



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère  
des Transports  
de l'Équipement  
du Tourisme  
et de la Mer

# Transport routier de marchandises international

## Le pavillon français face à ses concurrents européens en 2004

Annie Delort (SESP)

SESP en bref

*Le pavillon français assure en 2004 un quart des échanges internationaux routiers de la France avec les pays de la zone euro. En recul vis-à-vis de l'ensemble des autres pavillons, il est particulièrement touché par le renforcement de ceux de l'Espagne et de l'Allemagne, principaux partenaires commerciaux de la France.*

*Ces deux pavillons, les plus importants d'Europe, développent fortement leur activité à l'international. Le pavillon espagnol bénéficie du développement rapide des échanges de son pays et gagne des parts de marché à l'international. Le pavillon allemand se renforce également en gagnant des parts de marché dans les échanges de son pays mais aussi dans les échanges entre pays tiers.*

*Les pavillons des pays de l'est européen, nouveaux entrants dans l'Union européenne, réalisent 20 % des échanges internationaux routiers de la zone. Leur place beaucoup plus faible dans les échanges impliquant la France traduit le poids peu élevé des relations commerciales de celle-ci avec ces pays.*

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 impliquant la France (*encadré*). Cette proportion place le pavillon français en dernière position en Europe. Les pavillons partenaires, c'est-à-dire ceux des pays avec lesquels la France échange, couvrent 63 % de ses échanges et les pavillons tiers 13 % (*figure 1*).

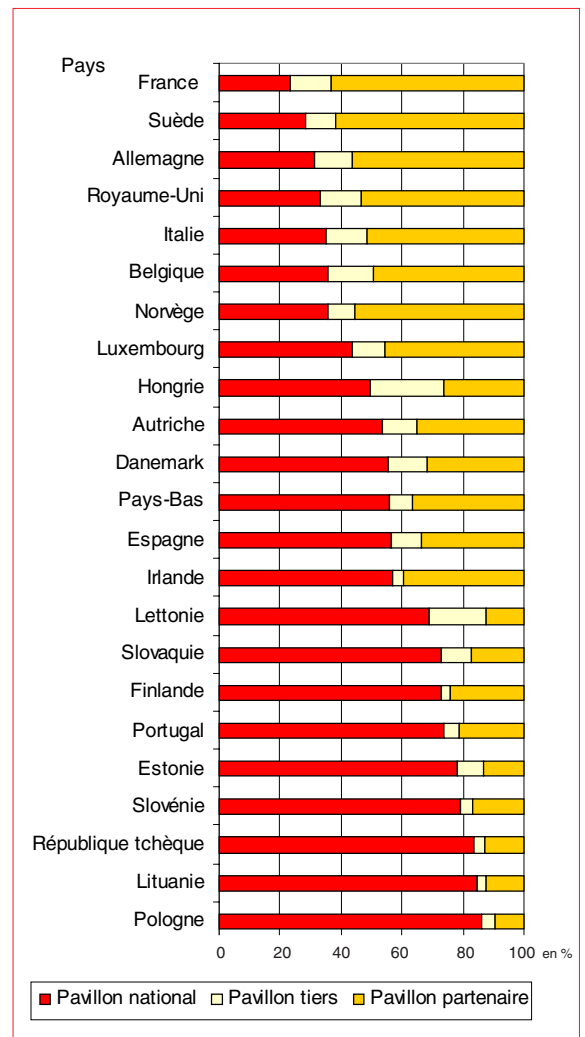
Les autres pays dont les échanges sont réalisés en majorité par le pavillon partenaire sont la Suède, la Norvège, l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie et la Belgique. En revanche, le pavillon national est majoritaire pour les échanges impliquant les nouveaux États membres, le Portugal, la Finlande, l'Irlande, l'Espagne, les Pays-Bas, le Danemark et l'Autriche 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.

*Les Pays-Bas principal pavillon tiers en France et en Europe*

Si les échanges internationaux routiers sont majoritairement assurés par les pavillons des pays contractants, 12 % des échanges sont effectués par des pavillons tiers. Cette part est plus faible pour les Pays-Bas où le transport par des pavillons tiers couvre 8 % des échanges du pays. Elle est proche de la moyenne pour les échanges de la France (13 %) comme de ses principaux partenaires (10 à 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 elle atteint 25 % (*figure 2*).

Le transport tiers est concentré sur quelques pavillons. Celui des Pays-Bas est le plus important, devant ceux de l'Autriche, de l'Allemagne, de la Belgique, du Luxembourg et de la République tchèque.

**1** Échanges internationaux des pays de l'UE en 2004. Part des pavillons nationaux, partenaires et tiers en tonnes-kilomètres



Source : enquêtes TRM française et européennes

N° 7  
Juin 2006



Rapporté à l'activité internationale de chacun des pavillons, le Luxembourg détient la part la plus forte (63 %) tandis que celle-ci n'est que de 1,5 % pour la Norvège et le Royaume-Uni, pays excentrés dans l'Europe. La part 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 parmi les anciens États membres.

Les parts de marché des pavillons dans leur activité de transport entre pays tiers dépendent beaucoup des proximités géographiques. Le transport tiers réalisé en France, l'est en premier par le pavillon néerlandais loin devant les pavillons allemand, belge et luxembourgeois. Ces quatre pavillons représentent 60 % du total du transport par des tiers en France.

### Une faible implantation du pavillon français

Le positionnement des pavillons dépend de leur compétitivité, mais également de la structure des échanges de leur pays. Les principaux pays partenaires de la France, l'Espagne, l'Italie, suivie de l'Allemagne, puis de l'Italie et la Belgique représentent 70 % des échanges de la France (figure 2). La part du pavillon de la France avec ses deux premiers partenaires est particulièrement faible. Seuls les échanges avec l'Italie sont plus équilibrés. Ils le sont aussi avec le Royaume-Uni mais sur un volume d'activité plus faible. Dans les échanges avec les pays non frontaliers, la part du pavillon français est presque inexistante. Les échanges avec les nouveaux États membres de l'est européen représentent 7,5 % des échanges internationaux par route de la France. Ils sont assurés à 99 % par des pavillons concurrents.

## 2 Échanges 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 pavillon français en recul rapide à l'international

Alors que les échanges internationaux de la France avec les quinze pays de l'Union européenne progressent de 17 % de 2000 à 2004, l'activité du pavillon français diminue de 17 % (figure 3). Cette baisse est de 19 % si l'on inclut le transport entre pays tiers.

## 3 Évolution 2000-2004 des échanges internationaux avec la France

Pays	Évolution 2000-2004 des échanges internationaux avec la France (en %)	Évolution 2000-2004 du pavillon français (en %)	Variation 2000-2004 de la part de marché du pavillon français
Allemagne	9,1	-28,2	-12,5
Autriche	8,2	-41,8	-9,1
Belgique	-5,1	-6,3	-0,4
Espagne	48,1	-16,8	-15,5
Italie	20,5	-9,1	-13,8
Luxembourg	37,9	-4,0	-13,8
Pays-Bas	3,2	-39,5	-8,3
Portugal	59,4	-46,0	-7,4
Royaume-Uni	13,8	-10,3	-10,3
Autres pays	4,7	-61,8	-7,8
Total	16,7	-17,0	-10,4

Source : enquêtes TRM française et européennes

Ce recul est essentiellement imputable à la baisse de ses parts de marché dans les échanges internationaux de la France. Avec ces quinze pays, le pavillon français perd 3 points de parts de marché chaque année, passant de 36 % en 2000 à 25 % en 2004. Les pertes sont équivalentes à l'import et à l'export mais la croissance plus rapide des importations, marché sur lequel le pavillon français est moins présent, amplifie le recul du pavillon.

À 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, mais est également 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 minoritaire, accentue le 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.

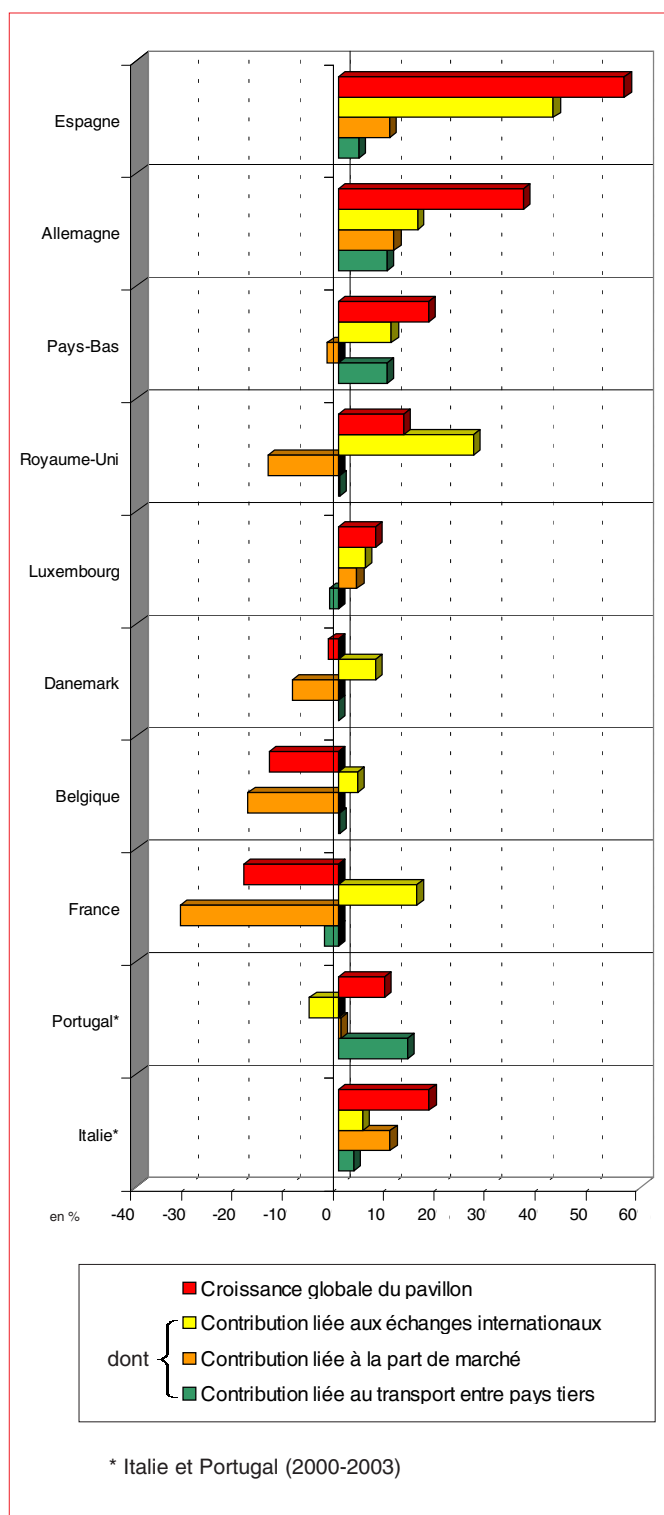
En revanche, la hausse plus modérée des échanges avec l'Allemagne (+ 9,1 %) combinée à une baisse de 12 points de parts de marché du pavillon français sont à l'origine du tiers de la baisse du pavillon français.

Cette perte de parts de marchés profite aux pavillons partenaires dans les échanges bilatéraux mais également au transport par pavillons tiers qui progresse en France de 50 % depuis 2000. Le pavillon néerlandais y renforce ses positions de premier pavillon tiers (+ 65 %). 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.

Ce sont surtout les pavillons allemand et ibérique qui bénéficient des croissances les plus rapides. Pour le pavillon luxembourgeois, dont le rythme de croissance est moindre, l'activité dans les échanges franco-belges triple entre 2000 et 2004.

#### 4 Décomposition de la croissance des pavillons à l'international (2000-2004)

#### Renforcement des pavillons allemand et espagnol



Note de lecture : la croissance du pavillon espagnol à l'international est de 57 %. Elle se décompose en trois effets :

- un effet croissance des échanges routiers internationaux du pays (43 points),
- un effet gain de parts de marché (10 points),
- un effet croissance de l'activité au titre d'un transport entre pays tiers (4 points).

Source : enquêtes TRM française et européennes

Les parts de marché des pavillons allemand, espagnol, italien et luxembourgeois se renforcent dans les échanges internationaux de ces pays (figure 4). L'amélioration de la compétitivité sur leur marché explique pour chacun 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 compensé par la progression des échanges du pays et surtout par le développement du pavillon dans le transport entre pays tiers.

Le pavillon espagnol bénéficie de la plus forte croissance à l'international. Cette croissance, de 57 %, provient de l'augmentation des échanges internationaux de l'Espagne (+ 43 %), de l'amélioration des parts de marché (+ 10 %) et de la hausse du transport entre pays tiers (+ 4 %).

Les échanges internationaux assurés par le pavillon allemand sont en hausse de 37 %. 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 (son pavillon réalise 60 % des transports bilatéraux en 2004) tandis que le pavillon français perd 12 points (24 % des transports bilatéraux en 2004) dans ses échanges avec l'Allemagne.

Les échanges internationaux de tous les autres pavillons croissent, à l'exception de celui de la Belgique, en baisse de 14 %. Cette baisse provient 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. ■

#### Distinction entre pavillons et entreprises

Les échanges internationaux sont mesurés au niveau de chacun des pavillons définis par la nationalité d'immatriculation du camion ou du tracteur. La présence des entreprises d'un pays dans les échanges internationaux ne doit pas s'analyser au seul regard du poids du pavillon national dans les échanges dans la mesure où ces entreprises peuvent développer un réseau de filiales à l'étranger. Quoique mal connue, cette internationalisation existe depuis plusieurs années parmi les grands groupes français mais touche également des entreprises de tailles plus modestes notamment dans les zones frontalières où les avantages compétitifs des pays limitrophes sont importants.

## Le poids de l'activité internationale des pavillons européens

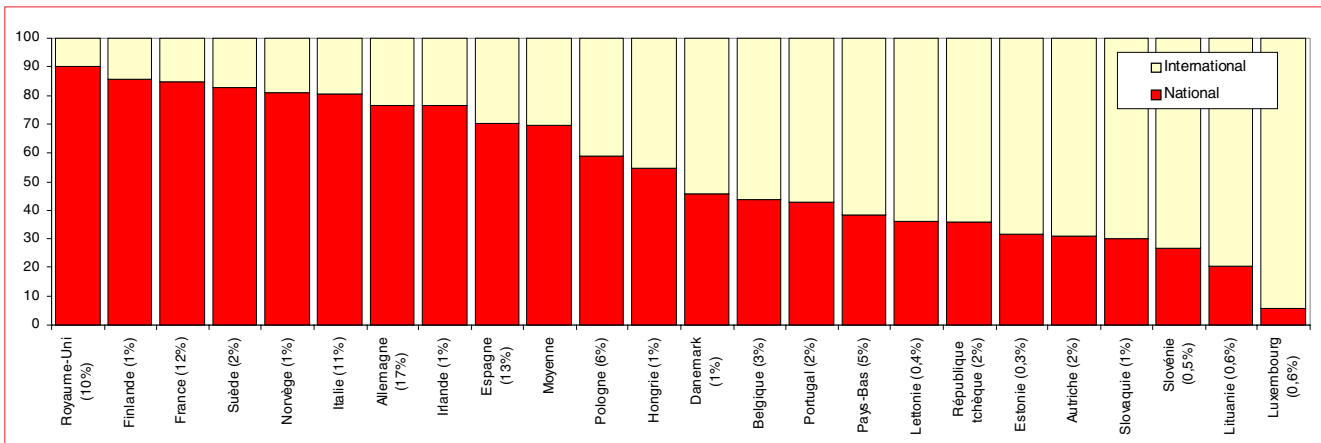
En moyenne dans les vingt-quatre pays étudiés, 70 % du transport routier est du transport national. L'étendue géographique des pays comme l'Allemagne, la France, l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni explique que le transport national y soit nettement plus important que le transport international (figure 5). Il en est de même pour la Finlande, la Suède, la Norvège et l'Irlande. Le transport international est, en revanche, 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 %. A l'opposé, les pays de l'est européen se caractérisent par une forte majorité de transport international avoisinant les 70 % et atteignant même 82 % en Lituanie, à l'exception de la Pologne, de la Hongrie pour lesquels le transport national prédomine (respectivement 43 % et 47 % du transport réalisé à l'international). S'ils ne représentent que 13 % du transport routier, ces pays sont responsables de 22 % des échanges internationaux réalisés par les vingt-quatre pays étudiés.

### 5 Structure de l'activité des pavillons européens en 2004

Les pavillons sont classés selon la part de l'activité nationale

en tonnes-kilomètres



Source : enquêtes TRM française et européennes

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

## Source

Les enquêtes « TRM » européennes

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 de Malte et de Chypre, 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. 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 et Malte, 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.

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.

## Définitions

### Transport bilatéral

Transport effectué entre deux pays par l'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.

## Pour en savoir plus

*Toujours plus de poids lourds au passage des Pyrénées.*

Sesp en bref n° 6, février 2006.

*Le transport routier de marchandises en Europe en 2004 : forte croissance du pavillon espagnol.*

Notes de synthèses du SESP n° 161, janvier-février-mars 2006.

*Le transport routier de marchandises en Europe en 2003.*

Notes de Synthèse du SESP, n° 159, mai-juin-juillet 2005.

*Le positionnement des pavillons tiers dans le TRM européen et français.*

Notes de Synthèse du SESP, n° 159, mai-juin-juillet 2005.

*Le rôle prépondérant de la fiscalité dans les évolutions des pavillons européens du TRM.*

Notes de Synthèse du SESP, n° 157, janvier-février 2005.

Secrétariat général  
Direction des affaires économiques et internationales  
Service économie, statistiques et prospective  
Tour Pascal A 92055 La Défense cedex

Téléphone : (33/0) 1 40 81 13 15  
Télécopie : (33/0) 1 40 81 13 30  
www.statistiques.equipement.gouv.fr

Directeur de la publication : Emmanuel RAOUL  
Rédacteur en chef : Laurence DEMEULENAERE  
Conception maquette : Catherine GROSSET  
ISSN : 1776-2626