



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 2005

Annie Delort (SESP)

Le pavillon français assure, en 2005, 20 % des échanges internationaux routiers de la France avec les pays de l'Union européenne. Cette part était de 36 % en 2000. En recul vis-à-vis de l'ensemble de ses concurrents, le pavillon français est particulièrement touché par le dynamisme des pavillons de l'Allemagne, de l'Espagne et de l'Italie, pays avec lesquels la France réalise 57 % de ses échanges.

Ces trois pavillons, les plus importants d'Europe, ont la croissance la plus rapide à l'international. Le pavillon espagnol continue de bénéficier du fort développement des échanges de son pays et de gagner des parts de marché. Le pavillon allemand renforce ses 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, notamment la Pologne, se développent très fortement à l'international, non pas en raison des échanges de leur pays, mais dans l'activité de transport entre pays tiers. Cette montée en charge va de pair avec un recul des pavillons luxembourgeois et néerlandais dont une grande partie de l'activité se déroule en transport tiers.

SESP en bref

En moyenne, les pavillons nationaux couvrent, en 2005, 44 % des échanges routiers nationaux de leur pays (figure 1). La France, le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Belgique, l'Italie, la Suède et la Norvège sont dans le même cas : le pavillon national est minoritaire dans les échanges du pays. 20 % des échanges internationaux routiers de la France avec ses partenaires de l'Union européenne sont effectués par le pavillon français en 2005.

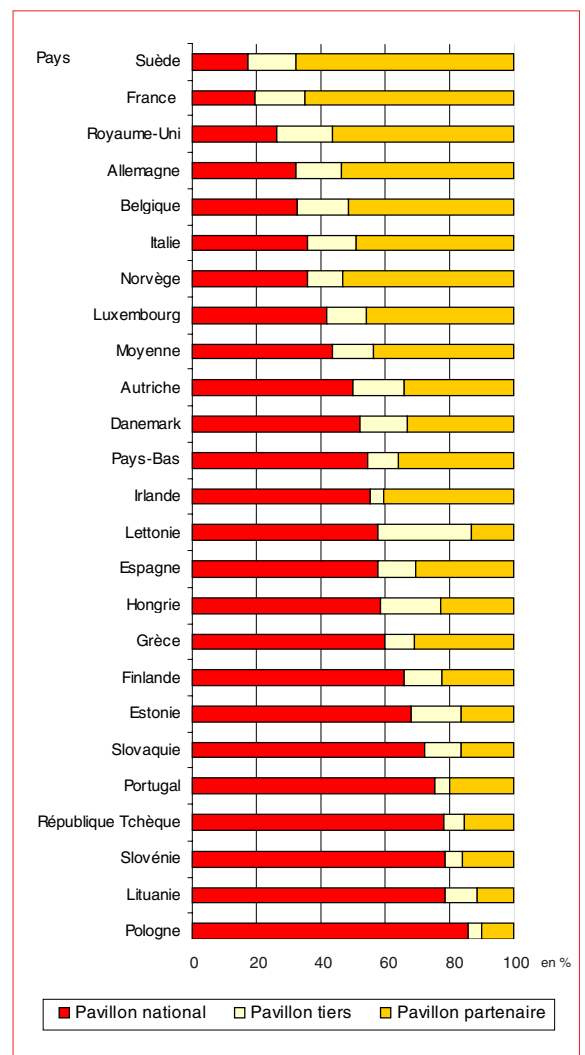
La situation est plus équilibrée au Luxembourg, en Autriche et au Danemark. En revanche, le pavillon national est majoritaire dans les échanges des autres pays. À l'exception de la Lettonie, il assure plus de 70 % des échanges des nouveaux États membres, avec un maximum pour le pavillon polonais (86 %).

Si les échanges sont majoritairement assurés par le pavillon des pays de chargement ou de déchargement des marchandises, 13 % en moyenne le sont par des pavillons tiers. Il s'agit des transports pris en charge par les pavillons des pays frontaliers et les pavillons « spécialisés » à l'international. La part des pavillons tiers est proche de la moyenne dans les échanges de la France (15 %) comme de ses principaux partenaires (10 à 17 %). En revanche, le poids de ces pavillons est faible en Irlande, au Portugal et dans les nouveaux États membres, notamment en Pologne, en Slovaquie et en république Tchèque.

Des flux déséquilibrés sauf avec le Royaume-Uni

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, suivie de l'Allemagne, puis de l'Italie et de la Belgique, représentent 70 % des échanges de la France (figure 2). La part du pavillon de la France avec ses deux premiers partenaires est faible et baisse encore par rapport à 2004. C'est avec l'Italie que sa situation se

1 Échanges internationaux des pays de l'UE en 2005. Parts des pavillons nationaux, partenaires et tiers en tonnes-kilomètres



Source : enquêtes TRM française et européennes

N° 17
Mai 2007



dégrade le plus. Équilibrés en 2004, les échanges avec l'Italie ne sont plus assurés que pour un tiers par le pavillon français. Ceux avec le Royaume-Uni demeurent équilibrés mais sur un volume d'activité plus faible. Avec les pays non frontaliers, la part du pavillon français est presque inexistante.

2 Échanges internationaux de la France par pays en 2005

en %

Pays	Structure des échanges	Part du pavillon français	Part des pavillons partenaires	Part des pavillons tiers
Espagne	22,1	15,0	73,7	11,3
Allemagne	18,6	18,8	59,9	21,3
Italie	15,7	33,3	57,7	9,0
Belgique	13,2	28,7	57,2	14,0
Pays-Bas	7,5	11,5	70,1	18,4
Royaume-Uni	5,9	37,9	39,2	22,9
Autres	4,0	3,6	75,3	21,0
Portugal	3,5	4,6	88,0	7,4
Pologne	2,9	0,8	93,8	5,4
Danemark	1,6	1,2	65,1	33,7
République tchèque	1,5	0,8	88,3	10,9
Autriche	1,4	6,3	54,3	39,4
Hongrie	1,0	0,9	73,8	25,3
Luxembourg	1,0	27,0	55,5	17,6
Total	100,0	19,7	64,9	15,4

Source : enquêtes TRM française et européennes
Calcul des échanges en tonnes-kilomètres
Classement par poids dans les échanges

Le recul à l'international du pavillon français notamment avec les pays éloignés se retrouve dans la baisse marquée de son activité internationale pour les trajets longs.

L'internationalisation des entreprises relativise l'analyse

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 celles-ci 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.

Un recul rapide imputable à des pertes de parts de marché

Alors que les échanges internationaux de la France avec les pays de l'Union européenne des 15 progressent de 14 % entre 2000 et 2005, l'activité du pavillon français diminue de 30 % (figure 3).

Ce recul est imputable à la baisse de ses parts de marché dans les échanges de la France. Cette baisse est de 14 points entre 2000 et 2005 dans les échanges avec les quatorze pays. 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.

3 Évolution 2000-2005 des échanges internationaux avec la France

Pays	Évolution 2000-2005 des échanges internationaux avec la France (en %)	Évolution 2000-2005 du pavillon français (en %)	Variation 2000-2005 de la part de marché du pavillon français
Espagne	48,5	- 34,9	- 19,9
Allemagne	3,3	- 42,5	- 16,3
Italie	17,2	- 27,9	- 21,7
Belgique	- 9,6	- 6,9	0,8
Pays-Bas	4,1	- 38,1	- 8,1
Royaume-Uni	- 5,1	- 18,1	- 6,6
Autres pays UE 15	33,3	- 59,1	- 9,9
Total	13,6	- 29,5	- 13,6

Source : enquêtes TRM française et européennes
Calcul des échanges en tonnes-kilomètres
Classement par poids dans les échanges

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 les trois premiers partenaires commerciaux que sont l'Espagne, l'Allemagne et l'Italie, mais est également important dans les échanges avec le Luxembourg et l'Autriche.

La progression plus rapide des échanges avec les pays où le pavillon français était déjà minoritaire accentue son recul. Le tiers de ce recul provient de son repli dans les échanges franco-espagnols qui ont progressé de 50 % depuis 2000.

La hausse modérée des échanges avec l'Allemagne (+ 3,3 %) combinée à une baisse de 16 points de parts de marché du pavillon français sont à l'origine de 40 % de la baisse du pavillon français.

Cette perte de parts de marché profite aux pavillons des pays partenaires ainsi qu'au transport par pavillon tiers qui progresse en France de 43 % depuis 2000. Le pavillon néerlandais y renforce ses positions de premier pavillon tiers suivi, loin derrière, par le pavillon allemand qui progresse le plus parmi tous les pays faisant du transport tiers en France. La place des pavillons des nouveaux États membres s'accroît mais leur présence demeure marginale dans les échanges internationaux français.

L'évolution de l'activité internationale du pavillon français en 2005 et 2006

Après une année 2004 en progression, le nombre de tonnes-kilomètres réalisées à l'international par les véhicules immatriculés en France recule de 15,5 % en 2005. Dans un contexte où les échanges de la France diminuent de 2,7 %, les pavillons des principaux partenaires commerciaux de la France, l'Espagne, l'Allemagne et l'Italie, ont renforcé leurs parts de marché.

Sur les trois premiers trimestres de l'année 2006, les résultats encore provisoires font état d'une légère reprise de l'activité du pavillon français à l'international (+ 3,4 %) dans un contexte de reprise marquée des échanges notamment avec le Royaume-Uni, l'Espagne et la Belgique au premier semestre, avec l'Allemagne au second.

Les nouveaux entrants concurrencent les « spécialistes » du transport tiers

La montée en puissance des pavillons des nouveaux États membres affecte la position de grands pavillons particulièrement tournés à l'international. Le pavillon néerlandais voit sa situation de premier transporteur tiers fortement concurrencée par les nouveaux entrants. Les pavillons autrichien, luxembourgeois et danois, dont l'activité internationale excède les échanges de leur pays, sont dans la même situation.

En revanche, les deux pavillons majeurs à l'international que sont les pavillons espagnol et allemand sont peu affectés. Ils se renforcent dans les échanges internationaux concernant leur pays, et sont moins dépendants que les pavillons précédents du transport entre pays tiers.

Le pavillon espagnol bénéficie de la plus forte croissance à l'international (figure 4). Cette croissance, de 60 % depuis 2000, provient du fort développement des échanges internationaux de l'Espagne (+ 38 %) et de l'amélioration de ses parts de marché (+ 17 %). Cette amélioration se produit dans presque tous les échanges bilatéraux de l'Espagne. Vis-à-vis de la France, la part du pavillon espagnol est passée de 58 % en 2000 à 71 % en 2004 et 75 % en 2005.

Les échanges internationaux assurés par le pavillon allemand augmentent de 40 % depuis 2000. Les échanges internationaux du pays (+ 8 %) n'étant pas le moteur de sa croissance, le pavillon allemand améliore aussi ses parts de marché, et progresse dans son activité de pavillon tiers (+ 14 %). Sa part de marché dans les échanges internationaux concernant l'Allemagne passe de 35 % en 2000 à 41 % en 2005 et s'accroît face à tous les pavillons, à l'exception de ceux de l'Espagne et du Portugal.

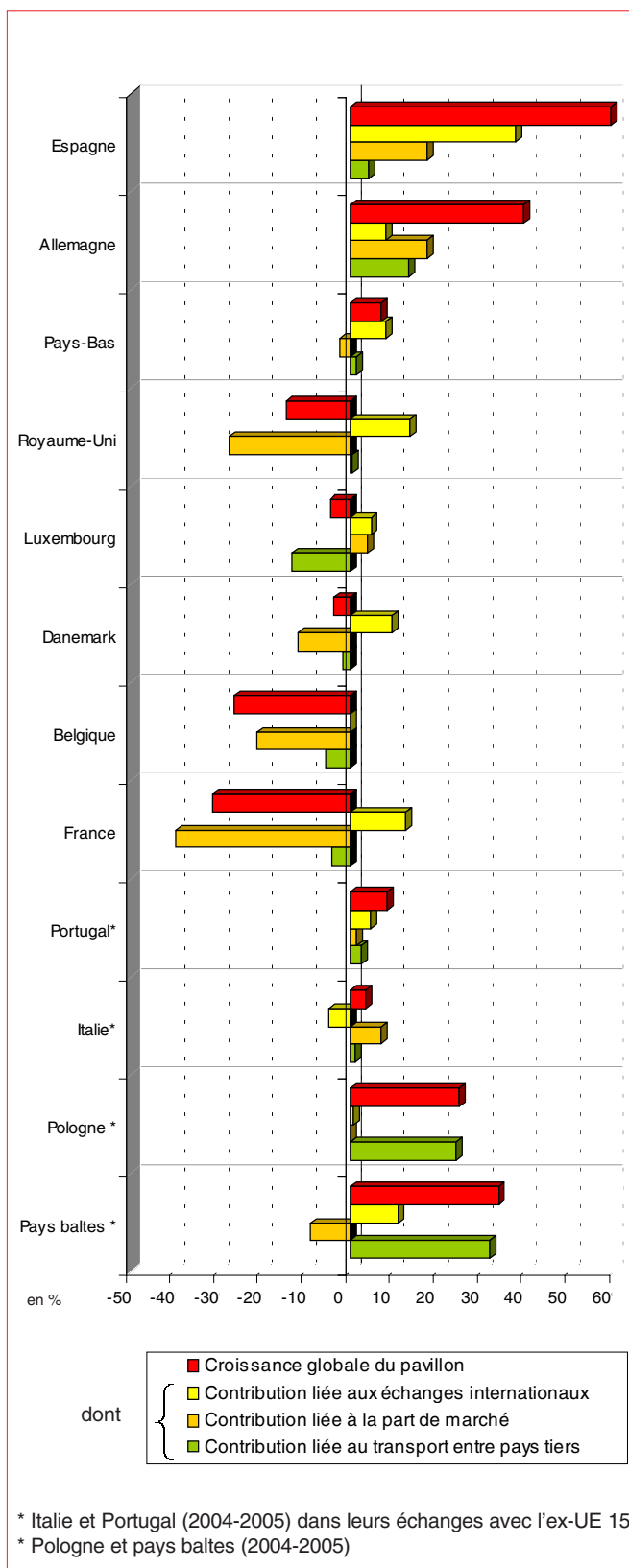
Pour les autres pavillons, parmi lesquels la Belgique et le Royaume-Uni, les parts de marché s'effritent sans que soit en cause la concurrence des pavillons de l'est européen. Le pavillon belge évolue comme le pavillon français. Sa part dans les échanges internationaux de son pays passe de 51 % en 2000 à 37 % en 2005.

Montée en puissance du pavillon polonais dans le transport entre pays tiers

Le transport entre pays tiers est concentré sur quelques pavillons. Si celui des Pays-Bas demeure le plus important, les pavillons des nouveaux États membres (Pologne, République Tchèque, Slovaquie, pays baltes) se développent très rapidement. Le pavillon polonais double son volume de transport entre 2004 et 2005.

Cette montée en charge pénalise les Pays-Bas mais également le Luxembourg, pour lequel ce type d'activité est prépondérant. Cette concurrence nouvelle touche moins le pavillon allemand qui dispose dans les nouveaux Länder de conditions d'exploitation assez proches de celles des nouveaux États membres.

4 Décomposition de la croissance des pavillons à l'international (2000-2005)*



Note de lecture : la croissance du pavillon espagnol à l'international est de 59,5 %. Elle se décompose en trois effets :

- un effet croissance des échanges routiers internationaux avec le pays (37,8 points),
- un effet gain de parts de marché (17,4 points),
- un effet croissance de l'activité au titre d'un transport entre pays tiers (4,4 points).

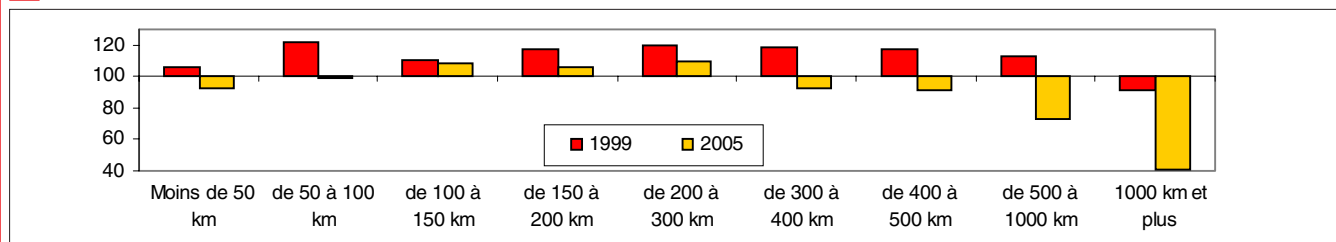
Source : enquêtes TRM française et européennes

L'évolution différenciée de l'activité internationale du pavillon français selon la distance

L'activité internationale du pavillon français, qui a diminué en 2005 de 36 % par rapport à 1996 et de 39 % par rapport à 1999, son point haut, évolue différemment selon la longueur des trajets. Moins

concurrencée pour les trajets les plus courts, elle est proche en 2005 du niveau de 1999. En revanche, au delà de 500 kilomètres, elle baisse considérablement par rapport au niveau atteint en 1999 (figure 5).

5 Répartition des tonnes-kilomètres réalisées à l'international par le pavillon français par tranche de distance en charge



Source : enquête TRM française

indice 100 : année 1996

L'activité internationale des pavillons européens

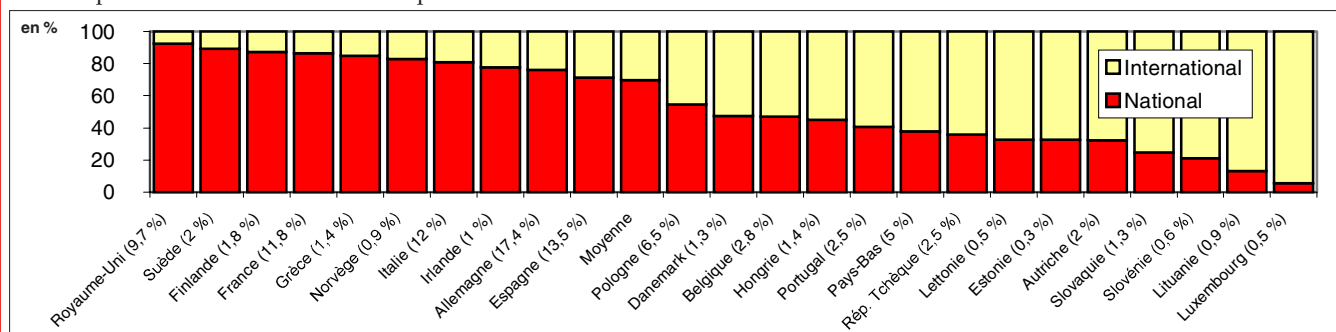
En moyenne, 70 % de l'activité des pavillons routiers se réalise en transport national. L'étendue géographique des pays explique que le transport national y soit plus important que le transport international (figure 6). Le transport international est prépondérant

pour des plus petits pays. Les pays de l'est européen se caractérisent par une forte majorité de transport international, avoisinant souvent les 70 %. S'ils ne représentent que 14 % du transport routier, ces pays sont responsables de 27 % des transports internationaux réalisés.

6 Structure de l'activité des pavillons européens en 2005

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-cinq pays : les pays de l'Europe des 25, à l'exception de Malte, plus la Norvège et le Liechtenstein.

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 2005 concerne les pays de l'Europe des 25 sauf Malte, ainsi que la Norvège et le Liechtenstein, 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 : 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.

Définition

Transport par un pavillon tiers

Transport effectué par un troisième pays, autre que celui de chargement et celui de déchargement des marchandises.

Pour en savoir plus

Toujours plus de poids lourds au passage des Pyrénées. SESP en bref n° 6, février 2006.

Le pavillon français face à ses concurrents européens en 2004. SESP en bref n° 7, juin 2006.

Le transport routier de marchandises en Europe en 2004 : forte croissance du pavillon espagnol. Note de synthèse du SESP, n° 161, janvier-février-mars 2006.

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 : Françoise MAUREL
Rédacteur en chef : Laurence DEMEULENAERE
Conception maquette : Catherine GROSSET
ISSN : 1776-2626