

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN EUROPE EN 2004

Forte croissance du pavillon espagnol

Dossier

Annie Delort, Jean-Marie Saunier

Bénéficiant d'un développement rapide de la richesse nationale de son pays associée à des gains de parts de marché à l'international, le pavillon espagnol connaît la croissance la plus rapide de l'Union européenne des 15. Le pavillon allemand bénéficie aussi d'un fort accroissement de ses parts de marché à l'international. Viennent ensuite les pavillons italien et portugais. Pour les pavillons belge et français, dont une grande partie des échanges internationaux se font avec ces pays, l'activité à l'international se réduit très fortement sur les quatre dernières années. Leurs parts de marchés sont en baisse avec l'ensemble de leurs partenaires. Les pavillons des pays de l'est européen, nouveaux entrants dans l'Union, représentent 22 % des échanges internationaux routiers de la zone.

Des nouveaux entrants européens actifs à l'international

En 2004, les cinq principaux pavillons de l'Allemagne, l'Espagne, la France, l'Italie et le Royaume-Uni assurent 70 % du transport routier européen des vingt-quatre pays pour lesquels les données sont disponibles : les pays de l'Europe des 25, à l'exception de la Grèce et de Malte, plus la Norvège.

Avec 295 milliards de tonnes-kilomètres (Md t-km) réalisées, le pavillon allemand demeure en tête (*figure 1*) suivi par le pavillon espagnol (221 Md t-km) et le pavillon français (212 Md t-km). En termes de tonnes transportées, le pavillon allemand est aussi en tête avec 2,9 milliards de tonnes (Md t) chargées et le pavillon français maintient sa deuxième place (2,1 Md t) suivi par le pavillon espagnol (2,0 Md t). Viennent ensuite les pavillons italien et britannique.

Parmi les nouveaux entrants européens la Pologne devance les Pays-Bas avec plus de 100 Md t-km tandis que la République tchèque vient juste après la Belgique avec 46 milliards de tonnes-kilomètres.

Le transport national représente en moyenne 70 % du transport routier effectué des vingt-quatre pavillons étudiés. L'étendue géographique des pays comme l'Allemagne, la France, l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni explique que le transport national y soit nettement plus important que le transport international (*figure 2*). Il en est de même pour la Finlande, la Suède, la Norvège et l'Irlande.

Le transport international est, en revanche, nettement prépondérant pour des plus petits pays comme la Belgique, le Portugal, les Pays-Bas, l'Autriche, et surtout pour le Luxembourg où il atteint 94 % (*figure 3*). Il est prépondérant aussi dans les pays de l'est européen, avoisinant les 70 % et atteignant même 82 % en Lituanie. La Pologne et la Hongrie font exception avec les taux de 43 % et 47 %. Les pavillons de l'est européen ne représentent que 13 % du transport routier de marchandises des vingt-quatre pays étudiés, mais réalisent 22 % de leurs échanges internationaux.

TRM

Figure 1 : Le transport routier de marchandises par pavillon

Pavillon	Année 2004			Evolution du nombre de tonnes-km		
	Millions de tonnes	Milliards de tonnes-km	Part du transport international en tonnes-km (%)	de 2002 à 2004 (%)	de 2002 à 2003 (%)	de 2003 à 2004 (%)
Allemagne	2 945	295	24,0	7,3	2,2	4,9
Espagne	2 013	221	29,8	19,7	4,4	14,6
France	2 077	212	15,6	3,8	-0,4	4,2
Italie	1 425	197	19,7	n.d.	-9,7	n.d.
Royaume-Uni	1 832	172	10,2	-14,8	0,1	-14,9
Pologne	732	103	42,8	n.d.	n.d.	n.d.
Pays-Bas	615	90	62,2	16,0	3,0	12,7
Belgique	347	52	56,6	-10,0	-5,9	-4,4
République tchèque	466	46	65,2	5,3	6,4	-1,1
Portugal	326	41	57,4	n.d.	-7,4	n.d.
Suède	349	40	17,7	20,1	4,0	15,5
Autriche	283	37	69,6	1,1	2,4	-1,3
Finlande	400	32	15,5	0,9	-3,4	4,5
Danemark	192	23	54,5	2,7	2,2	0,4
Hongrie	216	21	46,8	15,2	1,7	13,3
Slovaquie	178	19	70,8	n.d.	n.d.	10,8
Irlande	278	17	23,4	19,6	8,4	10,3
Norvège	244	16	19,2	12,2	7,2	4,7
Lituanie	52	12	82,1	n.d.	n.d.	7,9
Luxembourg	53	10	93,8	4,3	4,3	0,0
Slovénie	74	9	74,4	36,4	6,1	28,6
Lettonie	46	7	67,6	19,4	9,7	8,8
Estonie	26	5	70,6	n.d.	n.d.	27,5
Chypre	43	1	1,5	-15,4	7,7	-21,4
Total (24 pays)	15 210	1 677	31,2	n.d.	n.d.	n.d.

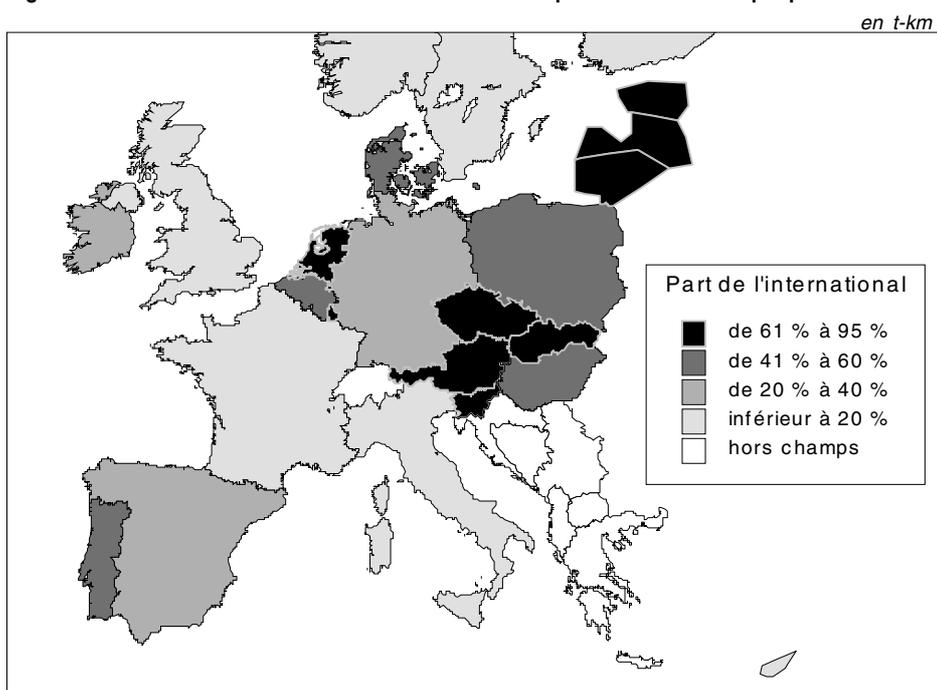
Source : enquêtes TRM française et européennes

Le pavillon correspond au pays d'immatriculation du véhicule

Les pavillons ont été triés selon le nombre de tonnes-kilomètres

n.d. : chiffre non disponible

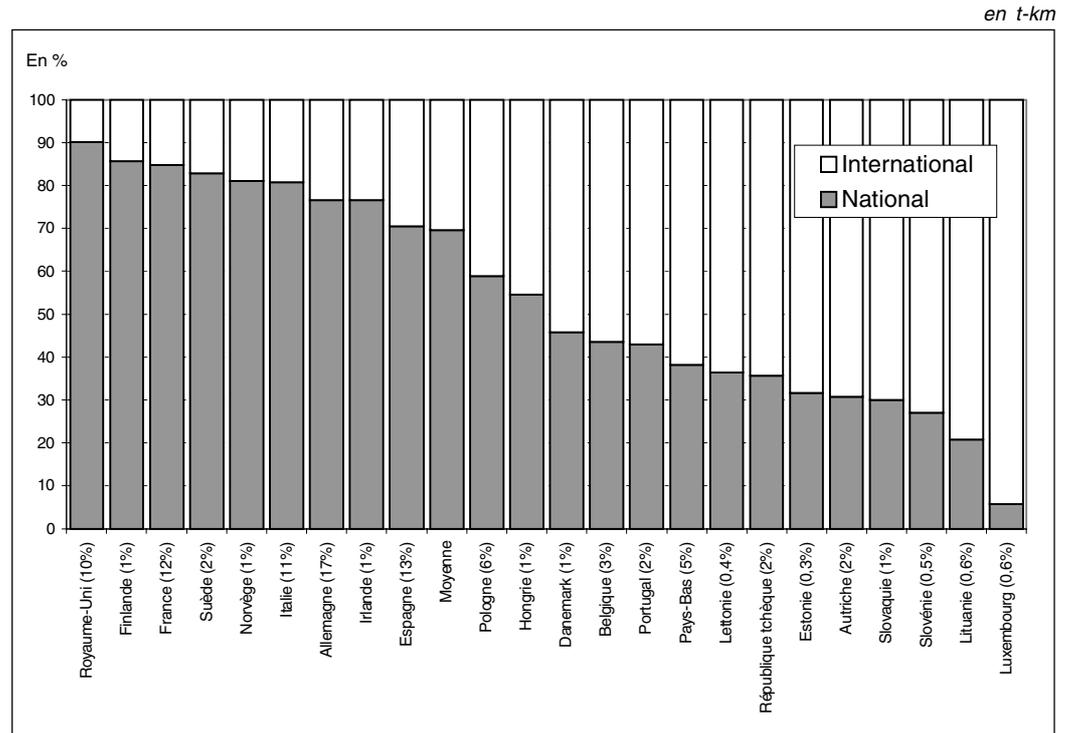
Figure 2 : Part en 2004 de l'international dans le transport routier de chaque pavillon



Source : enquêtes TRM française et européennes

TRM

Figure 3 : Structure de l'activité des pavillons européens en 2004 (classés selon la part de l'activité nationale)



Source : enquêtes TRM française et européennes

Le chiffre entre parenthèses représente le poids du pavillon dans l'ensemble des pavillons

Forte progression du pavillon espagnol

Entre 2000 et 2004, les pavillons qui ont le plus progressé sont principalement ceux dont le pays a eu la croissance la plus vive : l'Espagne, l'Irlande, la Norvège et la Suède (figure 4).

Les performances comparées des pavillons sur leur marché intérieur sont largement dépendantes du rythme de croissance de leur économie.

En France, comme chez ses grands partenaires, Allemagne, Italie, Royaume-Uni et Belgique, l'évolution des transports routiers nationaux a été beaucoup plus faible, en relation avec une croissance économique plus faible aussi.

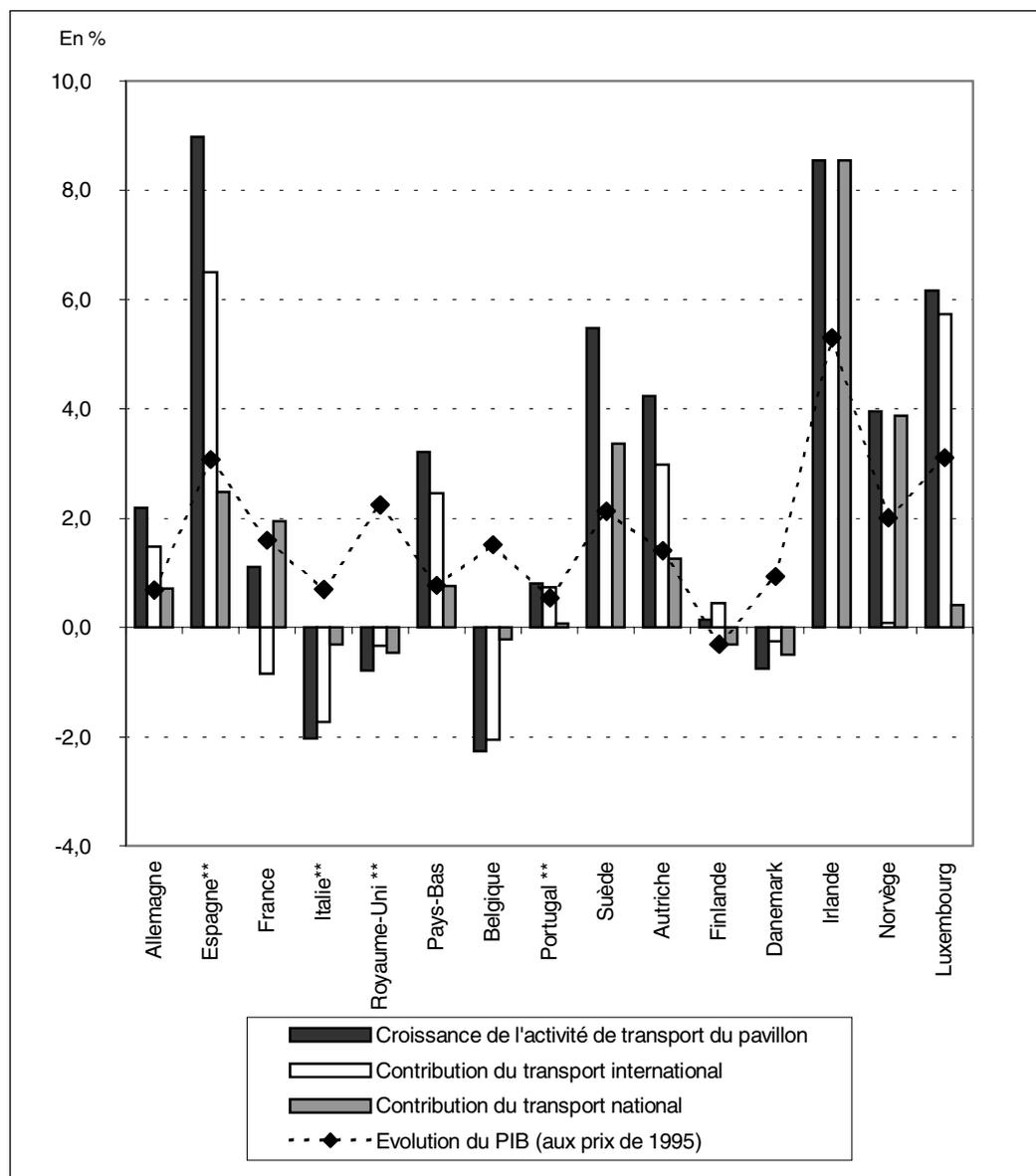
L'activité globale des pavillons espagnol, allemand, néerlandais, autrichien et luxembourgeois a été tirée par leur développement à l'international.

Quatre pavillons ont une activité à l'international en baisse entre 2000 et 2004. Ce sont, la Belgique (- 2,1 % par an), la France (- 0,8 %), le Royaume-Uni (- 0,3 %) et le Danemark (- 0,2 %).

En 2004, le pavillon français est en légère progression par rapport à 2003 (+ 0,9 %), mais reste en retrait vis-à-vis de la progression de 11 % des échanges internationaux impliquant la France.

TRM

Figure 4 : Décomposition du taux de croissance de l'activité de transport des pavillons européens et croissance du PIB (Taux de croissance annuel moyen de 2000 à 2004)



Source : Eurostat

** Royaume-Uni, Espagne, Italie et Portugal 2000-2003

Les pavillons sont classés selon le nombre de tonnes-kilomètres

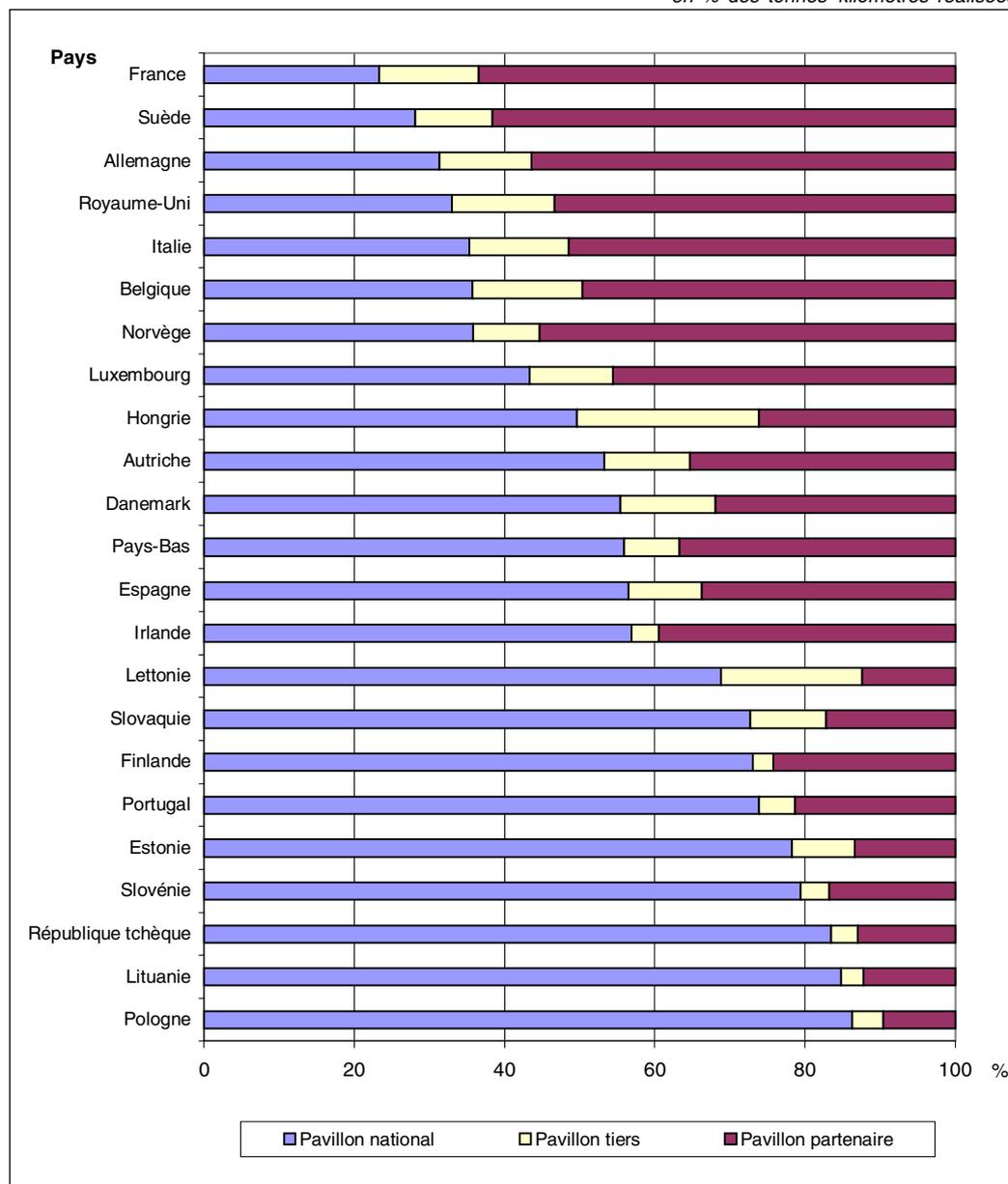
Le pavillon français peu présent dans les échanges internationaux de la France

Loin de la moyenne européenne où les pavillons nationaux représentent 45 % des échanges internationaux routiers de leur pays, le pavillon français assure, en 2004, 23 % des échanges internationaux routiers impliquant la France (figure 5). Cette proportion le place en dernière position en Europe. Les pavillons partenaires, c'est-à-dire ceux des pays avec lesquels l'échange s'effectue, couvrent 63 % des échanges et les pavillons tiers 13 %.

Pour la France, la Norvège, la Belgique, l'Italie, le Royaume-Uni, l'Allemagne et la Suède, le transport international est réalisé en majorité par le pavillon partenaire au sein d'un échange bilatéral. En revanche, les échanges impliquant les nouveaux Etats membres, le Portugal, la Finlande, l'Irlande, l'Espagne, les Pays-Bas, le Danemark et l'Autriche sont majoritairement effectués par le pavillon national de ces pays avec un record pour le pavillon polonais (86 %). Au Luxembourg, les échanges sont réalisés à parts égales par le pavillon du pays et le pavillon partenaire.

Figure 5 : Echanges internationaux des pays de l'UE en 2004 () : parts des pavillons nationaux, partenaires et tiers

en % des tonnes-kilomètres réalisées



Source : enquêtes TRM française et européennes

Ces résultats globaux sont largement dépendants de la compétitivité comparée des pavillons, mais également de la structure des échanges de leurs pays.

Les principaux pays partenaires de la France sont l'Espagne, suivie de l'Allemagne, puis de l'Italie et la Belgique, ces quatre pays représentant plus de 70 % des échanges internationaux par route de la France (figure 6).

La part du pavillon français avec ses deux premiers partenaires est particulièrement faible. Seuls les échanges avec l'Italie et le Royaume-Uni sont plus équilibrés.

Dans les échanges avec les pays non frontaliers, la part du pavillon français est extrêmement faible, au profit des pavillons partenaires et de pavillons tiers.

TRM

Figure 6 : Echanges internationaux de la France par pays en 2004 (en %)

Pays	Structure des échanges	Part du pavillon français	Part des pavillons partenaires	Part des pavillons tiers
Espagne	21,9	19,6	70,4	10,0
Allemagne	18,9	23,3	58,5	18,2
Italie	15,8	41,9	50,7	7,3
Belgique	13,9	27,9	59,2	12,9
Pays-Bas	7,3	11,6	72,9	15,5
Royaume-Uni	6,7	36,9	44,6	18,5
Pologne	3,1	0,9	93,2	5,9
Portugal	2,8	3,8	86,7	9,5
République tchèque	1,8	1,2	93,2	5,6
Danemark	1,6	1,2	70,4	28,5
Autriche	1,5	10,2	60,0	29,9
Luxembourg	0,9	31,1	55,5	13,4
Hongrie	0,9	3,9	61,8	34,3
Autres	2,9	3,8	79,5	16,7
Total	100,0	23,3	63,4	13,3

Source : enquêtes TRM française et européennes
Calcul des échanges en tonnes-kilomètres

Le transport par pavillon tiers très lié à la géographie

La part du transport réalisé par un pavillon tiers représente en moyenne 12 % des échanges internationaux. Cette part est plus faible pour les Pays-Bas où le transport par des pavillons tiers couvre 8 % des échanges du pays. Elle est autour de la moyenne pour la France (13 %) et ses principaux partenaires (entre 10 et 15 %). La part de marché détenue par des pavillons tiers est plus faible dans les pays nouveaux entrants à l'exception notable de la Hongrie où celle-ci atteint 25 %.

Les principaux pavillons pour le transport entre pays tiers sont, en tonnes-kilomètres réalisées, celui des Pays-Bas, puis ceux de l'Autriche, de l'Allemagne, de la Belgique, du Luxembourg et de la République tchèque (*figure 7*). Le pavillon français ne vient qu'en treizième position après le Portugal et l'Espagne et la plupart des nouveaux pays entrés dans l'Union européenne.

Les pavillons allemand et ibérique ont les croissances les plus rapides en transport tiers. Le rythme est moins élevé pour le pavillon luxembourgeois.

Le poids du transport entre pays tiers dans l'activité internationale des pavillons est très différent selon les pavillons et dépend beaucoup des proximités géographiques. Le pavillon du Luxembourg détient la part la plus forte (63 %) tandis que celle-ci n'est que de 1,5 % pour les pavillons de la Norvège et du Royaume-Uni, pays excentrés dans l'Europe (*figure 8*). Elle est de 2,8 % pour le pavillon français et de 2,7 % pour le pavillon espagnol. La plupart des nouveaux États membres se caractérisent par un poids du transport entre pays tiers plus important que les anciens États membres.

Le transport par des tiers réalisé en France, l'est en premier par le pavillon néerlandais (2 Md t-km) loin devant les pavillons allemand, belge et luxembourgeois. Ces quatre pavillons représentant 60 % du total du transport par des tiers réalisé en France. Les ex-pays de l'Est sont également présents sur cette activité en France à hauteur de 20 %.

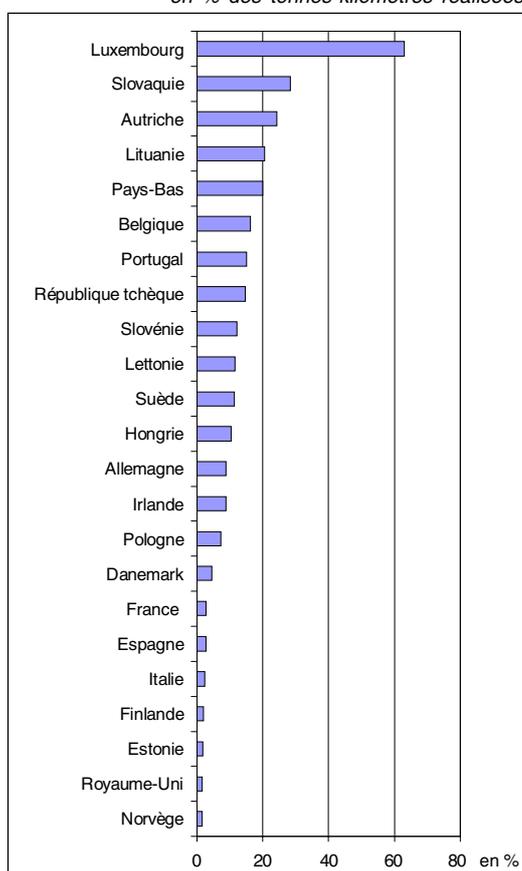
TRM

Figure 7 : Transport des pavillons européens entre pays tiers en 2004

Pavillon	en tonnes	en milliers de tonnes-kilomètres
Pays-Bas	16 781	10 186
Autriche	5 610	5 950
Allemagne	6 899	5 705
Belgique	6 986	4 426
Luxembourg	7 878	4 138
République tchèque	3 088	4 106
Slovaquie	2 556	3 384
Portugal	2 444	3 376
Pologne	2 863	2 770
Espagne	1 542	1 701
Lituanie	936	1 397
Hongrie	852	889
France	1 120	877
Italie	1 138	868
Suède	557	713
Slovénie	557	656
Danemark	555	558
Lettonie	253	385
Irlande	286	307
Royaume-Uni	401	256
Finlande	148	87
Estonie	98	53
Norvège	59	44
24 pays	63 608	52 832

Source : enquêtes TRM française et européennes
 Les lignes du tableau ont été triées selon le nombre de tonnes-kilomètres

Figure 8 : Part en 2004 du transport entre pays tiers dans les échanges internationaux de chaque pavillon
en % des tonnes-kilomètres réalisées



Source : enquêtes TRM française et européennes

Le recul du pavillon français par pertes de parts de marché et transformations des échanges

Alors que les échanges internationaux de la France avec les quinze pays de l'Union européenne ont progressé de 17 % de 2000 à 2004, l'activité du pavillon français a diminué de 17 % (figure 9). Cette baisse est de 19 % si l'on inclut le transport entre pays tiers (figure 10).

Ce recul est essentiellement imputable à la baisse de ses parts de marché dans les échanges internationaux de la France. Le pavillon français perd 3 points de parts de marché chaque année, passant de 36 % en 2000 à 25 % en 2004. Les pertes de parts de marché sont équivalentes à l'import et à l'export mais la croissance plus rapide des importations le pénalise davantage sur ce segment.

A l'exception des échanges avec la Belgique où le pavillon français maintient ses positions, le recul est net sur tous les marchés. Il est le plus prononcé avec l'Espagne, principal partenaire de la France, il est également très important dans les échanges avec l'Allemagne, l'Italie et dans une moindre mesure avec le Royaume-Uni.

La progression plus rapide des échanges avec les pays où le pavillon français était déjà fortement minoritaire, a largement contribué au recul de ce dernier.

Le pavillon français recule nettement dans les échanges franco-espagnols, mais la forte croissance de ces derniers (près de 50 %), modère l'importance de la perte de part de marché avec ce pays dans le recul d'ensemble et explique 17 % de la baisse.

En revanche, un tiers de la baisse du pavillon français s'explique par la hausse plus modérée des échanges avec l'Allemagne (+ 9,1 %), combinée à une baisse de 12 points de parts de marché du pavillon français. *A contrario*, le pavillon français maintient ses positions sur le seul marché où les échanges sont en recul, la Belgique.

Cette perte de parts de marchés profite aux pavillons partenaires dans les échanges bilatéraux mais également aux pavillons tiers dont l'activité a progressé en France de 50 % depuis 2000. Le pavillon néerlandais renforce ses positions de premier pavillon tiers (+ 65 %) dans les échanges impliquant la France. Il est présent sur l'ensemble des marchés de la France et concurrence fortement les pavillons des deux pays concernés dans les échanges franco-danois ou franco-belges par exemple. L'activité du pavillon luxembourgeois a triplé entre 2000 et 2004 dans les échanges franco-belges.

Figure 9 : Evolution 2000 - 2004 des échanges internationaux avec la France (UE des 15)

Pays	Part en 2004 des pays dans les échanges internationaux avec la France (en %)	Part de marché du pavillon français en 2000 (en %)	Part de marché du pavillon français en 2004 (en %)	Variation 2000-2004 de la part de marché (en point)	Contribution du pays à la croissance du pavillon français (en %)	Evolution 2000-2004 des échanges internationaux avec la France (en %)	Evolution 2000-2004 du pavillon français (en %)
Espagne	23,8	35,3	19,9	-15,5	-3,1	48,1	-16,8
Allemagne	20,1	36,7	24,1	-12,5	-6,2	9,1	-28,2
Italie	17,2	56,3	42,5	-13,8	-2,4	20,5	-9,1
Belgique	15,1	28,4	28,1	-0,4	-0,9	-5,1	-6,3
Pays-Bas	8,0	19,9	11,7	-8,3	-2,0	3,2	-39,5
Royaume-Uni	7,2	48,4	38,2	-10,3	-1,0	13,8	-10,3
Portugal	3,1	11,2	3,8	-7,4	-0,3	59,4	-46,0
Autres pays	2,9	12,3	4,5	-7,8	-0,7	4,7	-61,8
Autriche	1,6	19,7	10,6	-9,1	-0,4	8,2	-41,8
Luxembourg	1,0	45,3	31,5	-13,8	0,0	37,9	-4,0
Total	100,0	35,9	25,5	-10,4	-17,0	16,7	-17,0

Source : enquêtes TRM française et européennes

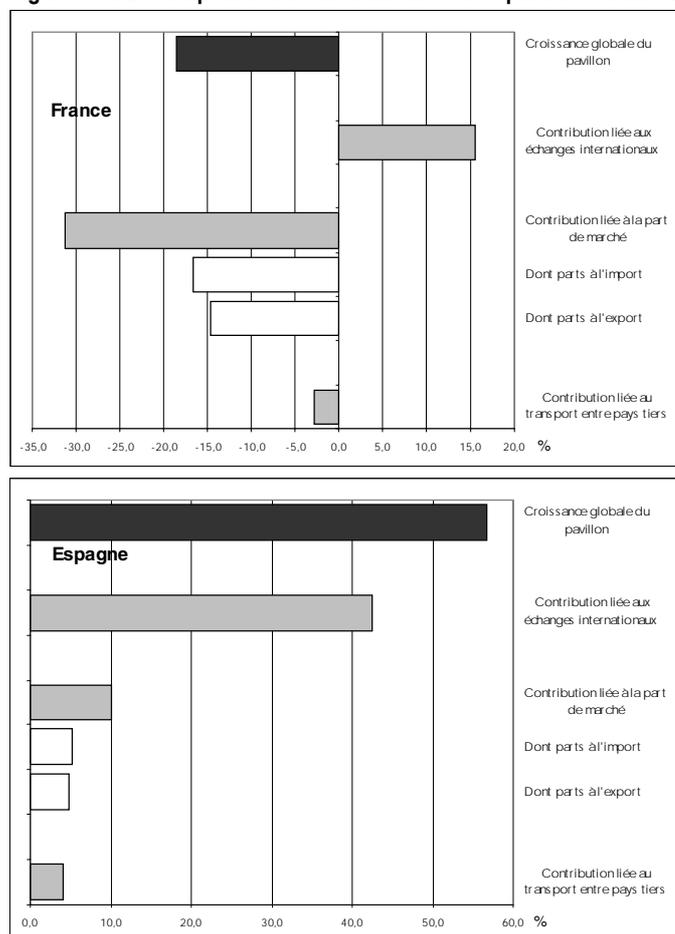
La croissance des pavillons des partenaires de la France

Les parts de marché des pavillons allemand, espagnol, italien et luxembourgeois se sont renforcées significativement dans les échanges internationaux de ces pays. Pour chacun, l'amélioration de la compétitivité sur leur marché explique plus de 10 % de la croissance de leur pavillon. La croissance des autres pavillons est due à la croissance globale de leurs échanges (c'est le cas du Royaume-Uni mais aussi des Pays-Bas), ou de leur dynamisme dans le transport entre pays tiers (Pays-Bas et Portugal). Pour le Royaume-Uni, le pavillon national perd des parts de marché (au profit des pavillons allemand et espagnol) mais le dynamisme de ses échanges compense largement cette perte. Pour les Pays-Bas, la part de marché du pavillon diminue légèrement mais ce recul est largement compensé par la progression des échanges du pays et surtout par le développement du pavillon dans le transport entre pays tiers.

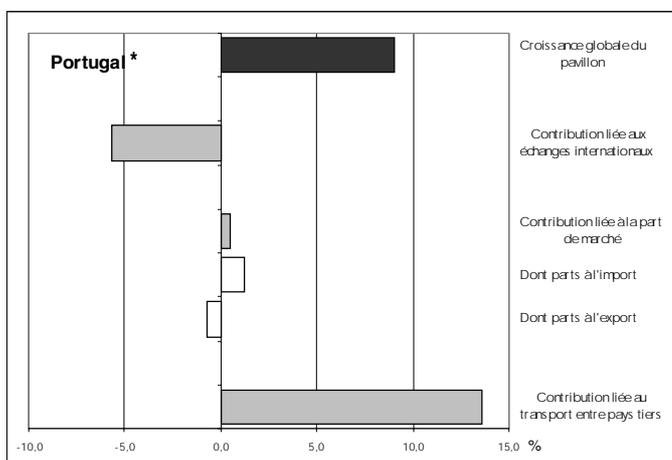
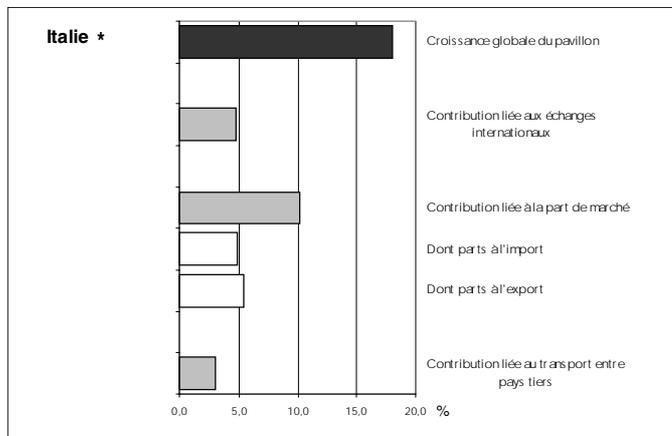
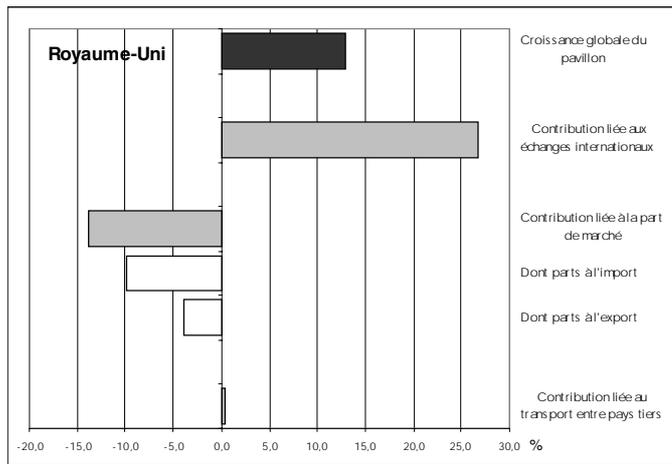
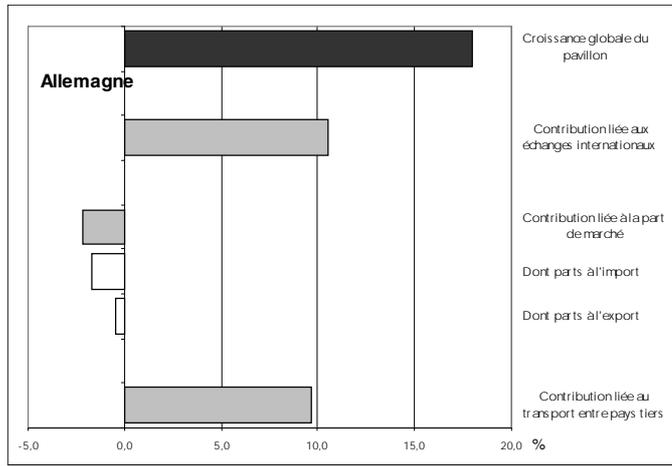
C'est pour le pavillon espagnol que la croissance de l'activité internationale est la plus forte. Cette croissance est de 57 % en incluant le transport entre pays tiers. Elle provient essentiellement de l'augmentation des échanges internationaux de l'Espagne (+ 43 %). Elle s'explique aussi par l'amélioration des parts de marché (+ 10 %) et par la hausse du transport entre pays tiers (+ 4 %).

Les échanges internationaux assurés par le pavillon allemand sont en hausse de 37 % entre 2000 et 2004. Cette croissance provient pour 16 % de l'augmentation des échanges internationaux de l'Allemagne, notamment à l'export, pour 11 % de l'amélioration de ses parts de marché et pour 10 % de la hausse du transport effectué entre pays tiers. La part de marché du pavillon allemand dans les échanges internationaux concernant l'Allemagne passe de 35 % en 2000 à 39 % en 2004 et progresse face à tous les pays, à l'exception de l'Espagne. L'Allemagne améliore de 10 points sa part vis-à-vis de la France (60 % en 2004) tandis que le pavillon français perd 12 points (24 % en 2004) dans ses échanges avec l'Allemagne.

Figure 10 : Décomposition de la croissance des pavillons à l'international (2000-2004)

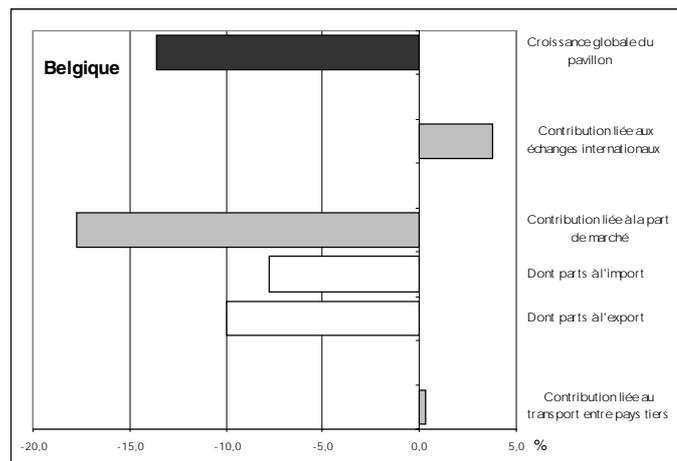
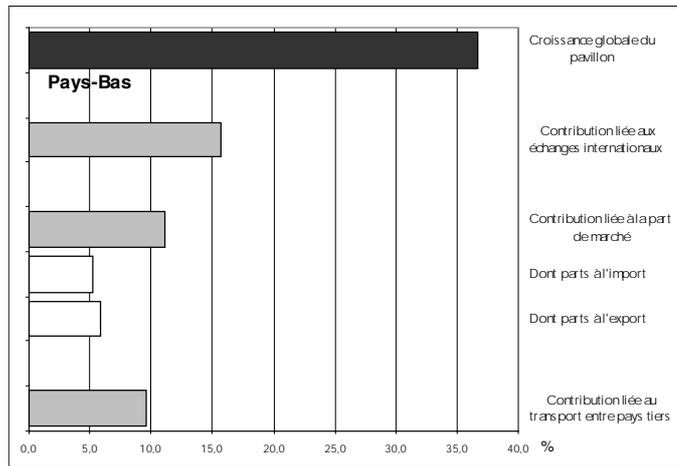


TRM



*Italie et Portugal (2000-2003)

TRM



Source : enquêtes TRM française et européennes

Les échanges internationaux de tous les autres pavillons croissent, à l'exception de celui de la Belgique, en baisse de 14 % entre 2000 et 2004.

Cette baisse provient essentiellement de la diminution des parts de marché du pavillon belge (- 18 %) vis-à-vis de la plupart de ses partenaires. En effet, les échanges avec le pays augmentent de 4 % et ceux liés à l'activité entre pays tiers sont quasiment stables. La part du pavillon belge dans les échanges internationaux avec la Belgique passe de 50 % en 2000 à 39 % en 2004.

Définitions

Transport bilatéral : transport effectué entre deux pays par le pavillon d'un des deux pays. Deux pavillons sont distingués : le pavillon national et le pavillon partenaire, pavillon du pays avec lequel l'échange s'effectue.

Transport par un pavillon tiers : transport effectué entre deux pays par le pavillon d'un troisième pays, autre que le pays de chargement et le pays de déchargement.

Sources : les enquêtes « TRM » européennes

Les données disponibles

Les résultats présentés sont issus de l'enquête française sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (« enquête TRM ») et des enquêtes analogues effectuées dans vingt-trois pays : les pays de l'Europe des 25, à l'exception de la Grèce et de Malte, plus la Norvège.

La plupart des pays européens effectuent des enquêtes qui permettent de décrire les opérations de transport routier de marchandises réalisées, dans le pays concerné ou à l'étranger, par les véhicules routiers automobiles immatriculés dans le pays. En France, il s'agit de l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (« enquête TRM »). Mais, à elle seule, cette enquête ne fournit qu'une vue partielle de l'ensemble du transport effectué en France, et doit être complétée par des données analogues pour les véhicules dont le « pavillon » (pays d'immatriculation) est étranger. Le rapprochement des enquêtes de chacun des pays, à l'initiative de l'Union européenne (règlement CE n° 1172/98), permet à chaque pays d'obtenir une vue d'ensemble du transport effectué sur son territoire.

La diffusion des données de l'année 2004 concerne les pays de l'Europe des 25 sauf la Grèce, Malte et Chypre ainsi que la Norvège ce qui permet d'avoir de façon détaillée des statistiques essentielles pour les principaux pays partenaires sur le transport routier de marchandises en termes physiques.

Comparabilité et fiabilité des données

L'approche retenue dans cet article est celle qui assure la description la plus précise des mouvements de marchandises. Par exemple dans le cas d'un parcours Paris-Berlin avec chargement complémentaire à Cologne et livraison de l'ensemble à Berlin, on a considéré deux enregistrements (Paris-Berlin avec le chargement initial et Cologne-Berlin avec le chargement complémentaire). Cependant, tous les pays ne procèdent pas ainsi : certains simplifient en ne retenant qu'une seule opération de transport (Paris-Berlin), ce qui n'est légitime que pour décrire les mouvements de véhicules. Cette différence d'approche entraîne quelques écarts avec les résultats parus dans d'autres publications.

Les conventions retenues conduisent à classer en transport national une partie des mouvements de marchandises qui, bien que concourant à des échanges internationaux de marchandises, s'effectue sur le territoire d'un pays. Ils s'agit de mouvements associés à un changement d'attelage ou une rupture de charge à l'intérieur du territoire du pays. Ainsi, un parcours Paris-Berlin effectué avec un relais d'attelage pour le transport de Strasbourg à Berlin se décompose, dans l'enquête TRM française, en un transport national de Paris à Strasbourg et un transport international de Strasbourg à Berlin.

Les données du Portugal présentent une rupture de série entre 2004 et les années 2000 à 2003. En effet, entre 2000 et 2003, le Portugal estimait le transport pour compte propre à partir des seuls chiffres disponibles sur les transports pour compte propre de 1999. L'amélioration des taux de réponse en 2004 a eu pour effet d'accroître de 25 % le nombre de véhicules transportant des marchandises.

L'enquête italienne présente aussi une rupture de série entre 2003 et 2004 due à un changement de méthodologie.

Pour l'Espagne, l'accroissement observé en 2002 s'explique en partie par le fait que l'on a désormais inclus dans l'enquête le transport au sein d'une même municipalité (le « municipio » en Espagne est un niveau géographique de taille moyenne à peu près comparable à celle du canton en France).

Chypre n'a pas transmis de chiffre concernant le cabotage et le transport entre pays tiers.