

Chute du transport routier européen de marchandises en 2009. Recul de la part du pavillon français

Avec 174 milliards de tonnes-kilomètres réalisées en 2009, l'activité du pavillon français du transport routier de marchandises (TRM) a diminué de 15,8 % en un an. Dans un marché en baisse, davantage en France (- 13,5 %) que dans l'ensemble de l'Union européenne (- 10,3 %), la part du pavillon français dans l'ensemble du TRM européen (10,3 %) recule de 0,6 point par rapport à 2008.

Le transport national du pavillon français a diminué de 14,2 % en 2009 et la part de cabotage a progressé de 0,8 point.

Le transport routier de marchandises entre la France et les autres pays européens a chuté de 16,4 %, soit à un rythme plus prononcé que celui de l'ensemble des échanges intra-européens. Sur les échanges France-Europe, le pavillon français a perdu 28,6 %.

Les mauvaises performances du pavillon français sont dues en partie à son positionnement géographique et aux catégories de marchandises qu'il transporte. À structure d'échanges ou de marchandises identiques, il recule plus que la moyenne européenne.

Avec 174 milliards de tonnes-kilomètres en 2009, le pavillon français (c'est-à-dire l'ensemble des véhicules de plus de 3,5 tonnes immatriculés en France métropolitaine) arrive en quatrième position européenne pour le transport routier de marchandises (TRM) loin derrière celui de l'Allemagne (299 milliards) et relativement plus proche de ceux de l'Espagne (212 milliards) et de la Pologne (181 milliards). Ce dernier est passé de la sixième place en 2007 à la troisième place en 2009.

Représentant un total de 1 694 milliards de tonnes-kilomètres, le marché européen du TRM a diminué de 10,5 % en 2009, accentuant sensiblement la baisse de 1,8 % enregistrée en 2008 (tableau 1). Avec un repli de 15,8 % en 2009, le plus fort enregistré depuis près de soixante ans, l'activité du pavillon français est à son niveau le plus bas depuis 1995. Sa part dans le TRM réalisé par l'ensemble des pavillons européens (source) recule de 0,6 point pour s'établir à 10,3 %.

Le transport national représente 90 % de l'activité du pavillon français. En 2009, il a diminué de 14,2 %, plus que la moyenne des pavillons européens sur leur territoire (- 9,8 %). L'activité internationale (y compris cabotage) du pavillon français s'est dégradée plus fortement (- 27,8 %), soit 2,5 fois plus

rapidement que le recul de l'activité internationale de l'ensemble des pavillons européens.

Dans des marchés nationaux en baisse, le cabotage progresse plus en France qu'ailleurs

Globalement, le transport national en Europe a reculé de 125,1 milliards de tonnes-kilomètres (- 9,7 %) : le cabotage progresse toutefois légèrement (+ 0,1 Md-tkm) tandis que les pavillons reculent sur leur marché avec - 125,2 milliards (- 9,8 %). Seuls deux marchés nationaux progressent : le marché polonais (+ 7,3 milliards) et le marché lituanien qui émerge (+ 80 millions).

L'activité de TRM en France, c'est-à-dire impliquant un chargement et un déchargement en France quelle que soit la nationalité du pavillon, s'élève à 162,2 milliards de tonnes-kilomètres en 2009. Celle-ci accuse un repli annuel sans précédent de 13,5 %, accélérant nettement la baisse de 2008 (- 4,5 %). Dans le même temps, le taux de pénétration du cabotage en France augmente de 0,8 point, passant à 3,8 %, soit le deuxième plus élevé d'Europe après celui de la Belgique (4,4 %). Les pavillons luxembourgeois et espagnol sont maintenant, au coude à coude, premiers caboteurs en France.



Tableau 1 - Le transport routier de marchandises en Europe vu de la France

| | En milliards de tonnes-kilomètres | | | Évolutions en % | |
|---|-----------------------------------|----------------|----------------|-----------------|--------------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2008/2007 | 2009/2008 |
| TRM en France (chargement et déchargement en France) | 196,6 | 187,6 | 162,2 | -4,5 | -13,5 |
| <i>pavillon français (1)</i> | 191,5 | 182,0 | 156,1 | -5,0 | -14,2 |
| <i>cabotage des pavillons étrangers</i> | 5,0 | 5,6 | 6,2 | 12,0 | 9,6 |
| TRM international entre la France et l'Europe¹ (chargement ou déchargement en France) | 144,7 | 145,9 | 122,0 | 0,8 | -16,4 |
| <i>pavillon français (2)</i> | 25,6 | 22,5 | 16,1 | -12,0 | -28,6 |
| <i>transport bilatéral des pavillons étrangers</i> | 93,0 | 94,6 | 75,4 | 1,7 | -20,3 |
| <i>transport par un pavillon tiers</i> | 26,1 | 28,8 | 30,5 | 10,2 | 5,9 |
| TRM Europe¹ hors de France (chargement et déchargement en Europe et hors de France) | 1 545,7 | 1 518,5 | 1 376,5 | -1,8 | -9,3 |
| <i>dont</i> | | | | | |
| <i>cabotage du pavillon français (3)</i> | 0,5 | 0,4 | 0,3 | -21,9 | -29,2 |
| <i>transport entre pays tiers du pavillon français (4)</i> | 0,6 | 0,5 | 0,4 | -25,4 | -5,8 |
| TRM hors Europe² | 38,8 | 39,9 | 32,9 | 2,8 | -17,6 |
| <i>dont</i> | | | | | |
| <i>pavillon français (5)</i> | 1,0 | 0,9 | 0,7 | -5,6 | -18,3 |
| TRM total tous pavillons (UE27 <i>nc Malte et y compris la Norvège et le Liechtenstein</i>) | 1 925,8 | 1 891,9 | 1 693,6 | -1,8 | -10,5 |
| TRM total du pavillon français | 219,2 | 206,3 | 173,6 | -5,9 | -15,8 |
| <i>dont</i> | | | | | |
| <i>TRM national du pavillon français (1)</i> | 191,5 | 182,0 | 156,1 | -5,0 | -14,2 |
| <i>TRM international du pavillon français (2)+(3)+(4)+(5)</i> | 27,7 | 24,3 | 17,6 | -12,2 | -27,8 |

¹ UE 27 + Norvège + Liechtenstein (nc le pavillon de Malte et les chargements ou déchargements concernant cet État).

² Transport effectué par les pavillons européens impliquant un pays de chargement ou déchargement autre que ceux de la zone Europe.

Source : SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

L'activité internationale des pavillons recule plus que leur activité nationale

L'activité internationale des pavillons (cabotage compris) représente 32 % du transport routier européen. Avec une baisse de 11,9 %, comme en 2008, elle s'est légèrement plus dégradée que l'activité nationale (- 9,8 %). Le transport international bilatéral recule de 14,7 % tandis que le transport international entre pays tiers résiste avec une baisse de 1,0 %. Par ailleurs, le cabotage progresse de 0,3 %.

Ceci est encore plus vrai pour le pavillon français même si les quatre cinquièmes de la baisse de son activité globale sont dus à celle du transport national. Le pavillon allemand décroît de 7,3 % sur son territoire et de manière beaucoup plus marquée à l'international (- 19,3 %). Le pavillon polonais demeure le seul pavillon de l'Union européenne à avoir progressé sur les deux périmètres et ce de manière significative (*graphique 1*).

L'évolution de l'activité des pavillons est liée à leur spécialisation géographique

En faisant l'hypothèse d'une dynamique propre des échanges de marchandises liée à l'origine et la destination de leur transport, et hors transferts entre modes de transport, la spécialisation géographique des pavillons peut en avantager certains et en pénaliser d'autres. Cet effet de structure peut être mesuré par rapport à l'évolution moyenne des pavillons européens et l'effet propre à chaque pavillon explique en complément l'écart d'évolution entre la moyenne européenne et le pavillon considéré (la somme de tous les effets de structure est nulle et l'évolution européenne moyenne est égale à la somme des effets propres).

Les pavillons des pays de l'Europe de l'Est bénéficient généralement d'un effet de structure positif lié au dynamisme

des échanges entre ces pays et le reste de l'Europe. La Pologne bénéficie d'un effet de structure favorable, mais également d'un effet propre qui explique 7,2 points de son différentiel de croissance avec la moyenne européenne (*graphique 2*).

À l'inverse, le pavillon français très tourné vers son marché national peu dynamique pâtit d'un effet de structure négatif (- 3,0 points) mais également d'un effet propre nettement défavorable (- 2,3 points). L'Allemagne, contrairement à la France, bénéficie d'un effet de structure favorable grâce à ses échanges importants avec les pays de l'Europe de l'Est (+ 2,5 points), mais souffre d'un manque de compétitivité qui réduit sa part sur ses marchés de 2008 (- 2,2 points). À l'inverse, l'Espagne est affectée d'un effet de structure défavorable (- 2,7 points), mais a partiellement compensé ce handicap en gagnant des parts de marché, notamment en France (effet propre de + 0,4 point).

Le pavillon français de nouveau affaibli dans les échanges internationaux

Le transport international entre la France et le reste de l'Europe a décliné de 16,4 % en 2009. Il représente 122 milliards de tonnes-kilomètres en 2009, soit un peu moins d'un quart du transport international intra-européen (22,5 %) et l'équivalent des trois quarts du transport national en France.

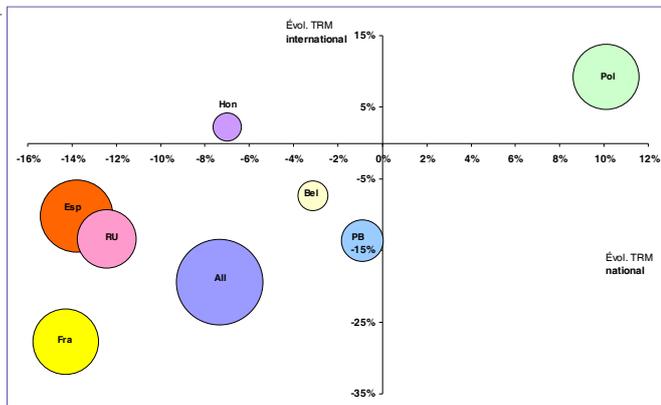
L'activité du pavillon français dans ces échanges a diminué de 28,6 % en 2009. Le pavillon français n'assure plus que 13,2 % du transport entre la France et le reste de l'Europe (*graphique 3*) contre 15,4 % en 2008. Sa part s'est dégradée avec la plupart des pays et notamment avec les deux premiers pays concernés par le transport international avec la France, l'Espagne (20 % des échanges) et l'Allemagne (19 % des échanges). Le poids des pavillons partenaires dans ces échanges a perdu trois points, passant à 61,8 % en 2009. En

contrepartie, les pavillons tiers (autres que les pavillons d'échange) ont progressé de cinq points pour capter un quart du trafic en 2009. Le pavillon polonais conforte sa position dominante sur ce segment avec une part de 28,8 % (25,3 % en 2008), bien loin devant les pavillons slovaque (9,3 %), luxembourgeois (6,8 %) et hongrois (6,3 %). La montée en puissance du pavillon polonais et plus largement des pavillons de l'Est a pesé particulièrement sur les pavillons allemand et néerlandais.

Entre la France et l'Espagne, les pavillons tiers ont progressé uniquement au détriment du pavillon français. Entre la France et l'Allemagne, les deux pavillons d'échanges ont perdu des parts de marché au bénéfice des pavillons tiers.

Le pavillon français est l'un des moins présents dans les échanges entre pays tiers (par exemple 14 fois moins que le pavillon allemand). Cette activité continue de reculer en 2009 (- 5,8 %). Elle avoisine 0,4 milliard de tonnes-kilomètres soit deux fois moins qu'en 2004.

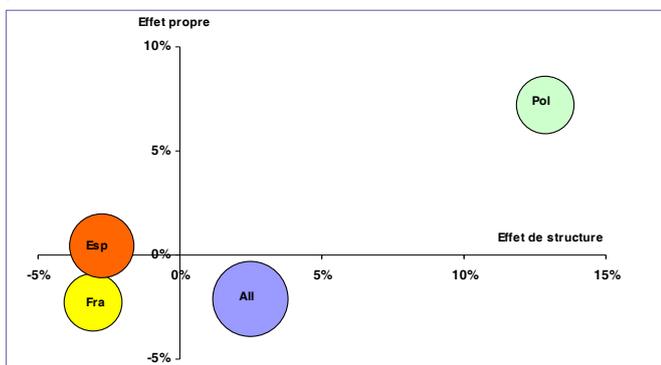
Graphique 1 - Évolution en 2009 des activités nationale et internationale de neuf pavillons européens de TRM



Lecture : la taille des bulles représente la part des pavillons dans l'ensemble du transport routier de marchandise de l'UE 27 en 2009.

Source : SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes.

Graphique 2 - Effets de la spécialisation géographique en 2009



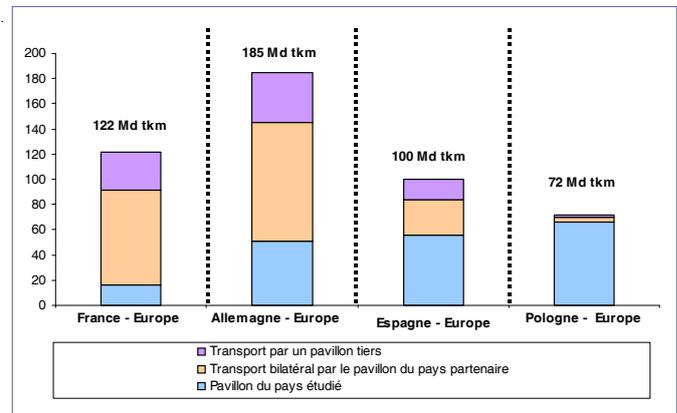
Lecture : la taille des bulles représente le volume de tonnes-kilomètres réalisé en 2009.

Note : on calcule dans un premier temps l'effet de structure en comparant à l'évolution européenne moyenne celle qu'aurait le pavillon considéré si les tonnes-kilomètres réalisées entre ses origines et ses destinations enregistraient la même évolution que l'ensemble des pavillons (UE 27). L'effet propre est obtenu en soustrayant l'effet de structure à l'évolution réellement constatée entre 2008 et 2009. La somme des deux effets est ainsi égale à l'écart à la croissance du TRM européen.

Source : SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

Graphique 3 - Poids des pavillons dans les échanges de quelques grands pays en 2009

En milliards de tkm



Lecture : en 2009, les échanges, exprimés en tonnes-kilomètres, entre la France et les autres pays de l'Europe se répartissent entre 13,2 % assurés par le pavillon français, 61,8 % par les pavillons du pays partenaire et 25,0 % par les pavillons tiers.

Source : SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

L'évolution de l'activité des pavillons est liée aux marchandises transportées

L'activité des pavillons européens a décliné pour la grande majorité des marchandises transportées. Les marchandises qui ont le plus contribué à cette baisse sont les métaux de base ainsi que les minerais métalliques et autres produits d'extraction.

Le transport de ces marchandises par le pavillon français a reculé fortement en 2009 et en particulier les minerais métalliques et autres produits d'extraction (- 33,9 %) dont l'évolution explique à elle seule 23 % du repli de son activité. Pour le pavillon polonais, le poids de ces marchandises dans l'ensemble des marchandises qu'il transporte est relativement élevé (18,0 %) mais à l'inverse du pavillon français, leur transport a globalement progressé (respectivement - 0,8 % et + 5,2 %).

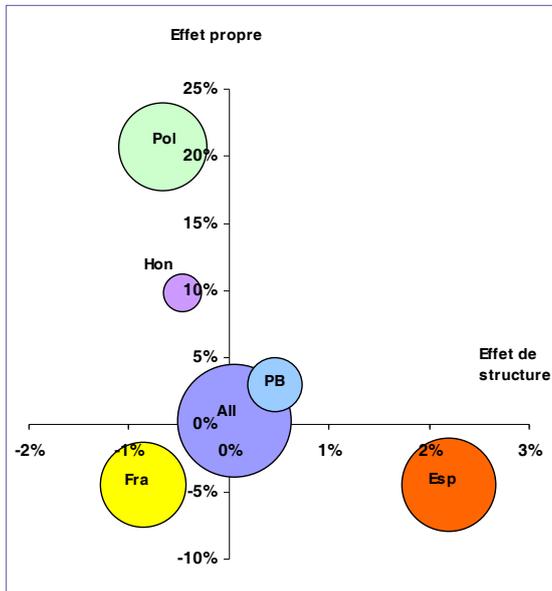
Les marchandises qui ont le plus résisté à la crise sont les produits agroalimentaires ainsi que le pétrole et le gaz naturel (respectivement - 1,4 % et - 2,9 %). Ces marchandises pèsent légèrement plus dans l'activité du pavillon français que dans celle du pavillon polonais. Mais, le transport de ces marchandises par le pavillon polonais a augmenté de 24 % tandis que celui effectué par le pavillon français perdait 11 %.

À l'instar de ce qui a été fait pour la spécialisation géographique, on peut décomposer l'écart d'évolution des pavillons en un effet de structure et un effet propre au regard des marchés de marchandises (graphique 4). Il en ressort que le pavillon polonais a une spécialisation plutôt défavorable : les marchandises qui en pâtissent le plus sont les métaux de base ainsi que les machines et matériels de transport. Le pavillon français serait à ce titre proche du pavillon polonais. En revanche, le dynamisme propre du pavillon polonais compense nettement l'effet de structure tandis que c'est loin d'être le cas pour le pavillon français.

Contrairement à la France, la spécialisation de l'Espagne favorise ses résultats, notamment grâce aux produits agricoles qui avaient un poids plus important en Espagne que dans l'Union européenne (15,8 % contre 9,4 %) et pour lesquels la baisse européenne a été sensiblement moins forte que pour

l'ensemble des marchandises (- 1,7 % contre - 10,5 %). Dans le même temps, le pavillon espagnol faisait moins bien que l'ensemble des pavillons à structure de produits transportés identique.

Graphique 4 - Effets de la spécialisation « fret en 2009 »



Lecture : la taille des bulles représente le volume de tonnes-kilomètres réalisé en 2009

Note : on calcule dans un premier temps l'effet de structure en comparant à l'évolution européenne moyenne celle qu'aurait le pavillon considéré si les tonnes-kilomètres réalisées pour chaque type de marchandises enregistraient la même évolution que l'ensemble des pavillons (UE 27). L'effet propre est obtenu en soustrayant l'effet de structure à l'évolution réellement constatée entre 2008 et 2009. La somme des deux effets est ainsi égale à l'écart à la croissance du TRM européen.

Source : SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

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 les pays de l'Europe des 27, à l'exception de Malte et y compris Norvège et Liechtenstein, soit 28 pays.

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 ainsi que les territoires des autres membres de l'Union européenne.

Les données détaillées de l'Italie et du Royaume-Uni ont été estimées pour les années 2008 et 2009, celles de la Grèce l'ont été pour l'année 2009.

L'approche retenue 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.

Fall in EU road freight transport in 2009. Drop in the French flag's share

With 174 billion tonne-kilometres in 2009, road freight transport (RFT) under the French flag fell by 15.8 per cent in a year. In a market that shrank more rapidly in France (-13.5 per cent) than in the European Union as a whole (- 10.3 per cent), the French flag's share of all European RFT (10.3 per cent) reduced by 0.6 point compared to 2008. National transport under the French flag reduced by 14.2 per cent in 2009 while the share of cabotage increased by 0.8 point.

Transport of freight by road between France and other EU member countries dropped by 16.4 per cent, i.e. at a greater rate than for intra-European exchanges as a whole. When France-Europe exchanges are concerned, the French flag lost 28.6 per cent.

This poor performance of the French flag is due partly to geographical position and to the categories of freight transported. For identical structures of exchanges or of freight, the French flag performed less than the EU mean.

Pour en savoir plus

Site internet du SOeS : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr
rubrique « transport de marchandises »

Jlassi Mahmoud (SOeS)

Ressources, territoires, habitats et logement
Energies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir



Commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques

Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mel : diffusion.so.es.cgdd@developpement-durable.gouv.fr
Fax. : (33/0) 1 40 81 13 30

Directeur de la publication :
Bruno Trégouët

Rédacteur en chef :
Guillaume Mordant

Coordination éditoriale :
Patricia Repérant

Conception :
Catherine Grosset

Impression : Imprimerie intégrée au Meddttl
Imprimé sur du papier certifié écolabel européen.
www.eco-label.com



ISSN : 2100-1634

Dépot légal : Mars 2011