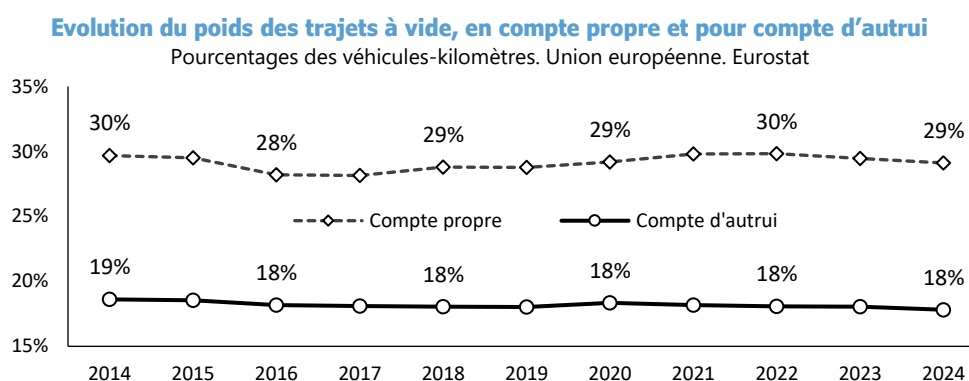
Pourcentages des véhicules-kilomètres, par pavillon. 2024. Eurostat



Le taux moyen des trajets à vide s'est réduit de seulement 1,3 point en dix ans ; entre 2014 et 2024.



Cette évolution s'est observée à la fois sur les transports en compte d'autrui et sur ceux réalisés en compte propre.

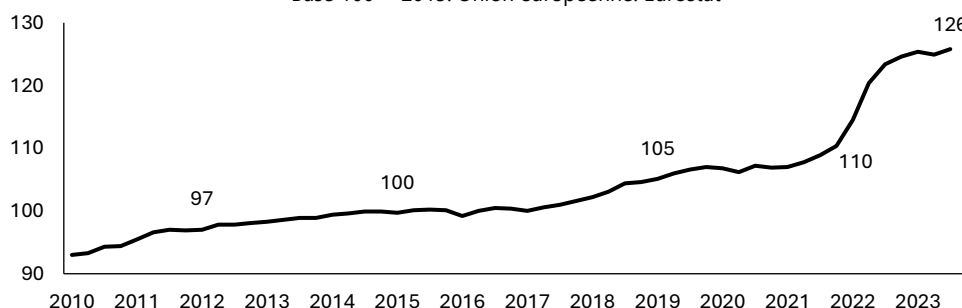


LES PRIX DES TRANSPORTS ROUTIERS DE FRET ATTEIGNENT UN PLATEAU HAUT EN 2023

Note : Lors de la rédaction de ce rapport, Eurostat n'apportait pas encore de résultats 2024 pour les prix des transports routiers de fret en Europe. Pour compenser, nous présentons en complément le suivi des prix européens du TRM assuré par l'entreprise Uply.

Sur longue période, de 2010 à 2020, les prix des transports routiers de marchandises ont augmenté de 1,4 % en moyenne annuelle, soit une hausse décennale de 15 %. Dans le contexte de la crise sanitaire, de 2020 à l'été 2022, les prix ont été stables. Par la suite, en ligne avec l'envolée du coût des carburants et l'inflation générale, les prix ont nettement augmenté. Fin 2022, ils étaient en hausse de 13 % sur un an. Dix années étaient auparavant nécessaires pour atteindre une telle progression. Au 3^e trimestre 2023, la hausse annuelle des prix était redescendue à +2,9 %. D'un trimestre sur l'autre, les prix sont restés stables en 2023, sur un plateau haut.

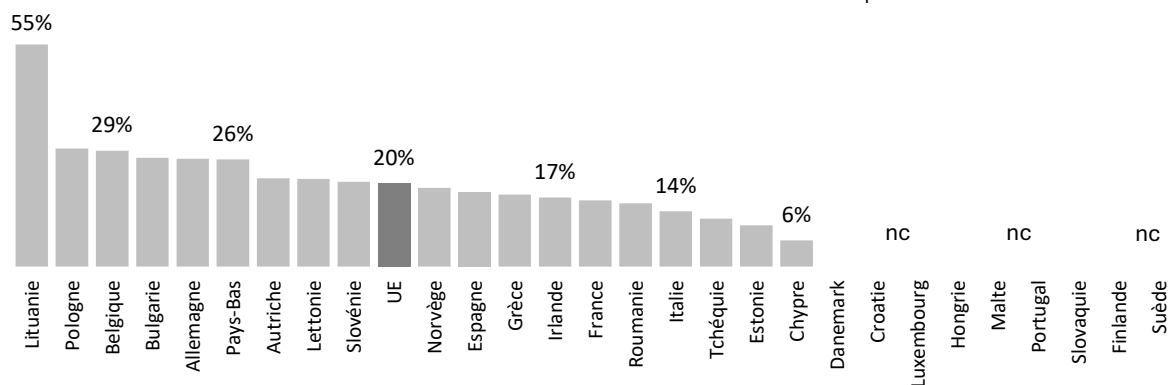
Indice des prix à la production des transports routiers de fret et services de déménagement
Base 100 = 2015. Union européenne. Eurostat



Entre le 3^e trimestre 2018 et le 3^e trimestre 2023, les prix des transports routiers de marchandises et des services de déménagement ont augmenté en moyenne de 20 % au sein de l'Union européenne ; l'essentiel de cette hausse ayant eu lieu en 2022. Six pays affichent une progression des prix sensiblement supérieure à la moyenne communautaire. En Lituanie, la hausse a été singulièrement forte : +55 %. Ce bond fait néanmoins suite à une décennie entière de stagnation des prix des transports lituaniens et d'une érosion en 2019-2020. Suivent la Pologne, la Belgique, la Bulgarie, l'Allemagne et les Pays-Bas, avec des hausses de prix quinquennales comprises entre 26 et 29 %. La France et l'Espagne ont quant à elles connu une hausse inférieure à la moyenne européenne : +16 et +18 % respectivement. Notons que nous manquons d'indices « récents » des prix pour 9 pays européens, dont le Danemark, le Portugal et la Suède.

Variation de l'indice des prix à la production des transports routiers de fret et services de déménagement, par pays, sur les 5 dernières années

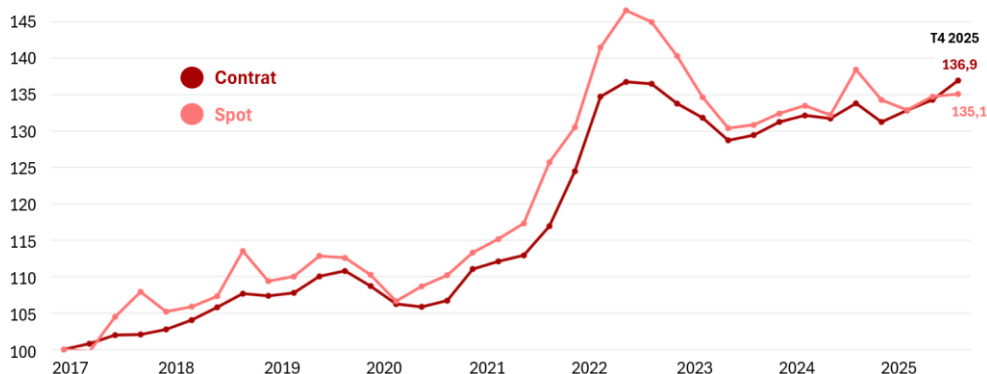
Evolution entre le 3^e trimestre 2018 et le 3^e trimestre 2023. Union européenne. Eurostat



Suivant les relevés de prix Upply, le prix moyen des contrats des transports routiers européens a progressé de 3,1 % sur un an au 4^e trimestre 2025. Le prix spot s'affiche lui en recul, du fait d'un effet de base (-3,3 %). Pour illustration, fin 2025, un trajet de Paris à Madrid revenait en moyenne à 1 500 euros sous contrat et à 1 600 euros sur le marché spot.

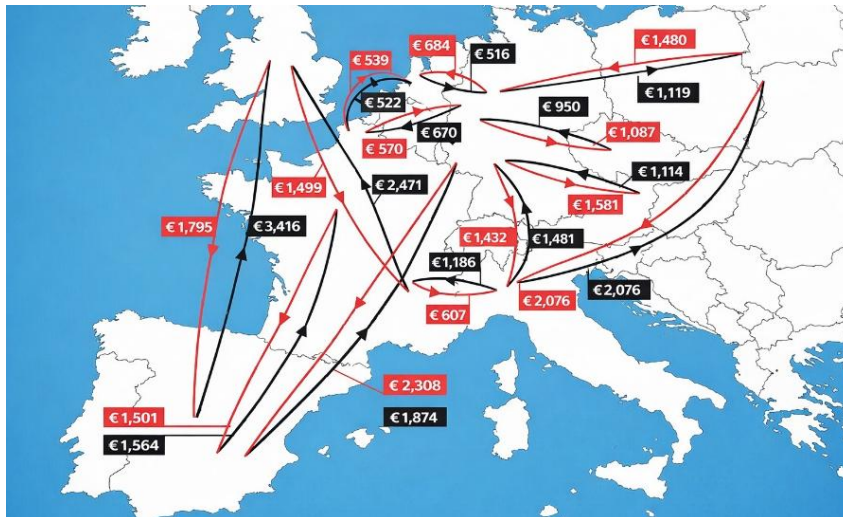
Variation de l'indice des prix des transports routiers de fret européens de 2017 à 2025

Base 100 = janvier 2017. Upply



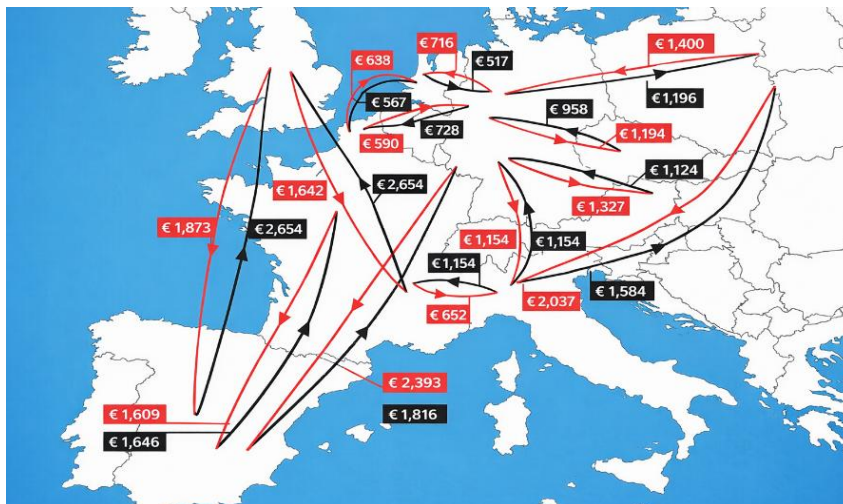
Prix contractuels des transports routiers de fret européens

T4 2025. Uply



Prix spot des transports routiers de fret européens

T4 2025. Uply

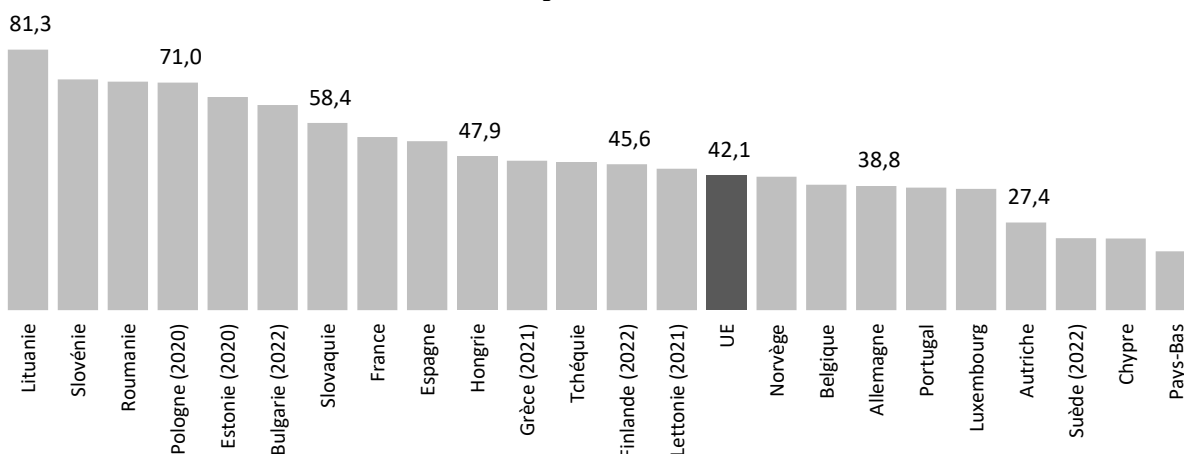


LA COMMISSION EUROPÉENNE ESTIME QUE 9 % DU TONNAGE ROUTIER CONTENEURISÉ POURRAIENT DONNER LIEU À UN REPORT MODAL

En rapportant les transports routiers de conteneurs de plus de 300 kilomètres au trafic routier de conteneurs toutes distances confondues, la Commission européenne estime que 42 % des transports routiers de conteneurs, exprimés en tonnes-kilomètres, pourraient donner lieu à un report modal.

Potentiel de report modal du trafic routier de conteneurs sur longue distance

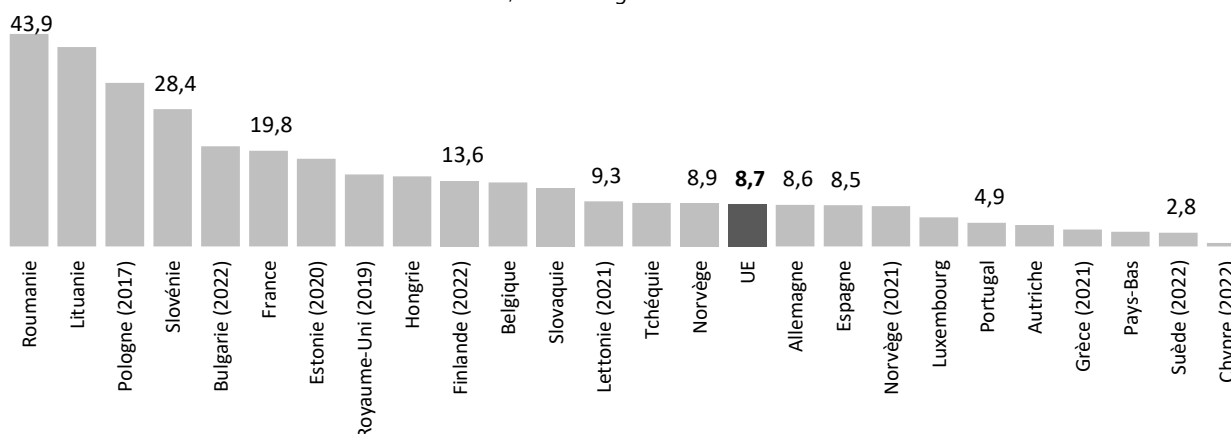
Part des transports routiers de conteneurs de plus de 300 km dans le transport routier de conteneurs total ; Pourcentages des **tonnes-kilomètres**. 2023. Eurostat



Ce potentiel exprimé en tonnes se réduit à 8,7 % des tonnages conteneurisés passant par la route ; une proportion moyenne à l'Union européenne relativement stable au cours des années récentes. Les écarts sont cependant prononcés entre pays : seulement 2,8 % en Suède, 3 % au Pays-Bas, 3,5 % en Grèce ; contre environ 20 % en France et plus de 40 % en Roumanie. Les tendances récentes divergent également entre pays.

Potentiel de report modal du trafic routier de conteneurs sur longue distance

Part des transports routiers de conteneurs de plus de 300 km dans le transport routier de conteneurs total ; Pourcentages des **tonnes**. 2023. Eurostat



Exploiter convenablement ce potentiel de report modal n'est toutefois pas aisé. Les contraintes d'infrastructure constituent un obstacle récurrent. Une étude de la Commission européenne sur les technologies de transbordement a mis en évidence d'importantes limitations de capacité sur les principaux corridors Nord-Sud du réseau de transport transeuropéen (TEN-T), freinant aussi bien les reports ferroviaires et fluviaux.⁵ Sans augmentations ciblées de capacité de transbordement, et le développement de nouveaux terminaux et de nœuds modaux, la demande de transports sur longue distance ne peut être convenablement absorbée par les voies ferroviaires et fluviales ; et les objectifs de report ne peuvent être pleinement atteints.

⁵ [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2025/759340/CASP_IDA\(2025\)759340_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2025/759340/CASP_IDA(2025)759340_EN.pdf)

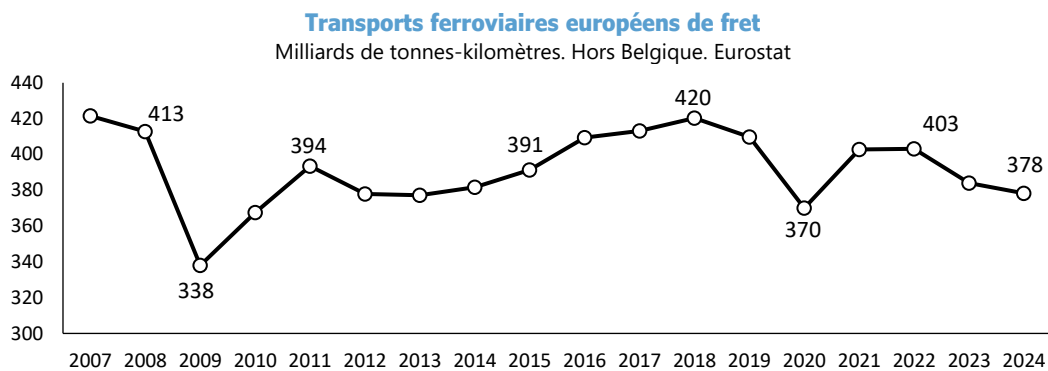
Fret ferroviaire européen



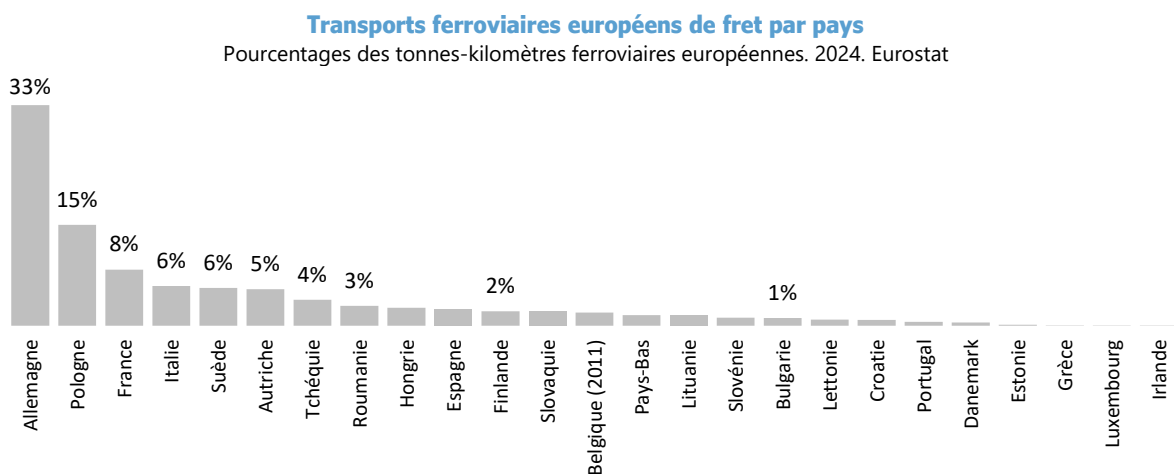
LE FRET FERROVIAIRE EUROPÉEN EST RELATIVEMENT STABLE EN TENDANCE

Le fret ferroviaire européen représente environ 380 milliards de tonnes-kilomètres. Ce volume s'avère en contraction en 2023 et 2024. Bien qu'il y ait d'importantes différences entre les pays de l'Union européenne, la plupart rapportent une évolution défavorable du fret ferroviaire en 2023-2024. Avec une relative stabilité de leurs volumes, l'Allemagne (1^{er} pays en termes de fret ferroviaire) et la Croatie (18^e) se distinguent du reste de l'Europe.

À noter que la Belgique (7,6 milliards de tonnes-kilomètres en 2011) ne transmet plus ses données de fret ferroviaire à la Commission européenne depuis plusieurs années. La Grèce (238 milliards de tonnes-kilomètres en 2024) ne les a pas transmises de 2018 à 2023. Dans le graphique suivant, des données 2018-2023 ont été approximées pour la Grèce, avec un impact marginal sur le volume communautaire.

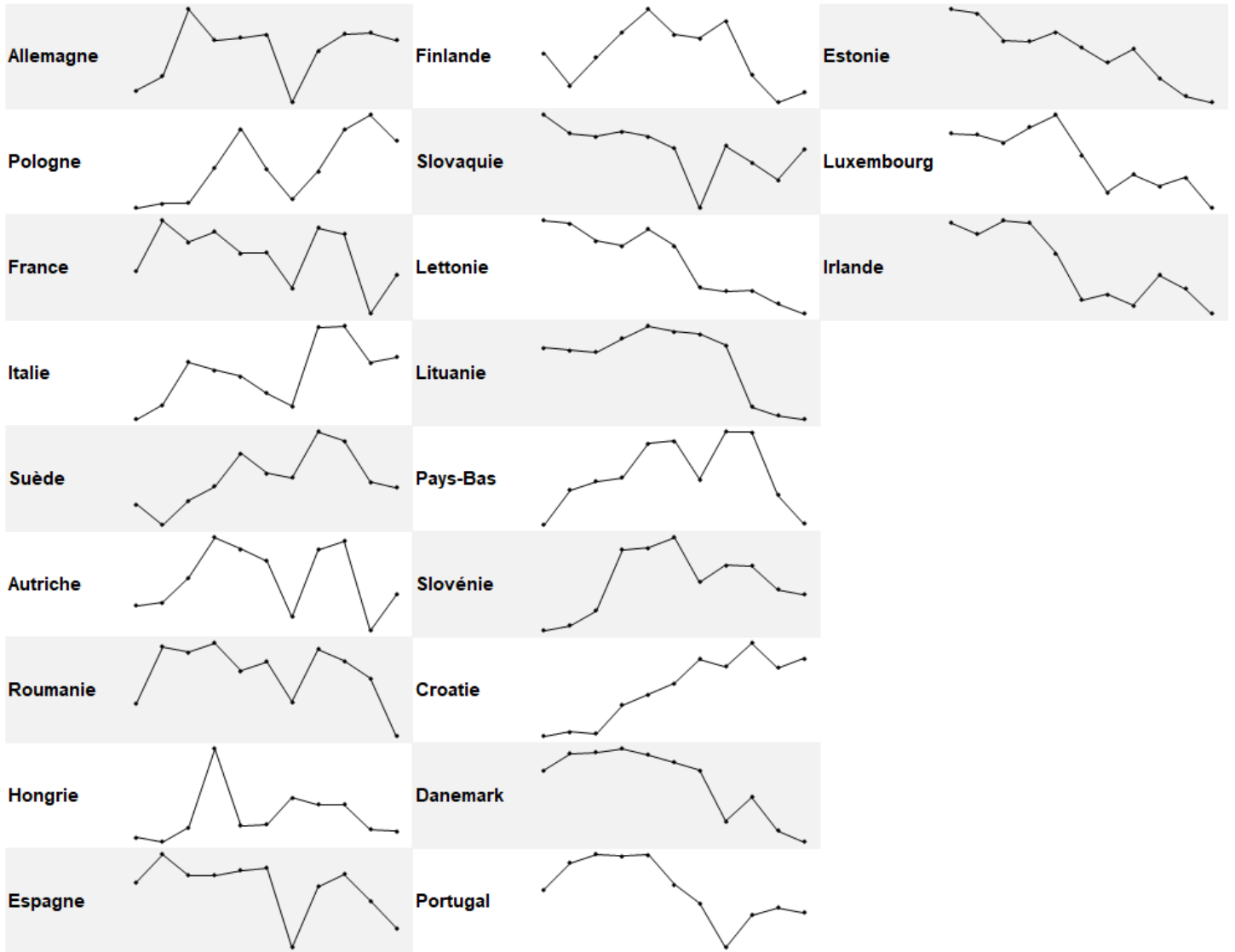


L'Allemagne représente à elle seule le tiers des transports ferroviaires européens de fret (33 %). Suivent la Pologne et la France, avec respectivement 15 et 8 % des tonnes-kilomètres ferroviaires.



Tendance d'évolution du fret ferroviaire entre 2014 et 2024, par pays

Evolution des tonnes-kilomètres ferroviaires. Echelle ajustée à chaque pays. Eurostat

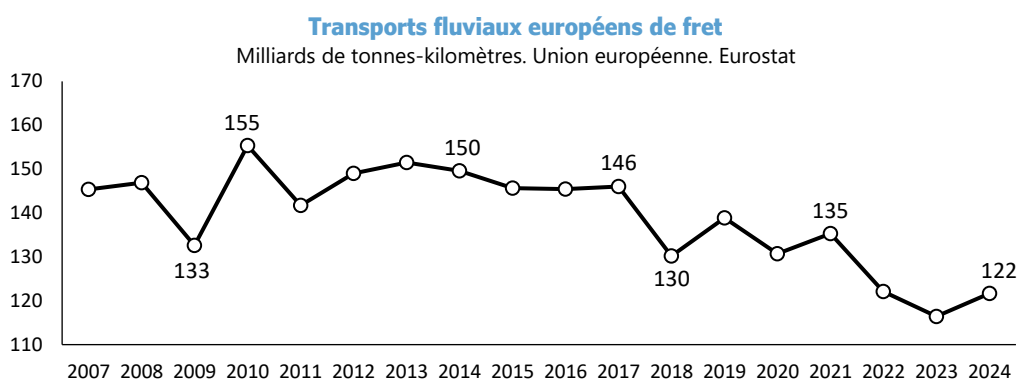


Fret fluvial européen

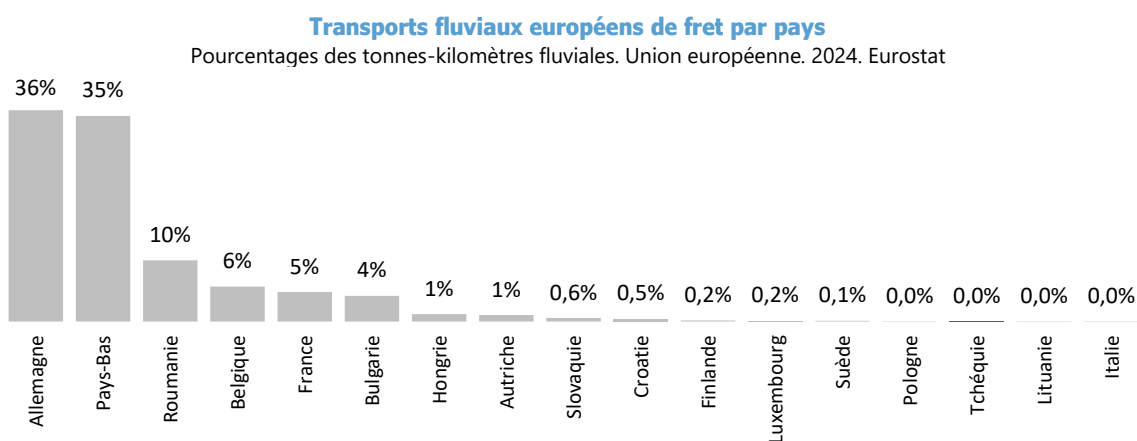


LE FRET FLUVIAL EUROPÉEN NE PROGRESSE PAS

En 2024, les transports fluviaux européens de fret se sont élevés à 122 milliards de tonnes-kilomètres, soit 5 % des transports de marchandises intérieurs à l'Union européenne. L'activité fluviale s'est érodée au fil des ans. En 2010, elle était de 155 milliards de tonnes-kilomètres ; puis a évolué entre 140 et 150 milliards de tonnes-kilomètres jusqu'en 2017. Depuis une baisse notable en 2018 (-11 %), les volumes demeurent faibles.



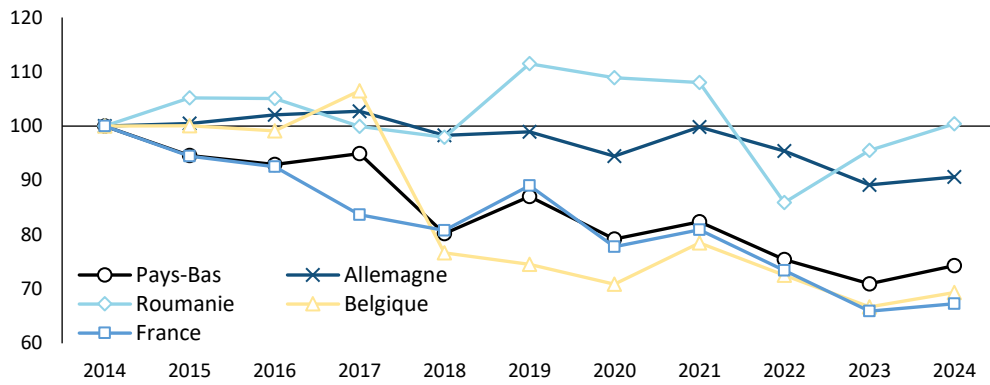
Les Pays-Bas et l'Allemagne concentrent chacun un tiers des transports fluviaux européens exprimés en tonnes-kilomètres. À eux deux, ils représentent 71 % de l'activité. Viennent ensuite la Roumanie (10 %), la Belgique (6 %) et la France (5 %).



Parmi les 5 premiers pays ayant recours au fret fluvial, aucun n'affiche de hausse tendancielle de l'activité au cours de la dernière décennie.

Evolution des transports fluviaux de fret dans les principaux pays qui y ont recours

Base 100 = 2014. Eurostat



Fret maritime portuaire européen

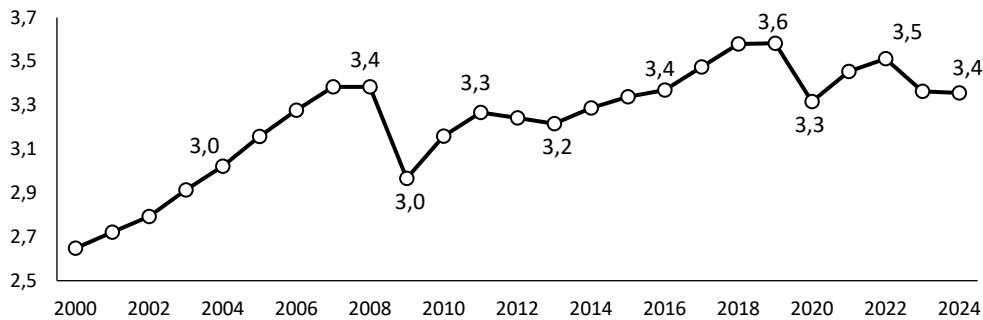
|||||

LES PORTS EUROPÉENS TRAITENT CHAQUE ANNÉE PLUS DE 3 MILLIARDS DE TONNES DE FRET

En 2024, les ports commerciaux européens ont manutentionné 3,4 milliards de tonnes de marchandises, tous types de produits confondus, entrées et sorties confondues. Il s'agit là d'un volume légèrement en deçà du point haut atteint en 2019, avant la crise sanitaire.

Poids brut des marchandises traitées dans les ports de l'Union européenne

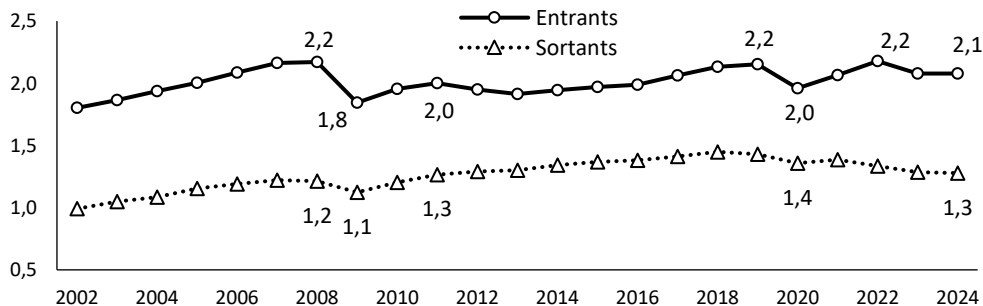
Milliards de tonnes. Union européenne. Eurostat



Les flux entrants représentent 62 % du tonnage portuaire. Dans le détail, on observe que ces flux-ci ont rattrapé en 2022 leur niveau de 2019, avant de s'incliner en 2023 et de se stabiliser en 2024. Les flux sortants s'affaiblissent en tendance depuis 2019.

Poids brut des marchandises traitées dans les ports de l'Union européenne, par flux entrants / sortants

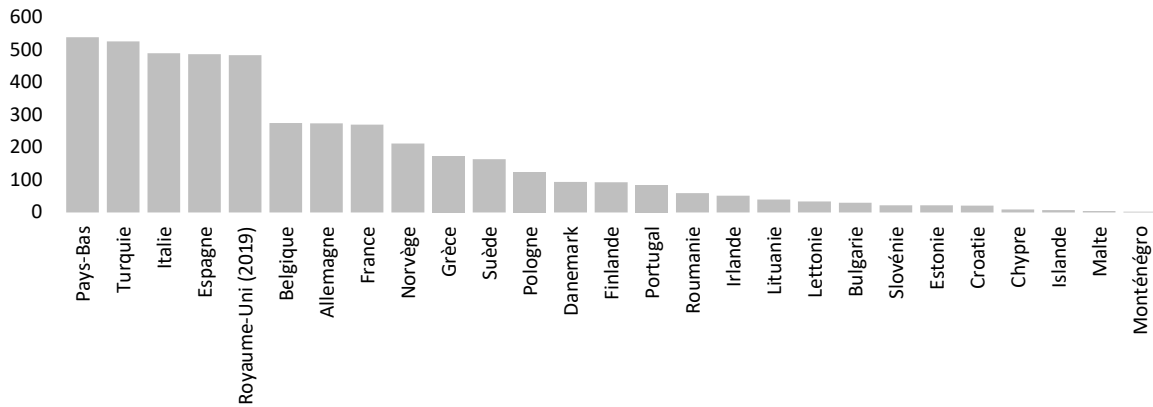
Milliards de tonnes. Eurostat



Les principaux pays portuaires sont les Pays-Bas, l'Espagne et l'Italie. Hors Union européenne, la Turquie et le Royaume-Uni s'affichent également comme de grands pays portuaires.

Poids brut des marchandises traitées dans les ports maritimes européens, par pays

Millions de tonnes. 2024. Eurostat

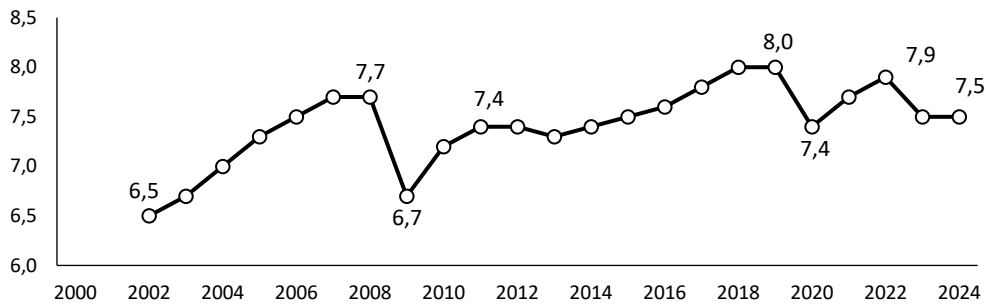


PRÈS DE 8 TONNES DE FRET PORTUAIRE PAR AN ET PAR EUROPÉEN

Rapportée à la population européenne, l'activité portuaire représente 7,5 tonnes de marchandises par an et par habitant. Un maximum avait été atteint en 2018-2019 à 8 tonnes par an et par habitant.

Poids brut des marchandises traitées dans les ports de l'Union européenne rapporté à la population

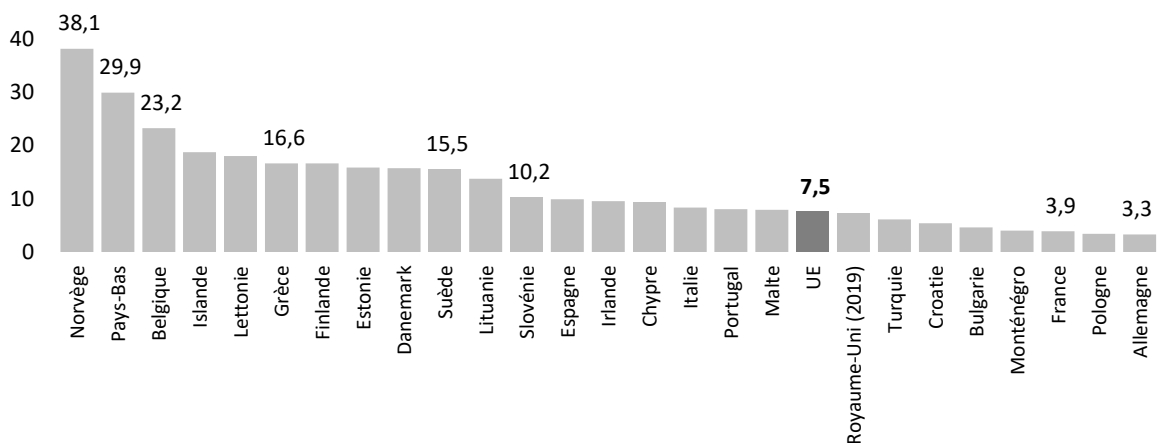
Tonnes par habitant. Eurostat



Les disparités entre pays sont logiquement importantes du fait des grandes places portuaires dont l'usage dépasse largement les frontières nationales. Les ports norvégiens traitent ainsi chaque année près de 40 tonnes par habitant. Ce volume est de 30 tonnes aux Pays-Bas et de 23 tonnes en Belgique, en Estonie et en Lettonie. La France et l'Allemagne sont en bas du classement, avec respectivement 3,9 et 3,3 tonnes par an et par habitant.

Poids brut des marchandises traitées dans les ports rapporté à la population, par pays

Tonnes par habitant. 2024. Eurostat

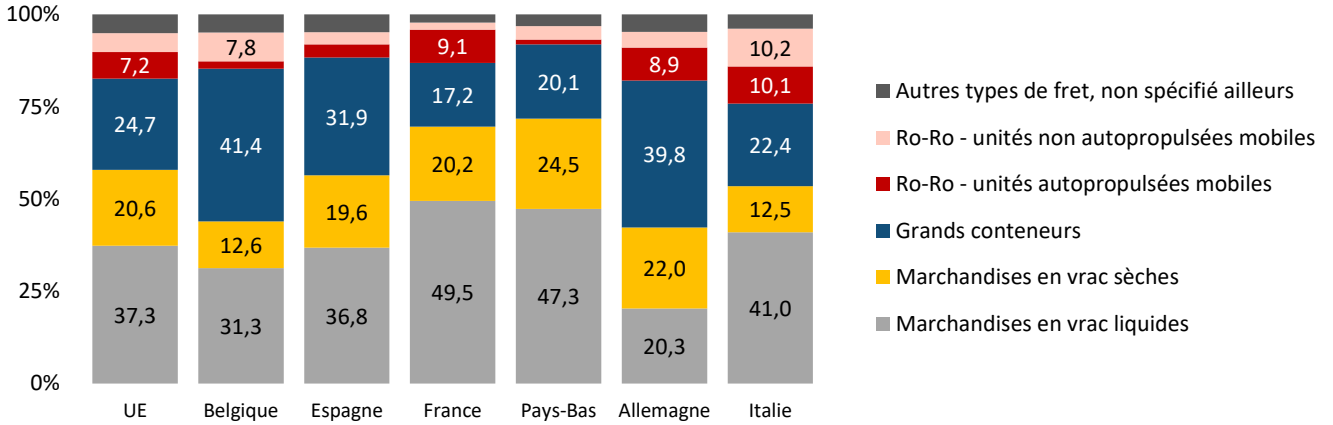


LE VRAC LIQUIDE CONCENTRE PLUS DU TIERS DES ACTIVITÉS PORTUAIRES

À l'échelle européenne, le vrac liquide représente plus du tiers de l'activité des ports commerciaux (37 %). Les conteneurs représentent le quart des volumes, et le vrac sec un cinquième. Les activités « Ro-Ro » (transports de véhicules) en représentent un peu plus de 10 %.

Répartition du tonnage portuaire (cumul entrées/sorties) par type de fret

Pourcentages du tonnage total. 2024. Eurostat

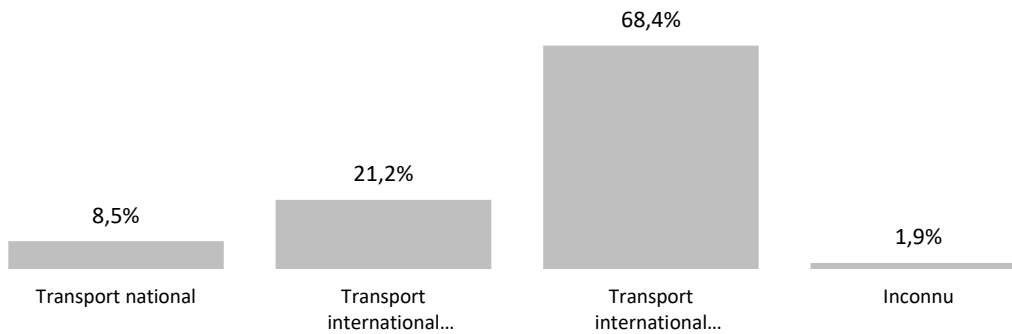


PRÈS DE 70 % DE FRET PORTUAIRE RÉSULTE D'ÉCHANGES EXTRA-UE

Les ports sont les premières portes d'entrée et de sortie des marchandises entre l'Europe et le reste du monde. En 2024, 68 % des marchandises manutentionnées dans les ports résultaient d'échanges commerciaux avec le reste du monde (extra-UE). Les échanges internationaux intra-UE ne représentaient « que » 21 % des volumes ; et les échanges nationaux seulement 8 %.

Répartition du tonnage portuaire (cumul entrées/sorties) par origine/destination

Pourcentages du tonnage total. 2024. Eurostat

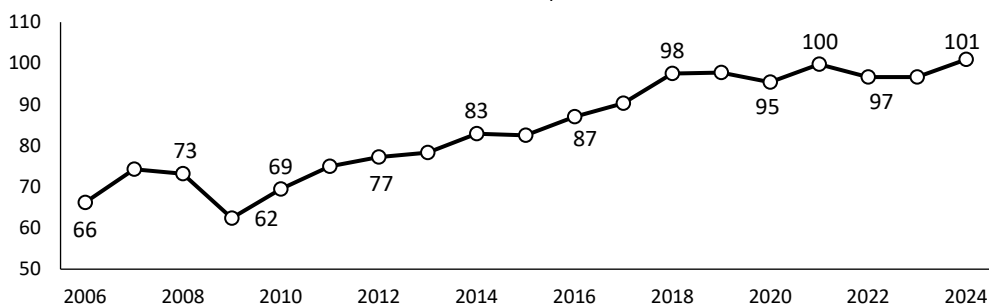


PRÈS DE 101 MILLIONS DE CONTENEURS EVP PAR AN

Les principaux ports commerciaux de l'Union européenne assurent chaque année le traitement de près de 100 millions de conteneurs EVP. Ce volume a augmenté de manière quasi-continue jusqu'en 2018. Il est depuis relativement stable en tendance, avec un point haut de 101 millions d'EVP en 2024 (à date la dernière année disponible auprès d'Eurostat), dont 19 % de conteneurs vides.

Conteneurs manutentionnés dans les principaux ports européens

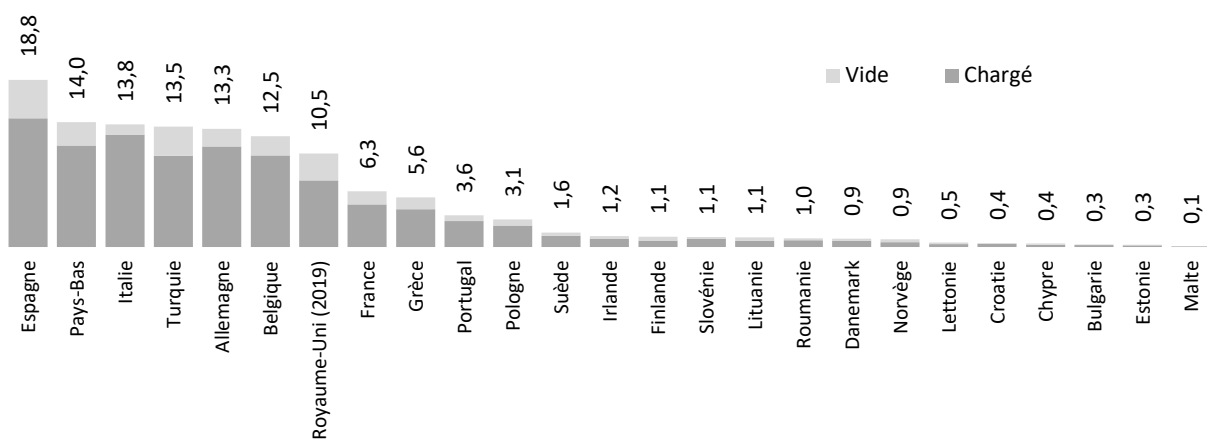
Millions d'EVP. Union européenne. Eurostat



Le premier pays européen en matière de conteneurs maritimes est l'Espagne (18,8 millions d'EVP en 2024), suivi des Pays-Bas (14,0), de l'Italie (13,8), de l'Allemagne (13,3) et de la Belgique (12,5).

Conteneurs manutentionnés dans les principaux ports européens, par pays

Millions d'EVP. 2024. Eurostat

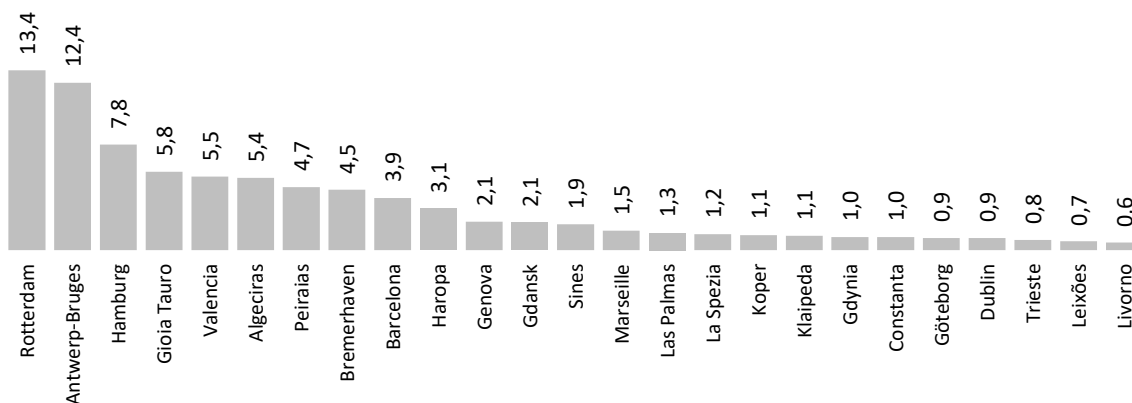


ROTTERDAM ET ANVERS CONCENTRENT ENTRE 25 ET 30 % DES CONTENEURS PORTUAIRES EUROPÉENS

Les 20 premiers ports commerciaux d'Europe assurent environ 80 % des volumes EVP. Les deux premiers ports à conteneurs européens, Rotterdam et Anvers, traitent chacun plus de 12 millions d'EVP chaque année. À eux seuls, ils représentent le quart de l'activité conteneurisée de tous les ports européens.

Les 25 premiers ports européens à conteneurs

Millions d'EVP. 2024. Eurostat

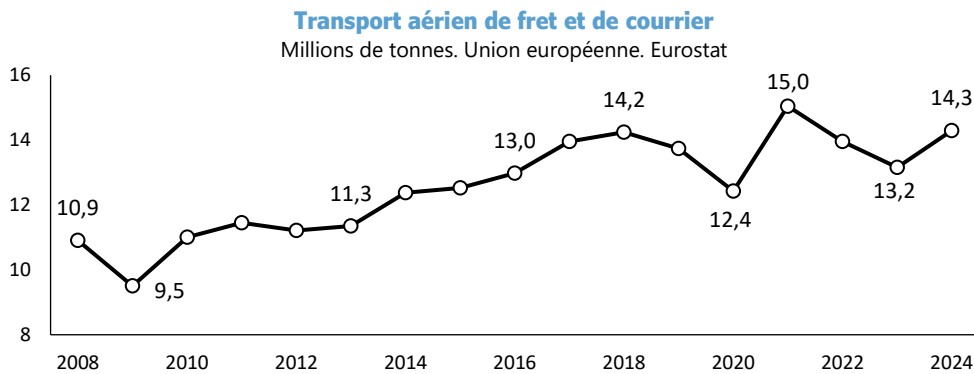


Fret aéroportuaire européen



LES AÉROPORTS EUROPÉENS TRAITENT CHAQUE ANNÉE PLUS DE 14 MILLIONS DE TONNES DE FRET

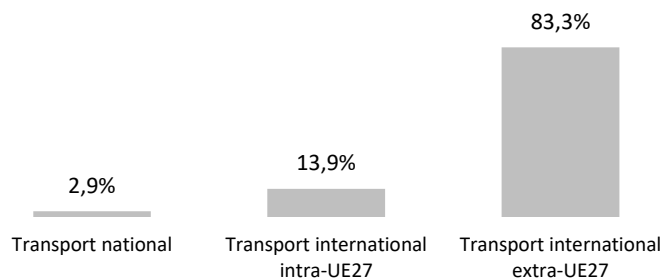
En 2024, les aéroports de l'Union européenne ont manutentionné 14,3 millions de tonnes de marchandises et de courrier ; un volume en reprise de 8,6 % sur un an après une contraction en 2022 et 2023. Le point haut de 2021, atteint par un effet contre-coup des restrictions sanitaires de 2020, n'était pas encore rattrapé en 2024. Au cours de la dernière décennie, entre 2014 et 2024, l'activité s'affiche en hausse de 15 %.



LE FRET AÉROPORTUAIRE EUROPÉEN REPOSE À PLUS DE 80 % SUR DES ÉCHANGES EXTRA-UE

En 2024, 83 % des marchandises manutentionnées dans les aéroports européens résultaient d'échanges commerciaux avec le reste du monde (extra-UE). Les échanges internationaux intra-UE ne représentaient « que » 14 % des volumes ; et les échanges nationaux seulement 3 %.

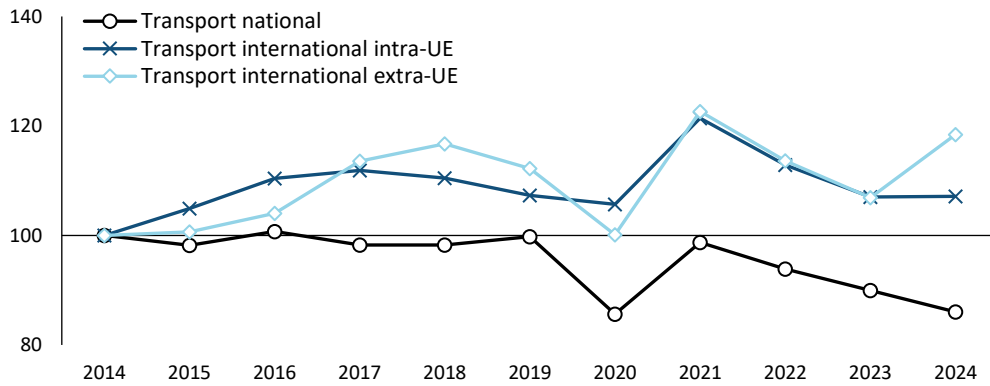
Répartition du tonnage aérien par origine/destination
Pourcentages du tonnage total. 2024. Eurostat



Les transports aériens nationaux de fret se replient en tendance depuis plusieurs années. En 2024, les flux internationaux intra-UE ne progressent pas, après deux années de baisse. Ils sont similaires à leur volume de 2019. Les flux extra-UE rebondissent pour leur part nettement en 2024, en hausse de 11 %.

Evolution du tonnage aérien par origine/destination

Base 100 = 2014. Union européenne. Eurostat

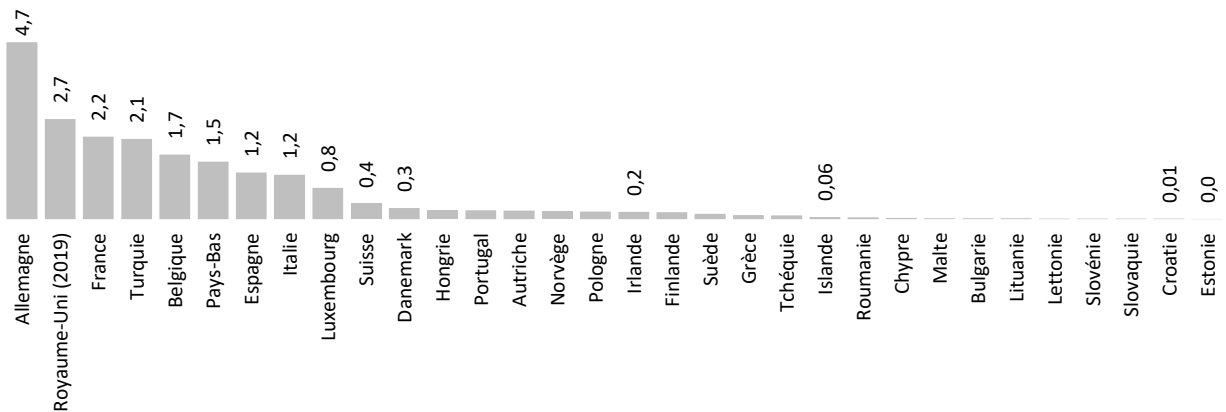


L'ALLEMAGNE EST DE LOIN LE PREMIER PAYS EUROPÉEN EN MATIÈRE DE FRET AÉROPORTUAIRE

En 2024, les aéroports allemands ont manutentionné 4,7 millions de tonnes de fret et de courrier ; soit le tiers des volumes de l'Union européenne (33 %). Suivent la France (15 %), la Belgique (12 %) et les Pays-Bas (11 %). Le Royaume-Uni et la Turquie sont par ailleurs également de grands pays d'Europe en matière de fret aérien.

Transport aérien de fret et de courrier, par pays

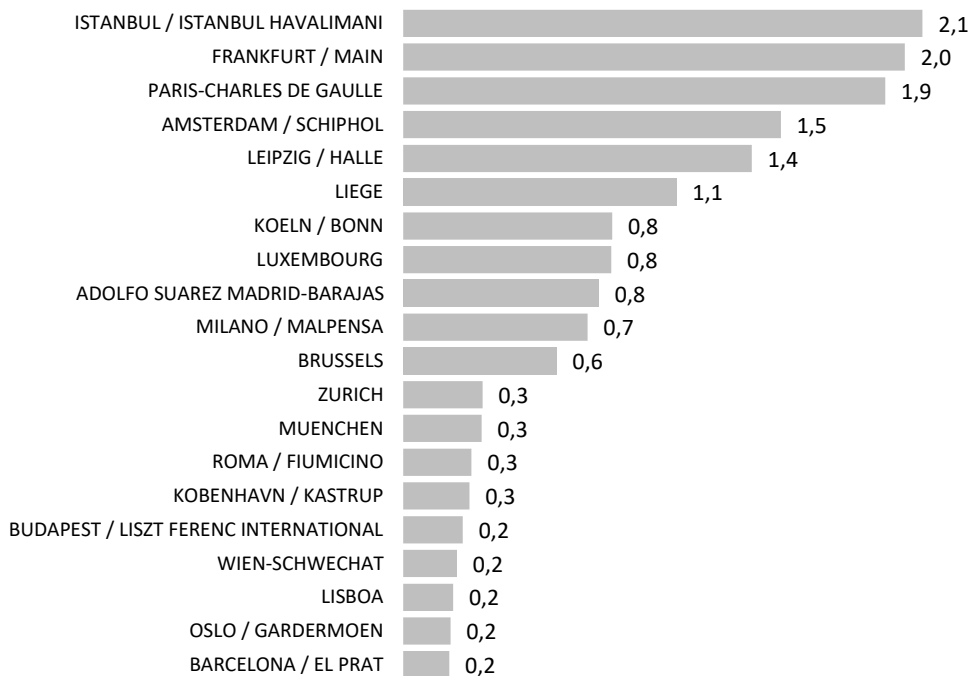
Millions de tonnes. 2024. Eurostat



Frankfurt/Main est le premier aéroport de l'Union européenne en termes de fret, avec 2 millions de tonnes manutentionnées en 2024. Il est suivi de près par Paris-Charles de Gaulle (1,9 million de tonnes) ; et de plus loin par Amsterdam/Schiphol et Leipzig/Halle (respectivement 1,5 et 1,4 million de tonnes).

Les 20 premiers aéroports de fret européens

Millions de tonnes. 2024. Eurostat



Infrastructures européennes de transport

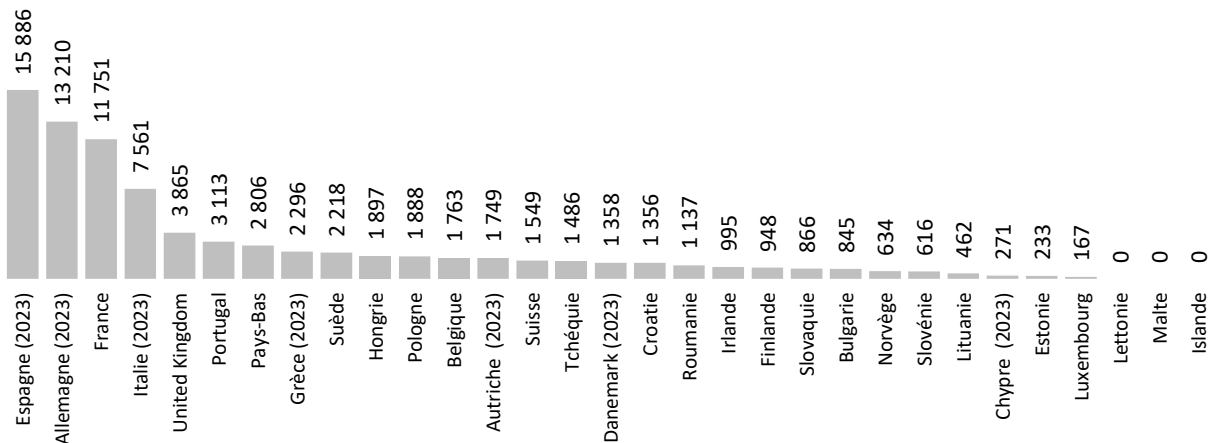


76 900 KILOMÈTRES D'AUTOROUTES

En 2024, les 27 pays membres de l'Union européenne totalisaient 76 878 kilomètres d'autoroutes. L'Espagne (21 %), l'Allemagne (17 %), la France (15 %) et l'Italie (10 %) sont les pays qui en comptent le plus.

Longueur d'autoroutes, par pays

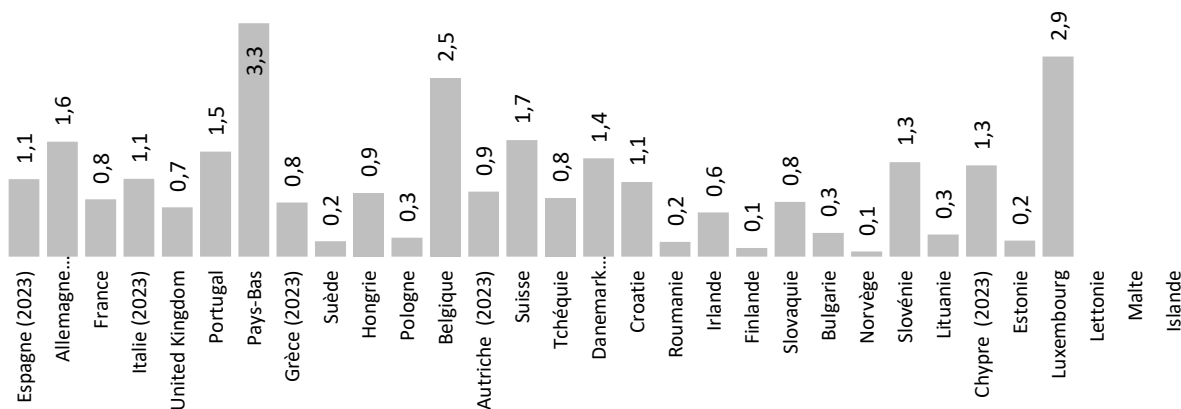
En kilomètres. 2024. Eurostat



Il existe logiquement une relation entre la longueur des autoroutes et la superficie des pays, bien que celle-ci soit très imparfaite. Les pays avec la plus forte concentration d'autoroutes sont les Pays-Bas, le Luxembourg et la Belgique. À l'inverse, au regard de leurs superficies respectives, la Suède, la Norvège, la Finlande, la Pologne, la Roumanie et le Royaume-Uni en comptent relativement peu. Malte n'en compte aucune.

Densité des autoroutes, par pays

Ratio des kilomètres d'autoroutes à la superficie des pays
Base 1 = Moyenne européenne brute. 2024. Eurostat



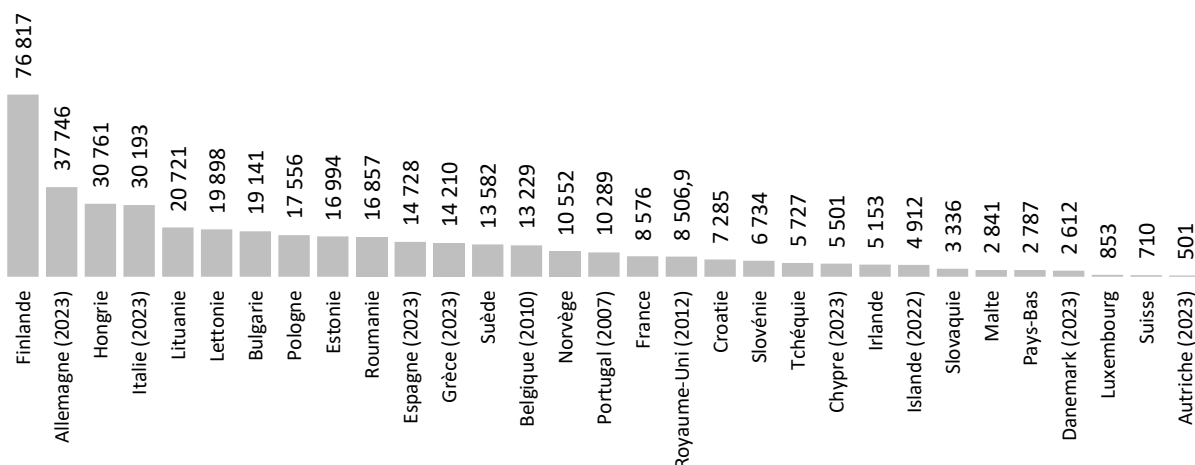
L'A7 allemande est l'autoroute la plus longue d'Europe, avec plus de 963 kilomètres reliant le nord du pays au sud, de Flensburg à Kempten. L'autoroute la plus fréquentée est française : l'A1, qui relie Paris à Lille, avec une moyenne quotidienne de 100 000 voitures et 20 000 camions. Le plus grand péage d'Europe est lui aussi français : la barrière de Vienne-Reventin, sur l'A7, compte 15 voies en entrée et 27 en sortie.⁶

PLUS DE 400 000 KILOMÈTRES DE ROUTES NATIONALES

Au 76 900 kilomètres d'autoroutes de l'Union européenne s'ajoutent plus de 404 600 kilomètres de routes nationales, également exploitées pour les transports routiers de marchandises. La Finlande possède à elle seule 77 000 kilomètres de routes nationales ; contrepartie du fait qu'elle possède peu d'autoroutes (moins de 1 000 kilomètres).

Longueur des routes nationales, par pays

En kilomètres. 2024. Eurostat



⁶ <https://www.touteurope.eu/economie-et-social/le-prix-des-autoroutes-dans-l-union-europeenne/#:~:text=L'Espagne%20est%20avec%20plus,12%20000%20km%20d'autoroutes>

PLUS DE 200 000 KILOMÈTRES DE LIGNES FERROVIAIRES

L'Union européenne totalisait 202 131 kilomètres de lignes ferroviaires en 2024. L'Allemagne est le premier pays ferroviaire d'Europe, avec presque 39 000 kilomètres de voies ferrées. Arrive ensuite la France avec près de 28 000 kilomètres de voies.

La plupart des pays indiquent à la Commission européenne si leurs segments ferroviaires sont partagés entre les usages « passagers » et « fret », ou bien s'ils sont exclusifs. La Belgique, les Pays-Bas, la Suède et le Portugal n'apportent toutefois pas ce niveau de détail. À partir des informations transmises par les 23 autres pays membres, on observe que 92 % des voies sont à double usage. Seules 4,4 % ont un usage exclusivement « fret ».

Cinq pays réservent plus de 10 % de leur réseau ferroviaire au fret : la Finlande (32 %), la Lettonie (15 %), l'Estonie (14 %), le Luxembourg (13 %) et la Pologne (12 %).

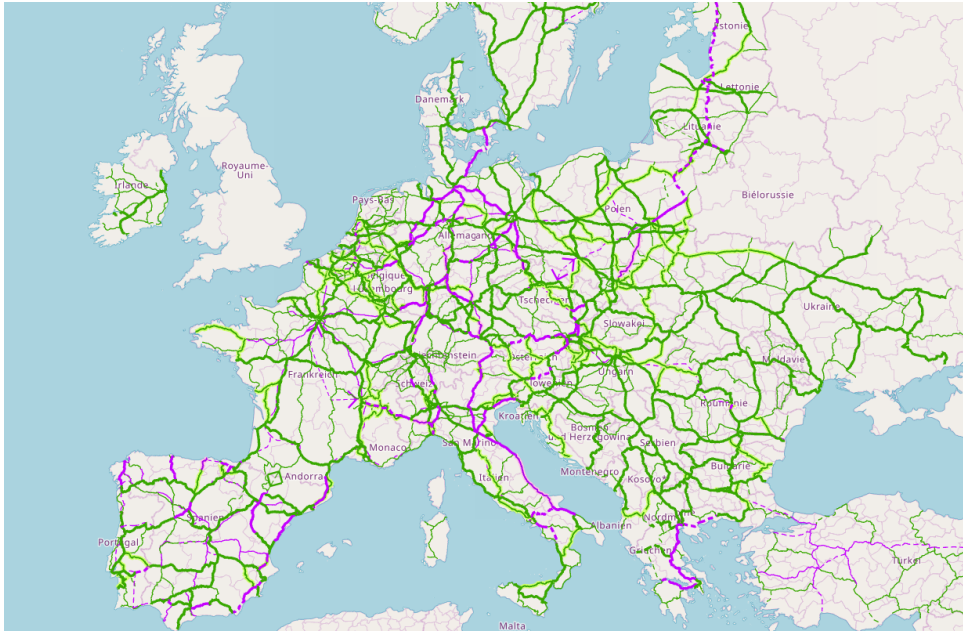
Longueur des lignes ferroviaires par nature du transport, par pays

En kilomètres. 2024. Eurostat

	Total (27 pays)	Passagers et fret (23 pays)	Fret seulement (23 pays)	% du réseau ayant un usage fret	% du réseau ayant un usage fret exclusivement
Union européenne	201 314	166 899	7 905	92%	4,4%
Allemagne	38 855	37 833	370	98%	1%
France	27 564	24 789	1 731	96%	6%
Pologne	19 625	16 617	2 337	97%	12%
Italie	16 879	16 879	0	100%	0%
Espagne	16 217	13 960	322	88%	2%
Suède	10 902	nc	nc		
Roumanie	10 611	10 611	0	100%	0%
Tchéquie	9 514	9 514	0	100%	0%
Hongrie	7 437	7 202	235	100%	3%
Finlande	5 915	4 019	1 869	100%	32%
Autriche	5 624	5 624	0	100%	0%
Bulgarie	4 025	3 601	249	96%	6%
Slovaquie	3 629	3 346	228	98%	6%
Belgique	3 615	nc	nc		
Pays-Bas	3 043	nc	nc		
Croatie	2 617	2 617	0	100%	0%
Portugal	2 526	nc	nc		
Danemark	2 448	2 273	4	93%	0%
Irlande	2 045	319	46	18%	2%
Lituanie	1 924	1 924	0	100%	0%
Lettonie	1 831	1 557	274	100%	15%
Grèce	1 818	1 818	0	100%	0%
Slovénie	1 208	1 166	40	100%	3%
Estonie	1 171	993	166	99%	14%
Luxembourg	271	237	34	100%	13%

Réseaux européens de fret ferroviaire

Commission européenne, 2026



NEUF CORRIDORS EUROPÉENS DE FRET FERROVIAIRE SONT IDENTIFIÉS

Pour promouvoir la compétitivité du rail à travers l'Europe, la Commission européenne a défini neuf « corridors européens de fret », ayant chacun fait l'objet d'une harmonisation des procédures et des règles de fonctionnement. Un train traversant plusieurs pays par un corridor n'a ainsi plus besoin d'adresser une demande de sillon à l'administration compétente de chaque pays. Sa demande est adressée au guichet unique du corridor (« One Stop Shop ») qui assure le tracé du sillon de bout en bout.

Ces corridors ferroviaires favorisent les connexions maritimes, fluviales et routières.

Leur développement à long terme suppose une coordination européenne sur les travaux d'infrastructures, et en matière d'investissement.

Les neuf corridors identifiés sont :

- Atlantique ;
- Baltique – Adriatique ;
- Méditerranéen ;
- Mer du Nord – Baltique ;
- Mer du Nord – Rhin – Méditerranée ;
- Orient – Méditerranée Est ;
- Mer Baltique – Mer Noire – Égée ;
- Rhin – Danube ;
- Scandinavie – Méditerranée.

Les 9 corridors européens de fret ferroviaire

Commission européenne, 2026⁷



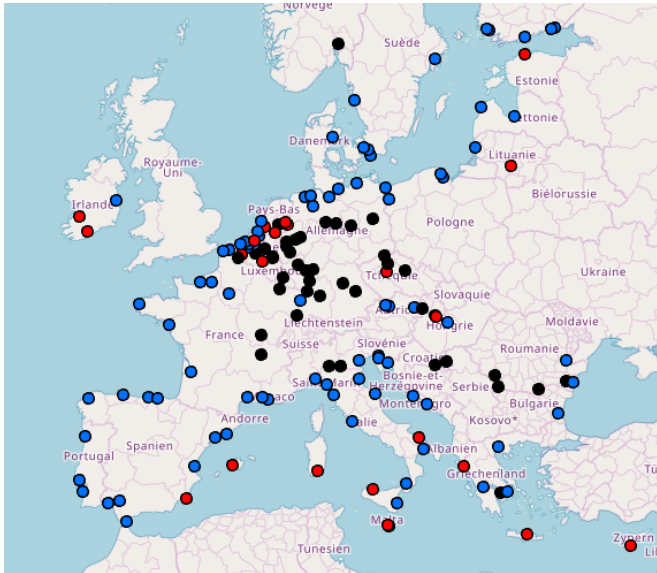
⁷ <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

PORTS ET AÉROPORTS EMBRANCHÉS AU RÉSEAU FERROVIAIRE

La très large majorité des ports maritimes commerciaux européens bénéficient d'un embranchement au réseau ferroviaire. C'est l'inverse pour les ports fluviaux. La grande majorité des aéroports ne sont pas embranchés au réseau ferroviaire.

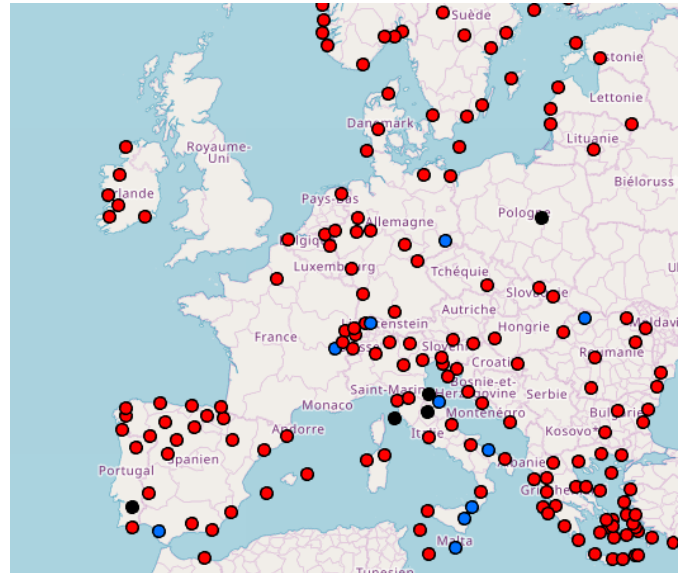
Ports européens ayant un embranchement ferroviaire

Bleu : avec embranchement. **Rouge** : sans. **Noir** : absence de données
Commission européenne, 2026



Principaux aéroports avec embranchement ferroviaire

Bleu : avec embranchement. **Rouge** : sans. **Noir** : absence de données
Commission européenne, 2026

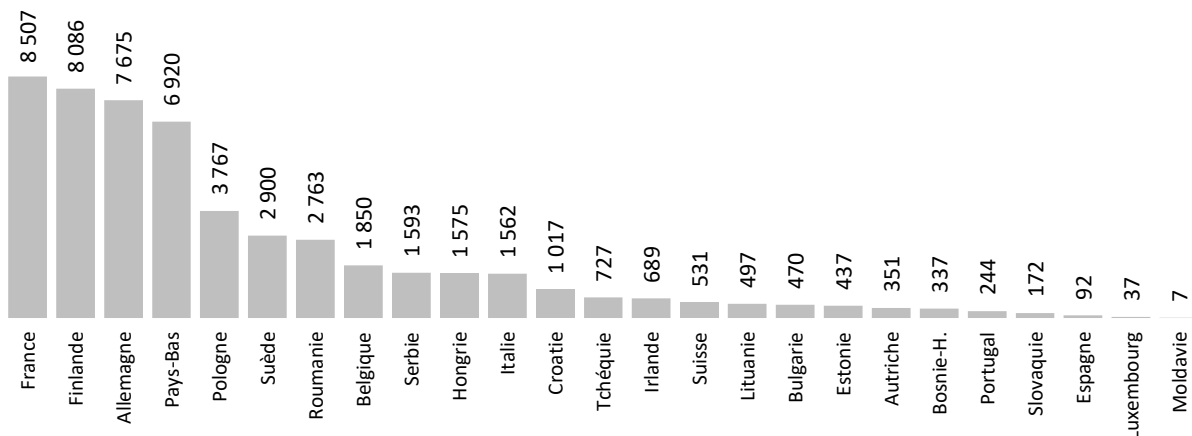


50 000 KILOMÈTRES DE VOIES FLUVIALES

La géographie de l'Union européenne lui confère 50 339 kilomètres de voies navigables, traversant ou longeant 21 pays. Le quart est référencé comme étant de classe CEMT IV ou supérieure, dite aussi « à grand gabarit », qui permet le transport de marchandises.

Voies intérieures navigables, toutes classes confondues

Kilomètres, 2024. Eurostat



Grâce au Danube, qui traverse ou longe 10 pays, et au Rhin, liés entre eux par le canal Rhin-Main-Danube, les marchandises peuvent transiter par voies fluviales entre la mer Noire et la mer du Nord.

Réseaux fluviaux navigables de l'Union européenne

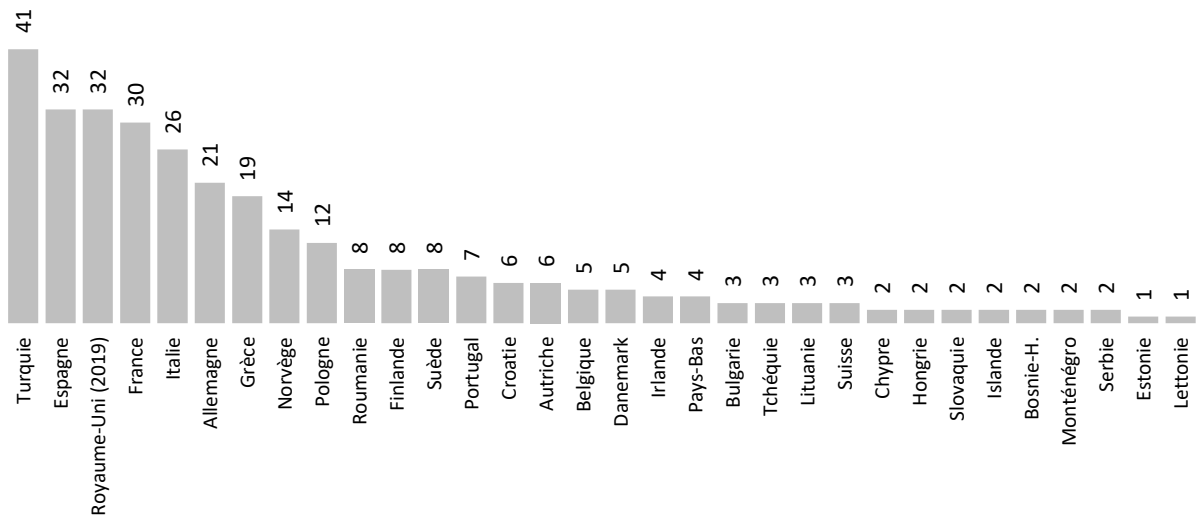
Commission européenne, 2026



DONNÉES DIVERSES SUR LES INFRASTRUCTURES EUROPÉENNES

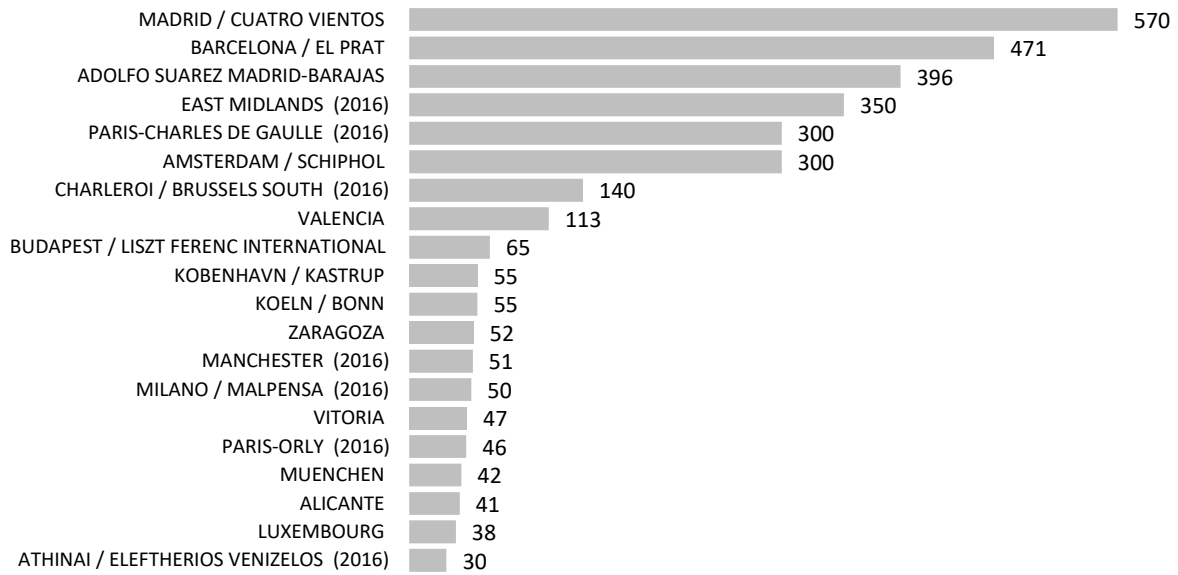
Nombre d'aéroports principaux par pays

2023. Eurostat



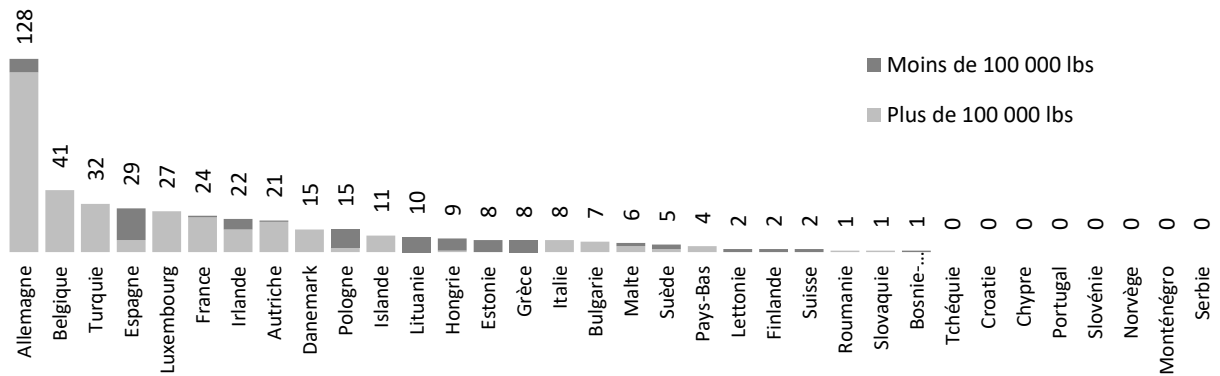
20 premiers aéroports européens suivant la surface de la zone de fret intermodal

Mètres carrés. 2023. Eurostat



Flotte d'avions cargo par pays exploitant

Nombre d'aéronefs. 2023. Eurostat



Entreprises et emplois des entreprises de transports de fret en Europe

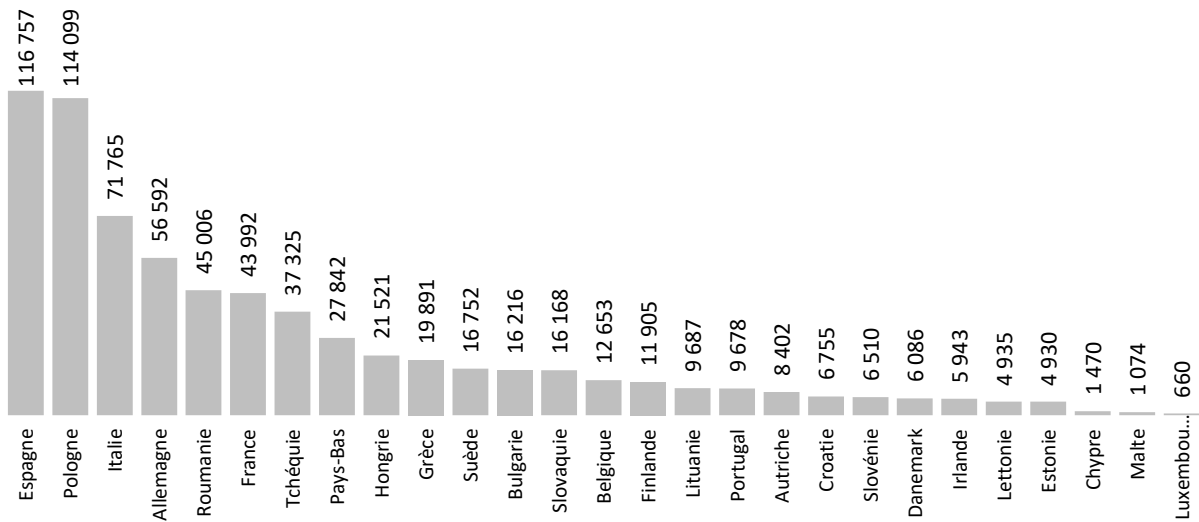
|||||

PLUS DE 700 000 ENTREPRISES DU TRANSPORT DE FRET EN EUROPE

	Année	Entreprises
Transports routiers de fret	2023	572 748
Autres services auxiliaires des transports	2023	70 000
Entreposage et stockage	2024	21 781
Services de déménagement	2023	15 000
Manutention	2023	11 515
Location et location-bail de camions	2023	7 000
Transports fluviaux de fret	2024	5 340
Transports maritimes et côtiers de fret	2024	3 000
Transports ferroviaires de fret	2024	947
Transports aériens de fret	2023	740
TOTAL hors poste et courrier		708 071
Activités de poste, obligation de service universel	2022	1 050
Autres activités de poste et de courrier	2024	203 000
TOTAL avec poste et courrier		912 121

Démographie des entreprises des transports de fret

Sur la base de données 2023-2024. Eurostat

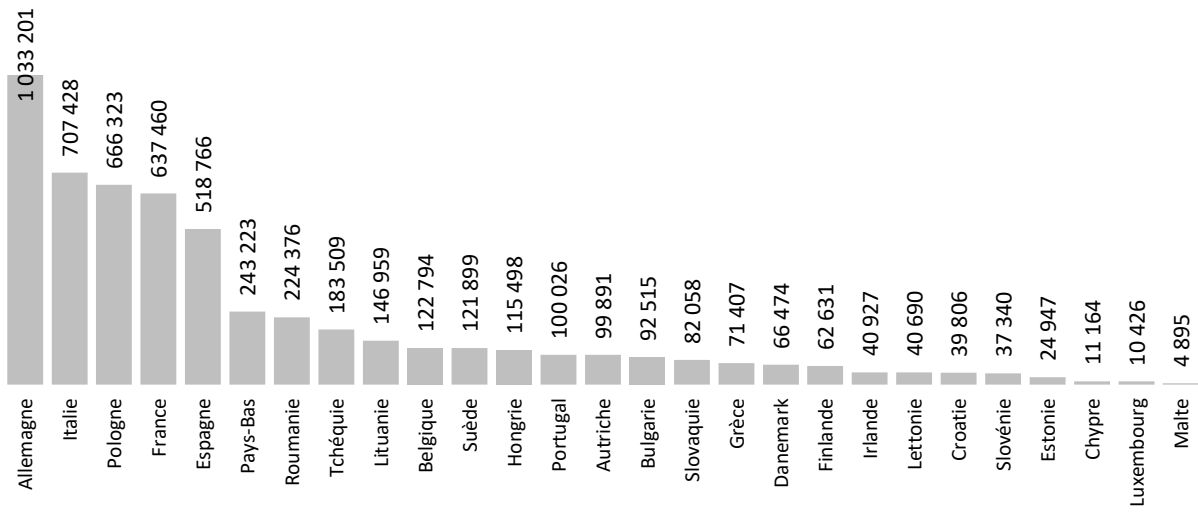


LES ENTREPRISES DE TRANSPORT OCCUPENT PLUS DE 5,5 MILLIONS D'EUROPÉENS, ET PLUS DE 7 MILLIONS EN INCLUANT LES ACTIVITÉS DE POSTE ET COURRIER

	Année	Personnes occupées
Transports routiers de fret	2023	3 380 044
Autres services auxiliaires des transports	2023	1 212 080
Entreposage et stockage	2024	392 000
Manutention	2023	214 307
Transports ferroviaires de fret	2024	118 959
Transports maritimes et côtiers de fret	2024	75 500
Services de déménagement	2023	70 000
Location et location-bail de camions	2023	29 000
Transports aériens de fret	2023	25 400
Transports fluviaux de fret	2024	21 278
TOTAL hors poste et courrier		5 538 568
Activités de poste, obligation de service universel	2024	646 000
Autres activités de poste et de courrier	2024	947 474
TOTAL avec poste et courrier		7 132 042

Personnes occupées au sein des entreprises spécialisées des transports de fret

Sur la base de données 2023-2024. Eurostat



Droits d'accises sur le gazole en Europe



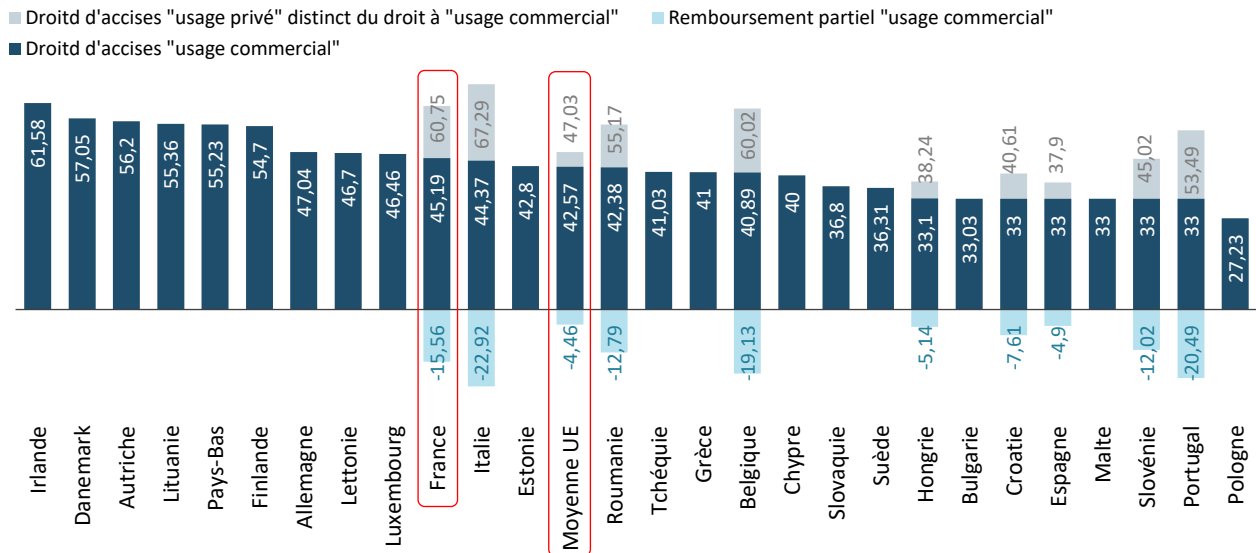
Le Comité national routier français (CNR) établit chaque année un comparatif européen des droits d'accises sur le gazole et mécanismes de remboursement partiels pour les transports routiers de marchandises. Cette section présente ses résultats traduisant la situation des pays en mars 2026.⁸

LES DROITS D'ACCISES MOYENS SUR LE GAZOLE PROFESSIONNEL DES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE SONT DE 42,57 € PAR HECTOLITRE, AVEC UNE AMPLITUDE ALLANT DE 61,58 € EN IRLANDE À SEULEMENT 27,23 € EN POLOGNE

En mars 2026, les droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » (TRM) varient de seulement 27,23 €/hl en Pologne jusqu'à 61,58 €/hl en Irlande, soit une amplitude conséquente de 34,35 €/hl. La moyenne communautaire s'établit à 42,57 €/hl et la médiane à 41,03 €/hl.

Droits d'accises et mécanismes de remboursements partiels TRM sur le gazole en Europe

Euros par hectolitre. Situation de mars 2026. Comité national routier de France (CNR)

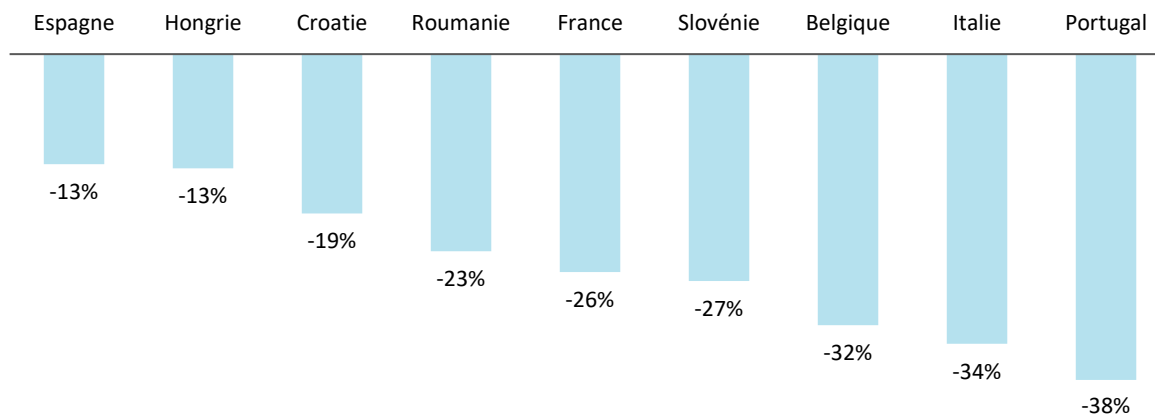


⁸<https://www.cnr.fr/droits-daccises-et-mecanismes-de-remboursements-partiels-trm-sur-le-gazole-en-europe-mars-2026>

Neuf pays appliquent un remboursement partiel des droits d'accises pour parvenir à des droits à « usage commercial » inférieurs aux droits à « usage privé ». En Italie, en Belgique et en France, les remboursements partiels amènent des droits d'accises à « usage commercial » inférieurs aux droits à « usage privé » de respectivement 34 %, 32 % et 26 %. Les pays appliquant un remboursement partiel ne sont pas nécessairement des pays pratiquant les droits d'accises à « usage privé » les plus élevés.

Écarts de droits d'accises entre usages « privé » et « commercial » au sein des pays de l'Union européenne appliquant un remboursement partiel au bénéfice du TRM

En pourcentage des droits à « usage privé ». Situation de mars 2026. Comité national routier de France (CNR)

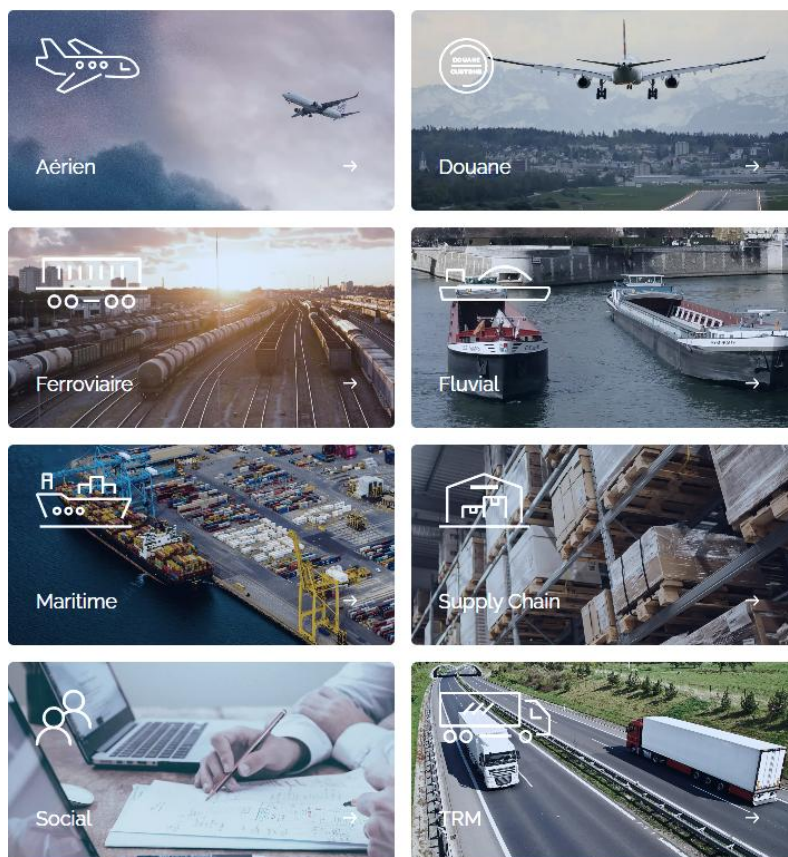




UNION DES ENTREPRISES
TRANSPORT & LOGISTIQUE
DE FRANCE

Transporteurs, logisticiens et commissionnaires de transport... nos adhérents interviennent dans l'ensemble de l'organisation des flux de marchandises et, avec TLF Overseas, dans l'organisation du transport international. En mettant en mouvement l'ensemble de la chaîne Transport et Logistique au service de la marchandise, nos adhérents font le lien entre le donneur d'ordre (chargeur, industriel) et le consommateur final.

e-tlf.com



Contacts

Julie Rambaud • Relations presse • julie@myprettyagency.com • 06 26 36 90 46
Christophe Marques • Délégué aux affaires économiques • cmarques@e-tlf.com • 06 62 43 78 36
Olivier Poncelet • Délégué général • oponcelet@e-tlf.com