

## LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

Le transport intérieur de marchandises (y compris oléoducs) a reculé de 4 % en 2023 à 341,8 milliards de tonnes-kilomètres. Le transport routier reste le principal mode de transport utilisé, avec 86 % des tonnes-kilomètres transportées en 2023. Il répond à de nombreux critères qui interviennent dans le choix modal et est adapté à la majorité des flux. En effet, 64 % des tonnes chargées par le pavillon français sont livrées à moins de 150 kilomètres, rendant difficile le report modal. A l'inverse, seulement 5 % des tonnes transportées le sont à plus de 500 kilomètres.

Au cours des quinze dernières années, le transport routier de marchandises a connu différentes phases. En 2009, il a été fortement impacté par la crise économique et a connu un point bas à 284 milliards de tonnes-kilomètres. Après un rebond en 2010-2011, le déclin s'est poursuivi (-1,5 % par an) jusqu'en 2015, en lien avec le recul de l'activité

du pavillon français au profit du pavillon étranger. Puis, à partir de 2016, la reprise économique a permis le retour de la croissance (4 % par an), qui a été interrompue par la crise du Covid. Depuis, malgré une croissance de l'activité en 2021, le transport routier de marchandises a reculé en 2022 (-0,6 %) et 2023 (-2,3 %), pour s'établir à 295,5 milliards de tonnes-kilomètres, soit 3,4 % en dessous de son niveau de 2019.

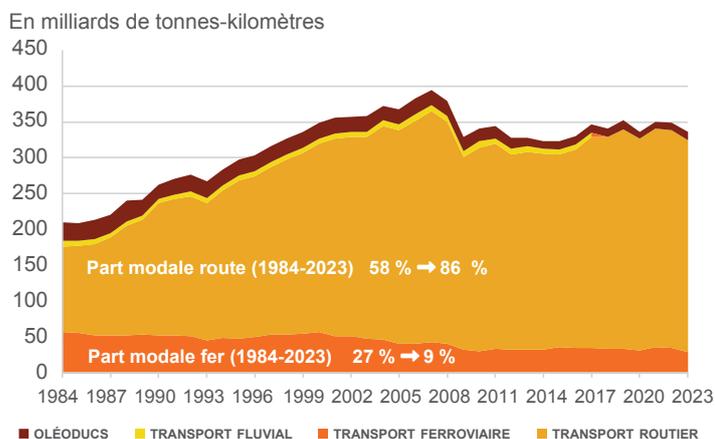
Le transport ferroviaire, qui avait regagné des parts de marché en 2021 (avec 10 % de part modale), a reculé en 2022 (-1,4 %) et en 2023 (-17 %) et ne représente plus que 29,4 milliards de tonnes-kilomètres, soit son niveau le plus bas jamais enregistré. Les grèves du printemps 2023 et le prix élevé de l'électricité ont pénalisé l'utilisation de ce mode. Quant au transport fluvial, il a reculé de 10,2 % en 2023, impacté pour la deuxième année consécutive par une conjoncture

défavorable, notamment sur la filière céréalière et diverses matières premières.



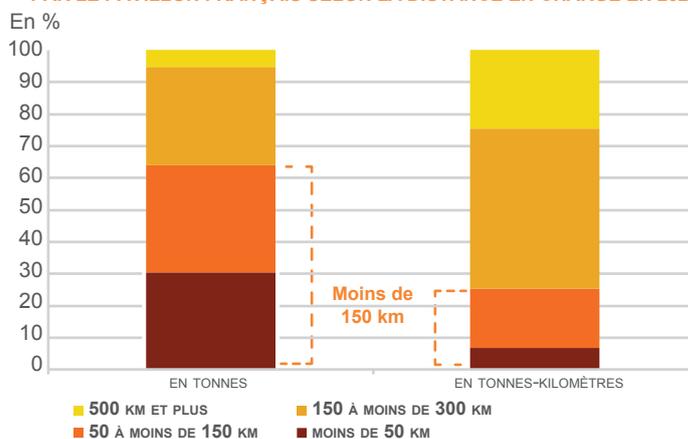
**86 %**  
Part du transport routier dans le transport terrestre de marchandises mesuré en tonnes-kilomètres en 2023

### LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES EN FRANCE



Source : MTE/SDES

### RÉPARTITION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EFFECTUÉ PAR LE PAVILLON FRANÇAIS SELON LA DISTANCE EN CHARGE EN 2021



Source : MTES/SDES, Enquête TRM

La demande de transport de marchandises est en lien étroit avec l'économie du pays et de ses interactions avec les autres ; elle correspond, d'une part, à la demande intérieure des différents acteurs économiques et, d'autre part, aux exportations des entreprises produisant dans le pays. En outre, certains pays comme l'Allemagne ou la France sont, par leur position géographique, des zones où le transit de marchandises joue un rôle prépondérant. Dans le transport routier de marchandises, cela se traduit par le phénomène de cabotage, mais aussi, depuis plusieurs années, par l'arrivée d'acteurs étrangers, qui prennent des parts de marché croissantes au pavillon français.

Le transfert physique des marchandises et des biens exportés par un pays est un des pans de la compétitivité de l'économie. Afin de tenir face à la concurrence et de faciliter l'activité exportatrice, la charge sociale et fiscale pesant sur le mode routier, qu'elle soit de droit commun ou spécifique (taxe sur les carburants), doit être proche de celle en vigueur dans les autres pays européens.

La destination et le type de marchandises ou de biens échangés sont des critères souvent discriminants dans le choix du mode de transport. Des liquides peuvent être transportés par conduite, évitant ainsi les ruptures de charge ; les ports sont, entre autres, utilisés pour le commerce avec les pays lointains.

La demande intérieure des différents agents

économiques porte sur des marchandises ou des biens très variés. Elle est satisfaite par une (auto) production nationale, ou par des importations. Le transport permet de relier physiquement les lieux de production entre eux, puis avec ceux de consommation et enfin avec les lieux de retraitement-recyclage : en France, l'interaction avec l'aménagement du territoire n'en est que plus prégnante.

Du fait de la grande variété des biens et marchandises, de nombreux facteurs interviennent et peuvent conditionner le choix du mode de transport. C'est le cas pour :

- le poids des marchandises : les constructeurs d'automobiles font majoritairement transporter leurs bobines d'acier par mode ferroviaire ou fluvial ;
- la valeur des biens et marchandises transportés ;
- le temps de livraison : les denrées périssables, telles les produits frais, doivent être transportées rapidement et le sont donc essentiellement par le mode routier ;
- le lieu de départ et d'arrivée des marchandises, tant au cours de la phase de production (lien avec l'aménagement du territoire), que durant celle de consommation. Cette dernière se situe majoritairement en zone urbaine, en raison des lieux de résidence des ménages.

En outre, les différents modes de transport nécessitent des infrastructures, ce qui est synonyme d'investissements importants,

généralement amortis sur une longue période, et qui doivent être utilisées à bon escient. L'utilisation intensive, à savoir une massification des flux, ne s'en trouve que plus pertinente. Il en est de même si, lors d'une chaîne de transport, plusieurs modes sont utilisés, du fait notamment des ruptures de charge entre ces différents modes.

Le transport routier de marchandises, par son aptitude à irriguer la capillarité du réseau routier, sa souplesse, sa capacité d'adaptation et sa qualité de service, répond à ces nombreux critères, qui montrent que le transport n'est pas un ensemble homogène, mais une multitude de sous-marchés, qui, souvent, ne sont pas substituables. Aussi, le report modal n'est pas envisageable pour une grande partie des flux, surtout dans les derniers kilomètres, ou parce qu'il accroîtrait trop les distances de transports. Une bonne intermodalité repose sur un coût économiquement acceptable et des changements de modes de transports efficaces. La transition énergétique du transport routier de marchandises devra s'inscrire dans ce cadre.

Sans tenir compte du positionnement géographique des lieux de départ et d'arrivée, il existe deux principales unités pour mesurer le transport de marchandises : la tonne mesurée lors du chargement et les tonnes-kilomètres. La route reste prépondérante dans le transport de marchandises, avec une part modale de 87 % des tonnes-kilomètres effectuées.