

# Le transport routier de marchandises français : mise en perspective des évolutions 2000-2006

Jean-Marie Saunier, Henri Mariotte (SESP)

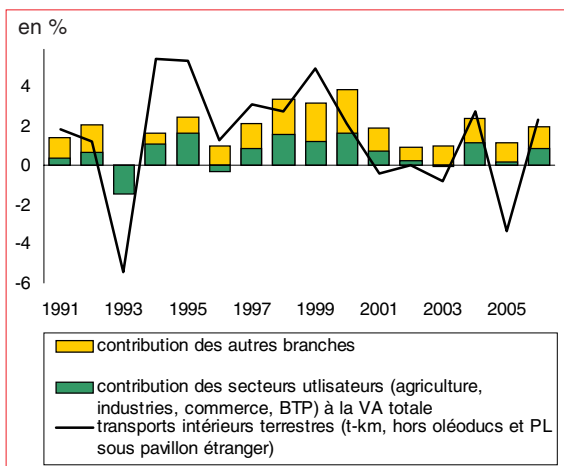
Sur la période 2000-2006, l'activité du transport routier de marchandises a crû moins rapidement que le produit intérieur brut. Cette croissance permet de parler de « découplage » même si celui-ci demeure relatif. La structure du secteur varie peu, en revanche, l'activité se modifie. Les entreprises centrent leur développement sur le marché domestique tandis que les flux qu'elles traitent reflètent une économie tirée par la consommation et les services. Dans le même temps, les trafics routiers tendent à se concentrer entre quelques grandes zones logistiques. La part du groupage et des envois palettisés augmente.

Sur la période 2000-2006, l'activité de l'ensemble du transport intérieur de marchandises (route, fer et fluvial), croît moins rapidement que le produit intérieur brut (PIB), + 1,2 % en moyenne par an contre + 1,7 %. Ce phénomène prend place dans un contexte de prix des carburants élevés. Tout au long des deux décennies écoulées, la croissance des transports de marchandises (TRM), tous modes confondus, était proche de celle du PIB. Par exemple, au cours des années 90, elle est de + 2,2 % contre + 2,0 % pour le PIB. La seule période où le volume des transports a progressé moins vite que le PIB remonte à la décennie 1976-1985 marquée par les deux chocs pétroliers et la mise en place du programme électro-nucléaire français qui ont réduit fortement les flux de transports de combustibles.

## Une croissance moins utilisatrice de transport

La modification de structure de l'économie est un facteur explicatif de cette évolution. Les branches utilisatrices de transport pèsent moins dans le PIB (figure 1), dont la croissance s'appuie désormais plus sur le secteur tertiaire, marchand et non-marchand, moins utilisateur de transport.

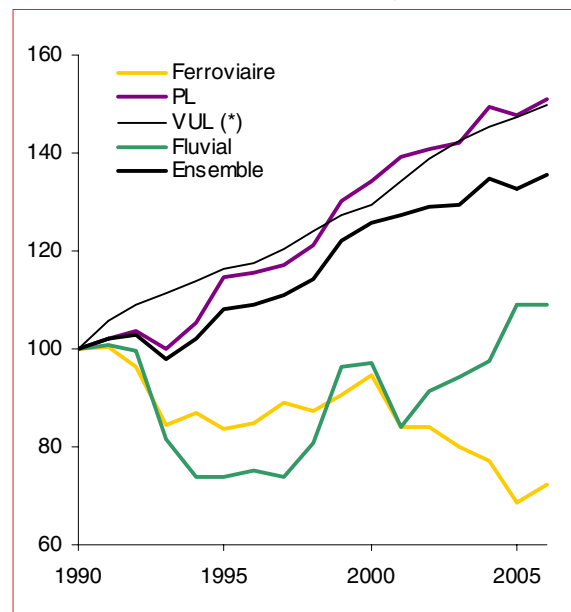
### 1 Évolution du volume du transport intérieur national et de la valeur ajoutée de l'économie



La part des produits de base diminue dans l'activité transport, la forte croissance des matériaux de construction ne compensant pas la baisse sur les produits de base pour l'industrie. En revanche, le transport de produits de consommation, ainsi que le groupage de marchandises diverses conditionnées -le plus fréquemment en palettes- ont les croissances les plus rapides. Entre 1996 et 2005, les deux tiers de l'augmentation du volume d'activité (+ 25 milliards de tonnes-kilomètres) sont le fait de marchandises conditionnées sur palettes. Ces évolutions expliquent en partie le ralentissement de la croissance du TRM alors même que celui-ci continue d'accroître sa part dans les volumes transportés (figure 2). Le recul du ferroviaire jusqu'en 2005 bénéficie d'abord au transport routier et, dans une moindre mesure, au fluvial.

### 2 Transports terrestres de marchandises nationaux par mode

en tonnes-kilomètres, indice 100 en 1990



Source : CCTN, 2007

\* véhicules utilitaires légers immatriculés en France uniquement



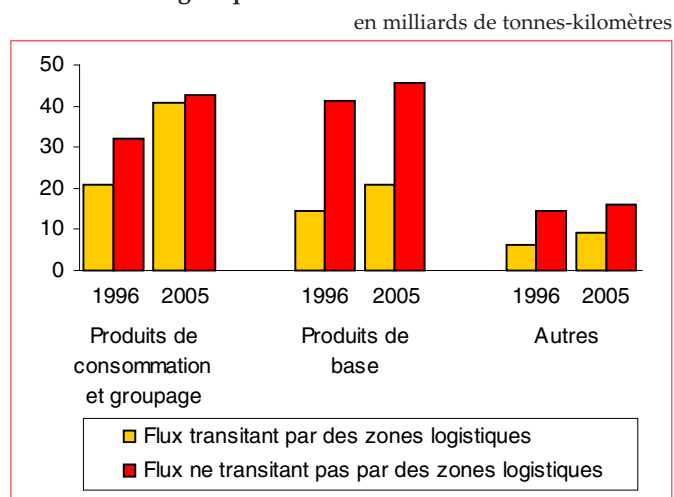
## Les gains d'efficacité organisationnelle ne jouent que sur une partie des flux

Plusieurs indices (hausse des taux de remplissage, baisse du pourcentage de trajet à vide...) révèlent une organisation plus efficace du transport routier mais ne permettent cependant pas de démontrer une inflexion durable et des gains d'efficacité croissants. Les gains d'efficacité résultent de l'organisation logistique globale qui donne une place prépondérante à de grandes zones d'entreposage avec des entrepôts de très grande taille, en passe de modifier fortement les flux de marchandises. L'essentiel de la croissance du transport routier depuis dix ans se fait à l'origine ou à destination de ces zones logistiques.

En 2005, 41 % des tonnes-kilomètres effectuées dans le cadre du transport routier national ont pour origine ou destination des zones logistiques. Depuis 1996, les flux en direction ou à destination de ces zones croissent plus vite (+ 6,1 % par an en moyenne) que l'activité nationale des transporteurs routiers (+ 3,5 %).

Cette évolution correspond à une modification de la structure des envois. Car si elles sont concernées par l'ensemble des marchandises transportées, les zones logistiques sont particulièrement présentes sur deux types de marchés : les produits de consommation alimentaire et le groupage de marchandises diverses (figure 3). 47 % du tonnage de ces deux marchés transitent par des zones logistiques, contre 24 % pour les produits de base et 31 % pour l'ensemble des produits. Entre 1996 et 2005, le tonnage transporté de produits groupés double et les zones logistiques drainent 57 % de la hausse de ce type de marchandises. Les produits groupés et de consommation alimentaire représentent 28 % des tonnes entrant dans les communes considérées comme zones logistiques contre 12 % pour les autres communes.

### 3 Flux de marchandises ayant pour origine ou destination une zone logistique



Source : MEDAD/SESP, enquête TRM

## Une croissance du TRM assise sur le seul marché intérieur

Le transport de marchandises interne à la France est essentiellement réalisé par des transporteurs nationaux. En revanche, le transport international est massivement assuré par les pavillons concurrents (encadré 1). Cette composante est la plus dynamique du transport routier, traduisant la croissance plus rapide des échanges extérieurs que celle du PIB.

### Encadré 1

#### Faible activité du pavillon français à l'international

Un cinquième des échanges internationaux de la France effectués par la route est réalisé par le pavillon français en 2005. Cette part est en constante diminution ces dernières années ; elle était de 36 % en 2000. Cette baisse est à relier au recul du pavillon dans les échanges avec nos principaux partenaires, Espagne, Allemagne et Italie. L'arrivée des pavillons des nouveaux États membres n'a qu'un effet secondaire en France : les nouveaux pavillons entrent en force dans les échanges internationaux avec les pays qui leur sont limitrophes, et concurrencent surtout les pavillons dont l'activité internationale dépasse le cadre des échanges internationaux de leurs pays (Pays-bas, Luxembourg, Allemagne...).

Une analyse plus fine de nos échanges internationaux conduit à distinguer deux marchés, la longue et la courte distance, sur lesquels le pavillon français ne se positionne pas de la même façon. La place du pavillon décroît très fortement dans les échanges longue distance par rapport à 1999, point haut de l'activité à l'international. Les trajets en charge de plus de 1 000 kilomètres qui représentaient 40 % des t-km réalisées à l'international en 1996, n'en représentent plus que 23 % en 2005. En revanche, la place du pavillon français reste stable sur les trajets internationaux inférieurs à 300 kilomètres de sorte que l'activité sur les courts trajets apparaît moins concurrencée.

## Un secteur toujours très « éclaté »

Les services de transports routiers de marchandises sont désormais essentiellement assurés par des entreprises pour compte d'autrui. Le compte propre représente 15 % seulement des tonnes-kilomètres réalisées en national, et une part infime à l'international. Son activité se stabilise depuis le milieu des années 90 après avoir fortement décliné. Cette stabilisation s'explique par la croissance de l'activité des entreprises de construction assurant généralement leur propre transport, qui compense l'externalisation croissante du transport des entreprises des autres secteurs de l'économie (à l'exception de certaines entreprises du commerce).

Même si un mouvement de concentration intervient depuis 20 ans, le secteur du TRM pour compte d'autrui demeure globalement très éclaté avec une très grande majorité de petites entreprises. Cet éclatement est davantage marqué pour les entreprises de la courte distance que pour celles de la longue distance. La messagerie est en revanche plutôt concentrée. Les petites entreprises (moins de six salariés) représentent 72 % des 36 000 entreprises du secteur, contre 1,5 % de très grandes entreprises (plus de 100 salariés). Au contraire, la messagerie compte 12 % de très grandes entreprises.

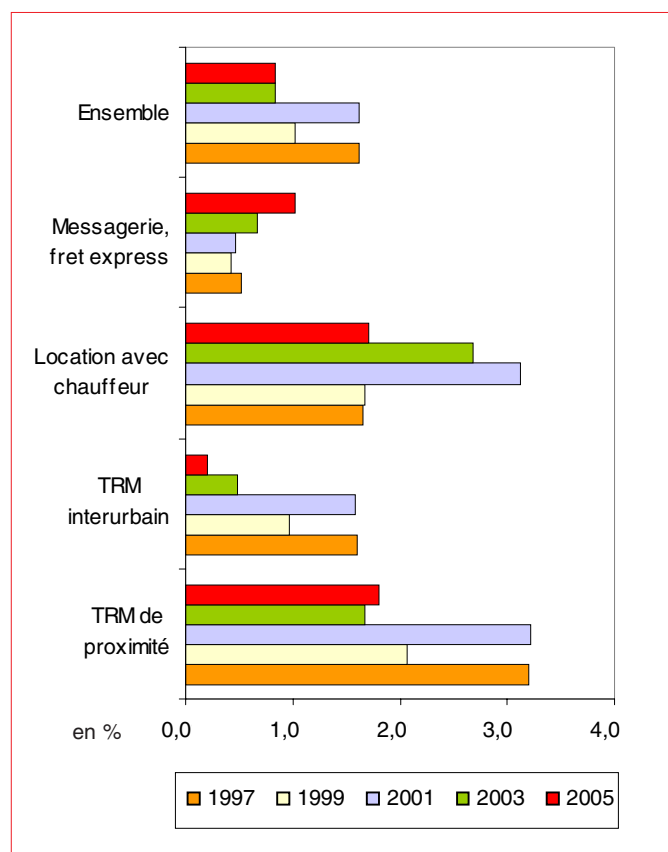
## Un chiffre d'affaires concentré, une profitabilité structurellement faible

À l'inverse, la production du secteur est concentrée : 10 % des entreprises réalisent 71 % du chiffre d'affaires total (35 milliards d'euros). La concentration est plus forte dans le TRM de longue distance, qui réalise la moitié du chiffre d'affaires du secteur, que dans le TRM de courte distance. Elle est très élevée aussi dans la messagerie, en lien avec sa proportion élevée de très grandes entreprises. Le secteur génère également un important chiffre d'affaires sous-traité, 11 milliards d'euros, principalement dans l'activité de messagerie. La profitabilité du secteur est structurellement faible. Le taux de résultat net

moyen est de 0,8 % pour les entreprises de six salariés et plus (figure 4). Il diminue fortement depuis 2001, parallèlement au ralentissement de l'activité, après une amélioration entre 1998 et 2000. La croissance des charges d'exploitation, plus rapide que celle du chiffre d'affaires, pèse sur l'évolution de l'excédent brut d'exploitation. Le taux de marge (*définitions*) moyen du secteur s'élève à 23 %. Il perd plus de 4 points depuis 1998. Les entreprises du TRM de longue distance ont des performances plus faibles que celles du TRM de courte distance, et l'écart s'accroît. Leurs taux de marge moyens sont proches, mais les charges de l'outil de travail (amortissements, frais de location et redevances de crédit-bail), plus lourdes dans la longue distance, grèvent davantage son résultat net. Le taux de résultat net de la messagerie, proche de 1 %, augmente très légèrement sur la période.

Les entreprises dont le parc est spécialisé (*définitions*) sont en moyenne plus performantes. Elles exercent le plus souvent dans le TRM de courte distance, mais aussi dans la messagerie. Elles sous-traitent le plus et investissent le moins. Elles sont généralement de taille moyenne. En particulier, les entreprises de transport par benne ont le taux de résultat net moyen le plus élevé en 2005, à 2,2 %.

**4** Taux de résultat net des entreprises du TRM de 1997 à 2005 selon les secteurs



Source : MEDAD/SESP, enquête annuelle d'entreprise

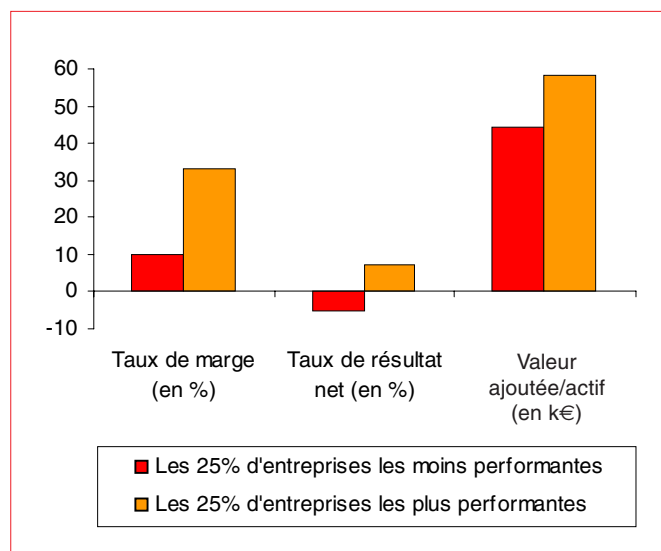
### Des situations financières très contrastées

En 2005, 24 % des entreprises de six salariés et plus ont un résultat net négatif. Les trois quarts d'entre elles dégagent un excédent brut d'exploitation très faible, à cause essentiellement d'une productivité apparente du travail plus faible que dans la moyenne du secteur. Les grandes entreprises et les

entreprises spécialisées dans le fret général sont sur-représentées dans ce groupe. Certaines entreprises de ce groupe dégagent un excédent d'exploitation mais ont un résultat net négatif en raison du poids de la charge de l'outil de travail. Ces entreprises se retrouvent dans l'ensemble des segments ; elles sont un peu plus nombreuses dans le TRM de longue distance.

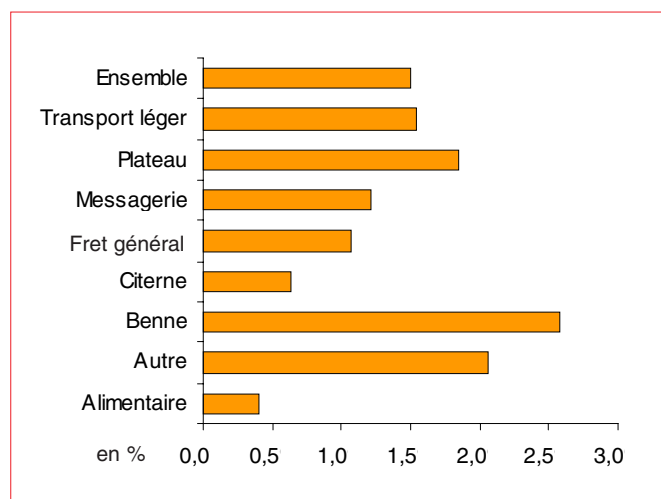
A l'opposé, les 25 % d'entreprises les plus performantes dégagent un résultat net supérieur à 3,7 % (figure 5). Ces entreprises ont des ratios très supérieurs à la moyenne (taux de valeur ajoutée, taux de marge, productivité apparente du travail, voir *définitions*). Elles ont un effectif et un chiffre d'affaires moyens très inférieurs à la moyenne du secteur. Elles recourent moins à la sous-traitance que les autres entreprises. Ce groupe contient une proportion élevée de petites entreprises. Les entreprises de courte distance y sont sur-représentées, ainsi que les entreprises de transport léger. Les entreprises spécialisées dans le transport alimentaire y sont en revanche sous-représentées (figure 6).

**5** Niveaux de performance des entreprises de TRM en 2005



Source : MEDAD/SESP, enquête annuelle d'entreprise

**6** Taux de résultat net des entreprises du TRM par segment de marché en 2005



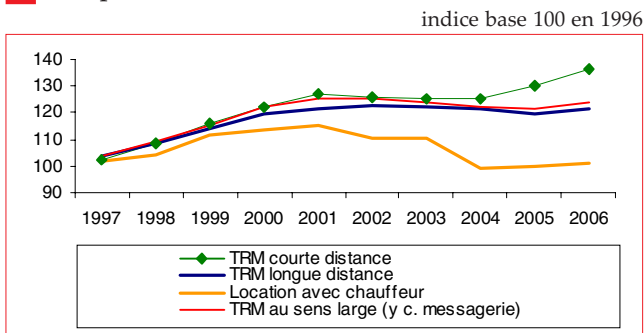
Source : MEDAD/SESP, enquête annuelle d'entreprise

## Encadré 2

### Stabilité de l'emploi, les créations d'emplois salariés compensent les pertes d'emplois non salariés

Le secteur du TRM emploie fin 2006 405 000 actifs dont 380 000 salariés et 25 000 non salariés. Après une forte période de croissance de 1998 à 2001, l'emploi salarié recule jusqu'en 2005 mais remonte en 2006 vers le niveau de 2001 (figure 7). La rupture est nette par rapport à la période précédente. De 1998 à 2001 le secteur créait 16 000 emplois salariés en moyenne par an, il en perd 900 par an depuis. La forte amplitude de ce mouvement de hausse puis de baisse, provient de la messagerie : ses effectifs ont fortement progressé avant 2001 et reculent plus vivement encore de 2001 à 2005. Ce recul est certainement lié à des changements de classement sectoriel, au sein des mêmes groupes d'entreprises, vers le secteur de l'organisation de transports internationaux (en dehors du champ de la présente étude).

### 7 L'emploi salarié dans le TRM (1996-2006)



Source : Unedic

Le TRM au sens strict (courte distance, longue distance et location de camions avec conducteurs, mais hors messagerie, voir définitions) emploie 355 000 actifs fin 2006. Comme en 2005, les créations d'emploi en 2006 concernent majoritairement la courte distance. Depuis 2001, les créations dans la courte distance (+ 7 700), compensent les baisses de la longue distance (- 700) et de la location (- 2 700). Parallèlement l'emploi non-salarié diminue de 4 000 personnes par rapport à 2001, ce qui entraîne une quasi-stabilité de l'emploi total.

## Encadré 3

### Les émissions de gaz à effet de serre ont progressé moins vite que les trafics mais plus vite que la circulation

Avec l'augmentation des tonnes-kilomètres réalisées, les émissions globales de gaz à effet de serre des poids lourds ont augmenté de 1,6 % par an depuis 1990.

Cette hausse est moins rapide que celle des trafics exprimés en tonnes-km qui progressent sur la même période de 2,4 % par an. Elle est en revanche légèrement plus rapide que celle de la circulation exprimée en véhicules-km. Ce résultat provient essentiellement de la modification intervenue dans la structure du parc. Ce dernier se compose de camions plus lourds, transportant davantage de marchandises, mais aussi, de plus en plus d'ensembles articulés composés d'un tracteur et d'une semi-remorque également capables de chargements plus importants.

Les progrès des performances des véhicules, à capacité de chargement inchangée, compensent cette déformation de structure si bien que la tendance récente est à la stabilisation de la consommation kilométrique moyenne qui atteint 34,6 litres/100 km en 2006. L'augmentation des chargements moyens améliore l'efficacité énergétique du service de transport routier et la consommation de carburant par tonne-km transportée baisse de 0,8 point par an.

## Sources

Le bilan de l'activité du secteur du transport routier de marchandises est réalisé à partir de plusieurs sources. L'enquête annuelle d'entreprise, EAE, fournit les données sur les comptes des entreprises, l'enquête TRM renseigne sur l'activité physique des poids lourds immatriculés en France (tonnage transporté, tonnes-kilomètres parcourues, remplissage des camions...). Le chiffre de l'emploi sont calculés à partir des données de l'Unedic. Le rapport de la commission des comptes des transports de la Nation, CCTN, synthétise les éléments de cadrage de tous les modes de transport.

## Définitions

### Le secteur du TRM

Le secteur du TRM « au sens large » regroupe les entreprises de transport routier de marchandises de proximité, dit aussi de « courte distance » (602L), les entreprises de transport routier de marchandises interurbains, dit aussi de « longue distance » (602M), les entreprises de location de camions avec conducteur (602P) et les entreprises de messagerie - fret express (634A). Les entreprises de messagerie - fret express ne font pas partie du secteur du transport routier de marchandises « au sens strict » ; elles sont classées par la nomenclature officielle dans les services auxiliaires des transports, plus particulièrement dans l'organisation des transports de fret (OTF).

### Les segments de marché du TRM

Les camions de plus de 3,5 t de PTAC sont classés selon leur type de carrosserie : plateaux, fourgons (ordinaires, bâchés, savoyardes, parois latérales souples coulissantes), citernes à produits industriels, citernes à produits alimentaires, bennes basculantes. Une entreprise est ici considérée spécialisée sur un segment de marché si son parc de véhicules est majoritairement (plus de 60 %) constitué d'un type de carrosserie particulier. Une entreprise est spécialisée dans le transport léger si son parc est exclusivement constitué de camionnettes et de camions jusqu'à 3,5 t de PTAC inclus.

**Taux de marge :** le taux de marge calculé ici est le rapport entre l'excédent brut d'exploitation (EBE) corrigé et la valeur ajoutée corrigée. L'excédent brut d'exploitation corrigé est l'excédent brut d'exploitation comptable augmenté de la location et du crédit bail (reclassés en financement des investissements). La valeur ajoutée corrigée est la valeur ajoutée comptable augmentée des rémunérations des intérimaires et des salariés extérieurs à l'entreprise (reclassés en rémunération) et de la location et du crédit bail (reclassés en financement des investissements). L'EBE, les taux de marge et de résultat net sont calculés pour les entreprises de 6 salariés et plus, les seules dont le compte de résultat est disponible dans l'enquête annuelle d'entreprise (EAE).

**Productivité apparente du travail :** ratio de la valeur ajoutée par actif.

### Les transports intérieurs et nationaux

Les transports intérieurs sont les transports réalisés sur le territoire national, indépendamment de la nationalité du véhicule ; pour un transport international, on ne prend en compte que la partie du trajet réalisée en France. Les transports nationaux sont les transports intérieurs dont l'origine et la destination sont sur le territoire national.

## Pour en savoir plus

*Les comptes des transports en 2006*, rapport de juin 2007, tome 1 et annexes. *Le transport de marchandises en ligne avec la croissance en 2006*, Emmanuel Caicedo, SESP en bref n° 18, mars 2007.

*Le pavillon français face à ses concurrents européens en 2005*, Annie Delort, SESP en bref n° 17, mai 2007.

*L'essor des grandes zones logistiques accompagne la massification des flux routiers*, Guillaume Wemelbeke, Henri Mariotte, SESP en Bref n° 15, mars 2007.

*La grande disparité des performances dans le transport routier de marchandises*, Paul Jourdy, Notes de synthèse n° 162, avril-juin 2006

Disponibles sur <http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/>

Secrétariat général  
Direction des affaires économiques et internationales  
Service économie, statistiques et prospective  
Tour Pascal A 92055 La Défense cedex

Téléphone : (33/0) 1 40 81 13 15  
Télécopie : (33/0) 1 40 81 13 30  
[www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr)

Directeur de la publication : Françoise MAUREL  
Rédacteur en chef : Laurence DEMEULENAERE  
Conception maquette : Catherine GROSSET  
ISSN : 1776-2626