

## LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

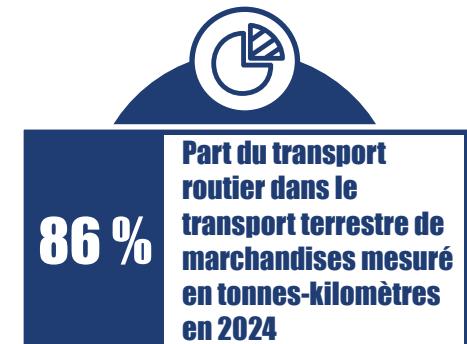
Le transport intérieur de marchandises (y compris oléoducs) a progressé de 3,5 % en 2024 à 354,5 milliards de tonnes-kilomètres. Le transport routier reste le principal mode de transport utilisé, avec 86 % des tonnes-kilomètres transportées. Il répond à de nombreux critères qui interviennent dans le choix modal et est adapté à la majorité des flux. En effet, l'enquête Transport Routier de Marchandises (TRM) du ministère des Transports montre que 70 % 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

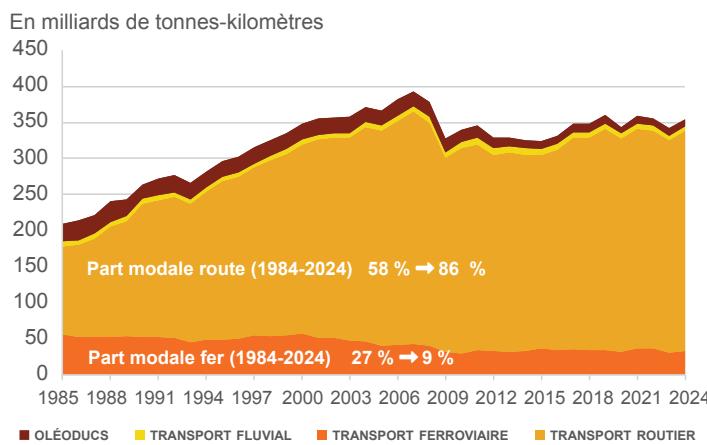
en 2010-2011, le déclin s'est poursuivi (-1,5 % par an) jusqu'en 2015, marqué par le recul de l'activité du pavillon français au profit du pavillon étranger. Puis, à partir de 2016, la reprise économique a permis le retour de la croissance (4 % par an), qui a été interrompu par la crise du Covid. Depuis, l'activité a repris en 2021, mais a reculé en 2022 et 2023. En 2024, le transport routier de marchandises progresse de nouveau (+3,4 %) et retrouve, avec 305,4 milliards de tonnes-kilomètres réalisées, son niveau de 2019.

Le transport ferroviaire de marchandises, qui avait regagné des parts de marché en 2021 (autour de 10 %), a reculé les deux années suivantes. En 2024, il progresse de 7,4 % et représente 32,6 milliards de tonnes-kilomètres, soit 9,2 % du transport de marchandises. Cette bonne performance s'explique notamment par l'absence de mouvement social en 2024, contrairement aux

années précédentes. En revanche, les tonnages transportés augmentent moins fortement, ce qui se traduit par une distance moyenne parcourue en hausse. Quant au transport fluvial, malgré une conjoncture défavorable dans la filière agricole et la construction, il progresse de 2,1 % en 2024, après deux années de forte baisse.

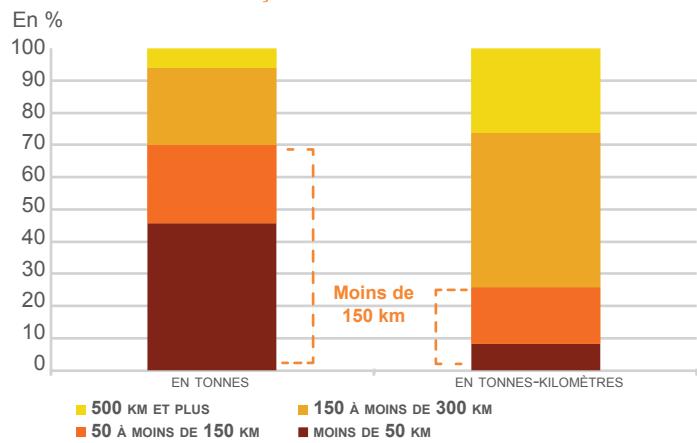


### LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES EN FRANCE



Source : MTE/SDES

### RÉPARTITION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EFFECTUÉ PAR LE PAVILLON FRANÇAIS SELON LA DISTANCE EN CHARGE EN 2024



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 86 % des tonnes-kilomètres effectuées.