

Claude Quin (Inspecteur général honoraire de l'Équipement), président du comité technique

Fabien Duprez (Certu), rapporteur du comité technique

Nadège Bourgis (Systra), responsable de l'équipe d'études

# Repères économiques sur le transport de marchandises

Appendice 2 ■  
*du Compte national du transport  
de voyageurs (1998)*

RAPPORT AU MINISTRE DE  
L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS  
ET DU LOGEMENT (FEVRIER 2001)



# SOMMAIRE

## SOMMAIRE

<b>1. INTRODUCTION</b> .....	<b>4</b>
<b>2. LA PROBLÉMATIQUE</b> .....	<b>5</b>
<b>3. DÉFINITION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES</b> .....	<b>6</b>
<b>4. LES ACTEURS ÉCONOMIQUES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES</b> .....	<b>7</b>
<b>5. LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS À L'ÉCHELLE NATIONALE</b> .....	<b>8</b>
5.1 LE TRANSPORT ROUTIER .....	10
5.2 LE TRANSPORT FERROVIAIRE.....	11
5.3 LE TRAFIC PAR VOIES NAVIGABLES.....	11
5.4 LE TRAFIC AÉRIEN.....	13
<b>6. ENQUÊTE DU SES SUR L'UTILISATION DES VEHICULES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES</b> .....	<b>14</b>
<b>7. PART DE MARCHÉ DU FER ET DE LA ROUTE SELON LE TYPE DE MARCHANDISES</b> .....	<b>19</b>
<b>8. QUELQUES DONNÉES SUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN VILLE</b> <b>20</b>	
8.1 L'ENQUÊTE « CHARGEURS » DE L'INRETS .....	20
8.2 L'ENQUÊTE 1995 DU PROGRAMME NATIONAL DE RECHERCHE "TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE" MENÉE PAR LE LET : LES CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE .....	20
<b>9. LE COÛT DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES</b> .....	<b>24</b>
9.1 QUELQUES COÛTS UNITAIRES .....	24
9.2 LES CHIFFRES D'AFFAIRES DES ENTREPRISES DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES .....	25
9.2.1 <i>Ventilation par activité du CA des entreprises de transport ferroviaire</i> .....	27
9.2.2 <i>Ventilation par activité du CA des entreprises de transport routier de marchandises</i> .. ..	27
9.2.3 <i>Ventilation par activité du CA des entreprises de transport maritime et côtier</i> .....	28
9.2.4 <i>Ventilation par activité du CA des entreprises de transport fluvial</i> .....	28
9.2.5 <i>Ventilation par activité du CA des entreprises de transport aérien</i> .....	28
9.2.6 <i>Ventilation par activité du CA des entreprises de manutention et entreposage</i> .....	29
9.2.7 <i>Ventilation par activité du CA des gestionnaires d'infrastructure</i> .....	29
9.2.8 <i>Ventilation par activité du CA des entreprises d'organisation de transport de fret</i> ..	29
<b>10. LES RÉSULTATS DU COMPTE SATELLITE DE 1996</b> .....	<b>30</b>
<b>11. BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>33</b>
<b>12. GLOSSAIRE</b> .....	<b>34</b>

# SOMMAIRE

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : les transports de marchandises terrestres intérieurs nationaux et internationaux, en milliards de tonnes-kilomètres en 1998.....	8
Tableau 2 : la circulation des véhicules de transport de marchandises en France en 1998.....	9
Tableau 3 : le transport routier en milliards de tonnes-kilomètres en 1998.....	10
Tableau 4 : Répartition des trafics ferroviaires selon le type d'acheminement en 1998...	11
Tableau 5 : Structure du trafic ferroviaire par catégorie de marchandises (en milliards de tonnesxkm).....	11
Tableau 6 : Répartition du trafic fluvial global en 1998 (non compris trafic rhénan).....	11
Tableau 7 : Trafic et réseaux de voies navigables en 1998.....	12
Tableau 8 : Trafic des principaux ports fluviaux.....	12
Tableau 9 : Répartition du trafic aérien de fret selon l'origine-destination.....	13
Tableau 10 : trafic aérien de fret dans les aéroports métropolitains.....	13
Tableau 11 : Les données issues de l'enquête du SES sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises en 1998 (parc immatriculé en France).....	14
Tableau 12 : Répartition des types de marchandises transportées par les véhicules français de TRM en 1998(pour compte propre et compte d'autrui).....	15
Tableau 13 : Répartition selon le conditionnement des marchandises en 1998 (transport national et international par les véhicules français de TRM).....	16
Tableau 14 : Répartition des transports selon la distance en 1998 (véhicules français de TRM).....	17
Tableau 15 : part de marché fer / route selon le type de marchandises transportées en 1998.....	19
Tableau 16 : nombre de livraison/enlèvements générés par personne employée et par semaine selon le type d'établissement.....	22
Tableau 17 : Les composantes du transport de marchandises en ville : l'exemple de Bordeaux.....	23
Tableau 18 : les prix des transports terrestres de marchandises en 1998, en centimes par tonne-kilomètre (synthèse : CCTN, sources : SES, SNCF, Voies navigables de France).....	24
Tableau 19 : les dépenses courantes nationales de transport en milliards de francs (1996).....	30
Tableau 20 : les dépenses de transport en capital en milliards de francs (1996).....	31
Tableau 21 : décomposition de la dépense courante de transport de marchandises.....	31

# 1. INTRODUCTION

## 1. Introduction

Les dépenses de transport de marchandises n'avaient pas été abordées dans le compte transport national de 1993, qui s'était concentré sur le transport de voyageurs. Depuis 1993, le SES a réalisé deux comptes satellites des transports (sur les années 1992 et 1996) qui intègrent le fret.

Cet appendice 2 se borne donc à fournir quelques ordres de grandeurs pour l'activité de transport de marchandises. Il ne s'agit pas de produire un travail aussi approfondi que celui mené dans les autres volumes du CNTV, mais d'apporter quelques éléments de problématiques, qui complètent un panorama consacré au transport de voyageurs.

Dans un premier temps, nous aborderons les trafics de marchandises sur le territoire national selon les différents modes de transport.

Les modes considérés seront les mêmes que ceux considérés pour le transport de voyageurs, à savoir :

- le transport routier (camion, VUL et deux roues)
- le transport ferroviaire
- le transport aérien
- le transport fluvial et maritime

Le transport par conduite, qui n'a pas son équivalent dans le transport de voyageurs, sera brièvement abordé.

Selon le mode de transport, seront pris en compte :

- les flux de marchandises ayant une origine – destination à l'intérieur de ce territoire métropolitain ;
- les véhiculesxkm effectués sur le territoire national.

On abordera le transport de marchandises pour compte propre et pour compte d'autrui.

## 2. LA PROBLEMATIQUE

### 2. La problématique

Le transport de marchandises et notamment les livraisons en ville occupe une place prépondérante dans les problématiques de déplacements des agglomérations : économiquement nécessaire, le transport de marchandises n'en est pas moins générateur de nuisances tout en subissant les nuisances générées par le transport de voyageurs (embouteillages, stationnement sur les aires de livraison).

En incluant les déplacements pour motif achats des ménages, le transport de marchandises représente environ 20 % du trafic (en terme d'occupation de la voirie par les véhicules en circulation), 30 % du bilan énergétique des transports urbains, émettant entre 32 % et 40 % des oxydes d'azote et 56 % des particules (source : Ministère de l'Équipement).

Restées longtemps absentes des documents de planification, les marchandises doivent aujourd'hui faire l'objet d'une analyse et d'orientations dans le cadre des Plans de Déplacements urbains d'après l'article 28 de la LOTI modifié par la loi sur l'air du 30 décembre 1996. D'après cet article, les PDU doivent fixer les orientations concernant « le transport et la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ». La Loi SRU, Solidarité et Renouvellement Urbains, renforcera le poids des PDU sur cet sujet.

D'après le document « les marchandises dans les plans de déplacements urbains » (GART-CERTU-ADEME-AMF), le transport de marchandises en agglomération est confronté aujourd'hui d'un côté à des augmentations de coûts difficilement supportables par les professionnels et de nouvelles réglementations ressenties comme pénalisantes par ces derniers, de l'autre côté à des problèmes de congestion de la voirie, source de conflits pour l'attribution d'une ressource de plus en plus rare pour les services techniques des villes.

Parallèlement, le développement des grandes surfaces en périphérie n'a pas été sans impacts sur les besoins de déplacements, les pratiques de mobilité.

Pour reprendre une conclusion de cette plaquette : « Etroitement lié aux déplacements des personnes, associé aux préoccupations d'urbanisme (en particulier d'urbanisme commercial), source d'emplois, nécessaires à la restructuration des centres-villes, le fret est indissociable de la réflexion sur les politiques urbaines ».

La prise en compte des marchandises dans le cadre du Compte Transport National s'impose de fait. Il ne s'agit pas cependant, dans cette première approche de retracer l'ensemble des dépenses et des financeurs de cette dépense comme cela a pu être fait pour le transport de voyageurs. Il pourrait être toutefois envisagé qu'à l'avenir le compte transport comporterait un volet complet sur les dépenses de transport de marchandises.

### *3. DEFINITION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES*

#### **3. Définition du transport de marchandises**

Comme précisé dans le cadre du PDU Ile de France, le transport de marchandises concerne une multitude de secteurs : « la logistique du Fret comprend non seulement les activités de distribution et d'enlèvement des établissements industriels, commerciaux ou tertiaires des secteurs publics ou privés, mais aussi les livraisons à domicile, les opérations de déménagements, les services postaux, le transport de déchets, l'approvisionnement des chantiers... En toute rigueur, il conviendrait aussi d'y inclure les déplacements pour motifs achat des particuliers, déplacements qui constituent le dernier maillon d'une chaîne avant consommation finale des biens au domicile. »

Cette dernière catégorie de déplacements, comptée comme du transport de voyageurs, représente à elle seule près du tiers des véhicules x km en Ile de France.

D'après la CCTN, « l'activité de transport de marchandises ne transforme pas le bien mais lui ajoute une valeur. L'activité de transport se présente comme une activité logistique, intervenant sur la valeur des marchandises entre leur lieu de production et leur lieu d'utilisation ».

Il s'agit donc de « **traiter en marges** la valeur du transport de biens réalisée par un tiers même s'il n'y a pas de facturation détaillée ». Cependant, les activités de transport de marchandises, hors fret, ne sont pas comptabilisées en marge dans la comptabilité nationale (sont considérées comme des consommations intermédiaires). Dans les comptes nationaux, le transport de marchandises pour compte propre, considéré comme une activité auxiliaire de l'entreprise qui l'effectue, n'apparaît pas dans les comptes.

## 4. LES ACTEURS ECONOMIQUES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

### 4. Les acteurs économiques du transport de marchandises

« Le transport de marchandises est une activité du secteur privé, dont les acteurs, expéditeurs, transporteurs, et destinataires assurent l'efficacité de la gestion des flux ». Etat et collectivités publiques interviennent pour définir le cadre réglementaire dans lequel s'effectue le transport de marchandises. Les collectivités locales interviennent notamment pour limiter les impacts sur la circulation et l'environnement, tout en tenant compte de l'importance de cette activité pour le fonctionnement des agglomérations, transport et livraison de marchandises étant à la base du fonctionnement de la ville, de son approvisionnement et de son activité de production.

Différents acteurs interviennent :

#### Les acteurs privés :

- ⇒ les donneurs d'ordre détenteurs de fret : tour à tour expéditeurs (producteurs, chargeurs) ou destinataires de marchandises pour compte propre (ils réalisent eux-mêmes le transfert) ou pour compte d'autrui (ils utilisent les services d'un transporteur). C'est en fonction de leurs besoins en terme de délais ou de fréquence de livraison/enlèvement qui modèle les choix logistiques mis en place. (les destinataires choisissent généralement le jour et les horaires de livraison et ont des exigences qui contraignent fortement les tournées de livraison)
- ⇒ les professionnels du transport : transporteurs, entreposeurs, transitaires ...
  - ⇒ regroupés en deux familles :
    - ⇒ les prestataires de services : pilotent la circulation des marchandises en ville (messagerie rapide, par exemple). Leurs moyens sont adaptés aux types de livraison : les spécialistes, spécialisés dans la messagerie par exemple proposent leurs services en priorité aux établissements implantés en milieu urbains et disposent de moyens adaptés à ce type d'approche (véhicules légers, plate-forme de « passage à quai ») assurant un transit rapide des colis). Les généralistes opèrent sur des zones géographiques dépassant l'agglomération et ont des activités autres que les transports (gestion des stocks, conditionnement, préparation des commandes), moteurs de leur activité, ce qui les encouragent à se désengager vis-à-vis du centre-ville à la fois pour des raisons stratégiques (rationalisation du réseau) et fonctionnelles (besoins d'espaces, accès aux plates-formes plus performants).
    - ⇒ les sous-traitants : interviennent comme simples exécutants des prestataires de services

#### Les acteurs de la sphère urbaine :

- ⇒ les habitants et autres pratiquant de l'agglomération : concernés en tant que consommateurs, riverains, utilisateurs de la voirie avec des préoccupations d'ordre économique mais aussi environnemental
- ⇒ les institutionnels : élus, services techniques, service de police et de sécurité,...

Source : Plan de déplacements urbains – Prise en compte des marchandises / CERTU-ADEME

## 5. LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS A L'ECHELLE NATIONALE

### 5. Les trafics et les transports à l'échelle nationale

Les besoins de marchandises sont de 33 tonnes par an et par habitant. Le transport routier y contribue pour 29 tonnes, la moitié étant transportée pour le compte d'autrui. La route achemine 99 % des tonnages consommés par les ménages en produits frais, en habillement et en médicaments. Elle évacue 80 % des déchets qu'ils soient ménagers, d'origine industrielle ou agricole (source : Fédération Nationale des Transports Routiers).

La Commission des Comptes Transports de la Nation recense les trafics de marchandises selon les modes, dans son rapport annuel. Elle reprend la terminologie adoptée au niveau international par le groupe de travail CE-CEMT-CEE-ONU qui définit les termes suivants :

1. le transport désigne un flux de marchandises (ou de voyageurs) déplacées sur une distance donnée. Dans le cas de marchandise, il se mesure, par exemple, en tonnes-kilomètres (t-km)
2. le trafic désigne la circulation des véhicules. Il peut se mesurer en véhicules-kilomètres (véh-km).

Le transport intérieur désigne les transports mesurés sur le territoire français. Le transport national est la partie du transport intérieur constituée par le flux d'origine et de destination française. La différence entre transport intérieur et transport national est la partie française des transports internationaux arrivant ou partant de France, ainsi que le transit.

Pour rester cohérent avec le traitement du transport de voyageurs dans le cadre du compte transport national, c'est le transport intérieur qui devra être traité dans cette note.

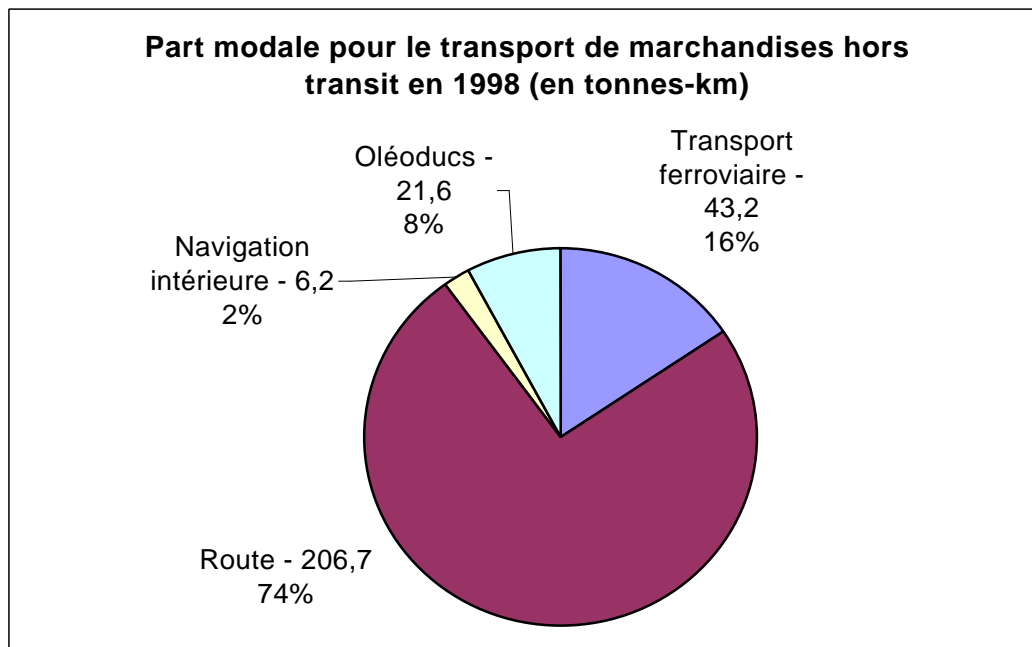
**Tableau 1 : les transports de marchandises terrestres intérieurs nationaux et internationaux, en milliards de tonnes-kilomètres en 1998**

	<b>TOTAL intérieur</b>	<b>National</b>	<b>International hors transit <sup>1</sup></b>	<b>Transit</b>
<b>Ensemble</b>	<b>353,6</b>	<b>211,8</b>	<b>65,8</b>	<b>48,2</b>
Ens modes terrestres	325,8	186,8	63,1	48,2
<i>dont fer</i>	52,7	26,1	17,1	9,5
<i>dont route (tous types de transporteurs)</i>	245,4	160,7	46	38,7
<i>Dont autres</i>	27,7	25,0	2,7	-
Navigation intérieure (hors transit Rhéna)	6,2			
Oléoducs	21,6			

Synthèse CCTN, source : SNCF, VNF, DAEI/SES

<sup>1</sup> part réalisée sur le territoire national

## 5. LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS A L'ECHELLE NATIONALE



Synthèse CCTN, source : SNCF, VNF, DAEI/SES

Une évaluation de la part modale en valeur, et non en tonnes x km, conduit à penser que la part de la route est de l'ordre de 96 % au lieu de 74 % (source : « Les Transports en France » de Christian Gerondeau – Transports Actualités – 1994).<sup>2</sup>

**Tableau 2 : la circulation des véhicules de transport de marchandises en France en 1998**

	En milliards de véhicules x km
Véhicules industriels immatriculés en France	25,4
Véhicules utilitaires légers immatriculés en France <sup>3</sup> (total y compris VUL des particuliers)	76,6
Véhicules industriels étrangers	5,8
<b>Total transport routier de marchandises</b>	<b>107,8</b>
Wagons de marchandises chargés	1,7
Wagons de marchandises à vide	0,9
<b>Total transport ferroviaire de marchandises</b>	<b>2,6</b>

Source : DAEI/SES, SNCF – synthèse URF « les statistiques du transport en France-1999 »

<sup>2</sup> Cette approche n'a pas été validée par l'ensemble du comité technique

<sup>3</sup> Dans le Tome 1 du CNTV, les VUL des particuliers ont été considérés comme assurant du transport de voyageurs et les VUL des entreprises ont donc été considérés comme assurant du transport de marchandises (voir chapitre 10 du Tome 1). Les VUL des particuliers représentent 26 % des véhicules x km effectués par l'ensemble des VUL (enquête SES sur les VUL)

## 5. LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS A L'ECHELLE NATIONALE

### Les distances de transport (source : site Internet de la FNTR)

74% des tonnages sont chargés et déchargés dans une même région en France (1997).

Les tonnages transportés à moins de 50 km représentent 59% des acheminements par route, 34% pour la voie d'eau et 6% pour le fer.

Les tonnages à plus de 150 km représentent 21% pour la route, 24% pour la voie d'eau et 77% pour le fer.

Les distances moyennes d'acheminement diffèrent sensiblement d'un mode à l'autre : 104 km pour la route (131 km en compte d'autrui et 42 km en compte propre), 112 km pour la voie d'eau et 366 km pour le fer.

### 5.1 Le transport routier

Le transport routier se décompose de la façon suivante :

**Tableau 3 : le transport routier en milliards de tonnes-kilomètres en 1998**

Pavillon français	184,4
Compte d'autrui (Charge Utile >= 3T)	135,6
Compte propre (Charge Utile >= 3T)	31,4
Charge Utile < 3T	16,6
transit	0,8
Pavillon étranger	61
transit	37,9
autres	23,1

Source : DAEI/SES

### Le cabotage (source : site Internet de la FNTR)

Le cabotage est l'opération qui consiste pour un transporteur d'un pays donné à effectuer un transport en interne dans un autre pays de l'union Européenne. Le cabotage réalisé par les transporteurs des 15 pays de l'union Européenne est évalué à 2,47 milliards de tonnes-km pour l'année 1997. Il a progressé de 19% en un an et a été multiplié par 2,3 depuis 1992 mais ne présente toujours qu'environ 0,3 % du volume des transports nationaux.

La France est le 2<sup>ème</sup> pays caboté d'Europe avec 11,7% (1995) du volume total effectué, loin derrière l'Allemagne (72,7%). Les transporteurs de la Communauté assurent moins de 0,2% de nos transports nationaux contre 1% en Allemagne.

La France est le 3<sup>ème</sup> pays caboteur derrière les Pays-Bas et la Belgique (1997). En 1997, elle a réalisé 273 millions de tonnes-km, en progression de 19% en un an. Ce volume d'activité est proche de celui effectué par nos concurrents en France.

Le cabotage des entreprises françaises se porte principalement sur l'Allemagne (60,5% en 1996), l'Italie (17,7%), l'Espagne (11,1%) et la Belgique (8,5%).

En France, les Belges effectuent 55,4 % du cabotage contre 13,0 % pour les Néerlandais et 10,8 % pour les Anglais (1995).

## 5. LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS A L'ECHELLE NATIONALE

### 5.2 Le transport ferroviaire

**Tableau 4 : Répartition des trafics ferroviaires selon le type d'acheminement en 1998**

Catégorie de trafic	En milliards de tonnes-km	Part dans le total en %
Transports conventionnels	39,2	74 %
Transports combinés	13,5	26 %
<b>TOTAL</b>	<b>52,7</b>	<b>100 %</b>

Source : SNCF

Le transport combiné représente 26 % du fret ferroviaire.

**Tableau 5 : Structure du trafic ferroviaire par catégorie de marchandises (en milliards de tonnesxkm)**

	En milliards tonnes x km	Part dans le total en %
Produits agricoles et animaux vivants	4,9	9,5 %
Denrées alimentaires et fourrages	4,8	9,0 %
Produits énergétiques (combustible, produits pétroliers)	4,9	9,5 %
Matériaux de construction	5,5	10,5 %
Matières premières et demi-produits	15	28,5 %
Produits manufacturés	17,6	33,5 %
<b>TOTAL</b>	<b>52,7</b>	<b>100 %</b>

Source : SNCF

### 5.3 Le trafic par voies navigables

Les marchandises transportées sont essentiellement des produits agricoles (environ 1/3 de l'ensemble des transports fluviaux), les matériaux de construction (environ 1/3 de l'ensemble des transports fluviaux)

**Tableau 6 : Répartition du trafic fluvial global en 1998 (non compris trafic rhénan)**

	Millions de tonnes	Milliards de tonnes-km
Trafic intérieur	23,8	3,5
Importations	10,5	1,1
Exportations	16,5	1,6
<b>TOTAL</b>	<b>50,8</b>	<b>6,2</b>

Source : VNF

## 5. LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS A L'ECHELLE NATIONALE

Les principales voies navigables :

**Tableau 7 : Trafic et réseaux de voies navigables en 1998**

	Réseau (%)	Trafic (% des tonnes x km)
Seine et canaux annexes	8,7 %	26,6 %
Rhin, grand canal d'Alsace et canaux annexes	3,2%	36,9 %
Voies de liaison entre Paris, le nord et l'est	14,4 %	12,1 %
Voies navigables du Nord et du Pas de Calais	6,2 %	8,3 %
Voies navigables de l'est (Rhin exclu)	19,2 %	7,9 %
<b>TOTAL</b>	<b>51,7 %</b>	<b>91,8 %</b>

Source : VNF

**Tableau 8 : Trafic des principaux ports fluviaux**

	Trafic en millions de tonnes
Paris	17,5
Strasbourg	9,4
Le Havre	3,2
Mulhouse – Ottmarsheim	2,9
Rouen	2,7
Thionville – Illange	2,5
Metz	2,1
Mondelange – Richemont	1,8
Poses	1,6
Dunkerque	1,6

Source : VNF

Il existe aussi du transport combiné dans le trafic fluvial. Effectué à 65 % sur le Rhin, ce transport combiné reste négligeable pour la voie d'eau (un peu plus de 2 % des tonnages en 1998).

## 5. LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS A L'ECHELLE NATIONALE

### 5.4 Le trafic aérien

Il est difficile de prendre en compte l'aérien dans cette analyse car comme pour le transport de voyageurs, il s'agit essentiellement d'une activité internationale.

**Tableau 9 : Répartition du trafic aérien de fret selon l'origine-destination**

	Trafic fret en tonnes	Part
Intérieur métropole	70 005	5,6 %
Métropole – Outre Mer	50 831	4,1 %
France - Etranger	1 127 729	90,3 %
TOTAL	1 248 563	

Source : DGAC

Il faut ajouter à ce trafic de fret, la poste, dont les statistiques ne sont connues non pas en origines-destinations mais réparties sur les différents aéroports. En 1998, la poste a représenté 20 % du trafic de fret.

**Tableau 10 : trafic aérien de fret dans les aéroports métropolitains**

	Trafic fret en tonnes	Poste en tonnes
Aéroports parisiens	1 089 781	141 359
Aéroport de province	219 193	117 288
TOTAL	1 308 974	258 647

Source : DGAC

## 6. ENQUETE DU SES SUR L'UTILISATION DES VEHICULES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

### 6. ENQUETE DU SES SUR L'UTILISATION DES VEHICULES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Cette enquête concerne le transport pour compte propre ou pour compte d'autrui, effectué par les véhicules utilitaires immatriculés en France suivants : camions de trois tonnes et plus de charge utile et de moins de 15 ans (avec ou sans remorque et quel que soit l'âge de cette remorque), tracteurs routiers de moins de 15 ans quel que soit l'âge des semi-remorques. Cette enquête exclut les véhicules non immatriculés en France (qui peuvent être supposés faire du transit) mais qu'on peut retrouver sur les routes françaises.

**Tableau 11 : Les données issues de l'enquête du SES sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises en 1998 (parc immatriculé en France)**

	<b>TOTAL</b>
Parc en service	410 000
Dont parc utilisé sur une semaine	283 500
Taux d'utilisation du parc en service sur une semaine	69 %
<b>Tonnes transportées totales (en millions)</b>	1 782
Dont national	1 703
Dont international (partie française)	79
Répartition des tonnages	
⇒ Compte d'autrui	1 039
⇒ Compte propre	743
<b>Tonnes x km transportées en milliards</b> (transport national et partie française de l'international)	189,1 (167,8, soit 89 %)
Dont national	145,5
Dont international	43,6
<i>Dont partie française</i>	22,3
Part des tonnes x km :	
⇒ pour compte d'autrui	156,8 (/136,4 en France)
Dont national	114,9
Dont international	41,9
<i>Dont partie française</i>	21,5
⇒ pour compte propre	32,3 (/31,4 en France)
Dont national	30,5
Dont international	1,8
<i>Dont partie française</i>	0,9

Source : DAEI/SES

## 6. ENQUETE DU SES SUR L'UTILISATION DES VEHICULES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

**Tableau 11 (suite) : Les données issues de l'enquête du SES sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises en 1998**

<b>Véhicules x km (en milliards)</b>	<b>19,9</b>
Dont en France	18,3
Dont à vide (France et étranger)	5
Répartition des véh x km (en millions)	
⇒ pour Compte propre	14 100
<i>dont partie nationale</i>	12 615
⇒ pour compte d'autrui	5 822
<i>dont partie nationale</i>	5 728
Part des véhicules x km à vide (millions)	25 %
⇒ pour Compte propre	3 042
⇒ pour compte d'autrui	1 981
Kilométrage moyen (en milliers de km par véhicule)	
Compte propre	27,5
Compte d'autrui	71,1

Source : DAEI/SES

**Tableau 12 : Répartition des types de marchandises transportées par les véhicules français de TRM en 1998 (pour compte propre et compte d'autrui)**

Type de marchandises	en tonnes millions	En milliards tonnes x km sur le territoire national	En milliards tonnes x km TOTAL
Produits agricoles et animaux vivants	195 11 %	20,7 12 %	22,1 12 %
Denrées alimentaires et fourrages	233 13 %	32,7 20 %	35,5 19 %
Produits énergétiques (combustible, produits pétroliers)	83 5 %	7,3 4 %	7,6 4 %
Matériaux de construction	789 44 %	27,8 17 %	27,9 15 %
Matières premières et demi-produits	155 9 %	22,1 13 %	29,2 15 %
Produits manufacturés	327 18 %	57,2 34 %	66,9 35 %
<b>Total</b>	<b>1 782</b> <b>100 %</b>	<b>167,8</b> <b>100 %</b>	<b>189,1</b> <b>100 %</b>

Source : DAEI/SES

## 6. ENQUETE DU SES SUR L'UTILISATION DES VEHICULES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

**Tableau 13 : Répartition selon le conditionnement des marchandises en 1998 (transport national et international par les véhicules français de TRM)**

	<b>En milliards de tonnes x km</b>
<b>TOTAL</b>	<b>189,1</b> <i>100 %</i>
Vrac liquide	14,9 <i>8 %</i>
Vrac solide	36,9 <i>19 %</i>
Grands conteneurs	2,1 <i>1 %</i>
Autres conteneurs	3,8 <i>2 %</i>
Palettes	73,6 <i>39 %</i>
Unités mobiles	3,2 <i>2 %</i>
Autres (petits colis, ...)	54,6 <i>29 %</i>

Source : DAEI/SES

## 6. ENQUETE DU SES SUR L'UTILISATION DES VEHICULES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

**Tableau 14 : Répartition des transports selon la distance en 1998 (véhicules français de TRM)**

	en tonnes millions pour compte d'autrui	en tonnes millions pour compte propre	TOTAL
<b>TOTAL national</b>	<b>968,4</b> <i>100 %</i>	<b>734,0</b> <i>100 %</i>	<b>1 702,4</b> <i>100 %</i>
Moins de 25 km	314,6 <i>32 %</i>	404,8 <i>55 %</i>	719,4 <i>42 %</i>
De 25 à moins de 50 km	157,8 <i>16 %</i>	131,9 <i>18 %</i>	289,7 <i>17 %</i>
De 50 à moins de 100 km	147,6 <i>15 %</i>	93,0 <i>13 %</i>	240,6 <i>14 %</i>
De 100 à moins de 150 km	84,4 <i>9 %</i>	43,1 <i>6 %</i>	127,5 <i>7 %</i>
De 150 à moins de 200 km	56,4 <i>6 %</i>	23,5 <i>3 %</i>	79,9 <i>5 %</i>
De 200 à moins de 300 km	76,0 <i>8 %</i>	21,1 <i>3 %</i>	97,2 <i>6 %</i>
De 300 à moins de 400 km	45,6 <i>5 %</i>	8,0 <i>1 %</i>	53,6 <i>3 %</i>
De 400 à moins de 500 km	29,4 <i>3 %</i>	3,9 <i>1 %</i>	33,3 <i>2 %</i>
A 500 km et plus	56,6 <i>6 %</i>	4,7 <i>1 %</i>	61,2 <i>4 %</i>

Source : DAEI/SES

Lecture :

*Ce tableau se lit de la façon suivante : sur une distance entre 150 à 200 km, sont transportées 23,5 millions de tonnes pour compte propre, qui représentent 3 % de l'ensemble des tonnes transportées pour compte propre.*

*National signifie que le chargement et le déchargement se font sur le territoire national avec ou sans passage par l'étranger (International en entrée : chargement à l'étranger et déchargement sur le territoire national ; en sortie : chargement sur le territoire national et déchargement à l'étranger ; transit : chargement et déchargement à l'étranger avec passage par le territoire national).*

Près de la moitié du tonnage est réalisé sur des distances inférieures à 25 km.

Les statistiques sur les tonnages fournissent cependant une vision biaisée de la réalité car en cas de circuit de ramassage ou de distribution suivant ou précédant un trajet à grande distance, ou en cas de changement de tracteur routier, des doubles comptes sur les tonnages transportés sont inévitables, conduisant à classer davantage de transports en courte et moyenne distance.

## *6. ENQUETE DU SES SUR L'UTILISATION DES VEHICULES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES*

Le transport international représente 4 % des tonnes transportées et 13 % des tonnes x km réalisées sur le territoire français.

## 7. PART DE MARCHE DU FER ET DE LA ROUTE SELON LE TYPE DE MARCHANDISES

### 7. Part de marché du fer et de la route selon le type de marchandises

A partir de l'enquête du SES sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises et des données de la SNCF, il est possible d'approcher la part de marché des de ces deux modes selon le type de marchandises transportées par les véhicules français y compris à l'international.

**Tableau 15 : part de marché fer / route selon le type de marchandises transportées en 1998**

Type de marchandises	Fer en milliards tonnes x km	Route En milliards tonnes x km	TOTAL	Part de marché du fer	Part de marché de la route
<b>TOTAL</b>	<b>52,7</b>	<b>189,2</b>	<b>241,9</b>	<b>22%</b>	<b>78%</b>
Produits agricoles et animaux vivants	4,9	22,1	27	18%	82%
Denrées alimentaires et fourrages	4,8	35,5	40,3	12%	88%
Produits énergétiques (combustible, produits pétroliers)	4,9	7,6	12,5	39%	61%
Matériaux de construction	5,5	27,9	33,4	16%	84%
Matières premières et demi-produits	15	29,2	44,2	34%	66%
Produits manufacturés	17,6	66,9	84,5	21%	79%

Source : DAEI/SES, SNCF

On constate que, quel que soit le produit transporté, la route est plus représentée que le fer mais que les parts de marché varient cependant fortement d'un type de marchandises à l'autre.

Le fer est le moins présent pour le transport des denrées alimentaires et des animaux vivants, mais occupe une part de marché importante pour le transport des produits énergétiques et les matières premières et demi-produit.

## 8. QUELQUES DONNEES SUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN VILLE

### 8. Quelques données sur les transports de marchandises en ville

#### 8.1 L'enquête « Chargeurs » de l'INRETS

Cette enquête a été reprise dans un document du CERTU « programme Transport des Marchandises en Ville, une exploitation de l'enquête « chargeurs » de l'INRETS », de novembre 1994. Cette enquête date de 1988 mais présente des éléments intéressants.

⇒ « **La structure des activités d'une agglomération est le seul facteur explicatif de l'importance des envois de marchandises, indépendamment des autres caractéristiques de l'agglomération.** » (même avec des activités décrites très sommairement).

⇒ « l'envoi total de marchandises varie de plus ou moins 15 % selon la catégorie d'agglomération autour d'une moyenne **de 5,7 envois par habitants et par an.** ». Cela correspond à un tonnage émis par habitant et par an décroissant de 12,4 à 7,4 des agglomérations de moins de 100 000 habitants à l'agglomération parisienne.

#### 8.2 L'enquête 1995-98 du programme national de recherche "Transport de marchandises en ville" menée par le LET : les chiffres clés du transport de marchandises en ville

Dans le cadre du programme national de recherche et d'expérimentations « Transports de marchandises en ville » lancé par le Ministère des Transports et l'ADEME, des enquêtes ont été menées par le LET (laboratoire d'économie des transports) à partir de 1994 dans trois agglomérations : Bordeaux, Dijon et Marseille. Ces enquêtes comportaient des questionnaires auprès des chauffeurs-livreurs, auprès des entreprises de transport, auprès des établissements générateurs de livraison et d'enlèvement de marchandises.

Ces enquêtes ont permis de mieux appréhender les problèmes de livraisons des marchandises dans les agglomérations et de faire ressortir un grand nombre de résultats invariants d'une ville à l'autre.

Les éléments importants qui ressortent de cette enquête sont :

⇒ une agglomération compte deux fois plus de livraisons qu'elle ne génère d'enlèvements ; dans un hypercentre, on compte jusqu'à 20 000 à 30 000 livraisons/enlèvements au km<sup>2</sup> par semaine ;

## 8. QUELQUES DONNEES SUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN VILLE

- ⇒ les  $\frac{3}{4}$  des parcours sont effectués en trace directe ; ils représentent  $\frac{1}{4}$  des livraisons/enlèvements. Le quart des parcours effectués en tournées assure les  $\frac{3}{4}$  des mouvements quelle que soit la ville ;
- ⇒ le nombre d'établissements desservis dans un parcours ou une tournée est similaire quelle que soit la ville ;
- ⇒ le transport pour compte propre représente la moitié des livraisons/enlèvements à Dijon, et  $\frac{2}{3}$  des livraisons/enlèvements à Marseille et Bordeaux ;
- ⇒ près des  $\frac{2}{3}$  des mouvements sont réalisés par le commerce (gros, détail, et grands magasins) et le secteur tertiaire ;
- ⇒ plus de la moitié des livraisons/enlèvements sont effectués avec des véhicules légers (3,5 tonnes de poids maximal autorisé) ;  
Les véhicules utilisés sont :
  - des voitures (12 %) essentiellement pour les mouvements en compte propre
  - des camionnettes (42 %)
  - des camions porteurs (30 %)
  - des semi-remorques (16 %)
- ⇒ sur le mode de stationnement, l'enquête a permis de déterminer que :
  - moins de 20 % des établissements de centre-ville sont équipés de cours ou de garages de livraisons (70 % des établissements en périphérie)
  - sur la voirie, les  $\frac{2}{3}$  des stationnements se font en double-file ou sur les trottoirs et seulement 30 % se font en stationnement autorisé.
- ⇒ la distance moyenne varie fortement avec la taille de l'agglomération : de 19 km à Dijon à 42-43 km à Bordeaux et Marseille. A Bordeaux, la distance moyenne est de 28 km pour un parcours en trace directe et de 80 km pour les tournées. Lors d'un parcours, un véhicule s'arrête 4 fois en moyenne. Lors des tournées, les véhicules s'arrêtent 13 fois en moyenne.
- ⇒ une grosse partie des livraisons/enlèvements s'effectuent dans la tranche horaire 8-12 heures.

⇒ **chaque emploi génère en moyenne un enlèvement ou une livraison par semaine**

Ce ratio varie fortement selon l'activité des établissements desservis. Ainsi dans l'agglomération bordelaise, le nombre de livraison/enlèvements générés par personne employée et par semaine suivant la nature de l'activité varie de la façon suivante :

## 8. QUELQUES DONNEES SUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN VILLE

**Tableau 16 : nombre de livraison/enlèvements générés par personne employée et par semaine selon le type d'établissement**

Type d'établissement	nombre de livraison/enlèvements générés par personne employée et par semaine
<b>Moyenne</b>	<b>1,1</b>
Entrepôts	10
pharmacies	9,1
Librairies, papeteries, journaux (sans salariés)	8,4
Supérettes (sans salariés)	5,3
Epicerie (sans salariés)	4,9
Commerce de gros	3,2
Petit commerce de détail	2,3
Artisans	1,3
Grands magasins	1,3
Industrie	0,8
Tertiaire	0,3
Tertiaire pur (> 2 salariés)	0,2

Source : LET

En tout, près de 60 ratios ont été déterminés par le LET, permettant une bonne approximation des livraisons/enlèvements sur le territoire d'une agglomération à partir du fichier INSEE des établissements.

Le nombre de mouvements par habitant tourne autour de 40 pour 100 habitants pour les 3 villes enquêtées.

Le tableau page suivante présente un calcul réalisé par le LET afin d'estimer la part des différentes composantes du transport de marchandises en ville. La colonne (1) indique la part de chaque composante en incluant les déplacements pour motif achat des particuliers, la deuxième colonne indique la part de chaque composante sans compter les déplacements pour motif achat des particuliers.

On peut constater l'importance des déplacements pour motif achat dans l'ensemble des composantes du transport de marchandises en ville.

## 8. QUELQUES DONNEES SUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN VILLE

**Tableau 17 : Les composantes du transport de marchandises en ville : l'exemple de Bordeaux**

	Source	Part en véhicules-km équivalents VP	
		En incluant les déplacements pour motif achats des particuliers	Hors déplacements pour motif achats des particuliers
Distribution et enlèvement	Etablissements industriels, commerciaux ou tertiaires du secteur privé <i>Source : LET, enquête Bordeaux, 1996</i>	39 %	80 %
Chantiers	<i>Source : Etude Gérardin, Programme National 1999</i>	5 %	10 %
Transports des déchets	<i>Source : Etude Gérardin Programme National 1999</i>	3 %	6 %
Services postaux	<i>Estimation du LET à partir d'une étude du CETE du Sud Ouest, 1994</i>	1,2 %	2,4 %
Déménagements	10 % des foyers déménagent chaque année <i>approximation LET, 1996, vérification par étude Gérardin</i>	< 1 %	< 2 %
Livraisons à domicile	<i>Estimation grossière à partir d'une étude portant sur 95 établissements commerciaux (redressement LET)</i>		
Hôpitaux	<i>Estimation LET à partir d'une étude du CETE du Sud Ouest, 1995</i>		
Achats	Déplacements d'achats motorisés des particuliers du lundi au samedi <i>Source : enquêtes déplacements des ménages 1990 et 1998</i>	51 %	-

Source : LET, Janvier 2000

## 9. CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN FRANCE

### 9. Caractéristiques économiques du transport de marchandises en France

#### 9.1 Quelques coûts unitaires

Le rapport de la CCTN présente des prix des transports terrestres de marchandises en centimes par tonnes-kilomètres. Ces prix sont les suivants :

**Tableau 18 : les prix des transports terrestres de marchandises en 1998, en centimes par tonne-kilomètre (synthèse : CCTN, sources : SES, SNCF, Voies navigables de France)**

Transport routier de marchandises	
Ensemble	55,4
Zone longue	48,5
Transport ferroviaire de marchandises	22,8
Navigation intérieure	19,8

(produit moyen y compris recettes annexes)

Cependant, pour des distances et des chargements analogues au fret ferroviaire, le prix du transport routier est de 30 centimes par tonnes-km.

La CCTN a calculé un coût moyen par kilomètre à partir d'un kilométrage annuel moyen de 120 000 km. En 1998, le coût kilométrique d'un attelage de 40 tonnes est de 6,40 F. Le prix facturé hors taxes par véhicules x km est de 6,83 francs pour les chargements lourds sur longue distance pour le transport national et de 6,70 francs pour le transport international.

Le coût global du transport de marchandises représente 10 à 15 % du prix de revient des produits de consommation courante. Ce coût est du pour moitié environ à la partie urbaine du transport. (source : Guide des Plans de Déplacements Urbains)

## *9. CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN FRANCE*

### **9.2 Les chiffres d'affaires des entreprises de transports de marchandises**

Les comptes des entreprises de transports de marchandises sont abordés par l'enquête Annuelle Entreprise (EAE), menée et exploitée par le SES.

Ont été interrogées les entreprises françaises ayant leur siège social en France. L'EAE ne décrit donc qu'une partie de l'activité de transport de marchandises sur le territoire métropolitain.

L'enquête EAE s'adresse aux entreprises de transport ferroviaire, de transport urbain et routier de voyageurs, remontées mécaniques, taxis, transport routiers de marchandises, déménagement, location de véhicules industriels avec conducteur, transport par conduites, transport maritime et côtier, transport fluvial, transport aérien, manutention, entreposage, gestionnaires d'infrastructure, messagerie et fret express, affrètement, organisation des transports internationaux.

Le chiffre d'affaire des entreprises dont l'activité principale est le transport de marchandises est de **152 milliards en 1998**.

Les résultats de cette enquête sont présentés dans les tableaux suivants, d'abord pour l'ensemble des activités, puis par activité.

Des subventions d'exploitation sont accordées par les pouvoirs publics et sont destinées à couvrir une partie des charges d'exploitation.

## 9. CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN FRANCE

Chiffres 1998, en millions (enquête EAE – 1998 / DAEI-SES)	CA NET	CA transport	Ca transport hors sous- traitance	Sous- traitance	VA hors taxes	Résultat net	Subvention d'exploitation (6 salariés et plus)	Investisse- ments	Dont en matériel transport et manutention
Transport routier de marchandises	173 739	166 773	147 890	21 808	73 556	2 032	144	8 714	7 312
Proximité	47 738			4 750	23 196	653		2 682	
Interurbain	108 778			15 215	42 002	1 104		4 935	
Déménagement	6 599			1 001	3 340	118		199	
Location	10 625			842	5 018	156		899	
Transport Ferroviaire (y compris voy.)	82 938	72 629	67 693	8 782	50 394	- 639	7 500	8 846	6 545
Transport maritime	25 371	24 716	22 824	1 953	3 534	- 292	714	1 784	1 347
Maritime	24 913			1 934	3 255	-266		1 733	
côtier	458			18	279	- 25		51	
Transport fluvial (> 5 salariés)	2 346	2 263	2 012	499	1 067	72	914	130	56
Transport aérien (y compris voy.)	77 373	73 554	63 983	10 138	28 189	266	273	7 321	6 897
Manutention, entreposage	21 439	20 666	17 553	3 702	9 454	377	18	1 194	321
Manutention portuaire	5 459			1 294	2 317	43		119	
Manutention non portuaire	3 262			326	1 918	74		122	
entreposage	12 720			2 082	5 219	259		953	
Gestionnaires d'infrastructure	62 220	56 593	54 213	19 635	30 728	-11 895	12 306	33 100	447
Terrestre	45 754			17 630	19 301	-12 630		29 446	
Port. marit. Fluviaux	6 826			496	4 652	224		763	
Services aéroportuaires	9 640			1 509	6 775	511		2 892	
Organisation transport de fret	127 586	125 855	58 612	73 121	30 689	1 142	50	2 090	743
Messagerie	59 536			29 968	16 539	296		969	
Affrètement	22 530			15 122	34 163	422		348	
Org. Transport. Inter.	45 520			28 031	9 988	424		772	

## 9. CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN FRANCE

### 9.2.1 Ventilation par activité du CA des entreprises de transport ferroviaire (enquête EAE – 1998 / DAEI-SES)

En millions de francs 1998	Transport ferroviaire	Transports urbains de voyageurs	Gestionnaires d'infrastructures de transport terrestre	Messagerie, fret express	<b>Total activités de transport</b>	Construction de MR ferroviaire	Construction de voies ferrées	Hôtel avec restaurant	Locations d'autres biens immobiliers	Autres activités	<b>TOTAL</b>
Transport ferroviaire	42 825	8 195	17 491	3 684	<b>72 629</b>	910	5 535	2	1 840	2 022	<b>82 938</b>

### 9.2.2 Ventilation par activité du CA des entreprises de transport routier de marchandises (enquête EAE – 1998 / DAEI-SES)

En millions de francs 1998	Transports routiers de marchandises de proximité	Transports routiers de marchandises interurbains	Déménagement	Location de camion avec chauffeur	Entreposage non frigorifique	Messagerie, fret express	Affrètement	Autres activités de transport	<b>Total activités de transport</b>	Commerce de détail de carburant	Autres activités	<b>TOTAL</b>
Transport routier de marchandises	45 080	97 748	6 549	10 653	1 393	1 060	2 907	1 383	<b>166 773</b>	2 378	4 588	<b>173 739</b>

## 9. CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN FRANCE

### 9.2.3 Ventilation par activité du CA des entreprises de transport maritime et côtier (enquête EAE – 1998 / DAEI-SES)

En millions de francs 1998	Transports maritimes	Transports côtiers	Organisation des transports internationaux	Autres activités de transport	<b>Total activités de transport</b>	Commerce de détail non alimentaire sur éventaires et marchés	Autres activités	<b>TOTAL</b>
	23 740	455	199	322	<b>24 716</b>	524	132	<b>25 371</b>

### 9.2.4 Ventilation par activité du CA des entreprises de transport fluvial (enquête EAE – 1998 / DAEI-SES)

En millions de francs 1998	Transports fluviaux	Services portuaires, maritimes et fluviaux	affrètement	Autres activités de transport	<b>Total activités de transport</b>	Commerce de détail non alimentaire sur éventaires et marchés	Restauration de type traditionnel	Location de matériels de transport par eau	Autres activités	<b>TOTAL</b>
	2 222	10	15	16	<b>2 263</b>	13	49	17	4	<b>2 346</b>

### 9.2.5 Ventilation par activité du CA des entreprises de transport aérien (enquête EAE – 1998 / DAEI-SES)

En millions de francs 1998	Transports aériens réguliers	Transports aériens non réguliers	Services aéroportuaires	Agences de voyages	Autres activités de transport	<b>Total activités de transport</b>	Construction de cellules d'aéronefs	Interm. Comm. en machines, équipements industriels, navires, avions	Location de matériel de transport aérien	Autres activités	<b>TOTAL</b>
	67 154	5 703	168	24	505	<b>73 554</b>	3 257	212	308	42	<b>77 373</b>

## 9. CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN FRANCE

### 9.2.6 Ventilation par activité du CA des entreprises de manutention et entreposage (enquête EAE – 1998 / DAEI-SES)

En millions de francs 1998	Transports routiers de marchandises de proximité	Manutention portuaire	Manutention non portuaire	Entreposage non frigorifique	Services portuaires, maritimes et fluviaux	Affrètement	Organisation des transports internationaux	Autres activités de transport	Total activités de transport	Commerce de détail de carburant	Commerce de gros de combustibles	Location d'autres biens immobiliers	Autres activités	TOTAL
	784	5 064	3 174	10 599	113	640	109	183	<b>20 666</b>	198	135	89	352	<b>21 440</b>

### 9.2.7 Ventilation par activité du CA des gestionnaires d'infrastructure (enquête EAE – 1998 / DAEI-SES)

En millions de francs 1998	Transport ferroviaire	Gestionnaire d'infrastructure de transports terrestres	Services portuaires, maritimes et fluviaux	Services aéroportuaires	Autres activités de transport	Total activités de transport	Production et distribution d'électricité	Commerces de détail divers en magasin spécialisé	Location d'autres biens immobiliers	Autres activités	TOTAL
	1003	41 034	6 767	7 662	127	<b>56 593</b>	2 453	802	1 963	409	<b>62 220</b>

### 9.2.8 Ventilation par activité du CA des entreprises d'organisation de transport de fret (enquête EAE – 1998 / DAEI-SES)

Millions de francs 1998	Transports routiers de marchandises de proximité	Transports routiers de marchandises interurbains	Entreposage non frigorifique	Messagerie, fret express	Affrètement	Organisation des transports internationaux	Autres activités de transport	Total activités de transport	Autres activités	TOTAL
	2 927	2 983	2 528	48 745	18 969	48 455	1 247	<b>125 855</b>	1 730	<b>127 585</b>

## 10. LES RESULTATS DU COMPTE SATELLITE DE 1996

### 10. Les résultats du compte satellite des transports en 1996

Le compte satellite des transports de 1996 traite de l'ensemble des transports et notamment du transport de marchandises. La dépense évaluée concerne à la fois : la dépense nationale (dépense des agents de la collectivité nationale en France ou à l'étranger), la dépense intérieure, la consommation des ménages, les investissements,... en distinguant voyageurs et marchandises et en incluant la gestion des infrastructures. Le compte satellite présente une estimation de la dépense de la nation consacrée aux transports.

Le compte satellite présente une évaluation des dépenses de transport de marchandises pour compte propre qui ne peut être abordées par la comptabilité nationale car ce transport constitue une activité auxiliaire de transport pour la comptabilité nationale.

D'après le compte satellite de 1996, les dépenses courantes liées au transport de voyageurs sont majoritaires quel que soit le mode. Le transport de marchandises représente 1/3 de la dépense courante totale (marchandises+voyageurs+infrastructure).

Les principaux résultats concernant le transport de marchandises sont les suivants :

**Tableau 19 : les dépenses courantes nationales de transport en milliards de francs (1996)**

Activités	Marchandises	Voyageurs	Infrastructure	TOTAL
Route	303,3	427,2	114,5	845
Fer	12,7	32,9	12,6	58,2
Transport collectif Urbain				47,9
Aérien	2,7	44,4	3,3	50,4
Maritime	23,7	1,9	5,3	31
Fluvial	1,9	0,4	1,1	3,4
Conduite	2,3			2,3
<b>TOTAL</b>	<b>346,6</b>	<b>506,8</b>	<b>136,8</b>	<b>1 038,1</b>

Source : Compte satellite de 1996 – DAEI/SES

## 10. LES RESULTATS DU COMPTE SATELLITE DE 1996

**Tableau 20 : les dépenses de transport en capital en milliards de francs (1996)**

Activités	Infrastructure	Matériel	TOTAL
Route	66,9	263,2	330,1
Fer	17,8	5,7	23,5
Transport collectif Urbain			15,6
Aérien	3,0	5,9	8,9
Maritime	1,3	3,8	5,1
Fluvial	0,4	0,2	0,6
Conduite	0,5		0,5
<b>TOTAL</b>			<b>384,4</b>

Source : Compte satellite de 1996 – DAEI/SES

Les dépenses en capital des producteurs marchands de TRM (notamment les achats de véhicules) sont évaluées à 50,4 milliards de francs.

Pour le fret ferroviaire, la dépense en capital hors infrastructure (notamment matériel roulant) atteint 0,4 milliards de francs.

Hors double-compte, la dépense globale de transport est de 1 332 milliards de francs (après déduction de la consommation de capital fixe de 90 milliards pour les infrastructures et pour le matériel de transport).

La gestion des infrastructures n'a pas donné lieu à une répartition entre transport de marchandises et de voyageurs dans le cadre du compte satellite. Le transport de marchandises pour compte propre est par contre inclus.

La dépense courante de transport de marchandises est décomposée de la façon suivante :

**Tableau 21 : décomposition de la dépense courante de transport de marchandises**

Montant en milliards de francs	Route	Fer	Fret aérien	Maritime	Transport fluvial et conduite
Consommation finale des ménages	2,5				
Consommation intermédiaire	300,8	11,1	2,7	23,2	4
CI en services marchands	185,8				
CI interne (compte propre)	115,0				
Transfert courant (subvention, participation Etat)		1,6		0,5	0,14
Dépense courante nationale	303,3	12,7	2,7	23,7	4,14
Solde extérieur	1,4	1,0			
Dépense courante intérieure	304,7	13,7			

Source : Compte satellite de 1996 – DAEI/SES

## *10. LES RESULTATS DU COMPTE SATELLITE DE 1996*

La consommation courante de transport de marchandises résulte essentiellement de la consommation intermédiaire des entreprises.

# 11. BIBLIOGRAPHIE

## 11. Bibliographie

- Textes de loi
  - Loi d’Orientation des Transports Intérieurs
  - Loi sur l’air du 30 décembre 1996
  - Loi Solidarité et Renouvellement Urbain
  
- L’utilisation des véhicules de transport routier de marchandises en 1998 – DAEI-SES, 1999
  
- Rapport d’activité SNCF
  
- Rapport de la commission des Comptes transports de la Nation
  
- Document « Les marchandises dans les plans de déplacements urbains » – ADEME-AMF-CERTU-GART,
  
- Site Internet [www.transports-marchandises-en-ville.org](http://www.transports-marchandises-en-ville.org)
  
- « Statistiques du transport en France - 1999 » Union Routière de France
  
- Site Internet de la Fédération Nationale des Transports Routiers [www.fntr.fr](http://www.fntr.fr)
  
- Plans de Déplacements Urbains : prise en compte des marchandises – CERTU/ADEME 1998
  
- Les entreprises de transport – enquête annuelle d’entreprise – DAEI-SES, 2000

## 12. GLOSSAIRE

### 12. Glossaire

**Affrètement** : opération de transport sous-traitée entre : deux transporteurs, un chargeur et un transporteur public, un commissionnaire et un transporteur sans groupage préalable.

**Cabotage** : transport intérieur de marchandises effectué par un transporteur non résident, c'est-à-dire étranger, mais ressortissant de l'Union Européenne ne disposant pas d'établissement dans le pays où s'effectue le transport. Le cabotage est libre depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1998.

**Charge utile** : poids maximum permis du chargement du camion.

**Chargeur** : entreprise ou personne qui confie l'acheminement de ses marchandises à un transporteur. Ce sont les détenteurs et les expéditeurs de fret.

**Commissionnaire** : professionnel qui organise le transport pour le compte d'une entreprise (service global) et sous-traite généralement le déplacement physique de la marchandise.

**Compte d'autrui** : transport de marchandises contre rémunération pour le compte d'un tiers, appelé aussi transport public.

**Compte propre** : transport de ses propres marchandises à l'aide de véhicules en propriété ou pris en location.

**Parcours** : itinéraire composé de l'ensemble des trajets d'un véhicule de son point de départ à son point d'arrivée. Un parcours est considéré achevé lorsque le véhicule revient à son point de départ, dans la même journée.

**Passage à quai** : traitement et triage de la marchandise puis regroupage sur de nouveaux véhicules pour le trajet final.

**Poids total autorisé en charge (PTAC)** : poids maximum du total (camion+chargement) que les véhicules porteurs ne doivent pas dépasser.

**Semi-remorque** : véhicule sans moteur et dépourvu et d'essieu avant, destiné à être attelé à un tracteur routier.

**Tournée** : parcours d'un véhicule, composé de plus d'un point de livraison ou de plus d'un point d'enlèvement de marchandises.

**Trace directe** : parcours d'un véhicule, composé d'un seul point de livraison et d'un seul point d'enlèvement de la marchandise.

## *12. GLOSSAIRE*

**Tracteur routier** : véhicule à moteur dépourvu de capacité de chargement, destiné à tracter des semi-remorques qui lui sont attelées.

**Transport combiné** : un transport de marchandise pour lequel le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur, utilisent la route pour la partie initiale et terminale du trajet, et pour la partie intermédiaire, la plus longue, le chemin de fer ou la voie navigable.

**Véhicules utilitaires** : camion ou camionnette servant au transport des marchandises.

**Véhicules utilitaires légers** : camion ou camionnette de 3,5 t ou moins de PTAC.

**Vrac** : marchandises non emballées et non individualisables en charges unitaires, de sorte que l'objet du contrat de transport ne peut porter que sur un poids ou volume total.