

## Que pèse le Transport Routier de Marchandises ?

Le Transport Routier de Marchandises réalise 87% des tonnes-kilomètres nationales et pèse 6% du trafic routier intérieur. Le secteur emploie plus de 400 000 personnes et contribue à 1% du PIB français. Le TRM est indéniablement un poids lourd de notre système de transport et de notre économie. Toutefois, le pavillon français de TRM s'érode sur les flux internationaux face à la concurrence étrangère.

Que pèse le TRM ? A cette question simple, les réponses sont multiples et souvent sources de désaccords. Les contradictions entre les chiffres avancés sont souvent apparentes puisque l'on ne parle pas de la même chose. Pour sortir d'un certain imbroglio, il est indispensable de s'entendre sur les définitions et de préciser les champs d'observation retenus pour apprécier le poids du TRM. Ces derniers pouvant être forts différents, comme le montre cet article. Quatre approches successives sont étudiées :

- \* la part du TRM dans les volumes de marchandises transportés,
- \* la place du pavillon français de TRM en France et en proche Europe,
- \* le poids du TRM dans la circulation routière,
- \* le poids du TRM dans l'économie.

### Le poids du TRM dans les volumes transportés

En transport de marchandises, deux unités physiques sont classiquement utilisées : les tonnes et les tonnes-kilomètres. Un intérêt majeur des unités physiques est qu'elles permettent l'intégration du compte propre et du pavillon étranger dans les résultats.

Le tonnage chargé n'est pas le plus pertinent des indicateurs en transport de marchandises, car il génère des doubles comptes. La masse est en effet comptée à chaque rupture de charge. A chaque fois que du groupage-dégroupage est pratiqué, les chiffres sont donc doublés. Il peuvent même être triplés avec certaines formes d'organisation, notamment en messagerie. Adopter la tonne comme unité pour observer l'activité de transport de marchandises condamne à se demander chaque fois si l'évolution des résultats vient de la demande (masse proposée par les chargeurs) ou de l'organisation de l'offre (méthodes adoptées par les transporteurs).

L'interrogation n'est plus si on adopte les tonnes-kilomètres comme unité. C'est l'unité physique que l'on adoptera donc prioritairement pour quantifier le transport de marchandises. Toutefois, les tonnes ont aussi leur utilité spécifique, elles sont adaptées pour rendre compte de l'activité sur un lieu (ports, entrepôts, etc.).

Le choix de l'unité de mesure fait, il demeure la question beaucoup plus vaste du champ d'observation, limité notamment par les résultats statistiques disponibles.

Par exemple, l'enquête «TRM» du SES («utilisation des véhicules de Transport Routier de Marchandises», réalisée par le Service Economique et Statistique dépendant du ministère chargé des Transports) observe exclusivement les véhicules moteurs de moins de 15 ans, immatriculés en France, et lorsqu'il s'agit de porteurs, de plus de 3 tonnes de charge utile, sur leur activité à l'intérieur et à l'extérieur des frontières nationales. Des enquêtes spécifiques sur les véhicules de charge utile inférieure à 3 tonnes (tous les cinq ans uniquement) et sur le pavillon étranger en France (enquête transit) viennent en complément. Mais le champ d'observation se restreint alors au transport intérieur, c'est-à-dire au transport national et à la partie intérieure du transport international (voir définitions page 24). De tels résultats agrégés sont classiquement diffusés dans les rapports de la Commission des Comptes Transports de la Nation, mais ils ne permettent pas de traiter toutes les combinaisons d'items présentés dans le synoptique sur les éléments de décomposition du transport terrestre de marchandises (page 25).

Parmi les combinaisons disponibles, on choisira donc quelques champs d'observation en fonction de l'intérêt des questions auxquelles ils peuvent répondre. La notion de marché sera alors privilégiée. Le transport national en constitue un s'il recouvre les transporteurs de toutes nationalités et tous les modes. En revanche, le transport intérieur présente un caractère plus

territorial, certainement adapté aux questions de réseau, de sécurité, de fiscalité, etc. Mais il ne correspond pas à une réalité pour les transporteurs.

Un autre choix dans la définition du champ d'observation est de ne pas retenir les transports par conduite (oléoducs). Il est en effet communément admis que ce mode est trop spécifique pour rendre plausible une concurrence modale avec les trois autres modes terrestres.

## Le transport national

Le transport national est défini par une origine et une destination française. Il présente le double intérêt de correspondre à un marché et d'être connu sous de multiples composantes.

En tant que marché, celui-ci possède la particularité de placer le mode routier quasiment hors concurrence étrangère (cabotage inférieur à 1%), ce qui le rapproche de la situation monopolistique de la SNCF. On verra en effet que le mode routier est très concurrencé sur le transport international. Concernant les composantes disponibles, seules celles du transport routier seront données ici.

### Transport terrestre national en 2001

Mode	Tonnes-kilomètres	
	milliards de TK	part du total 3 modes
<b>Transport routier</b>	<b>190,1</b>	<b>86,9%</b>
	dont	sur 3 modes
Pavillon français	188,2	86,0%
véhicules >= 3 T de charge utile	168,7	77,1%
compte d'autrui	138,3	63,2%
compte propre	30,4	13,9%
véhicules < 3 T de charge utile	19,5	8,9%
compte d'autrui (estimation)	1,95	0,9%
compte propre (estimation)	17,6	8,0%
total compte d'autrui	140,2	64,1%
total compte propre	48,0	21,9%
Pavillon étranger	1,9	0,9%
<b>Transport ferroviaire</b>	<b>25,1</b>	<b>11,5%</b>
<b>Transport fluvial</b>	<b>3,6</b>	<b>1,6%</b>
<b>Total 3 modes terrestres</b>	<b>218,8</b>	<b>100%</b>

Avec **87%** des **tonnes-kilomètres** réalisées, on observe la domination du recours au mode routier. La part continue à s'accroître ces dernières années (84% en 1996).

Avec **11%** des tonnes-kilomètres, le **ferroviaire** est un mode secondaire pour le transport national et le **fluvial**, avec **1,6%**, apparaît comme marginal à cet échelle d'agrégation. On sait naturellement qu'il peut jouer localement un rôle important, tel que le transport des minéraux au cœur de la capitale.

### Les composantes du routier

Cette part majeure que le mode routier réalise est faite quasi intégralement par le **pavillon français** (86% du total) qui a transporté **188 milliards de TK en national en 2001**.

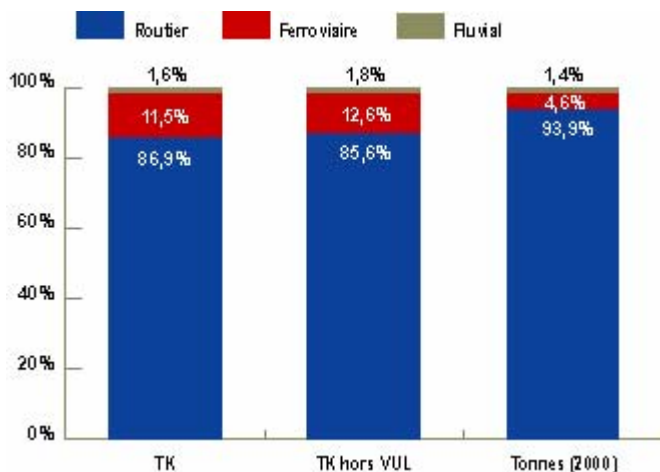
Les véhicules de moins de 3 tonnes de charge utile emportent une part restreinte du total (9%). Toutefois, la nature de leur activité étant fondamentalement distincte de celle réalisée par les véhicules lourds, ce pourcentage sous-estime leur importance économique.

Le transport pour **compte d'autrui** est majoritaire, avec 63% des 3 modes et **74% de la route**.

### \* Autres champs d'observation en national

On peut indiquer ce que donnerait le partage modal, éviction faite des véhicules utilitaires légers (VUL), ou en comptabilisant les tonnes transportées.

## Parts modales du transport national en 2001



Exclure les VUL du décompte change peu les équilibres, la route ne perd alors que 1,3 points. En revanche, un partage selon les tonnes transportées accentue encore les écarts, puisque la route emporte alors 94% des 1 963 tonnes (en 2000), le fer 4,6% et le fluvial 1,4%. Mais comme mentionné ci-dessus, cette unité génère des doubles comptes, principalement pour la route.

## Le transport international

Dans le rapport annuel de la Commission des Comptes des Transports de la Nation, le transport international est connu dans sa seule partie réalisée sur le territoire français. Il s'agit en fait du transport «intérieur international». En revanche, cette source présente l'intérêt d'intégrer l'activité du pavillon étranger sur notre territoire.

Cette limite à la frontière, d'abord imposée par les statistiques disponibles, n'est pas incohérente dans une logique de marché. La SNCF ne tracte en effet que sur son réseau et les relais d'attelage à la frontière se développent en routier.

Par ailleurs, les VUL sont considérés comme quantité non significative sur l'international.

## Partie intérieure du transport terrestre international en 2001

Mode	Tonnes-kilomètres	
	milliards de TK	part d total sur 3 modes
<b>Transport routier</b>	85,5	75,1%
	dont	sur 3 modes
Pavillon français	20,3	17,8%
importations (partie française)	9,5	8,3%
exportations (partie française)	10,3	9,1%
transit en France	0,5	0,4%
Pavillon étranger	65,2	57,3%
échanges avec la France	26,5	23,3%
transit en France	38,7	34,0%
<b>Transport ferroviaire</b>	25,2	22,1%
	dont	sur 3 modes
importations	7,5	6,6%
exportations	9,5	8,3%
transit	8,2	7,2%
<b>Transport fluvial</b>	3,1	2,7%
	dont	sur 3 modes
importations	1,4	1,2%
exportations	1,7	1,5%
<b>Total 3 modes terrestres</b>	<b>113,8</b>	<b>100%</b>

Sur la partie intérieure du transport international, les parts de marchés du **fer**, **22%**, et du **fluvial**, **2,7%**, sont un peu plus flatteuses qu'en national.

Toutefois, on peut s'étonner que le fer, représenté uniquement par un exploitant français, ne remporte pas plus de part de marché. En effet, dans les échanges internationaux, les exploitants nationaux partent toujours avec plus de faveur.

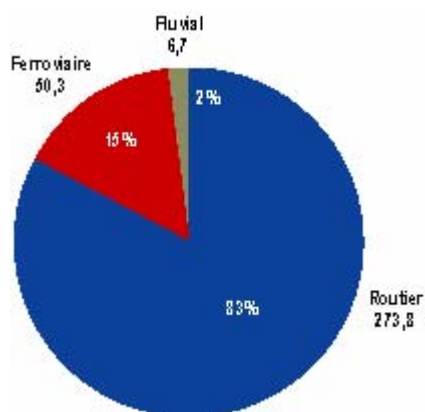
La **route**, si elle emporte les **3/4 du marché**, révèle la domination du pavillon étranger. D'autant plus qu'il a gagné 10 points en 10 ans par rapport au pavillon routier français, passant d'une majorité relative à une majorité absolue. Là aussi, la préférence des chargeurs pour les transporteurs étrangers est contre nature, sauf à supposer que les importations pèsent 3,2 fois les exportations. Mais c'est loin d'être le cas. Les importations françaises en provenance de l'Union européenne en 2001 ont pesé 131 millions de tonnes, contre 138 millions pour les exportations.

Cela pose avec force la question de la compétitivité du pavillon français sur son territoire même, ce qui sera examiné en seconde partie après, notamment, une présentation de quelques résultats agrégés pour l'ensemble des transports intérieurs terrestres.

### Le transport intérieur complet

On a précisé dès le départ que le transport intérieur, pris dans son ensemble, ne correspondait à aucune réalité de marché de transport, mais qu'il constituait un agrégat souvent retenu par les institutions. En voici donc les chiffres essentiels.

#### Parts modales du transport intérieur en 2001 (en milliards de TK)



En 2001, le **transport terrestre intérieur de marchandises** s'est élevé à **331 milliards de tonnes-kilomètres** (hors oléoducs). La **route** en a emporté **83%**, le ferroviaire **15%** et le fluvial **2%**.

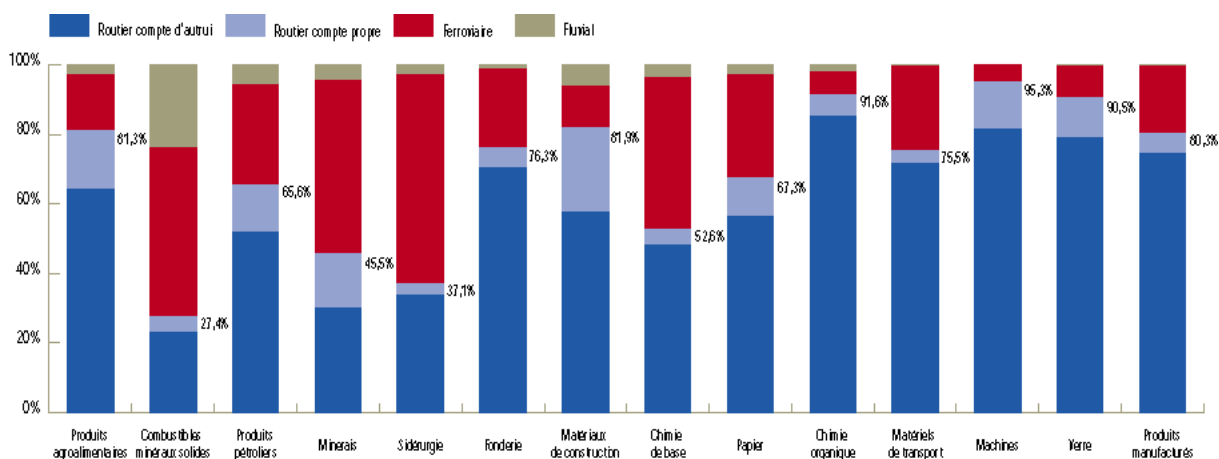
A l'échelle intérieure du transport routier de pavillon français, on peut estimer la part du **compte d'autrui à 77%**, avec **160 milliards de TK**. Le compte propre emporte donc **23%** pour **49 milliards de TK**.

### Les parts modales de transport intérieur par type de marchandise

Chaque mode n'est évidemment pas aussi présent dans le transport de tous les types de marchandise. Les Comptes des Transports de la Nation proposent une décomposition des marchandises, hybride de la nomenclature NST et de la nomenclature d'activités et de produits de l'INSEE. Le champ est le transport terrestre intérieur :

- routier : uniquement le pavillon français (véhicules de moins de 15 ans et de plus de 3 tonnes de charge utile), hors transit,
- ferroviaire : transit compris,
- fluvial : hors transit rhénan.

## Les parts modales par type de marchandise en 2001 (transport intérieur en TK)



Cette décomposition, pourtant sommaire, met déjà en évidence des disparités importantes.

La **route** accroît encore sa présence dans le transport des **machines**, des **produits de la chimie organique** et du **verre**. En revanche, elle cède du terrain dans le transport des combustibles minéraux solides, des produits de la sidérurgie, des minerais, des produits de la chimie de base, des produits pétroliers et du papier.

Le compte propre connaît peu d'écart par rapport à sa part moyenne. Il n'y a guère que pour les matériaux de construction qu'il s'impose franchement. Sa présence selon les produits est donc homogène. En conséquence, lorsque la répartition modale se distingue fortement de la moyenne dans une famille de produit, c'est principalement dans le compte d'autrui routier que cela apparaît.

Le mode **ferroviaire** s'impose dans le transport des produits de la **sidérurgie** (60%), des **minerais** et des **combustibles minéraux solides**. Sans être majoritaire, il est aussi très présent dans le transport des produits de la chimie de base et des produits pétroliers.

Le mode **fluvial** s'impose dans le transport des **combustibles minéraux solides**. Sa part (23,7%) dépassant même le routier pour compte d'autrui. Il se situe bien aussi dans le transport des matériaux de construction, des produits pétroliers et des minerais. A l'opposé, le transport fluvial est quasiment absent des 4 dernières catégories de produits qui correspondent globalement aux produits les plus élaborés.

On peut remarquer une similitude fréquente des produits phares de chacun des modes ferroviaire et fluvial. La concurrence modale est certainement accrue sur ces marchés précis.

### Le pavillon routier français

Quelle est la place du pavillon routier français par rapport aux pavillons étrangers, notamment européen ? Une fois encore, les résultats varient grandement en fonction du champ d'observation.

#### ... dans le champ intérieur

Le pavillon français, sur l'ensemble du transport routier de marchandises intérieur emporte 76% des tonnes-kilomètres en 2001. Mais on a dit combien ce champ n'était pas cohérent en terme de marché. Il amalgame le transport national, où les transporteurs français sont encore quasi-seuls, et **la partie intérieure du transport international**, où le **pavillon étranger** prend largement la tête avec **76%** des tonnes-kilomètres en 2001. On a heureusement quelques données sur les échanges internationaux complets (partie intérieure et extérieure).

#### ... sur des échanges internationaux complets

Une note de synthèse du SES de janvier-février 2002<sup>1</sup>, donne des résultats sur des échanges internationaux complets, obtenus par un échange de données ad hoc avec sept autres pays européens (Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni).

1 : Gallais A., Huault P., Decure J-P., 2002 janvier-février, Le transport routier international de marchandises et le cabotage en Europe en 2000, Notes de synthèse du SES, pp.23-28.

Seuls les résultats des cinq pays ci-dessous sont présentés dans la note du SES, les transports avec l'Autriche et le Luxembourg apparaissant trop limités. On peut en tirer la part de marché en TK et en tonnes du pavillon français sur les échanges bilatéraux entre la France et chacun de ces cinq pays.

#### Part du pavillon français dans les échanges bilatéraux routiers de marchandises en 2000

Rang en termes de tonnes échangées	Pays	TK	Tonnes
1	F <-> Belgique	44%	57%
2	F <-> Allemagne	42%	42%
3	F <-> Espagne	38%	36%
4	F <-> Pays-Bas	23%	25%
5	F <-> Royaume-Uni	55%	70%

Compte propre et compte d'autrui des seuls 2 pays concernés par chaque relation bilatérale.

On observe dans le tableau ci-dessus que les pavillons allemand, espagnol et hollandais dominant sans hésitation possible le pavillon français dans leurs échanges bilatéraux. Le maximum est détenu par le **pavillon espagnol** qui réalise **77% des TK France-Espagne** (2 sens) routiers de marchandises.

Avec la Belgique, qui arrive en tête des pays étudiés en termes de tonnes échangées, le bilan est plus neutre. D'après le SES, selon que l'on observe les TK ou les tonnes, selon que l'on inclus ou pas le compte propre, l'un et l'autre des deux pavillons l'emportent.

Il n'y a guère qu'avec le Royaume-Uni que le pavillon français est majoritaire. On peut même préciser que dans un marché en expansion, le pavillon français a gagné en absolu et en relatif.

#### ... et le cabotage

On dispose de peu de statistiques sur le cabotage. Toutefois, le SES a pu obtenir des organismes statistiques de 7 pays (AT, BE, DE, ES, LU, NL, UK), l'activité de leurs nationaux cabotant en France.

Cela permet de comparer les résultats suivants :

\* cabotage des 7 pavillons cités, en France : ceux-ci ont réalisé 1 827 millions de TK pour 6,3 millions de tonnes en 2000. Comparé au transport routier national cela pèse environ 1% des TK et 0,3% des tonnes.

Or, les pays de l'étude sont probablement les plus susceptibles de caboter en France, au moins tant que l'UE n'a pas été élargie à l'Est. On peut donc extrapoler et conclure que globalement le cabotage en France est encore très limité.

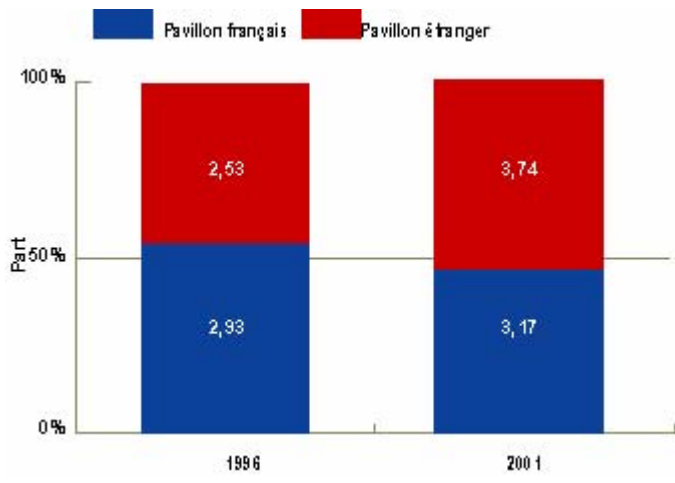
Mais cette activité est à rapprocher du :

\* cabotage sous pavillon français dans ces 7 mêmes pays : le pavillon français a réalisé 670 millions de TK pour 3,1 millions de tonnes en 2000. Cela représente seulement un tiers des TK et la moitié des tonnes, que ces 7 pays européens ont su faire en France.

#### La dépense nationale de transport routier international

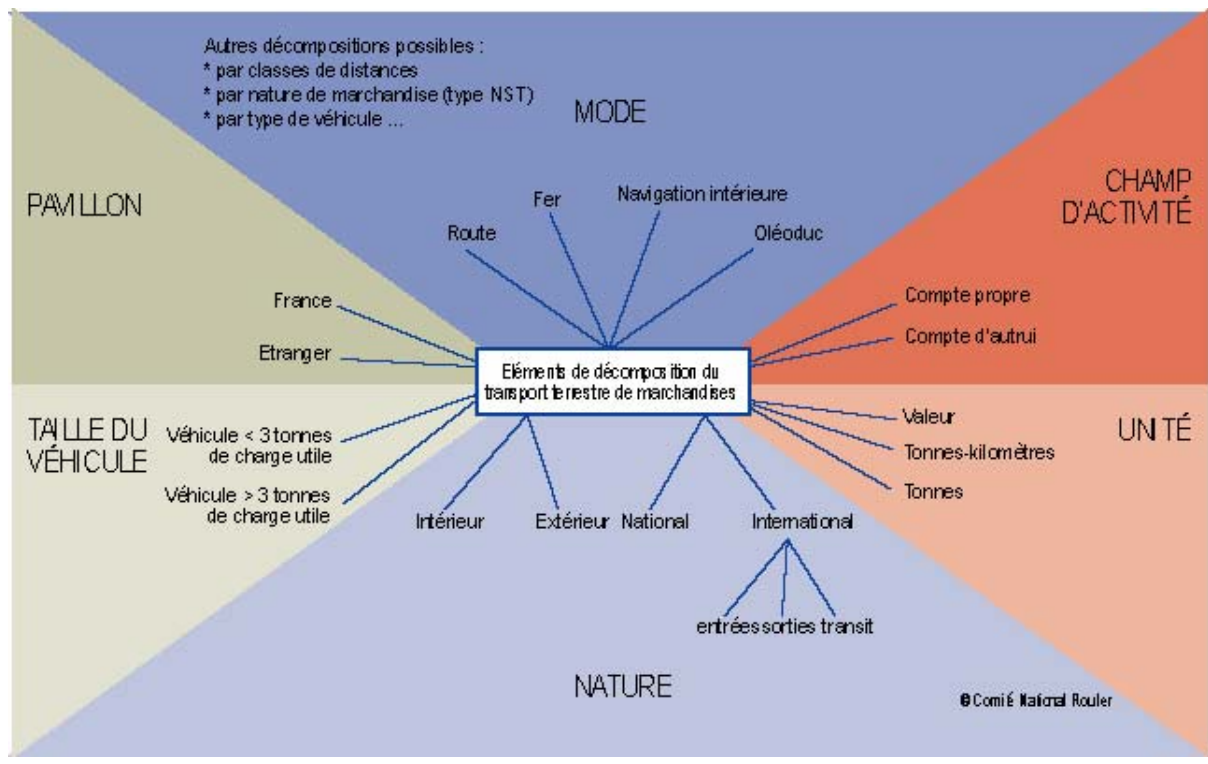
De plus, il faut constater que les chargeurs établis en France participent largement à cette faiblesse du pavillon français en transport international, puisque la dépense nationale de transport routier international (DNTRI), en 2001, se faisait majoritairement au profit du pavillon étranger (54%).

**La dépense nationale de transport routier international par pavillon (en milliards d'euros)**



Il n'y a encore que 5 ans, c'est le pavillon français qui bénéficiait de 54% de la DNTRI. Le partage s'est donc inversé.

**Synoptique sur les éléments de décomposition du transport terrestre de marchandises**



**Définitions :**

La terminologie du domaine des transports définie au niveau international par le groupe de travail CE-CENT-CEE-ONU utilise les termes suivants :

**Transport :** le transport désigne un flux de marchandises ou de voyageurs déplacés sur une distance donnée. Concernant les marchandises, il se mesure en tonnes-kilomètres.

**Trafic :** le trafic désigne la circulation des véhicules. Il est généralement mesuré en véhicules-kilomètres.

**Intérieur :** le transport intérieur est l'ensemble du transport réalisé sur le territoire français. Quels que soient le pavillon, l'origine et la destination. Il se décompose par **nature** :

**National** : le transport national est défini par une origine et une destination française.

**International** : le transport international est fréquemment donné en sous partie du transport intérieur, il devient alors la seule partie réalisée sur le territoire français, d'un transport ayant pour origine et/ou pour destination un pays étranger. Il comprend dans un tel cas :

**Entrées** : les entrées retiennent la partie réalisée sur le territoire français, d'un transport effectué avec chargement à l'étranger et déchargement sur le territoire national,

**sorties** : les sorties retiennent la partie réalisée sur le territoire français, d'un transport effectué avec chargement sur le territoire national et déchargement à l'étranger,

**transit** : le transit est la partie réalisée sur le territoire français, d'un transport ayant pour origine et pour destination un pays étranger et passant par la France.

On peut compléter cette terminologie par quelques termes usuels.

**Pavillon** : on distingue très simplement le pavillon français et le pavillon étranger. Il indique la nationalité du transporteur. Le pavillon peut être ensuite décliné par nature du transport.

**Cabotage** : le cabotage est un transport réalisé par un transporteur d'un pays A, intégralement chez un pays B. Le pavillon étranger qui réalise du cabotage en France est comptabilisé dans le transport national.

**Compte propre** (ou transport privé) : le transport pour compte propre est celui que font toutes les entreprises qui possèdent leur propre véhicule. La prestation transport, si elle est facturée, ne peut-être réalisée que sur un bien ou un service avec lequel l'entreprise a un rapport. Typiquement, il s'agit de l'approvisionnement et de la distribution de la production.

**Compte d'autrui** (ou transport public) : le transport pour compte d'autrui est celui que réalisent des sociétés pour le compte d'autres entreprises. Ces entreprises de transport doivent être déclarées en tant que tel. Généralement, ce qui est identifié sous le nom TRM (transport routier de marchandises) ne concerne que les entreprises exerçant pour compte d'autrui.

Deux dernières définitions sont certainement utiles pour appréhender l'approche socio-économique :

**Branche** (transport) : la branche est un concept de la comptabilité nationale qui regroupe les unités de productions homogènes exclusivement entre elles. La branche transport regroupe donc toutes les activités publiques de transport en excluant les segments non transport des entreprises du secteur. Elle ne recense que les activités pour compte d'autrui. La branche se distingue du secteur.

**Secteur** : le secteur au sens de la comptabilité nationale, regroupe les entreprises ayant une même activité principale. Le problème venant de ce que les activités secondaires de ces entreprises se trouvent aussi comptabilisées au titre de l'activité principale.

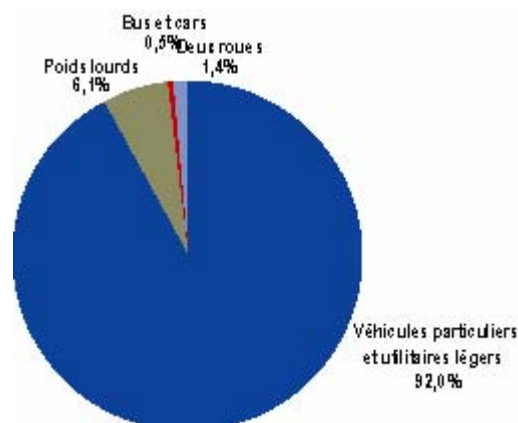
## Le TRM dans la circulation routière

Statistiquement, la part des «camions» dans le trafic et leur implication dans les accidents vont à l'encontre d'idées reçues largement répandues.

### Le volume de trafic

Quiconque est bloqué quelques minutes derrière un camion en livraison en ville ou double une file de «40 tonnes» sur l'autoroute, est tenté de trouver les poids lourds omniprésents. Pourtant, force est d'admettre à la lecture des chiffres que leur poids dans la circulation est restreint : environ 6% du trafic en 2001. Sur 5 ans, cette part n'a quasiment pas évoluée, avec un très léger recul pour le pavillon français (-0,12 point), compensé par une très légère augmentation du pavillon étranger (+0,15 point).

### Parts de trafic routier par type de véhicule en 2001 (en véhicules-kilomètres, tous pavillons)





## La sécurité

Lorsqu'on parle de poids lourds, il est fréquent d'entendre qu'ils sont responsables d'un grand nombre d'accidents mortels. Sont-ils réellement sur-représentés au chapitre des hécatombes routières ? L'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière livre des chiffres précis sur l'année 2000 : les PL (>3,5 tonnes) réalisent 6,9% des kilomètres parcourus mais ne sont responsables que de 5,2% des accidents corporels. En revanche, ils sont impliqués dans 13,1% des tués. Cela signifie que les PL ont proportionnellement moins d'accidents que les autres véhicules, mais qu'ils sont intrinsèquement plus dangereux.

Autrement dit, le «taux de gravité de tués» des PL est statistiquement 2,5 fois plus élevé que celui de l'ensemble des véhicules, mais comme le constate la gendarmerie, le taux de responsabilité présumé des conducteurs de PL reste inférieur à celui des automobilistes.

## Le poids du TRM et de la branche transport dans l'économie

Le TRM et plus globalement le transport jouent un rôle important dans l'économie du pays. En voici les chiffres essentiels. Sont présentés les résultats des secteurs, par opposition aux branches (voir définitions page 24). Le «secteur TRM» réunit ici les secteurs <sup>1</sup> 602 L, M, N, P et 634 A (codes NAF).

1 : **602L** : transports routiers de marchandises de proximité, **602M** : transports routiers de marchandises interurbains, **602N** : déménagement, **602P** : location de camions avec conducteur, **634A** : messagerie et fret express.

## Entreprises et emplois

En 2000, la France comptait 77 447 entreprises dans le secteur transport, dont 55% dans le secteur TRM, soient 42 480 entreprises.

Le secteur des **TRM employait 409 229 personnes** en 2000. 93% d'entre elles étaient salariées et parmi les salariés 64% étaient chauffeurs. On peut remarquer que ce taux de salariat est supérieur au taux moyen national (88%). Le **secteur des TRM pèse 41% du secteur des transports et 1,9% des emplois salariés en France.**

### Emplois en 2000

	Emplois	dont salariés	dont salariés roulants
TRM	409 229	380 463	242 902
Transport	993 664	935 433	402 953
France	22 711 000	20 096 000	-
Part TRM dans le transport	41,2%	40,7%	60,3%
Part TRM en France	1,8%	1,9%	-
Part du transport en France	4,4%	4,7%	-

## La valeur ajoutée

Le **TRM a créé 13,9 milliards d'euros de valeur ajoutée** en 2000. Cela représente 30% de la valeur ajoutée du secteur transport. **La contribution du secteur TRM au PIB français est de 1%.**

### Valeur ajoutée du secteur TRM en 2000 (en millions d'euros)

TRM	13 926
Transport	45 713
PIB France	1 350 000
Part TRM dans le transport	30,0%
Part TRM dans le PIB en France	1,0%
Part du transport dans le PIB en France	3,4%

En 1999, le secteur transport a réalisé 4,8% des investissements français pour 12,2 milliards d'euros. En son sein, le TRM pèse 12,5%, avec **1,5 milliards d'euros d'investissements**, réalisés à **82%** dans du **matériel roulant ou de manutention**. Les investissements du TRM représentent 0,6% de la FBCF française.

Avec 87% des marchandises transportées par voie terrestre en national, le TRM est plus que jamais le premier mode en France. Mais ce poids est souvent jugé trop encombrant et il conduit la société à rêver d'alternative ferroviaire. Cependant, les évolutions structurelles des parts modales et des parts de pavillons routiers montrent, qu'à l'international, les routiers étrangers répondent présents à la place du fer. Une telle évolution doit alors conduire à la réflexion, car le poids du TRM n'est pas négligeable dans l'économie française.

**Alexis GIRET**