

Le transport routier national¹ et international de marchandises en PACA (1996-2006)

Depuis 1996, le transport routier national de marchandises généré par la région Provence-Alpes-côte d'Azur s'est sensiblement accru, davantage en tonne (+3,8 % par an) qu'en tonne-kilomètre (2,9 % annuels). La route exerce sa suprématie par rapport aux autres modes, à la fois sur les livraisons intra-régionales dont elle achemine 90 % des volumes et sur les échanges inter-régionaux dont elle traite 75 % des tonnes-kilomètres.

A l'international, les échanges routiers intéressant PACA se sont fortement accrus en 2006 après une période de quasi stagnation entre 2000 et 2005.

Développement du transport routier national de marchandises

En 2006, quelque 2,2 milliards de tonnes de marchandises ont circulé en France par la route, le fer et le fleuve. La région PACA a généré un trafic de 177 millions de tonnes (8 % du trafic national) dont 163 millions par la route. Pour ce mode, la progression moyenne annuelle au cours des dix dernières années a été de 3,8 %.

En 2006 toujours, l'activité routière intéressant la région a atteint 18,5 milliards de tonnes-kilomètres. Depuis 1996, la croissance moyenne annuelle a été de 2,9 %, freinée par les reculs de 1997 (-1,9 %), 2003 (-1,3 %) et surtout 2005 (-5,4 %) (Cf. graphique1).

Quelle que soit l'unité considérée, la part modale de la route s'est accrue, passant en une décennie, de 88 % à 91 % en volume, et de 68 % à 75 % en tonne-km. Toutefois, les transports de marchandises empruntent davantage la route au niveau national (+12 points) qu'en PACA où le fer (20 %) et la voie navigable (5 %) y sont relativement plus sollicités de, respectivement, 9 et 3 points.

Pour toutes les origines-destinations, la route est le mode de transport le plus usité. Avec, cependant, des différences : en 2006, elle a acheminé 96 % des tonnes-kilomètres en interne à PACA, 76 % en entrées et 65 % « seulement » en sortie. Au-delà des frontières régionales, les autres modes deviennent donc relativement plus concurrentiels : le fer captant 23 % du fret total et le fleuve 6 % (Cf. Graphique2).

Reprise du transport routier international généré par la région PACA

Tous modes confondus, le commerce extérieur de PACA a progressé, en volume², de 1,2 % par an, en moyenne, depuis 1996. Les importations (+1,4 %) s'y sont développées deux fois plus vite que les exportations.

La croissance des échanges internationaux routiers (+ 4,3 % l'an) a été plus rapide que les autres, le fer excepté. Toutefois, la part modale de la route (12 % des volumes du commerce extérieur de PACA, en moyenne, entre 1996 et 2006) reste modeste eu égard à celle du transport maritime (83 %). Néanmoins, la part modale de la route est *en valeur* (33 %) près de trois fois supérieure à celle en volume, soulignant ainsi le positionnement plutôt favorable du transport routier international sur des marchandises relativement génératrices de valeur ajoutée. Cette performance, plus importante que celle du fer (3 % des volumes pour 2 % des valeurs transportées), reste pourtant très en-deçà de celle du transport aérien qui traite 12 % de la valeur du marché international de PACA avec 0,1 % des volumes.

L'accroissement, depuis 1996, du transport international routier généré par PACA est dû, en grande part, aux très bons résultats de l'année 2006, en hausse de 31 % en volume et 20 % en valeur, par rapport à ceux de 2005 (Cf. Graphique3). Pratiquement tous les grands postes de produits ont participé à cet essor, notamment les denrées alimentaires et les produits chimiques, deux bons clients du transport routier. Ce sursaut a plus que compensé la quasi-stagnation des années 2000 à 2005.

¹ Désigne les marchandises ayant comme origine et destination, soit PACA uniquement, soit PACA et une autre région métropolitaine ; les marchandises transitant seulement par PACA ne sont pas comptabilisées.

² Hors volumes d'hydrocarbures énergétiques gazeux, liquéfiés ou comprimés.

Primauté du compte d'autrui

Le transport routier pour compte d'autrui ³ est presque deux fois plus actif (64 % des volumes, en 2006) que celui pour compte propre (36 %). Très majoritairement sollicité pour les flux entrant et sortant de PACA (87 %), le compte d'autrui l'est, toutefois, beaucoup moins pour les flux internes (56 %). En effet, ces derniers, majoritairement composés de matériaux de construction, sont très captifs des entreprises de BTP, qui traditionnellement assurent elles-mêmes leurs transports. Exprimé en tonne-kilomètre, l'avantage du compte d'autrui s'affiche de façon plus manifeste (82 %) et aussi plus forte en externe (92 %) qu'en interne à PACA (70 %).

Au cours des cinq dernières années, la part du compte d'autrui a gagné près de quatre points en tonne et trois en tonne-km, par rapport aux six années précédentes (Cf. Graphique 4). Cette hausse a eu lieu sur fond de conjoncture florissante, ces dernières années, du BTP et en dépit d'épisodes récessifs incitant les entreprises à internaliser leurs activités.

Caractéristiques des transports routiers : courts et intra-départementaux

La prépondérance de la route est massive sur courte distance. En 2006, le trafic routier de marchandises généré par PACA a entraîné des déplacements de 114 km, en moyenne (Cf. tableau 1). Au cours des cinq dernières années, cette moyenne a légèrement diminué par rapport aux années précédentes, l'accroissement des trajets internes et en entrée de PACA ne compensant pas la baisse sensible des trajets en sortie.

Les trajets routiers sont 3 fois à 3,8 fois plus courts que ceux relevant du fleuve et du fer. Leur faible distance relative découle de leur caractère éminemment régional. En effet, 73 % des volumes routiers générés par la région n'en sortent pas. En réalité, 80 % des flux intra-régionaux sont intra-départementaux et majoritairement composés de matériaux de construction. Ils se démarquent des trafics inter-régionaux, partagés à parts égales entre entrées et sorties et essentiellement composés de produits manufacturés (37 %).

Les matériaux de construction, pierre angulaire du trafic routier

Les échanges routiers générés par PACA sont, en masse, très spécialisés. En 2006, par exemple, plus des deux-tiers des volumes convoyés étaient constitués, soit de matériaux de construction (48 %), soit d'objets manufacturés (21 %). Alors que les denrées alimentaires et fourragères et les produits agricoles représentaient, chacun, 7 % des volumes, les produits pétroliers 5 % et tous les autres produits (chimiques, métallurgiques, engrais...) 2 % ou moins (Cf. Graphique 5).

Les matériaux de construction les plus transportés étaient composés de « minéraux bruts » (20 M. t) autres que « sables et graviers » (19,5 M. t), de « pierres et cailloux » (16 M. t), d'« agglomérés » (11 M.t) et de briques et tuiles (6,7 M. t). Parmi les produits manufacturés, ceux repérés comme « groupage » (23 M.t), « matériel d'entreprises de construction et voitures » (4,8 M. t) ou « emballages usagés » (1,3 M. t) formaient aussi d'importants trafics. La vocation agricole de la région se manifestait à travers les transports de denrées alimentaires, notamment les « préparations » (3,5 M.t), les légumes frais ou congelés (5,8 M.t) et les boissons non alcoolisées (2,4 M. t) ; enfin, relevant d'autres nécessités, l'essence de pétrole représentait 4,8 M.t.

Source : MEDAD – SESP / Sitram

Les échanges routiers se font essentiellement avec les régions voisines

En 2006, près des deux-tiers des volumes routiers franchissant les frontières de PACA concernaient Rhône-Alpes (15 M. t) et Languedoc-Languedoc-Roussillon (13 M. t) ; en leur adjoignant Midi-Pyrénées (2,6 M. t) et l'Île-de-France (1,8 M. t), les partenaires commerciaux assurant les trois-quarts des échanges de la région étaient identifiés (Cf. Graphique 6).

En tonne-kilomètre, ces mêmes relations, toujours fortes, étaient moins dominantes. Rhône-Alpes, premier partenaire commercial de PACA, agrégeait 26 % du trafic avec 3,7 des 14 milliards de tonnes-kilomètres entrées et sorties de PACA. Cette région devançait toujours le Languedoc-Roussillon (13 %) et, plus nettement, l'Île-de-France (9 %) et Midi-Pyrénées. Au cours de la dernière décennie, ces types de trafic ont été plutôt stables.

³ considéré comme un transport rémunéré de marchandises pour des tiers.

Les produits manufacturés, principaux échanges inter-régionaux

En 2006, les principaux échanges routiers de PACA avec les autres régions métropolitaines reposaient essentiellement sur les produits manufacturés (48 % des tonnes-km). Suivaient les denrées alimentaires (15 % des t-km), les produits agricoles (14 %), les matériaux de construction (9 %), les produits chimiques (6 %) et pétroliers (5 %) (Cf. Graphique 7). Les échanges manufacturés arrivaient en tête de tous les échanges inter-régionaux de PACA, à l'exception de ceux avec la Bretagne privilégiant les produits animaux. Le transport d'objets manufacturés, majoritaire dans sept relations régionales, acquérait une part notable, en valeur absolue, avec Rhône-Alpes (1,8 Md t-km) et l'Île-de-France (800 M t-km) et en valeur relative, avec Champagne-Ardenne (60 %) et l'Île-de-France (58 %). Enfin, certains produits étaient échangés de façon exclusive ou fortement majoritaire entre PACA et les deux régions limitrophes. C'était le cas des combustibles (100 % des volumes), des engrais et des minerais (87 %), des matériaux de construction (84 %) et des produits pétroliers (78 %), tous échanges de moindre volume mais qui, regroupés, cumulent un quart environ des échanges inter-régionaux de PACA. Ces produits de forte proximité parcourent, en moyenne, les plus courtes distances (Cf. tableau 2).

Rédaction par l'ORT-PACA

La source SITRAM

(Système d'information sur les transports de marchandises)

Gérée par le Service Économie, Statistiques et Prospective (SESP) du Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, elle est constituée des fichiers suivants :

FICHIER TRM (transport routier de marchandises)

Il contient des données issues de l'enquête par sondage sur les transports routiers de marchandises, réalisée par le SESP. L'enquête se rapporte aux véhicules suivants immatriculés en France métropolitaine :

- camions (et camionnettes) dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes et inférieur à 32,6 tonnes et dont l'âge est inférieur ou égal à 15 ans.*
- tracteurs routiers de poids total roulant autorisé (PTRA) supérieur ou égal à 5 tonnes et inférieur ou égal à 44,5 tonnes et dont l'âge est inférieur ou égal à 15 ans.*

Le transport est mesuré en tonnes transportées (poids total des marchandises et des emballages) et en tonnes-kilomètres réalisées.

FICHIER SNCF

Il décrit les transports nationaux et internationaux réalisés par wagons complets. Le transport d'armes, de munitions et de matériel militaire est exclu ainsi que le transport de colis de détail réalisé par le SERNAM. Pour ces fichiers, le transport national est celui où le wagon reste sur le territoire national, alors que le transport international est celui où le véhicule traverse la frontière française, directement ou sur un autre moyen de transport (convoi sur bateau, par exemple). Le tonnage indiqué correspond au poids brut taxé de la marchandise transportée.

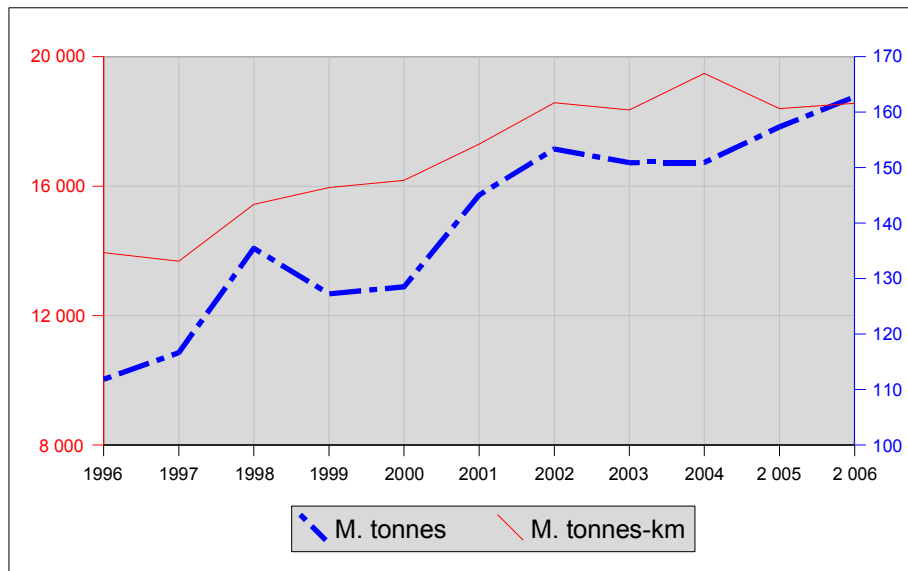
FICHIER VNF

Il contient les transports nationaux et internationaux pour compte propre et compte d'autrui faits sous pavillon français et étranger. Le tonnage indiqué correspond au poids brut de la marchandise transportée.

FICHIER DOUANES

Tous modes de transport

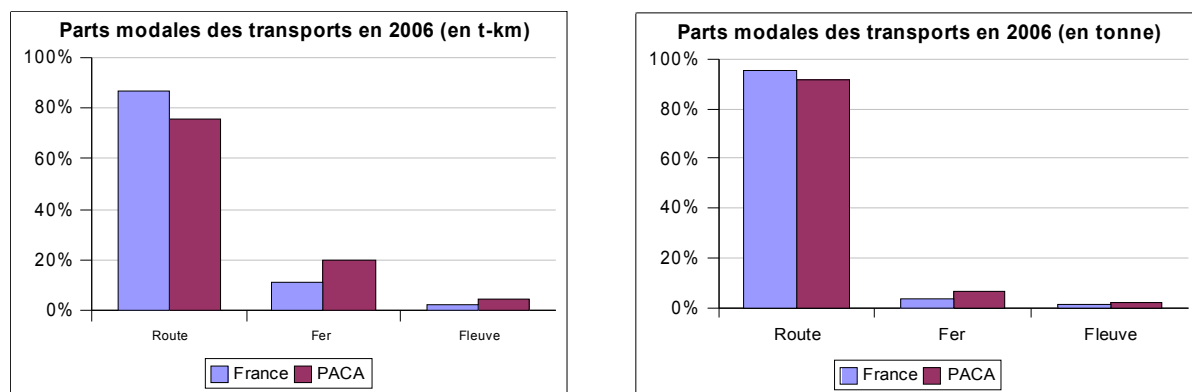
G-1 - Évolution du transport routier de marchandises généré par PACA de 1996 à 2006



Source : MEDAD – SESP / Sitram

[Retour](#)

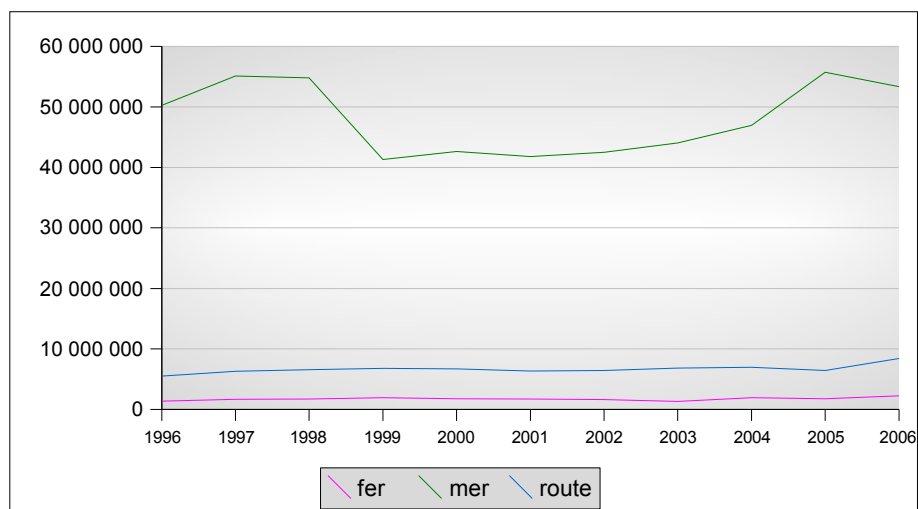
G-2 - Répartition des parts modales des transports en 2006



Source : MEDAD – SESP / Sitram 2006

[Retour](#)

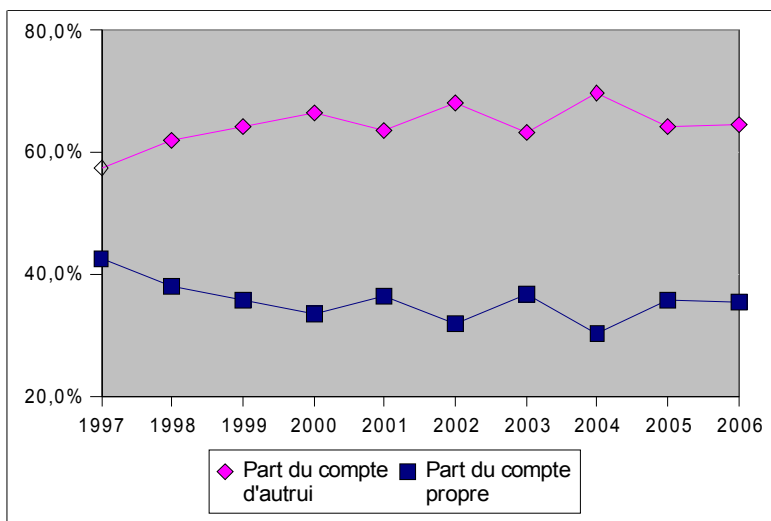
G-3- Commerce extérieur de PACA : volumes transportés¹ par les principaux modes (tonne)



Source : MEDAD – SESP / Sitram

[Retour](#)

G-4 - Évolution des parts de marché des comptes propre et d'autrui (en %)



Source : METATM – SESP / Sitram

[Retour](#)

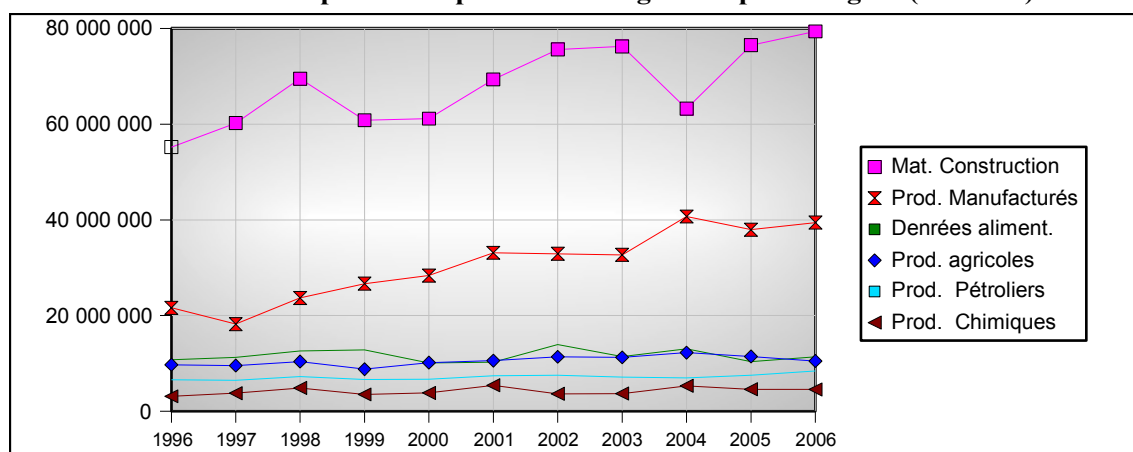
T-1 - Distance moyenne parcourue en 2006 selon la nature des transports (en km)

	Interne à PACA	Entrées /sorties PACA	Total
Route	37	325	114
Fer	83	522	431
Fleuve	30	361	339
Total	38	359	139

Source : MEDAD – SESP / Sitram 2006

[Retour](#)

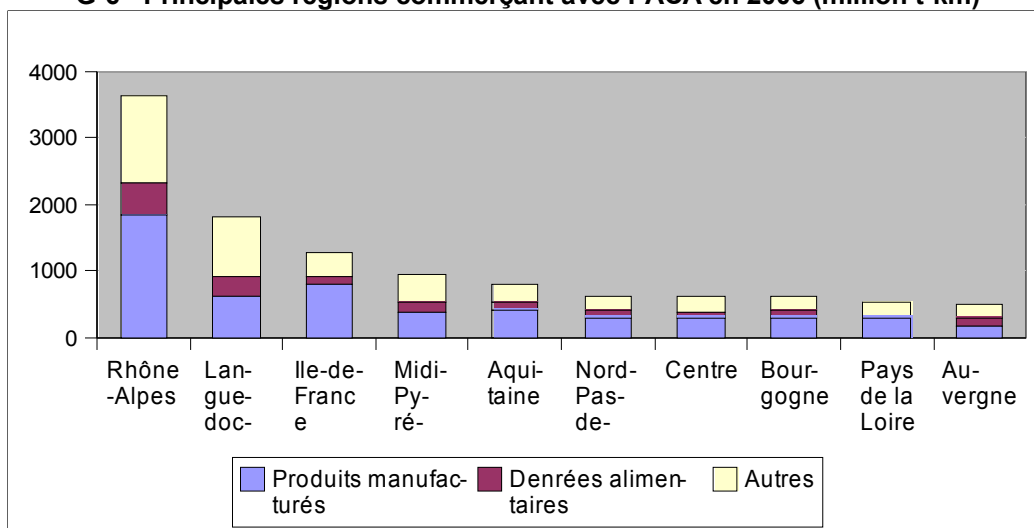
G-5 - Principaux transports routiers générés par la région (en tonne)



Source : MEDAD – SESP / Sitram

[Retour](#)

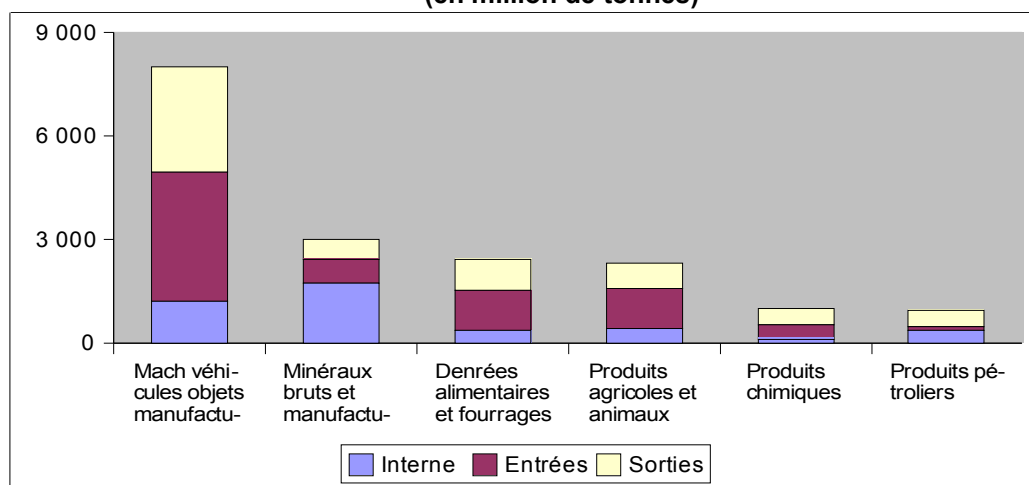
G-6 - Principales régions commerçant avec PACA en 2006 (million t-km)



Source : MEDAD – SESP / Sitram 2006

[Retour](#)

G-7 - Volumes des échanges de PACA par classe de produits en 2006 (en million de tonnes)



Source : MEDAD – SESP / Sitram 2006

[Retour](#)

T-2 - Trafic routier généré par PACA : nombre moyen de kilomètres parcourus selon la classe de marchandise (2006)

Source : MEDAD – SESP / Sitram 2006	Entrées & sorties	Interne	Total
Matériaux de construction	203	24	38
Engrais	187	26	63
Minerais et déchets	223	35	66
Combustibles	160	67	77
Produits pétroliers	245	59	112
Moyenne	325	37	114
Produits manufacturés	361	58	202
Denrées alimentaires	337	68	213
Produits chimiques	387	50	215
Produits agricoles	357	78	220
Produits métallurgiques	498	53	388

[Retour](#)