

## Redressement timide du transport routier de marchandises européen en 2010

**Le transport routier de marchandises (TRM) européen a progressé de 3,1 % en 2010 après un recul de 10,1 % en 2009. Le TRM s'est accru davantage en France (+ 5,1 %) que dans l'ensemble de l'Union européenne.**

**L'activité internationale des pavillons européens s'est redressée de 6,5 % en 2010, plus rapidement que leur activité nationale, + 1,4 %. Néanmoins, certains ont davantage progressé sur leur territoire à l'exemple du pavillon français dont l'activité nationale a crû de 5,3 %, à un rythme quatre fois plus élevé que son activité internationale. Cette augmentation a expliqué la quasi-totalité de l'accroissement de son activité.**

**Au total, l'activité du pavillon français du TRM a progressé de 4,9 %. La part du pavillon français dans le TRM européen (10,4 %) a augmenté de 0,2 point par rapport à 2009.**

**Sur les échanges France-Europe, le pavillon français a crû de 1,6 % soit deux fois plus lentement que les pavillons étrangers. Les pavillons partenaires ont été les principaux contributeurs à la croissance du transport routier de marchandises entre la France et l'Europe.**

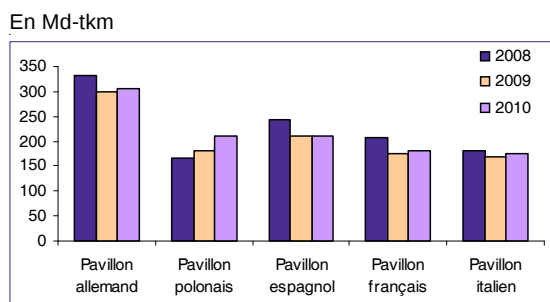
**La présence du pavillon français a été légèrement plus forte dans les sorties du territoire national que dans les entrées : 14,7 % contre 12,2 % en 2010. Toutes deux ont été très majoritairement réalisées par les pavillons partenaires.**

Représentant un total de 1 754 milliards de tonnes-kilomètres (Md-tkm), le transport routier européen a progressé de 3,1 % en 2010, sans pour autant compenser le recul de 10,1 % observé en 2009 (tableau 1). Avec 182 Md-tkm en 2010, le pavillon français (ensemble des véhicules de plus de 3,5 tonnes immatriculés en France métropolitaine) est arrivé en quatrième position européenne pour le transport routier de marchandises (graphique 1). Il a progressé plus que la moyenne européenne en 2010 (+ 4,9 %), mais avait été plus durement touché aussi bien en 2008 (- 5,9 % contre - 1,8 %) qu'en 2009 (- 15,8 % contre - 10,1 %). Il a crû par ailleurs plus rapidement sur le territoire national qu'international et cette augmentation a expliqué la quasi-totalité de l'accroissement de son activité.

Sa part dans l'activité de l'ensemble des pavillons européens (sources) a augmenté ainsi de 0,2 point pour s'établir à 10,4 %.

Parmi les pavillons les plus présents sur le marché européen, seul le pavillon polonais a progressé en 2009 et 2010 passant de la sixième place en 2007 à la deuxième place en 2010. À l'inverse, le pavillon espagnol s'est replié durant ces deux dernières années, cédant de peu son rang de dauphin au pavillon polonais en 2010. Le pavillon français s'est situé loin derrière le pavillon allemand (304 Md-tkm) et relativement plus près des pavillons espagnol (210 Md-tkm) et polonais (211 Md-tkm).

Graphique 1 - Évolution de l'activité totale des cinq premiers pavillons



Source : SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

### Plus que jamais le pavillon français s'est recentré sur son activité nationale

Cabotage compris, l'activité internationale (Définitions) du pavillon français a été moins dynamique que l'activité internationale de l'ensemble des pavillons européens (+ 1,4 % contre + 6,5 %) L'activité nationale (Définitions) en France s'est élevée à 170,6 Md-tkm en 2010. Celle-ci s'est redressée de 5,1 % et le pavillon français a progressé de 5,3 %, quatre fois plus que la moyenne des pavillons européens sur leur territoire et que sa propre croissance à l'internationale (y compris cabotage). En 2010, Le transport national (Définitions) a représenté 90 % de son activité (84 % en 2004).

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

	En milliards de tonnes-kilomètres			Évolutions en %	
	2008	2009	2010	2009/2008	2010/2009
<b>TRM en France</b> (chargement et déchargement en France)	<b>187,5</b>	<b>162,3</b>	<b>170,6</b>	<b>-13,5</b>	<b>5,1</b>
pavillon français (1)	182,0	156,1	164,4	-14,2	5,3
cabotage des pavillons étrangers	5,5	6,2	6,2	12,8	-0,1
<b>TRM international entre la France et l'Europe</b> <sup>1</sup> (chargement ou déchargement en France)	<b>145,2</b>	<b>121,8</b>	<b>125,5</b>	<b>-16,1</b>	<b>3,1</b>
pavillon français (2)	22,5	16,1	16,3	-28,6	1,6
transport bilatéral des pavillons étrangers	93,9	74,6	78,3	-20,5	4,9
transport par un pavillon tiers	28,7	31,1	30,9	8,1	-0,5
<b>TRM Europe</b> <sup>1</sup> hors de France (chargement et déchargement en Europe et hors de France)	<b>1 519,9</b>	<b>1 384,2</b>	<b>1 418,8</b>	<b>-8,9</b>	<b>2,5</b>
dont					
cabotage du pavillon français (3)	0,4	0,3	0,3	-29,2	6,0
transport entre pays tiers du pavillon français (4)	0,5	0,4	0,3	-5,8	-30,8
<b>TRM hors Europe</b> <sup>2</sup>	<b>40,0</b>	<b>33,6</b>	<b>38,8</b>	<b>-16,0</b>	<b>15,6</b>
dont					
pavillon français (5)	0,9	0,7	0,8	-18,3	14,3
<b>TRM total tous pavillons</b> (UE27 nc Malte et yc la Norvège et le Liechtenstein)	<b>1 892,6</b>	<b>1 701,8</b>	<b>1 753,7</b>	<b>-10,1</b>	<b>3,1</b>
<b>TRM total du pavillon français</b>	<b>206,3</b>	<b>173,6</b>	<b>182,2</b>	<b>-15,8</b>	<b>4,9</b>
dont					
TRM nationale du pavillon français (1)	182,0	156,1	164,4	-14,2	5,3
TRM internationale du pavillon français (2) + (3) + (4) + (5)	24,3	17,6	17,8	-27,8	1,4

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

<sup>2</sup> Transport impliquant un pays de chargement ou déchargement autre que ceux de la zone Europe.

Source : SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

Contrairement aux autres pays, le pavillon français a regagné en 2010 des parts du marché national sur les pavillons caboteurs. Le taux de pénétration du cabotage en France a décru de 0,2 point, passant à 3,6 %, soit le troisième plus élevé d'Europe après ceux de la Belgique (5,1 %) et du Danemark (3,7 %). Les pavillons espagnol et luxembourgeois sont restés les premiers caboteurs sur le territoire français (respectivement 23 % et 19 % du cabotage en France) avec toutefois un recul massif pour le pavillon luxembourgeois (- 16,1 %). Plus d'un tiers du cabotage assuré par le pavillon espagnol en France a concerné le transport de produits agricoles et alimentaires. Les principales marchandises cabotées par le pavillon luxembourgeois en France ont été les marchandises groupées (21 %) suivies des produits alimentaires (17 %).

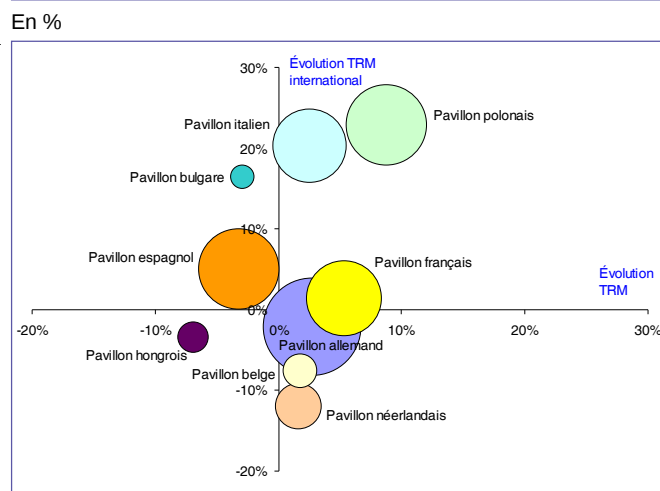
**L'activité internationale des autres pavillons s'est redressée globalement plus vite que leur activité nationale**

L'activité internationale des autres pavillons européens (cabotage compris) a représenté 33 % du transport routier européen. Avec une progression de 6,5 %, elle s'est redressée à un rythme nettement plus prononcé que celui de l'activité nationale (+ 1,4 %). Le transport international (*Définitions*) bilatéral a crû de 6,2 % à un rythme voisin de celui du transport international entre pays tiers (+ 6,4 %) et moins prononcé que celui du cabotage (+ 15,2 %).

L'activité de la moitié des pavillons de l'Union européenne (UE) a augmenté pour chacun d'entre eux tant sur son marché national qu'à l'international. Parmi les principaux pays européens, le pavillon polonais a présenté les hausses les plus significatives suivi du pavillon italien (*graphique 2*). La situation a été plus contrastée pour les pavillons allemand et espagnol : l'activité du premier a crû de 2,7 % sur son territoire tandis qu'elle a reculé de 2,2 % à l'international. À l'opposé, l'activité du pavillon espagnol s'est repliée de 3,2 % sur son territoire tandis qu'elle a progressé de 5,0 % à l'international.

Globalement, le transport national en Europe, c'est-à-dire impliquant un chargement et un déchargement dans le même pays quelle que soit la nationalité du pavillon, a crû de 19,2 Md-tkm (+ 1,6 %) : le cabotage en Europe a augmenté de 2,7 Md-tkm (+ 15,2 %) tandis que les pavillons ont progressé sur leur marché de manière moins marquée avec + 16,6 Md-tkm (+ 1,4 %). Ce résultat d'ensemble a masqué une évolution favorable en Pologne, France, Allemagne et Italie - ce qui a bénéficié à leurs pavillons respectifs - et défavorable en Espagne.

**Graphique 2 - Évolution en 2010 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 marchandises de l'UE 27 en 2010.

Source : SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

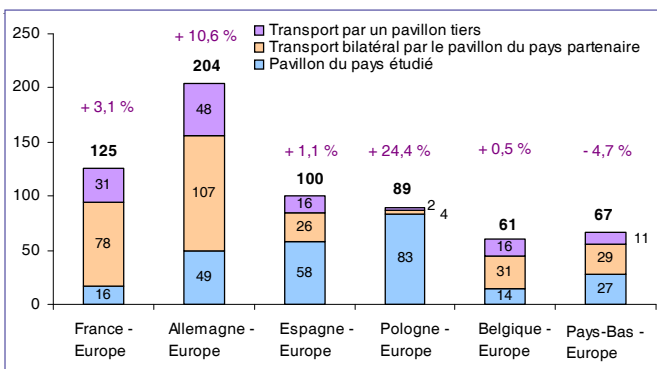
## Le pavillon français a progressé moins vite que ses partenaires dans les échanges internationaux

Tous pavillons européens confondus, le transport international entre la France et le reste de l'Europe a crû de 3,1 % en 2010. Il a représenté 125,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2010, soit un peu moins d'un quart du transport international intra-européen (23,4 %). Le poids de la France dans les échanges routiers internationaux intra-européens a été donc nettement supérieur à son poids dans le produit intérieur brut de l'UE (16 %) ainsi que dans l'ensemble du transport routier de marchandises (13 %). De même, le transport international entre la France et le reste de l'Europe a été particulièrement important relativement au transport national (ratio de 3 pour 4 contre moins de 1 pour 2 en moyenne européenne). Ainsi, la France a été nettement tournée vers les échanges internationaux, sans pour autant que le pavillon français en ait profité.

En effet, l'activité du pavillon français dans ces échanges a progressé de 1,6 % en 2010 soit deux fois moins vite que celle des pavillons étrangers. Le pavillon français n'a plus assuré que 13 % du transport entre la France et le reste de l'Europe (graphique 3) contre 15,5 % deux ans auparavant. L'essentiel a été perdu en 2009, sa part en 2010 ne reculant que de 0,2 point. Le repli de 1,5 point dans les échanges entre la France et l'Espagne, premier pays concerné par le transport international avec la France (22 % des échanges) a été particulièrement compensé par une progression de 3,2 points dans les mouvements entre la France et les Pays-Bas, sixième pays concerné avec 6 % de ces flux.

**Graphique 3 - Comparaisons du poids des pavillons dans les échanges de quelques grands pays européens avec le reste de l'Europe en 2010**

En Md-tkm



Lecture : en 2010, les échanges, exprimés en milliards de tonnes-km, entre la France et les autres pays de l'Europe se sont répartis entre 16 Md-tkm (soit 13,0 %) assurés par le pavillon français, 78 Md-tkm (soit 62,4 %) par les pavillons des pays partenaires et 31 Md-tkm (soit 24,6 %) par les pavillons tiers.

Source : SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

La croissance du transport international entre la France et le reste de l'Europe a profité davantage aux pavillons partenaires dans ces échanges (+ 4,9 %). Leur poids a augmenté d'un point passant à 62,4 % en 2010. Le transport réalisé par des pavillons tiers (autres que les pavillons d'échange - Définitions) n'a pas évolué et a perdu 0,9 point de part de marché pour capter un peu moins d'un quart du trafic en 2010. Le pavillon polonais s'est maintenu au premier rang sur ce segment avec une part de 27,8 % (28,3 % en 2009), bien loin devant les pavillons slovaque et luxembourgeois (tous deux à 7,8 %).

Le pavillon français a été l'un des moins présents dans les échanges entre pays tiers (par exemple 15 fois moins que le pavillon allemand). Cette activité a reculé de 16,9 % en 2010 et n'a plus représenté que 0,4 milliard de tonnes-kilomètres (dont 0,3 intra-UE) soit trois fois moins qu'en 2004.

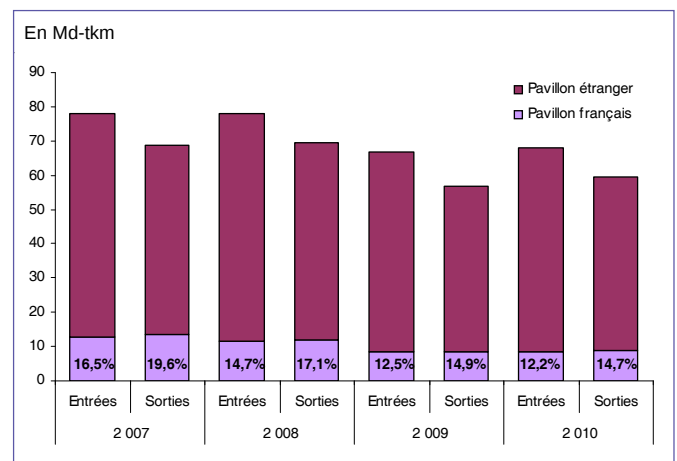
## La part du pavillon français dans les échanges internationaux s'est fortement dégradée depuis cinq ans

La présence du pavillon français dans les échanges internationaux avec la France a été légèrement plus forte dans les sorties du territoire national que dans les entrées : 14,7 % contre 12,2 % en 2010 (graphique 4). Elle n'a donc pas souffert du déséquilibre entre entrées et sorties. Les exportations par la route ont été captées à hauteur de 57 % par les pavillons partenaires de l'échange (Définitions - 63 % pour les importations) et le reste par des pavillons tiers. La part du pavillon français a été proche de la moyenne dans les échanges avec l'Allemagne (respectivement 14,8 % et 12,0 %), mais beaucoup plus faible avec l'Espagne (respectivement 9,4 % et 8,4 %). En revanche, le pavillon français a mieux défendu ses couleurs avec la Belgique ou l'Italie (24 %-22 % et 27 %-23 %). Quel que soit le pays, la part du pavillon français s'est fortement dégradée depuis 2006 pour les sorties comme pour les entrées : 3 et 5 points dans les échanges avec l'Allemagne, 6 points avec la Belgique, 7 et 8 points avec l'Espagne, 8 et 13 points avec l'Italie.

Les pavillons étrangers, hors pays partenaires de l'échange, ont progressé de 9 points depuis 2006 dans les exportations de la France, captant 28 % de cette activité en 2010. Cette croissance a surtout été le fait du pavillon polonais (34 % des exportations de la France assurées par un pays tiers en 2010) dont la part a augmenté de 10 points par rapport à 2006, suivi du pavillon luxembourgeois (22 %) qui a gagné 5 points par rapport à 2006.

La liaison France-Allemagne est celle qui a été la plus concernée et le pavillon polonais a capté à lui seul 42 % des mouvements entre ces deux pays loin devant les pavillons tchèque (10 %) et néerlandais (8 %). Parmi les marchandises identifiables les plus transportées par le pavillon polonais entre la France et l'Allemagne, on a trouvé les produits chimiques (15 %), le bois (12 %) et les produits alimentaires (12 %).

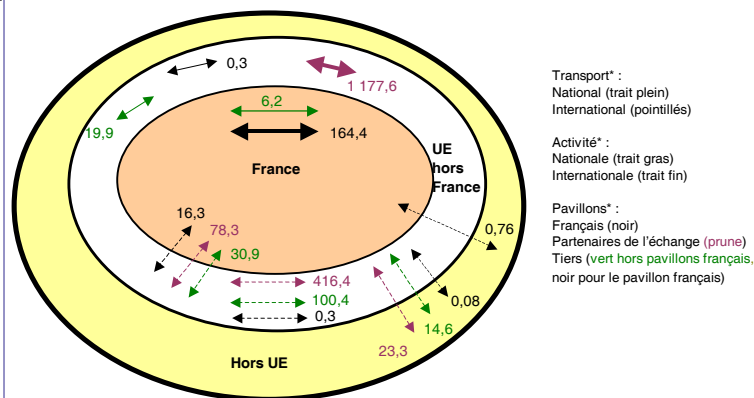
**Graphique 4 - Part du pavillon français dans les transports d'échanges internationaux routiers de la France**



Source : SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

**Le TRM des pavillons européens en 2010**

En Md-tkm



Cf. Définitions

Lecture : les transports nationaux ont été assurés en Europe soit par leur propre pavillon (164,4 Md-tkm en France, 1 177,6 Md-tkm dans le reste de l'UE), soit à l'occasion d'opérations de cabotage (6,2 Md-tkm en France, 19,9 Md-tkm par des pavillons européens non français dans d'autres pays de l'UE que la France et 0,3 Md-tkm par le pavillon français). Bien que ces dernières correspondent à du transport national, il s'agit d'une activité internationale.

Les transports internationaux ont traversé les frontières : par exemple, entre la France et le reste de l'Europe (16,3 Md-tkm assurés par le pavillon Français, 78,3 Md-tkm par le pavillon partenaire de l'échange et 30,9 Md-tkm par un pavillon européen tiers).

**Sources et définitions****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 du Royaume-Uni et de la Grèce ont été estimées pour l'année 2010.

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, notamment de la Commission européenne.

**Transport national**

Chargement et déchargement dans le même pays.

**Transport international**

Chargement et déchargement dans deux pays différents.

**Activité nationale**

Activité du pavillon sur son territoire.

**Activité internationale**

Activité du pavillon dans un autre pays étranger.

**Pavillons partenaires de l'échange**

Les pavillons ont la nationalité du pays de chargement ou du pays de déchargement.

**Pavillon tiers**

La nationalité du pavillon n'est ni celle du pays de chargement ni celle du pays de déchargement.

**Slight recovery in European road freight transport in 2010**

Road freight transport (RFT) in Europe increased by 3.1% in 2010, after a drop of 10.1% in 2009.

Growth in RFT was stronger in France (+ 5.1%) than in the whole of the European Union.

International activity under European flags grew by 6.5% in 2010, a more rapid increase than in national activity, at + 1.4%. However, growth for some flags was greater within their territory, like the French flag for which national activity grew by 5.3%, a pace four times higher than for its international activity. This increase explained almost all of the growth in activity.

In all, RFT under the French flag increased by 4.9%. The French flag's share of European RFT (10.4%) grew by 0.2 of a point in relation to 2009. Where France-Europe exchanges are concerned, the French flag saw an increase of 1.6%, i.e. only half the pace seen by foreign flags. Partner flags were the main contributors to growth in RFT between France and the rest of Europe.

The French flag had a slightly higher presence in movements out of national territory than for inward movements: 14.7% against 12.2% in 2010. Both outward and inward movements were carried out primarily by partner flags.

**Pour en savoir plus**

Site internet du SOEs :  
[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)  
Rubrique « Transport de marchandises »

**Mahmoud Jlassi (SOEs)**