



D A T A **Essentiel** L A B

Commissariat général au développement durable

Le transport routier de marchandises français entre 1996 et 2016 : impacts de la crise économique et de la concurrence

DÉCEMBRE 2017

Entre 1996 et 2016, la route reste le principal mode de transport de marchandises en France. Au cours des vingt dernières années, l'activité des poids lourds a connu un pic en 2007, avant de s'effondrer sous le choc de la crise économique de 2009, dont les effets demeurent. La concurrence devient de plus en plus rude pour les poids lourds français avec l'essor du cabotage des pavillons étrangers en France et le développement de l'activité des véhicules utilitaires légers. L'activité internationale des poids lourds français s'en ressent fortement et l'activité sur longue distance recule considérablement. Les entreprises internalisent davantage leur activité de transport routier depuis la crise économique.

UNE ACTIVITÉ AU CINQUIÈME RANG EUROPÉEN EN 2016

Au début des années 2000, l'activité du pavillon français, mesurée en tonnes-kilomètres, se maintenait au deuxième ou au troisième rang européen, avant de reculer au quatrième rang avec la crise économique et le développement des activités du pavillon polonais (graphique 1). En 2016, il représente 8,2 % de l'activité de transport routier de marchandises européen, ce qui le situe au cinquième rang derrière l'Allemagne, la Pologne, l'Espagne et le Royaume-Uni. L'activité du premier pavillon européen est deux fois plus élevée que celle du pavillon français. En 2016, l'activité du pavillon allemand est presque rejointe par celle du pavillon polonais.

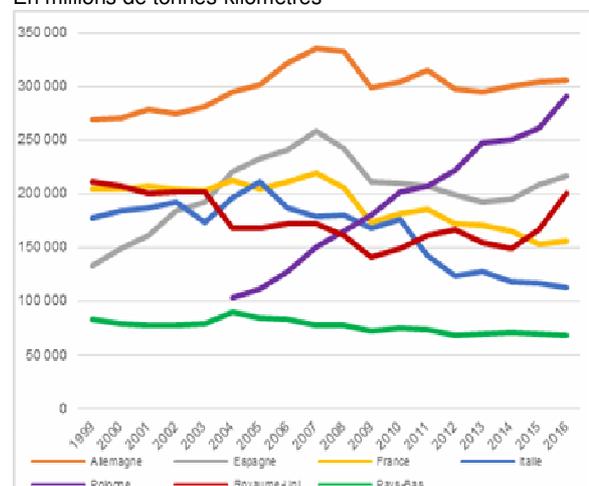
Avec l'intégration des pays d'Europe de l'Est dans l'Union européenne, l'activité de transport routier de marchandises de leurs pavillons s'est développée, avec une spécialisation dans les transports internationaux de longue distance. Le pavillon polonais a connu une croissance très rapide sur les dix dernières années qui l'a propulsé à la deuxième place des pavillons européens dès 2012. Il a été épargné par les effets de

la crise économique de 2009, fortement ressentis par les autres pavillons principaux.

L'activité de l'ensemble du transport routier de marchandises européen a reculé de 10,5 % entre 2007 et 2009, soit moitié moins que celle du pavillon français (- 20,8 %). Après 2009, elle a connu un léger rebond interrompu en 2012, avant de s'affaïsser à nouveau. Ce n'est qu'à partir de 2014 qu'une reprise s'amorce pour certains pavillons des pays d'Europe de l'Ouest (Allemagne, Espagne, Autriche, Irlande et Suède). En 2016, cette reprise se confirme avec une augmentation de l'activité européenne de transport routier de marchandises de 5,1 %. Toutefois, l'activité des poids lourds italiens est en recul depuis 2010.

Graphique 1 : évolutions de l'activité du transport routier de marchandises des principaux pavillons européens de 1999 à 2016

En millions de tonnes-kilomètres



Source : Eurostat et SDES, enquête TRM

Le transport routier de marchandises français entre 1996 et 2016 : impacts de la crise économique et de la concurrence

Tableau 1 : évolutions annuelles moyennes de l'activité, des tonnes transportées et du trafic à certaines périodes depuis 1996

	1996	1999	2005	2007	2009	2011	2015	2016
Activité (millions de tonnes-kilomètres)	180 235	204 232	205 279	219 206	173 616	185 687	153 575	155 811
Activité (évolution annuelle moyenne en %)		4,3	0,1	3,3	-11,0	3,4	-4,6	0,4
Tonnes transportées (en milliers)	1 731 014	1 893 090	2 059 552	2 257 843	1 939 285	2 092 216	1 797 053	1 727 350
Tonnes transportées (évolution annuelle moyenne en %)		3,0	1,4	4,7	-7,3	3,9	-3,7	-1,0
Trafic (millions de véhicules-kilomètres)	19 133	21 145	21 367	22 053	18 275	19 681	16 339	16 846
Trafic (évolution annuelle moyenne en %)		3,4	0,2	1,6	-9,0	3,8	-4,5	0,8

Source : SDES, enquête TRM

UN PIC DE L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES FRANÇAIS EN 2007

En vingt ans, l'activité du transport routier de marchandises français, soit celle des poids lourds immatriculés en France métropolitaine, recule de 13,6 % en passant de 180,2 milliards de tonnes-kilomètres en 1996 à 155,8 milliards de tonnes-kilomètres en 2016 (tableau 1). L'activité a grimpé de 1996 à 1999, avant de se stabiliser jusqu'en 2003. Elle a connu un léger pic ponctuel en 2004 pour revenir à son niveau précédent dès 2005. Elle a ensuite progressé jusqu'en 2007, avant que les effets de la crise économique ne fassent chuter l'activité, malgré une reprise en 2010 et en 2011. Outre les effets de cette crise, la concurrence des véhicules utilitaires légers et celle des pavillons étrangers contribuent à cet important recul. Ce recul prend fin en 2016.

Si l'activité diminue fortement, le tonnage transporté est quasi stable entre 1996 et 2016. En moyenne annuelle, le tonnage transporté entre 1999 et 2004, puis entre 2005 et 2007 a augmenté plus vite que les tonnes-kilomètres. Le recul dû à la crise économique a été plus modéré pour le tonnage que pour l'activité, le rebond plus important et la baisse entre 2011 et 2016 plus nette.

PRÉPONDÉRANCE DE L'ACTIVITÉ POUR COMPTE D'AUTRUI, MAIS PROGRESSION DE LA PART DU COMPTE PROPRE DEPUIS LE DÉBUT DE LA CRISE

Sur la période 1996-2015, l'activité de transport routier pour le compte d'une autre entreprise (compte d'autrui) et celle pour le compte de l'entreprise (compte propre) se sont réduites d'environ 15,0 %, mais leurs évolutions sont presque opposées. La forte hausse de l'activité de la fin des années quatre-vingt-dix va de pair avec celle pour compte d'autrui, alors que celle pour compte propre chutait. D'ailleurs, les pics de 2004 et de 2007 n'existent que pour le compte d'autrui. Après la crise économique de 2009 et le contrecoup qui s'ensuit, des entreprises décident d'internaliser leur transport de marchandises. Ainsi, à partir de 2013, l'activité pour compte propre progresse, alors que celle pour compte d'autrui diminue.

Malgré ces évolutions récentes, le transport routier de marchandises est majoritairement réalisé pour autrui. Ainsi, 78,7 % des tonnes-kilomètres effectuées par les poids lourds l'étaient pour compte d'autrui en 1996. Cette proportion a augmenté pour se situer entre 84,0 % et 86,0 % entre 1999 et 2009, avec un maximum en 2007.

Avec les difficultés économiques, elle a ensuite diminué pour atteindre 76,8 % en 2016.

Le transport routier de marchandises demeure une activité essentiellement exercée par des entreprises de transport. Elles effectuent 59,2 % de l'activité en 2016, contre 75,6 % en 2007 et 71,2 % en 1996. Ces entreprises sont vraisemblablement soumises à une plus forte concurrence, notamment étrangère, que les autres entreprises qui utilisent leurs propres véhicules. Certaines entreprises ajustent leur activité par rapport à leur parc de poids lourds en louant des véhicules. Ainsi, la part des tonnes-kilomètres effectuées par un véhicule loué est passée de 10,1 % en 1996 à 13,7 % en 2016.

RECU CONTINU DE L'ACTIVITÉ DE TRANSPORT SUR LONGUE DISTANCE EN VINGT ANS

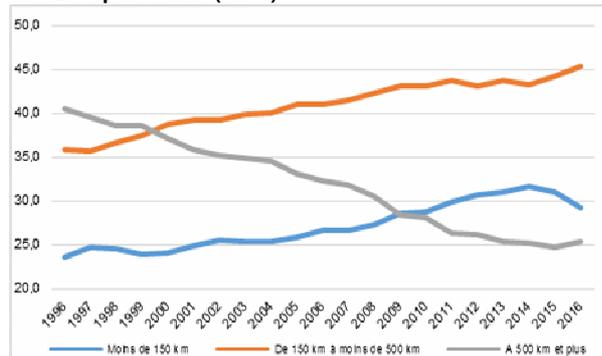
La crise économique n'a pas modifié les tendances de l'activité de transport routier de marchandises en fonction de la distance parcourue. Ainsi, sur longue distance, d'au moins 500 kilomètres, l'activité recule de façon continue depuis 1996 : en vingt ans, elle a perdu presque la moitié des tonnes-kilomètres effectuées. Le recul de l'activité pour compte propre sur longue distance a été plus précoce et rapide : dès 1999, elle s'était réduite de moitié par rapport à 1996. C'est peut-être sur ces longues distances que la concurrence des poids lourds étrangers est la plus importante. Les évolutions sur courte distance, moins de 150 kilomètres, et sur moyenne distance, entre 150 kilomètres et 500 kilomètres, sont proches avec une croissance de l'activité qui atteint son maximum en 2007 avant de connaître une période de recul, malgré une reprise ponctuelle en 2010 et en 2011.

La part des longues distances dans l'activité diminue fortement (40,6 % en 1996, contre 25,3 % en 2016) au profit de celles des trajets plus courts (graphique 2). La part des trajets de moyenne distance est devenue la plus importante depuis l'an 2000 et celle sur courte distance dépasse celle sur longue distance depuis 2009.

L'activité pour compte propre s'effectue essentiellement sur des courtes distances, où sa part est comprise entre 32 % et 44 % sur les vingt dernières années. La part de son activité sur longue distance représente moins de 10 % depuis 2000. L'activité pour compte d'autrui s'exerce principalement sur des moyennes distances depuis 2002 : sa part est comprise entre 41 % et 48 %. Auparavant, son activité sur longue distance était prépondérante, mais elle s'est presque réduite de moitié depuis 1999.

Le transport routier de marchandises français entre 1996 et 2016 : impacts de la crise économique et de la concurrence

Graphique 2 : évolutions des parts de l'activité du transport routier de marchandises depuis 1996 selon la distance parcourue (en %)

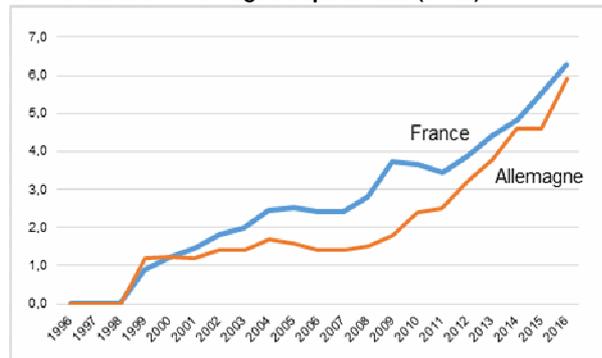


Source : SDES, enquête TRM

LE CABOTAGE EN FRANCE DES POIDS LOURDS IMMATRICULÉS À L'ÉTRANGER DE PLUS EN PLUS IMPORTANT

L'activité internationale du pavillon français a fortement chuté au cours des vingt dernières années : elle a diminué de 73,4 % entre 1996 et 2016. La part de l'activité internationale dans l'ensemble de l'activité du pavillon français est ainsi passée de 24,3 % en 1996 à 7,5 % en 2016. En plus de la crise économique, la concurrence des pavillons étrangers participe à cet important repli. Ainsi, la part du cabotage, où les lieux de chargement et de déchargement des poids lourds étrangers sont situés en France, progresse : elle représente 6,3 % de l'activité nationale de transport routier de marchandises réalisée en France en 2016, contre moins de 1,0 % avant l'an 2000 (graphique 3). Le cabotage se développe aussi chez nos principaux partenaires : en 2016, sa part est élevée en Allemagne (5,9 %), même si elle reste légèrement inférieure à celle en France, en Autriche (5,8 %) et en Belgique (6,5 %).

Graphique 3 : parts du cabotage des pavillons étrangers en France et en Allemagne depuis 1996 (en %)



Source : Eurostat et SDES, enquête TRM

ÉVOLUTION MODÉRÉE DU TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES ET AGROALIMENTAIRES

Près d'un cinquième de l'activité de transport routier de marchandises concerne des regroupements de diverses marchandises. Après le rebond d'activité des années 2010 et 2011, qui a concerné avec quasiment la même ampleur tous les types de marchandises, l'activité a diminué pour atteindre un niveau inférieur à celui de 2009. L'amplitude de la diminution a été plus limitée pour certaines marchandises comme les produits agricoles et agroalimentaires (31,3 % des marchandises transportées en 2016), que pour les produits manufacturés ou les matériaux de construction. Ainsi, entre 2009 et 2016, la part du transport de produits agricoles et agroalimentaires augmente, compensant ainsi quasiment la baisse de celle des produits manufacturés. Après un recul entre 1996 et 2000, la part de l'activité de transport de matières dangereuses progresse, et représente 6,4 % de l'ensemble de l'activité en 2016.

Le transport de marchandises groupées et de colis est quasi-exclusivement réalisé pour le compte d'autrui. Cette part est également très élevée pour le transport de meubles, ainsi que pour les matières premières, houille, lignite, pétrole brut et gaz naturel. La part de l'activité pour compte propre est la plus importante pour les déménagements, le transport de matériels informatiques, électroniques, électriques, mais aussi pour le transport de matières premières secondaires et de déchets, même si pour ces derniers, le transport pour le compte d'autrui demeure majoritaire.

HAUSSES DE LA CAPACITÉ DES POIDS LOURDS ET DU TONNAGE MOYEN EN CHARGE

La capacité des poids lourds augmente. La part de l'activité des tracteurs routiers de poids total roulant autorisé (PTRA) d'au moins 44 tonnes parmi l'ensemble des tracteurs routiers a progressé de cinq points entre 1996 et 2001, passant de 93,8 % à 98,8 %. De la même manière, la part de l'activité des camions de petite capacité parmi l'ensemble des camions diminue et reste faible, alors que celle des camions de plus grande capacité augmente. L'activité de transport routier de marchandises pour compte propre utilise beaucoup plus souvent des camions que celle pour compte d'autrui, qui utilise de manière prédominante les tracteurs routiers : leur capacité par véhicule est donc bien inférieure.

Après un léger recul entre 1996 et 1998, le tonnage moyen par trajet en charge tend à augmenter : il est passé de 12,1 tonnes en 1998 à 14,0 tonnes en 2016. Environ un quart des kilomètres parcourus par les poids lourds sur la période sont à vide. La part du kilométrage parcouru à vide est plus élevée pour les transports pour compte propre que celle pour compte d'autrui.

L'ÉVOLUTION DU TRAFIC DES POIDS LOURDS EN CONFORMITÉ AVEC CELLE DE LEUR ACTIVITÉ

En vingt ans, le trafic des poids lourds est passé de 19,1 milliards de kilomètres parcourus en 1996 à 16,8 milliards en 2016, soit un recul de 12,0 %, du même ordre de grandeur que celui de l'activité sur cette période (- 13,6 %). Le kilométrage annuel moyen des poids lourds a diminué entre 1996 et 2016, passant de 44,8 à 39,1 milliers de kilomètres, soit un recul de 12,7 %. Toutefois, l'ampleur de l'évolution est différente selon le type de véhicule : le kilométrage parcouru par les camions a diminué de 29,3 %, alors que celui des tracteurs routiers ne baissait que de 1,2 %.

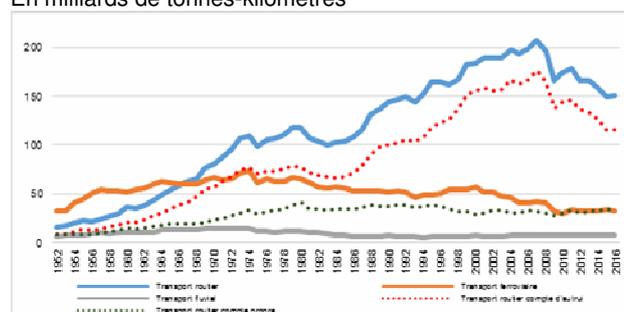
Le parc en service des poids lourds immatriculés en France métropolitaine, de quinze ans ou moins, observé par l'enquête TRM a connu une croissance forte entre 1997 et 2002, passant de 420 000 à près de 480 000 véhicules. Depuis 2006, il se maintient avec environ 430 000 camions et tracteurs routiers. Les poids lourds demeurent quasi exclusivement à motorisation diesel. Le parc des véhicules utilisé pour compte d'autrui diminue sur vingt ans (77 % de tracteurs routiers), alors que celui pour compte propre augmente (75 % de camions). La part des tracteurs routiers dans le parc des poids lourds a augmenté, passant de 42,9 % en 1997 à 46,2 % en 2016. La part de leur activité est passée de 84 % à 88 %.

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : UNE ACTIVITÉ NATIONALE QUI A QUASIMENT DÉCUPLÉ DEPUIS 1952

Les modes de transport de marchandises ont fortement évolué depuis le milieu du 20^{ème} siècle : le transport par la route est devenu le mode prépondérant. En 1952, 30 % de l'activité nationale du transport de marchandises était assuré par la route, alors que 60 % l'était par voie ferrée. Si le transport routier de marchandises recule depuis la crise, il représente toujours 80 % du transport de marchandises tous modes confondus. Les transports de marchandises ferroviaire (17,3 % en 2016) et fluvial (3,6 % en 2016) ont reculé sous la concurrence du mode routier avantagé par les infrastructures de la logistique et la facilité de mise en œuvre de ce mode.

L'activité nationale de transport routier de marchandises s'est fortement développée jusqu'au choc pétrolier de 1973, où elle a été freinée, avant de reprendre son essor (*graphique 4*). La crise économique suivante, entre 1981 et 1987, a duré plus longtemps que la précédente et a été de plus grande ampleur. L'activité nationale de transport routier de marchandises a ensuite repris de manière importante jusqu'à la crise économique de la fin des années 2000. Depuis, l'activité nationale a fortement reculé et les effets de la crise de 2009 se font toujours sentir. Conjuguées à une concurrence accrue, notamment de la part des poids lourds étrangers, les conséquences ont été beaucoup plus importantes et ont duré beaucoup plus longtemps que celles des crises précédentes. Au total, l'activité nationale a presque été multipliée par dix entre 1952 et 2016 et, même par treize entre 1952 et 2007. Par ailleurs, l'activité nationale de transport routier de marchandises pour compte d'autrui s'est développée : elle était équivalente à celle réalisée pour compte propre en 1952, alors qu'elle en représente 76,4 % en 2016 et a même atteint 85,0 % en 2007.

Graphique 4 : évolutions de l'activité du transport de marchandises depuis 1952 selon le mode
En milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, enquête TRM

Bruno LUTINIER, SDES

Dépôt légal : décembre 2017
ISSN : 2557-8510

Directeur de publication : Sylvain Moreau
Rédactrice en chef : Anne Bottin
Coordination éditoriale : Romain Huck

Commissariat général au développement durable

Service de la donnée et des études statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gov.fr

www.statistiques.developpement-durable.gov.fr

STATISTIQUE
PUBLIQUE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE