

# Commissariat général au développement durable

## Le transport routier de marchandises européen en 2016

FÉVRIER 2018

**En 2016, le transport routier de marchandises européen (TRM) augmente de 5,1 % par rapport à 2015. L'activité internationale des pavillons progresse (+ 5,5 %), soutenue par le dynamisme des pavillons des pays de l'Est à l'international (+ 10,8 %). L'activité nationale des pavillons dans leur propre pays augmente de 4,9 %, tandis que le cabotage, en augmentation de 22,9 %, représente 3 % de l'activité du TRM européen. En retrait, la part de l'activité du pavillon français dans le TRM européen est de 8,2 %, ce qui le maintient au cinquième rang. Son activité nationale progresse, mais recule à l'international. À l'image de certains pays de l'Europe de l'Ouest (Pays-Bas, Allemagne, Royaume-Uni, Suède...), le cabotage en France se renforce en volume et sa part atteint 6,3 % du transport national.**

L'activité de transport routier de marchandises (TRM) européen de l'ensemble des pavillons européens augmente de 5,1 % en 2016, pour atteindre 1 898 milliards de tonnes-kilomètres : l'activité nationale augmente de 4,9 % et celle de l'international progresse de 5,5 % (tableau 1). Dans l'ensemble des pays européens, l'activité internationale représente plus du tiers (34,6 %) de l'activité de TRM.

### UNE ACTIVITÉ FRANÇAISE AU CINQUIÈME RANG EUROPÉEN EN 2016

L'activité des pavillons des pays de l'Est demeure dynamique avec une progression globale de 8,5 % ; ceux-ci assurent toujours plus des deux tiers (69,0 %, contre 19,3 % pour les autres pavillons) de leur activité à l'international en 2016. Leur activité croît de 10,8 % sur ce segment, alors que celle des autres pavillons recule de 1,8 %. Ce dynamisme des pavillons des pays de l'Est se retrouve dans leur activité nationale (+ 3,8 %) ; néanmoins, elle progresse moins que celle de l'ensemble des autres pavillons (+ 5,1 %).

L'activité de chacun des cinq pavillons les plus contributeurs au TRM européen progresse, notamment celle de la France (+ 1,5 %, avec + 2,1 % au national et - 5,7 % à l'international). Parmi eux, elle progresse uniquement au plan

national pour l'Allemagne, pour l'Espagne et pour le Royaume-Uni, mais également à l'international pour la Pologne, qui poursuit sa forte croissance. L'activité du sixième plus important contributeur, l'Italie, se replie aux plans national et international.

En 2016, le pavillon allemand assure 16,1 % du transport routier de marchandises européen. Il est suivi par les pavillons polonais (15,3 %), espagnol (11,4 %), britannique (10,6 %), français (8,2 %) et italien (5,9 %). Les quatre premiers pavillons accomplissent plus de la moitié de l'activité.

Selon les pavillons, la part de l'activité internationale diffère considérablement : alors que celle du pavillon allemand est presque six fois plus faible que son activité nationale et celle du pavillon français douze fois moindre, celle du pavillon polonais est 1,7 fois plus développée que son activité nationale. D'ailleurs, l'activité du pavillon polonais est la plus élevée pour le cabotage (transport national effectué par un véhicule immatriculé dans un autre pays), pour le transport entre pays tiers (transport international effectué par un pavillon non immatriculé dans les pays de l'échange), et pour le transport bilatéral (transport international effectué par le pavillon d'un des deux pays de l'échange).

### UNE ACTIVITÉ DES PAYS DE L'EST DAVANTAGE ORIENTÉE SUR LONGUE DISTANCE

Les trois quarts de l'activité européenne de transport routier de marchandises se déroulent sur des distances supérieures ou égales à 150 km. Les pavillons des pays de l'Est, plus spécialisés dans les transports internationaux, assurent plus de la moitié de leur transport routier de marchandises en Europe (en tonnes-kilomètres) sur des distances supérieures ou égales à 500 km. À l'inverse, les pavillons des pays d'Europe occidentale interviennent davantage sur les trajets de courtes et moyennes distances, à l'image du pavillon français : 45 % de son activité est réalisée sur des distances comprises entre 150 km et 500 km et 30 % sur des distances inférieures à 150 km.

Tableau 1 : activité des pavillons et taux de pénétration du cabotage en 2016

Pays d'immatriculation du pavillon	Activité des pavillons (mesurée en milliards de t-km)		Activité nationale des pavillons (mesurée en milliards de t-km)			Activité internationale des pavillons <sup>(1)</sup> (mesurée en milliards de t-km)					
	En niveau	Évolution 2016/2015 (en %)	En niveau	Évolution 2016/2015 (en %)	Taux de pénétration du cabotage	En niveau	dont bilatérale	dont tiers	dont cabotage	% de l'activité globale du pavillon	Évolution 2016/2015 (en %)
Allemagne	305,9	0,3	262,0	0,8	5,9	43,8	38,8	3,5	1,6	14,3	- 2,3
Pologne	290,8	11,5	106,7	1,9	0,2	184,1	118,0	53,1	13,0	63,3	18,0
Espagne	217,0	3,6	144,9	5,6	0,9	72,1	65,7	4,1	2,4	33,2	0,0
Royaume-Uni	200,5	19,7	194,0	21,0	1,0	6,4	6,0	0,2	0,3	3,2	- 10,4
<b>France</b>	<b>155,9</b>	<b>1,5</b>	<b>144,2</b>	<b>2,1</b>	<b>6,3</b>	<b>11,7</b>	<b>11,2</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>7,5</b>	<b>- 5,7</b>
Italie	112,6	- 3,6	100,3	- 3,6	2,0	12,4	11,6	0,3	0,5	11,0	- 3,1
Pays-Bas	68,3	- 1,5	34,3	5,7	3,0	34,0	28,1	4,0	1,9	49,8	- 7,8
République tchèque	50,4	- 12,0	22,5	5,7	0,9	28,0	22,0	5,0	1,0	55,5	- 22,5
Roumanie	48,2	23,5	13,1	9,0	0,6	35,0	16,1	15,9	3,1	72,7	30,0
Suède	42,3	3,3	38,9	3,5	4,3	3,4	3,2	0,2	0,1	8,0	1,2
Hongrie	39,8	4,2	11,7	14,2	0,5	28,2	14,3	12,0	1,9	70,7	0,6
Belgique	36,4	- 1,4	23,6	1,5	6,5	12,8	10,2	1,2	1,5	35,3	- 6,1
Slovaquie	36,1	7,7	5,7	8,9	1,9	30,4	15,1	13,9	1,5	84,3	7,5
Bulgarie	35,4	9,5	7,4	1,2	0,1	28,1	11,3	14,2	2,6	79,2	11,8
Portugal	34,8	9,5	10,4	- 3,9	0,7	24,5	16,7	6,5	1,3	70,3	16,3
Lituanie	31,0	16,9	3,0	2,1	1,0	28,0	10,6	16,0	1,4	90,5	18,7
Finlande	26,8	9,6	24,6	14,7	0,2	2,3	1,6	0,4	0,3	8,4	- 26,1
Autriche	25,3	2,6	15,8	6,8	5,8	9,5	7,3	1,7	0,5	37,5	- 3,7
Norvège	20,9	- 9,6	18,5	- 9,7	2,2	2,4	2,4	0,0	0,0	11,6	- 9,0
Grèce	20,9	5,7	16,6	10,7	1,1	4,3	4,2	0,0	0,0	20,5	- 10,1
Slovénie	18,7	4,5	2,1	3,4	0,9	16,6	8,3	7,3	1,0	88,8	4,6
Danemark	16,1	4,0	13,0	4,1	2,4	3,1	2,4	0,4	0,3	19,1	3,7
Lettonie	14,1	- 3,1	2,7	2,2	0,7	11,3	6,0	4,6	0,8	80,5	- 4,3
Suisse	11,9	- 2,5	9,9	- 2,2	1,1	2,0	1,5	0,3	0,2	16,8	- 4,3
Irlande	11,4	17,7	9,0	19,9	2,1	2,4	1,8	0,4	0,3	21,1	10,0
Croatie	11,3	8,6	4,0	- 1,7	0,3	7,4	4,9	2,4	0,1	64,9	15,2
Luxembourg	7,1	0,1	0,7	2,9	2,7	6,4	2,1	2,9	1,4	89,9	- 0,2
Estonie	6,7	7,2	1,8	17,9	1,1	4,9	2,8	1,6	0,5	73,4	3,8
Chypre	0,7	25,0	0,7	23,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,9	100,0
Liechtenstein	0,3	-----	0,0	-----	0,0	0,3	0,1	0,3	0,0	100,0	-----
<b>Ensemble</b>	<b>1 897,6</b>	<b>5,1</b>	<b>1 241,8</b>	<b>4,9</b>	<b>3,0</b>	<b>655,8</b>	<b>444,3</b>	<b>172,1</b>	<b>39,4</b>	<b>34,6</b>	<b>5,5</b>
Pavillons de l'Est	582,5	8,5	180,5	3,8	0,4	402,0	229,4	145,7	26,8	69,0	10,8
Autres pavillons	1 315,1	3,7	1 061,3	5,1	3,5	253,8	214,8	26,4	12,6	19,3	- 1,8

<sup>(1)</sup> L'activité internationale des pavillons regroupe le transport international et le cabotage réalisé à l'étranger.

Sources : Eurostat et SDES, enquête TRM

## LE PAVILLON ALLEMAND PARCOURT LE PLUS DE KILOMÈTRES, MAIS CELUI DE LA POLOGNE SE RAPPROCHE

Les véhicules du pavillon allemand couvrent près d'un cinquième (17,4 %) du kilométrage total européen en 2016, soit 1,1 fois la distance parcourue par ceux du pavillon polonais. La part totale des kilomètres parcourus à vide est de 20 % ; elle varie entre 5 % pour le pavillon belge et 34 % pour les pavillons grec et irlandais. Celle des cinq pavillons les plus actifs en tonnes-kilomètres (allemand, polonais, français, britannique et espagnol) est comprise entre 19 % (pavillon français) et 22 % (pavillons britannique et polonais).

## PLUS DES DEUX TIERS DU CABOTAGE EN FRANCE ET EN ALLEMAGNE

Le transport routier national de marchandises se répartit entre deux acteurs : les pavillons nationaux et les pavillons étrangers qui pratiquent le cabotage.

En 2016, le transport national en Europe augmente de 5,4 %. Les marchés britannique et irlandais progressent fortement. La moitié du transport national européen est concentrée dans trois marchés : ceux de l'Allemagne, de la

France et du Royaume-Uni. Si l'activité nationale des pavillons sur leur propre territoire augmente de 4,9 %, le cabotage en Europe augmente de 22,9 % en 2016. La part des tonnes-kilomètres effectuées au sein d'un seul pays par des pavillons étrangers reste cependant faible (3 %, soit 39,0 milliards de tonnes-kilomètres). Plus des deux tiers du cabotage européen sont réalisés en Allemagne (42,3 %) et en France (24,8 %). Le cabotage s'accroît dans ces deux pays en 2016 (+ 32,1 % en Allemagne et + 16,8 % en France), pour couvrir respectivement 5,9 % et 6,3 % des tonnes-kilomètres réalisées au sein de ces deux marchés nationaux. Le cabotage progresse également fortement au Royaume-Uni, en Suède et aux Pays-Bas, où les niveaux en termes de tonnes-kilomètres parcourues sont bien moindres. Le cabotage représente 6,5 % des tonnes-kilomètres effectuées sur le marché belge, 5,8 % sur le marché autrichien et 4,3 % sur le marché suédois.

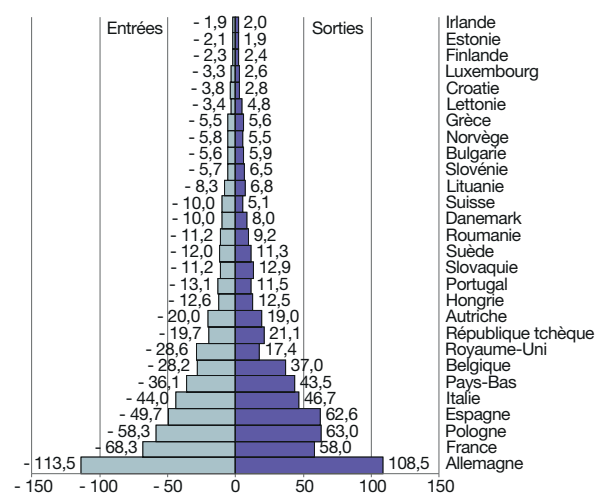
## DES PROFILS DE FLUX D'ÉCHANGES TRÈS DIFFÉRENTS SELON LES PAYS

En 2016 à l'international, le transport de marchandises en sortie pour l'ensemble de l'Union européenne est du même ordre de grandeur que celui en entrée. Au total, 13 pays ont plus de sorties que d'entrées. C'est notamment le cas de

l'Espagne avec 12,9 milliards de tonnes-kilomètres. À l'opposé, après le Royaume-Uni, la France est le pays où les entrées excèdent le plus les sorties avec 10,3 milliards de tonnes-kilomètres. Le marché allemand est de loin celui qui génère le plus de transport routier international, aussi bien pour les entrées que pour les sorties. Les flux d'échanges avec l'Allemagne sont environ deux fois plus importants que ceux réalisés avec l'Espagne et avec la France (graphique 1).

**Graphique 1 : transport de marchandises en entrées et en sorties des territoires européens en 2016**

En milliards de tonnes-kilomètres



Sources : Eurostat et SDES, enquête TRM

Près de 93 % des entrées et des sorties de marchandises de Pologne le sont sous pavillon polonais. La majorité des entrées et des sorties de TRM d'Espagne sont effectuées par le pavillon espagnol (54,9 % des entrées et 60,8 % des sorties).

C'est loin d'être le cas dans tous les pays : 15 des 30 pays ont plus de la moitié des entrées et des sorties de leur pays effectuées par un pavillon étranger. Ainsi, seulement 17,4 % des flux d'échanges avec l'Allemagne sont réalisés par le pavillon allemand (14,6 % en entrée et 20,3 % en sortie). Cette proportion tombe à 8,8 % pour la part du pavillon français dans les flux d'échanges avec la France (7,6 % en entrée et 10,2 % en sortie), ce qui le situe en dernière position, aussi bien pour les entrées que pour les sorties.

### LES PRODUITS AGROALIMENTAIRES SONT TOUJOURS LES MARCHANDISES LES PLUS TRANSPORTÉES EN EUROPE

Globalement, la répartition des marchandises transportées est stable en 2016.

Les marchandises les plus transportées sur route par les pavillons européens sont les produits agroalimentaires (divisions 01 et 04 de la nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport de 2007) - (NST 2007). Leur part représente 28,2 % des marchandises transportées par la route (28,3 % en 2015).

Le second poste concerne le transport de « marchandises groupées » (division 18). Il représente 9,8 % des marchandises transportées par la route et il diminue de 0,1 point en 2016.

### RECU DU PAVILLON FRANÇAIS DANS LES ÉCHANGES AVEC LES AUTRES PAYS EUROPÉENS

Le transport national réalisé en France (chargements et déchargements en France) est de 153,9 milliards de tonnes-kilomètres, soit une hausse de 2,9 % par rapport à 2015 (tableau 2). L'activité du pavillon français sur son territoire (144,2 milliards de tonnes-kilomètres) augmente de 2,1 %. Le cabotage (6,3 % du transport national français) est assuré à près de 22 % par le pavillon espagnol et à 14 % par le pavillon polonais.

**Tableau 2 : données de cadrage**

	En milliards de tonnes-kilomètres			Évolutions en %	
	2014 (révisées)	2015 (révisées)	2016 (provisaires)	2015/2014 (révisées)	2016/2015 (provisaires)
<b>TRM en France</b> (chargement et déchargement en France)	<b>158,8</b>	<b>149,5</b>	<b>153,9</b>	<b>- 5,8</b>	<b>2,9</b>
dont					
pavillon français (1)	151,2	141,3	144,2	- 6,5	2,1
cabotage des pavillons étrangers <sup>1</sup>	7,7	8,3	9,7	8,1	16,8
<b>TRM international entre la France et l'Europe<sup>2</sup></b> (chargement ou déchargement en France)	<b>126,4</b>	<b>123,3</b>	<b>126,3</b>	<b>- 2,5</b>	<b>2,5</b>
dont					
pavillon français (2)	13,5	11,9	11,1	- 12,2	- 6,2
transport bilatéral des pavillons étrangers <sup>3</sup>	72,9	69,5	68,5	- 4,7	- 1,5
transport par un pavillon tiers <sup>1</sup>	40,0	41,9	46,7	4,8	11,5
<b>TRM Europe<sup>2</sup> hors de France</b> (chargement et déchargement dans la zone Europe et hors de France)	<b>1 442,8</b>	<b>1 508,5</b>	<b>1 594,9</b>	<b>4,6</b>	<b>5,7</b>
dont					
cabotage du pavillon français (3)	0,3	0,2	0,2	- 36,7	26,3
transport entre pays tiers du pavillon français (4)	0,2	0,3	0,3	12,5	- 3,7
<b>TRM hors Europe<sup>3</sup></b>	<b>30,7</b>	<b>24,0</b>	<b>22,5</b>	<b>- 21,7</b>	<b>- 6,5</b>
dont					
pavillon français (5)	0,0	0,0	0,0	- 50,0	0,0
<b>TRM total tous pavillons<sup>1</sup></b>	<b>1 758,7</b>	<b>1 805,3</b>	<b>1 897,6</b>	<b>2,6</b>	<b>5,1</b>
<b>TRM total du pavillon français</b>	<b>165,2</b>	<b>153,6</b>	<b>155,9</b>	<b>- 7,1</b>	<b>1,5</b>
dont					
TRM national du pavillon français (1)	151,2	141,3	144,2	- 6,5	2,1
TRM international du pavillon français (2)+(3)+(4)+(5)	14,1	12,3	11,7	- 12,4	- 5,6

<sup>1</sup> Pavillons de l'UE 28, de la Norvège, de la Suisse et du Liechtenstein (non compris le pavillon de Malte).

<sup>2</sup> La zone Europe est définie comme l'Espace économique européen augmenté de la Suisse et non compris l'Islande.

<sup>3</sup> Transport impliquant un pays de chargement ou déchargement autre que ceux de la zone Europe.

Sources : Eurostat et SDES, enquête TRM

Le transport routier de marchandises entre la France et les autres pays de l'Union européenne représente 126,3 milliards de tonnes-kilomètres, soit une hausse de 2,5 % par rapport à 2015. Le transport entre la France et ses six principaux partenaires (Espagne, Allemagne, Belgique, Italie, Pologne et Pays-Bas) couvre 80 % des tonnes-kilomètres d'échanges internationaux de la France. Les échanges de la France avec la Pologne, l'Allemagne, l'Espagne et la Belgique sont en hausse. En revanche, ils sont en baisse avec l'Italie et les Pays-Bas (- 6,5 % avec ce dernier pays).

Le pavillon français réalise 8,8 % des échanges internationaux entre la France et les autres pays européens avec un volume en diminution. Ainsi, il est passé de 13,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2014 à 11,1 milliards en 2016. Ce recul du pavillon français touche notamment les échanges avec les Pays-Bas (- 34,6 % en 2016), l'Italie (- 10,8 %) et l'Espagne (- 8,2 %).

Les pavillons partenaires (du pays d'origine ou de destination du transport) effectuent 54,2 % du transport entre la France et les autres pays de l'Union européenne, et les pavillons tiers 37,0 %. Plus du quart (28,7 %) du transport bilatéral avec la France est réalisé par le pavillon espagnol, le plus gros contributeur à l'activité européenne du TRM entrant ou sortant de France, et 10 % environ par les pavillons polonais et allemand. Parmi les pavillons tiers transportant des marchandises entre la France et les autres pays, le pavillon polonais assure plus du quart de ce transport. Dans un contexte de stabilisation des échanges entre 2014 et 2016 entre la France et le reste de l'Europe, la part du transport bilatéral est passée de 57,7 % en 2014 à 54,2 % en 2016 au profit de celle des pavillons tiers, qui a progressé de 5,4 points, passant de 31,6 % à 37,0 %.

#### UN QUART DES MARCHANDISES ENTRANT OU SORTANT DE FRANCE SONT AGROALIMENTAIRES

Les marchandises les plus transportées en entrée et en sortie du territoire français sont les produits agroalimentaires (divisions 01 et 04) – (25,2 % des tonnes-kilomètres effectuées en 2016), ce qui correspond à la moyenne sur l'ensemble des pays européens. Elles sont suivies des « marchandises groupées » (division 18) – (12,5 %) et des « produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire » (division 08) – (10,7 %).

Le pavillon français opère davantage dans le transport des matières premières (houille, lignite, pétrole brut, gaz

naturel, minerais, tourbe, coke et produits pétroliers raffinés, ainsi que les matières premières secondaires et les déchets) – (tableau 3). Il contribue même à près de 30 % des échanges entrants et sortants des « minerais, tourbe et autres produits d'extraction » (division 03). Sa part est également élevée pour les « déménagements, transport de biens non marchands et véhicules en réparation » (division 17) – (21,7 % en 2016, après 21,1 % en 2015). Par contre, le pavillon français effectue moins de 10 % des échanges agroalimentaires internationaux. Sa part est également faible pour le transport de meubles, d'équipements pour le transport de fret, de matériels de transport, ainsi que le bois, la pâte à papier et le papier (moins de 5 % chacun).

**Tableau 3 : part du pavillon français dans le transport de marchandises entrant et sortant de France par type de marchandises en 2015 et 2016**

En %

Nature des marchandises transportées (en NST2007)		Échanges entrants et sortants en France	
Division	Libellé de la marchandise	2015	2016
01	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	9,5	10,4
02	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	15,4	25,9
03	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	26,1	29,2
04	Produits alimentaires, boissons et tabac	7,9	7,6
05	Textiles, cuir et produits dérivés	6,1	5,9
06	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	5,3	4,3
07	Coke et produits pétroliers raffinés	21,4	25,2
08	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	9,5	8,0
09	Autres produits minéraux non métalliques	16,9	19,5
10	Métaux de base, produits métalliques	9,1	8,1
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	5,9	5,2
12	Matériel de transport	3,6	3,3
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	1,9	1,4
14	Matières premières secondaires ; déchets	23,2	21,7
15	Courrier, colis	6,0	6,7
16	Équipement pour le transport de fret	5,5	1,6
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	21,1	21,7
18	Marchandises groupées	15,6	10,8
19	Marchandises non identifiées	1,6	3,2
20	Autres marchandises, n.c.a.	0,0	0,0
<b>Ensemble</b>		<b>9,6</b>	<b>8,8</b>

n.c.a. : non classé ailleurs.

Sources : Eurostat et SDES, enquête TRM

Bruno LUTINIER, SDES

Dépôt légal : février 2018  
ISSN : 2557-8510

Directeur de publication : Sylvain Moreau  
Rédaction en chef : Anne Bottin  
Coordination éditoriale : Céline Carrière  
Maquettage et réalisation : Chromatiques (Paris)

# Commissariat général au développement durable

Service de la donnée et des études statistiques  
Sous-direction des statistiques des transports  
Tour Séquoia  
92055 La Défense cedex  
Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)

