



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer

Transport de marchandises

Le transport de marchandises en ligne avec la croissance en 2006

Emmanuel Caicedo (SESP)

La demande intérieure et la croissance mondiale sont les principaux moteurs de la croissance des transports de marchandises en 2006 en France. Cette croissance des transports, notamment pour les matériaux de construction et les produits manufacturés, se porte sur le mode routier et sur les échanges nationaux. Elle devrait permettre au secteur des transports routiers d'améliorer sa situation financière après une année 2005 difficile. En témoigne une légère reprise de l'emploi. Le ferroviaire stabilise son activité après de longues restructurations. La croissance du fluvial, dynamisée par des nouveaux marchés en 2004 et 2005, marque le pas.

L'activité internationale des opérateurs ne suit pas le dynamisme des échanges extérieurs de la France. Le fret ferroviaire décline sur ces marchés ainsi que pour le transit. Le pavillon routier est stable. Pour les échanges extra européens, l'activité des ports maritimes progresse, mais reste en deçà des performances des autres grands ports européens.

Après une année 2005 marquée par un fort recul des deux principaux modes de transports terrestres de marchandises, la route et le fer, l'activité repart à la hausse et retrouve des niveaux semblables à ceux de 2004 (+ 2,5 %) (figure 1). Plus dynamique cette année (+ 2,1 %), l'économie française est également plus propice au développement du transport de marchandises : les secteurs les plus utilisateurs de transports (agriculture, industrie, construction et commerce) contribuent pour 40 % à la croissance du PIB alors que cette contribution n'était que de 15 % en 2005 (figure 2). Le transport de matériaux de construction est le principal moteur de la croissance du transport routier cette année ; il y participe pour 40 %. Même si elle fléchit, la construction de logements résidentiels reste élevée et la construction de bâtiments non résidentiels comme les travaux publics croissent fortement (figure 3).

1 Les transports intérieurs terrestres

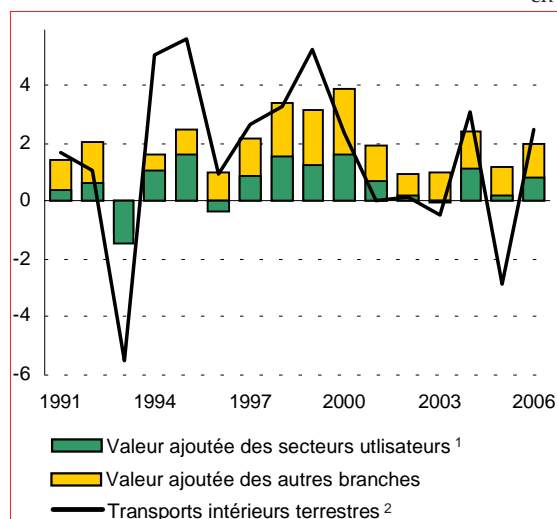
en milliards de tonnes-kilomètres

	2004	2005	2006	2006/ 2005 en %
Transport routier	301,4	300,2	-	-
Pavillon français	218,5	214,5	220,3	2,7
National (PTAC>3,5t)	179,2	177,4	182,7	2,9
Compte propre	30,4	30,2	30,8	1,8
Compte d'autrui	148,9	147,2	151,9	3,2
International (PTAC>3,5t)	17,8	15,4	15,6	1,0
National (PTAC>3,5t)	21,0	21,3	21,7	1,9
Transit	0,4	0,3	0,3	ns
Pavillon étranger	82,9	85,7	-	-
Transit	50,5	50,8	-	-
International	27,5	29,1	-	-
Cabotage	4,8	4,9	-	-
Transport ferroviaire	46,3	40,7	40,9	0,5
Transport ferroviaire hors transit	39,9	35,5	36,0	1,3
dont national	24,3	21,6	22,8	5,5
Oléoducs	20,6	20,9	-	-
Transport fluvial	7,3	7,9	8,0	1,2
dont national	4,2	4,6	4,6	0,1
TRANSPORT TERRESTRE *	265,3	257,6	264,0	2,5
National	228,8	225,1	231,9	3,0
International	36,5	32,5	32,1	-1,4

Sources : SNCF, Voies navigables de France, Direction générale de l'énergie et des matières premières, MTETM/SESP
* hors TRM sous pavillon étranger et oléoducs

2 Évolution du PIB et des transports intérieurs terrestres

en %



¹ sont pris en compte l'agriculture, l'ensemble des industries, le commerce et le BTP

² évolution des tonnes-kilomètres intérieures, hors TRM sous pavillon étranger, transit et oléoducs

Sources : Insee et MTETM/SESP

3 Évolution des transports intérieurs terrestres par mode et marchandise en 2006

en %

	Route*	Rail	Fluvial	Ensemble
Matériaux de construction	6,4	- 0,7	2,0	5,2
Produits alimentaires	2,5	2,8	2,7	2,5
Produits manufacturés	1,9	- 0,5	12,0	1,6
Produits agricoles	- 0,4	- 6,9	- 3,9	- 1,3
Autres	4,5	3,1	1,0	3,8
Ensemble*	2,8	0,5	1,2	2,5

Sources : SNCF, VNF, MTETM/SESP

* pour la route ne sont comptés que les transports par poids lourds (véhicules de plus de 3,5 t PTAC) immatriculés en France

SESP en bref

N° 18
Mai 2007



Deuxième moteur, le transport de produits manufacturés augmente de 1,6 %, alors qu'il était à l'origine de la baisse enregistrée en 2005. Il est stimulé par l'accélération de l'industrie des biens intermédiaires et des biens d'équipement, avec une forte croissance cette année des transports de produits métalliques, tant en inputs qu'en outputs. Ce retournement s'explique par la reprise de l'activité économique et le dynamisme du commerce, sous l'effet de la bonne tenue de la consommation des ménages, ainsi que par la vitalité des exportations.

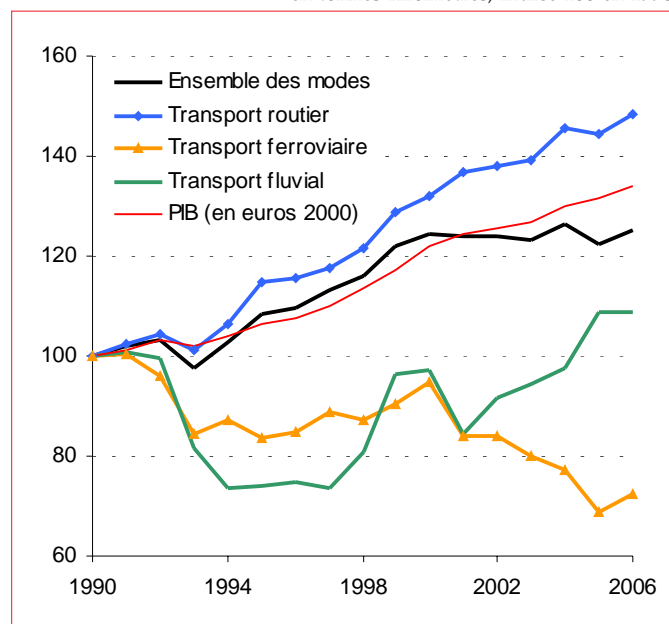
Dans une moindre mesure, les industries agroalimentaires contribuent aussi à la reprise de l'activité dans les transports. Seul le transport de produits agricoles est en recul cette année, suite à une seconde campagne céréalière médiocre.

Les transporteurs routiers, principaux bénéficiaires de la croissance

La croissance des transports terrestres, encore frémissante au premier semestre, s'affermi au deuxième semestre, grâce au dynamisme du transport routier sous pavillon français, notamment sur les marchés de la courte distance. Mais la stabilisation du fret ferroviaire et la légère croissance de la navigation fluviale participent également à ce redressement par rapport à 2005 (figure 4).

4 Les transports terrestres nationaux par mode

en tonnes-kilomètres, indice 100 en 1990



Sources : SNCF, VNF, MTETM/SESP, Insee

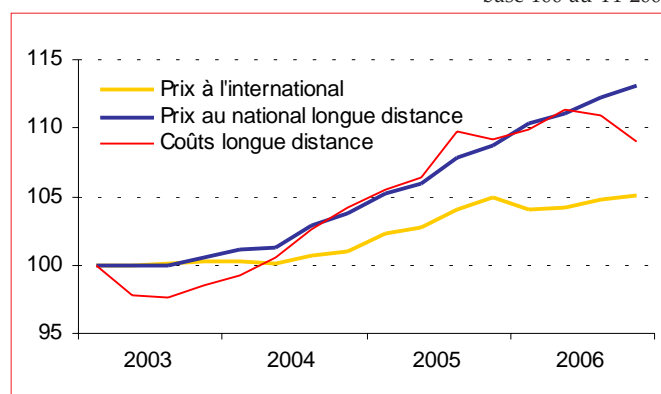
Champ : transports nationaux hors oléoducs et hors cabotage réalisé par le TRM sous pavillon étranger

La route, qui joue le premier rôle dans le transport terrestre de marchandises, accroît son activité de 2,7 %. Pour les poids lourds, le compte d'autrui renoue avec la croissance, notamment au national ; le compte propre progresse plus modérément en raison de la décroissance de la production agricole. Les transports réalisés par les véhicules de moins de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) continuent de croître, avec une légère accélération par rapport à 2005. Ce regain de croissance pour les véhicules utilitaires légers va de pair, cette année, avec la vivacité des transports par poids lourds sur zone courte, pour laquelle la croissance est particulièrement forte (+ 4,4 % contre + 2,3 % sur zone longue).

Même si les situations restent très contrastées, les entreprises de TRM françaises devraient donc connaître une amélioration de leur situation financière. Après une année 2005 très défavorable, la hausse du chiffre d'affaires du secteur devrait s'accompagner d'une amélioration des marges : alors que les prix des prestations conservent leur rythme annuel de progression (+ 3,5 %), les coûts s'infléchissent grâce à la désinflation pétrolière de fin d'année et à la modération des coûts salariaux (figure 5) (définitions). Cette embellie sur l'année s'accompagne de deux événements bénéfiques pour la trésorerie des entreprises : le remboursement de la TVA sur les péages pour la période 1996 - 2000 et la réduction des délais de paiement.

5 Évolution des prix et des coûts dans le TRM

base 100 au T1-2003



Sources : Comité national routier et MTETM/SESP-IPTRM

Le fret ferroviaire se stabilise, le fluvial marque le pas

Le fret ferroviaire se stabilise après un point bas atteint en 2005 et la perte en cinq ans du tiers des tonnes-kilomètres réalisées. La reprise, timide mais progressive sur l'année, se concentre sur le marché national (+ 5,5 %) et la demande des clients traditionnels (sidérurgie, métallurgie). Le transport combiné, qui avait fortement décliné au cours des dernières années, semble lui aussi en cours de stabilisation : pour la SNCF, le recul est de 0,9 % cette année, contre 18,2 % en 2005. À l'inverse, la phase de restructuration de la SNCF n'est pas achevée sur le transport international de marchandises : malgré une légère hausse à l'exportation, les transports internationaux et de transit, plus concurrencés par les opérateurs entrants ou étrangers, connaissent une nouvelle baisse. L'activité de deux nouveaux opérateurs sur le réseau ferré national ouvert en avril est encore marginale.

Enfin, le transport fluvial reste orienté à la hausse en dépit d'un infléchissement en 2006. La croissance se concentre sur l'international, malgré un début d'année marqué par des basses eaux dans le Rhin. Le transport intérieur est stable malgré une bonne année sur le Rhône (+ 5,5 %). Le transport de marchandises conteneurisées entre les grands ports et les grandes agglomérations (Le Havre - Paris et Marseille - Lyon) poursuit son essor, doublé d'une nouvelle explosion du transport fluvio-maritime (+ 31 %).

Au total, l'ensemble des modes a profité à des degrés divers de la bonne conjoncture économique, mais la route accroît légèrement sa part modale. Hors TRM sous pavillon étranger, oléoducs et transit, elle représente 83,3 % des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire national en 2006.

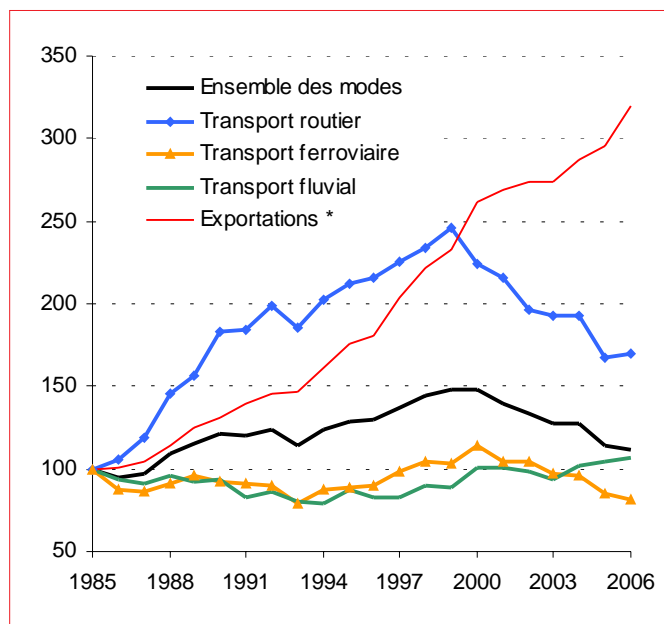
Les transports terrestres internationaux bénéficient de la croissance de la zone euro

En 2006, la zone euro est beaucoup plus dynamique qu'en 2005 : le PIB progresse de 2,6 %, tiré par la demande intérieure et l'investissement. Le commerce extérieur français bénéficie du dynamisme des économies de ses principaux partenaires.

Toutefois, cette croissance ne profite que partiellement aux opérateurs nationaux, l'intensification des échanges intra-européens permet de stabiliser les transports terrestres à l'international, effectués par des transporteurs nationaux, après une année 2005 très défavorable (figure 6). Les transporteurs routiers sont concurrencés par les autres pavillons européens, le fret ferroviaire recule dans son activité de transit. L'activité internationale des routiers sous pavillon français est en légère augmentation. Néanmoins, celle-ci ne retraduit pas totalement les évolutions des échanges bilatéraux. Le pavillon français voit son activité augmenter avec la Belgique et l'Espagne mais diminuer avec l'Allemagne, pays avec lequel les échanges progressent fortement. Cette stabilisation ne remet pas en cause la tendance à la perte de parts de marché face aux pavillons étrangers sur les transports routiers internationaux.

6 Les transports intérieurs terrestres à l'international par mode

en tonnes-kilomètres, indice 100 en 1985



Sources : SNCF, VNF, MTETM/SESP, Insee

Champ : transports intérieurs hors oléoducs et TRM sous pavillon étranger réalisé à l'international (flux d'échange entre la France et un autre pays)

* exportations en produits agricoles et industriels en euros 2000

La croissance des échanges internationaux profite aux transports maritimes

Les échanges internationaux sont favorisés par la croissance mondiale qui demeure à un niveau élevé en 2006 (4,9 % après 4,3 % en 2005). La croissance mondiale reste tirée par la forte croissance de la plupart des pays en développement, notamment de la Chine (+ 10 %), favorisant la croissance des échanges internationaux.

Dans ce contexte, l'International air transport association (IATA) évalue à 4,6 % la croissance des tonnes traitées en fret aérien mondial en 2006, soit une accélération par rapport à 2005. Le fret aérien en Europe reste en retrait, avec une croissance de 1,7 % après 1,1 % en 2005. Dans les aéroports parisiens, la croissance est estimée par Aéroport de Paris à 2,7 %. Les transports maritimes de marchandises continuent aussi de bénéficier de l'intensification et de la mondialisation des échanges de biens.

En France, les importations de biens et services continuent de progresser plus vite que les exportations pour répondre à la demande intérieure. Mais les exportations françaises reprennent fortement cette année, malgré une production agricole en recul. Les importations en provenance d'Asie creusent toujours le solde commercial et les flux d'échanges avec les États-Unis progressent vivement, notamment à l'importation.

Les tonnages traités dans les ports français accélèrent leur croissance, avec une progression annuelle de 2,9 %, supérieure à la moyenne de long terme. Le trafic de conteneurs renoue avec des résultats positifs, notamment à Marseille mais aussi au Havre en fin d'année, avec l'achèvement de la mise en service de Port 2000. Ces résultats se situent néanmoins en deçà des résultats des autres grands ports européens avec, cette année, une très forte croissance des tonnages dans les ports allemands (figure 7).

7 Évolution de l'activité des principaux ports de conteneurs européens en 2006

en %

	Ensemble des tonnages	Marchandises conteneurisées
Barcelone	5,9	13,3
Algeciras	7,9	10,6
Valence	15,7	6,6
La Spézia	12,4	6,2
Marseille	3,7	5,5
Gênes	- 0,4	2,9
Brême	19,8	21,4
Zeebrugge	14,1	15,3
Anvers	4,6	8,3
Hambourg	7,3	7,8
Rotterdam	1,8	3,0
Bilbao	11,9	2,9
Le Havre	- 1,6	0,2

Source : DTMRP

Le combiné de nouveau orienté à la hausse

La progression du transport maritime au sein d'une économie mondialisée a un impact sur l'ensemble des transports intérieurs de marchandises. L'explosion ces dernières années du fluvio-maritime reflète l'importance croissante de la desserte des hinterlands portuaires (définitions). Le transport de conteneurs par voie fluviale, progresse de 4,8 % par rapport à 2005. Il est particulièrement important sur la Seine (+ 18 %) et sur le Rhône (+ 10 %), avec l'inauguration cette année d'un deuxième terminal de conteneurs à Lyon.

Mais c'est sur le transport combiné rail-mer que semblent se focaliser les stratégies des entreprises du secteur comme en témoigne l'alliance de la CMA-CGM avec Veolia Transport, dans un contexte d'ouverture du marché du fret ferroviaire.

Parallèlement, Naviland Cargo, filiale de la SNCF, a entamé une stratégie de reconquête de ce mode de transport, tandis que la SNCF développe deux nouvelles lignes de combiné au départ des grands ports.

Plus généralement, le transport combiné semble orienté de nouveau à la hausse puisque le combiné fer-route est aussi un marché porteur (ouverture de la ligne Rungis-Perpignan, et bonne tenue de l'autoroute ferroviaire Chambéry-Turin). Au total, en combiné, la SNCF a opéré 8,7 milliards de tonnes-kilomètres (Gt-km), soit autant qu'en 2005 après une diminution de plus du tiers sur 5 ans (13,7 Gt-km en 2000).

Hausse de l'emploi dans le TRM et les auxiliaires de transports

Fin 2006, l'emploi salarié dans le secteur des transports augmenterait de 1,3 % par rapport à fin 2005, soit 13 000 emplois supplémentaires sur un an (les chiffres définitifs seront disponibles en août 2007). Cette croissance de l'emploi salarié, plus faible que les 30 000 emplois créés par an entre 1998 et 2002, marque néanmoins une inflexion sensible par rapport aux trois dernières années, où l'emploi avait stagné. Ces créations se sont concentrées sur le quatrième trimestre.

Les deux principaux secteurs d'activité à l'origine de ces créations sont les transports routiers de marchandises et des auxiliaires de transport. Le transport routier de marchandises aurait créé 7 200 emplois entre fin 2005 et fin 2006 (ou 4 000 en moyenne annuelle). Ces créations ramènent l'emploi à un niveau supérieur à celui de fin 2001. Elles sont concentrées dans les entreprises de courte distance. Les transporteurs de longue distance (TRM interurbain), à la différence des trois années précédentes, ne perdent plus d'emplois. Les auxiliaires de transport (messagerie, organisateurs de transport, gestionnaires d'infrastructure...) auraient créé 7 500 emplois. Cette progression de 3,2 % de l'effectif salarié gomme la baisse de 2005, et permet au secteur de dépasser le niveau d'emploi atteint en 2004.

Le secteur des transports a en outre employé beaucoup plus d'intérimaires : ils étaient 57 500 présents en décembre 2006 dans les établissements de ce secteur.

Cette hausse de l'emploi dans le secteur transparait sur le marché du travail. Les offres d'emplois dans les métiers de la logistique et des transports, pour le seul secteur des transports, sont en hausse de 6 % en 2006 par rapport à 2005. Cette croissance dépasse les 10 % pour les emplois de conducteurs routiers. Parallèlement, les demandeurs d'emplois de catégorie 1 (*définitions*) dans les métiers spécifiques du transport et de la logistique étaient 182 000 fin décembre 2006. Leur nombre baisse de 11 % par rapport à fin 2005 avec, notamment, une diminution de 15 % sur les emplois de conducteur de TRM.

Les difficultés de recrutement semblent progresser au moins pour une partie des offres d'emplois. L'indicateur de tension, comparant offres et demandes enregistrées, ne met pas en avant des situations où les demandes sont insuffisantes, sauf à certaines périodes de l'année (2^e trimestre) et dans certaines zones géographiques. En revanche, l'ancienneté des offres non satisfaites progresse assez fortement sur un an pour les emplois de conducteurs du TRM : 25 % des offres ont une ancienneté de plus de 72 jours en décembre 2006, contre 67 jours ou plus un an auparavant.

Définitions

Transport intérieur, national, international

Le *transport* désigne un flux de marchandises (ou de voyageurs) déplacés sur une distance donnée. Dans le cas de marchandises, il se mesure en tonnes-kilomètres (t-km). Généralement, la mesure des transports se limite aux flux réalisés sur le territoire français : il s'agit alors du *transport intérieur*. Il comprend le *transport national*, c'est-à-dire la partie du transport intérieur constituée par les flux d'origine et de destination françaises. Il comprend aussi le *transit*, c'est-à-dire la partie effectuée en France des transports dont l'origine et la destination sont situées à l'étranger. Il comprend enfin le *transport international* pour lequel seuls sont comptabilisés les flux réalisés sur le territoire français.

Prix et coûts du TRM

Calculés par le SESP, les prix du transport routier de marchandises (IPTRM - base 100 au premier trimestre 2003) sont élaborés à partir de la méthodologie dite des « prestations représentatives » sur un échantillon de 400 entreprises appartenant aux activités principales (APE) 602L, 602M et 602P (transport routier et location avec conducteur). Pour les coûts, les indices de coûts sont calculés par le Comité national routier (CNR).

Demande d'emploi en fin de mois de catégorie 1 (DEFM 1)

Les demandes d'emploi en fin de mois de catégorie 1 représentent les demandeurs d'un CDI à temps plein, n'ayant pas travaillé plus de 78 heures dans le mois.

Hinterland

L'hinterland des ports, ou arrière pays, correspond à des zones d'influence économique des ports, structurées et innervées par des axes de desserte terrestre.

Méthode

Le champ du transport intérieur couvert dans cette publication se limite au fret ferroviaire, à la navigation fluviale et au transport routier sous pavillon français, c'est-à-dire effectué par des véhicules immatriculés en France ; le compte propre est inclus. A contrario, les informations n'étant pas encore connues, sont exclus du champ pour 2006 le transport intérieur routier réalisé par des véhicules utilitaires légers, le transport intérieur routier réalisé par des opérateurs étrangers (international, transit et cabotage) ainsi que les transports par oléoducs. Au total, le champ terrestre décrit ici couvre 83 % des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français, hors transit et oléoducs.

Ainsi, une partie de la baisse observée sur ce champ restreint peut sans doute s'expliquer par la progression des segments non observés : le transport routier réalisé sous pavillon étranger (10 %) est lui aussi en forte croissance et participe à l'émergence du cabotage (transport national réalisé sous pavillon étranger).

Pour en savoir plus

Sur le site : <http://www.statistiques.equipement.gouv.fr> :

Les transports en 2006. Version provisoire du 44^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, Mars 2007, rubrique « Transport / Données d'ensemble/Comptes des transports /Les comptes en 2006»,

Note de conjoncture, rubrique «Transport/Données d'ensemble»,

Prix du transport routier de marchandises, rubrique « Transport/Indices».

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

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