

Repli du transport routier de marchandises européen en 2011

Le transport routier de marchandises (TRM) européen a reculé de 1,9 % en 2011 après une progression de 3,5 % en 2010. Cette contraction touche aussi bien l'activité internationale que nationale des pavillons européens. Toutefois, ce résultat cache des disparités entre pays : alors que le TRM des pavillons espagnol et italien est en recul, celui des pavillons des pays baltes progresse fortement. Le TRM des pavillons allemand, polonais et français s'accroît légèrement, tiré principalement par leur activité nationale.

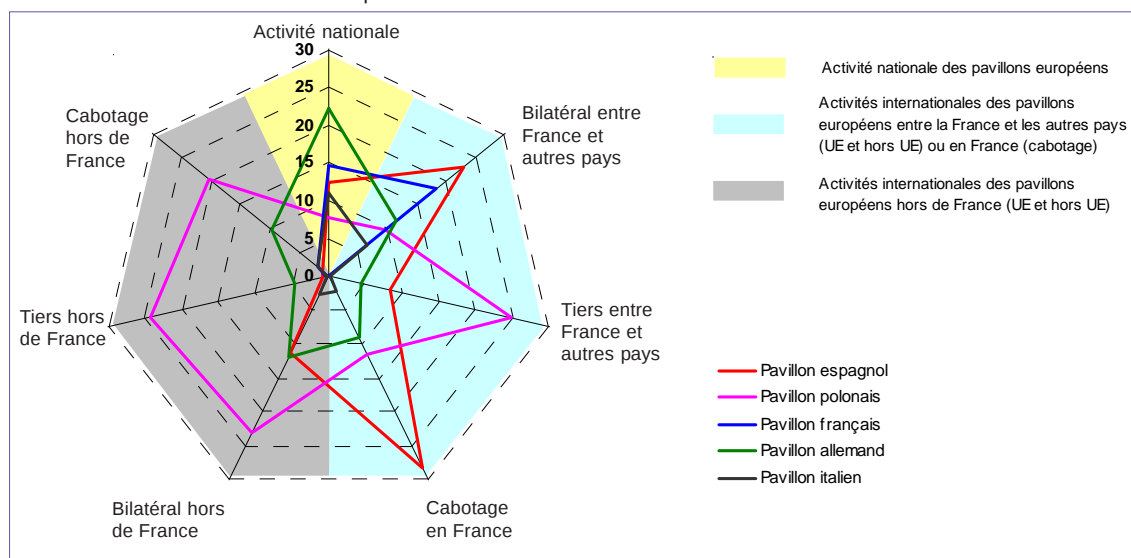
La part du pavillon français (10,8 %) dans le TRM européen augmente légèrement (+ 0,5 point). Son activité est soutenue par le transport national, en hausse de 2,1 %, alors que le cabotage en France décroît. Le transport international entre la France et le reste de l'Union européenne (UE) recule de près de 4 %. L'activité internationale du pavillon français poursuit sa baisse (- 2,3 % en 2011).

Dans un contexte global de crise, les marchés internationaux et nationaux du Sud ont été les plus affectés. Dans les pays du Nord où l'économie s'est relativement bien portée, les pavillons ont le plus souvent compensé leur recul à l'international par une activité nationale soutenue. Quant aux pavillons de l'Est, la plupart d'entre eux ont progressé sur les marchés nationaux et

internationaux en se distinguant depuis plusieurs années par une présence forte sur les longs trajets (*encadré*). Ainsi le pavillon polonais demeure largement en tête pour l'activité internationale alors que les pavillons allemand et français sont plus présents sur leurs territoires nationaux respectifs. (*graphique 1*).

Graphique 1 – Activité du TRM des principaux pavillons européens en 2011

En % de l'activité de l'ensemble des pavillons de l'UE



Lecture : en 2011, le pavillon espagnol réalise près d'un quart du transport bilatéral effectué par les pavillons européens entre la France et les autres pays (de l'UE et hors UE). Le pavillon polonais effectue un quart de l'activité tiers des pavillons européens entre la France et les autres pays (de l'UE et hors UE).

Par définition, le pavillon français n'a pas d'activité en tant que pavillon tiers entre la France et les autres pays, ni d'activité bilatérale hors de France, ni d'activité de cabotage en France.

Sources : Eurostat, SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

Tableau 1 - Le transport routier de marchandises en Europe

	En milliards de tonnes-kilomètres			Évolutions en %	
	2009	2010 (*)	2011	2010 / 2009	2011 / 2010
TRM en France (chargement et déchargement en France)	162,3	170,7	174,2	+5,2	+2,1
<i>pavillon français (1)</i>	156,1	164,4	168,3	+5,3	+2,4
<i>cabotage des pavillons étrangers</i>	6,21	6,29	5,95	1,3	-5,4
TRM international entre la France et l'Europe¹ (chargement ou déchargement en France)	121,8	127,7	122,7	+4,9	-3,9
<i>pavillon français (2)</i>	16,1	16,3	16,0	+1,6	-2,0
<i>transport bilatéral des pavillons étrangers</i>	74,6	80,0	75,0	+7,2	-6,3
<i>transport par un pavillon tiers</i>	31,1	31,3	31,7	0,9	+1,2
TRM Europe¹ hors de France (chargement et déchargement en Europe et hors de France)	1 384,2	1 423,3	1 389,5	+2,8	-2,4
<i>dont</i>					
<i>cabotage du pavillon français (3)</i>	0,3	0,3	0,3	+6,0	-8,0
<i>transport entre pays tiers du pavillon français (4)</i>	0,4	0,3	0,3	-30,8	14,0
TRM hors Europe²	33,6	38,9	40,4	+15,9	+3,9
<i>dont</i>					
<i>pavillon français (5)</i>	0,7	0,8	0,8	+14,3	-11,2
TRM total tous pavillons (UE 27 <i>nc</i> Malte et <i>yc</i> la Norvège et le Liechtenstein)	1 701,8	1 760,6	1 726,8	+3,5	-1,9
TRM total du pavillon français	173,6	182,2	185,7	+4,9	+1,9
<i>dont</i>					
<i>TRM nationale du pavillon français (1)</i>	156,1	164,4	168,3	+5,3	+2,4
<i>TRM internationale du pavillon français (2) + (3) + (4) + (5)</i>	17,6	17,8	17,4	+1,4	-2,3

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

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

(*) Les données 2010 ont été révisées.

Sources : Eurostat, SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

Le TRM recule de 1,9 % en Europe, avec une évolution contrastée selon les pays

Le TRM européen a globalement reculé de 1,9 % en 2011 (tableau 1). 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 baissé de 1,8 %, alors que le transport international (chargement et déchargement dans deux pays différents) a reculé de 2,3 %.

Le TRM des pays du sud de l'Europe est très affecté par la crise économique qu'ils traversent : l'activité des pavillons grec, italien et espagnol reculerait respectivement de plus de la moitié, de 18,7 % et de 1,5 %. Le repli italien serait très important à l'international, en particulier sur le transport de produits alimentaires, boissons et tabac qui contribue au tiers de la baisse tant en entrées qu'en sorties.

L'activité du pavillon espagnol se replie moins brutalement avec - 2,6 % sur son territoire national tandis qu'elle progresse de 1,0 % à l'international : le recul de 6,2 % des entrées sur le territoire espagnol, expliqué pour moitié par le recul du transport de matériels de transport, est compensé par une hausse de 4,8 % des sorties tirée par le transport de produits agroalimentaires, qui représentent 53 % de ces flux en 2011. Le cabotage réalisé par les pavillons espagnol et portugais est en nette progression (respectivement + 8 % et + 26 %), surtout en France et en Allemagne.

L'activité des pavillons des pays de l'est de l'Europe a augmenté globalement d'environ 4 %. Les pavillons polonais et tchèque, les plus importants en tonnes-kilomètres, progressent respectivement de 2,6 % et 5,8 %. Les pavillons letton et lituanien ont les rythmes de croissance les plus soutenus, supérieurs à 10 %. Le pavillon polonais se distingue

des autres pavillons de l'Est par une croissance forte de son activité nationale (+ 9 %) et une activité internationale stable.

Le transport national en France soutient le pavillon français

Avec 186 milliards de tonnes-kilomètres (Md-tkm) en 2011, le pavillon français (ensemble des véhicules de plus de 3,5 tonnes immatriculés en France métropolitaine) se maintient en quatrième position européenne pour le TRM, loin derrière le pavillon allemand (315 Md-tkm) et relativement plus près des pavillons espagnol (207 Md-tkm) et polonais (208 Md-tkm). Sa part dans l'activité de l'ensemble des pavillons européens augmente de 0,5 point pour s'établir à 10,8 % en 2011.

Le transport national réalisé en France, c'est-à-dire l'activité générée par les chargements et les déchargements en France (regroupant l'activité nationale du pavillon français et le cabotage des pavillons étrangers en France), a augmenté de 2,1 % en 2011, tiré par la croissance du pavillon français sur son territoire (+ 2,4 %). Si on observe chacun des pavillons sur son propre territoire national, le pavillon français est le deuxième plus important en Europe après celui de l'Allemagne et représente 14 % de l'ensemble des transports nationaux de l'UE.

Parmi les marchés nationaux dynamiques du nord de l'Europe, ceux du Danemark, de l'Allemagne et de la Suède ont connu, comme le marché national français, une croissance soutenue par l'activité du pavillon national. Cette amélioration sur le territoire national s'est accompagnée d'un repli plus ou moins prononcé à l'international.

Le pavillon français regagne en 2011 des parts de son marché national sur les pavillons caboteurs : après une croissance

ininterrompue jusqu'en 2009, le taux de pénétration du cabotage en France décroît de 0,3 point après un repli de 0,1 point en 2010. Il s'élève toutefois à 3,4 %, soit au quatrième rang européen derrière la Belgique, la Suède et l'Autriche et reste plus élevé qu'il ne l'était en 2008 au début de la crise.

Le cabotage en France représente 29 % du cabotage en Europe (31 % en 2010). Il arrive en deuxième position après le cabotage en Allemagne.

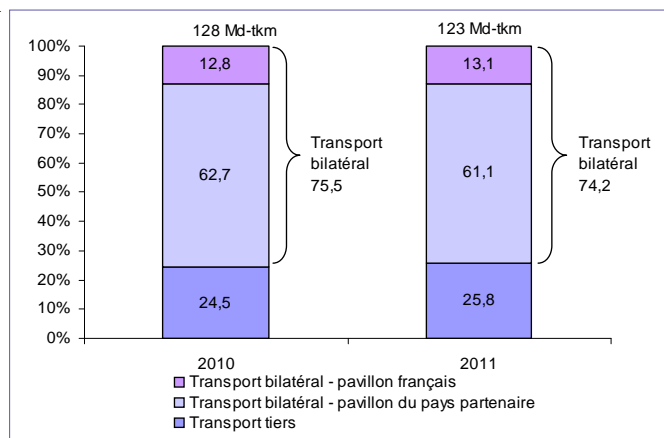
Les pavillons espagnol et luxembourgeois restent les premiers caboteurs sur le territoire français (respectivement 28,1 % et 16,5 %) avec toutefois un nouveau recul massif pour le pavillon luxembourgeois.

Le recul du cabotage sur le territoire français peut en partie s'expliquer par le recul des échanges routiers internationaux avec la France. En effet, les opérations de cabotage, limitées au nombre de trois par voyage sur un territoire donné doivent s'insérer dans un voyage international passant par le dit territoire.

Les échanges entre la France et l'Europe sont en recul en 2011

Les échanges routiers entre la France et le reste de l'Europe représentent 123 Md-tkm en 2011 (graphique 2), soit 7,1 % du TRM européen et un peu moins d'un quart du transport international intra-européen. Ils ont reculé de près de 4 % par rapport à 2010 et d'un demi point dans l'ensemble du TRM européen depuis 2004.

Graphique 2 - Évolution du transport routier de marchandises entre la France et le reste de l'UE



Lecture : les trois quarts du TRM entre la France et le reste de l'UE sont réalisés par un des pavillons partie prenante de l'échange (transport bilatéral).

L'ensemble du transport entre la France et le reste de l'UE a généré 123 milliards de tonnes-kilomètres en 2011.

Sources : Eurostat, SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

Le transport entre la France et le reste de l'Europe s'effectue principalement avec l'Espagne, l'Allemagne, la Belgique, l'Italie, la Pologne et les Pays-Bas. Les échanges avec ces six pays représentent 80 % de l'activité de transport routier de fret entre la France et le reste de l'Europe. Ce taux est stable sur les deux dernières années.

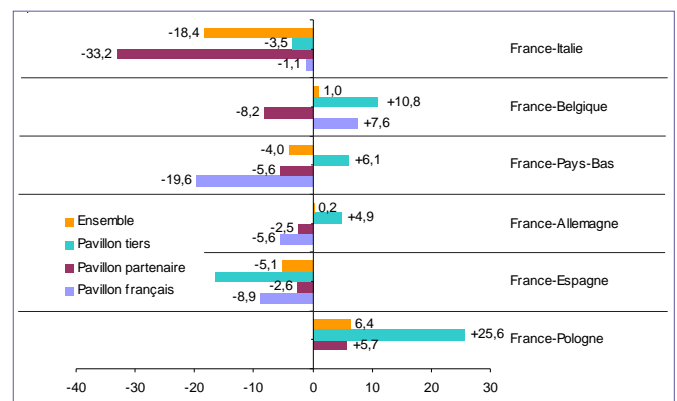
L'activité d'échanges bilatéraux du pavillon français s'est repliée de 2 % en 2011. Ce repli est dû pour une grande part au recul des échanges avec l'Espagne, l'Allemagne et les Pays-Bas.

Du côté des pavillons partenaires, le pavillon espagnol semble moins durement affecté que le pavillon français par la baisse de ces échanges (-2,6 % contre -8,9 %). En revanche, la présence du pavillon italien dans les échanges bilatéraux entre la France et l'Italie aurait chuté de 33 %.

Les progressions observées sur les échanges entre la France et ses principaux partenaires sont souvent tirées par les pavillons tiers, à l'image de la hausse de 10,8 % des pavillons tiers dans le transport entre la France et la Belgique (graphique 3).

Les pavillons tiers sont parvenus à progresser de 1,2 % dans les échanges entre la France et le reste de l'UE en 2011, alors que leur participation globale aux échanges intra-européens s'est contractée de 0,7 %. Le pavillon espagnol est le deuxième plus gros pavillon tiers opérant entre la France et les autres pays européens. Il était sixième en 2010. Malgré un recul de 10 % de son activité sur ces échanges, le pavillon polonais détient toujours la plus grande part du transport tiers (25 %). Le pavillon espagnol est loin derrière avec une couverture de 8,4 % du trafic.

Graphique 3 - Évolution de l'activité des différents types de pavillon dans les échanges entre la France et ses principaux partenaires



Lecture : l'activité du pavillon français dans les échanges entre la France et l'Allemagne a baissé de 5,6 % en 2011 tandis que le transport effectué par des pavillons tiers entre ces deux pays a progressé de 4,9 %. La croissance globale des échanges entre la France et l'Allemagne a progressé de 0,2 %.

Sources : Eurostat, SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

L'activité internationale du pavillon français poursuit son repli

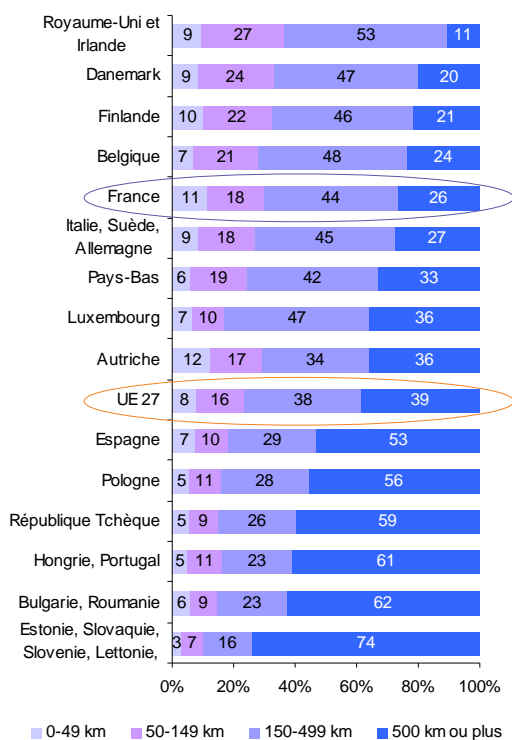
Le poids de la France dans les échanges routiers intra-européens (sources et définitions) est de 24 %. Il a augmenté de 0,6 point tandis que le pavillon français à l'international baissait de 2,3 %, sur tous les segments. Comme en 2010, le pavillon français assure 3,1 % de l'ensemble de l'activité internationale (y compris cabotage). Il est l'un des moins présents dans les échanges entre pays tiers (où la nationalité du pavillon n'est ni celle du pays de chargement ni celle du pays de déchargement). Sur ce segment, le pavillon français a reculé de 3,4 % en 2011, il réalise 0,4 Md-tkm, soit trois fois moins qu'en 2004.

Les pavillons de l'Est se spécialisent dans le transport à longue distance

Les pavillons des pays de l'Est ont une activité davantage tournée vers l'international (55 %) et réalisent la plus grande partie de leur transport sur longue distance : ils effectuent en moyenne 61 % de leur transport sur des distances supérieures ou égales à 500 km (59 % en 2010) contre 39 % pour l'ensemble des pavillons de l'UE. À l'exception des pavillons espagnol et portugais, les autres pavillons se positionnent davantage sur les moyennes et courtes distances. Le pavillon français réalise un quart de ses acheminements sur les trajets de 500 km et plus (28 % en 2010), opérant plus sur les distances comprises entre 150 et 500 kilomètres (44 % - comme en 2010).

Activité du TRM par pays d'immatriculation et classe de distances parcourues en 2011

En % des tonnes-kilomètres



Lecture : en 2011, le pavillon français réalise 26 % de son activité de TRM sur des distances supérieures ou égales à 500 km.

Sources : Eurostat, SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

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 TRM 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'UE (règlement (CE) n° 1172/98), permet à chaque pays d'obtenir une vue d'ensemble du transport effectué sur son territoire ainsi que sur ceux des autres membres de l'UE.

Les données détaillées du Royaume-Uni ont été estimées pour l'année 2011 et celles de l'année 2010 ont été révisées pour les pavillons grec, néerlandais, polonais et britannique. 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.

Cabotage : transport effectué entièrement sur le territoire d'un pays par un véhicule immatriculé dans un autre pays. Du point de vue du pavillon « caboteur », il s'agit de transport international, mais du point de vue du mouvement des marchandises, il s'agit de transport national, puisque le chargement et le déchargement se font dans un même pays.

Poids de la France dans les échanges routiers intra-européens : part des échanges ayant la France comme pays de chargement ou de déchargement dans l'ensemble des échanges intra-européens réalisés par les pavillons de l'UE. **Pavillon** : ensemble des véhicules immatriculés dans un pays.

Taux de pénétration du cabotage : part du transport national effectué par un transporteur étranger.

Transport bilatéral : transport effectué entre deux pays par le pavillon d'un des deux pays.

Transport national : transport effectué entièrement sur le territoire d'un pays. Il comprend le transport national effectué par les véhicules immatriculés dans le pays et celui effectué par les véhicules immatriculés dans un autre pays (cabotage).

Transport par un pavillon tiers : transport effectué entre deux pays par le pavillon d'un troisième pays.

Downturn in European freight transport in 2011

Road freight transport (RFT) in Europe decreased by 1.9% in 2011 after an increase of 3.5% in 2010. The downturn affected both national and international activity under European flags. There are, however, disparities between countries: RFT under the Spanish and Italian flags decreased while that under the flags of Baltic countries showed strong growth. RFT under German, Polish and French flags increased slightly, driven mainly by domestic activity.

The French flag's share of European RFT (10.8%) increased a little (by 0.5 of a point). Its activity is underpinned by domestic transport, with an increase of 2.1%, whereas cabotage in France decreased. International transport between France and the rest of the European Union decreased by 4%. The decline in international activity under the French flag continued (-2.3% in 2011).

Pour en savoir plus

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

Mahmoud Jlassi (SOeS)



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 : Sylvain Moreau

Rédacteur en chef : Anne Bottin

Coordination éditoriale : Patricia Repérant

Conception : Catherine Grosset

Impression : Bialec, Nancy (France)



ISSN : 2100-1634

Dépot légal : Décembre 2012