

## Le transport routier de marchandises européen en 2012

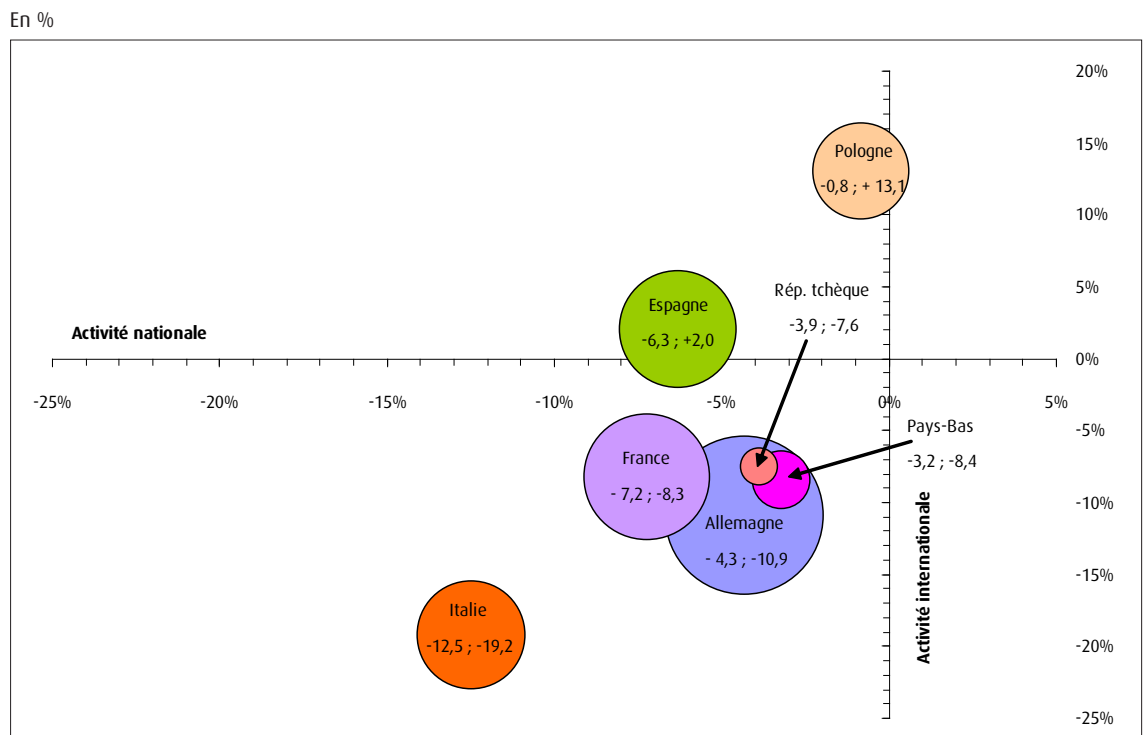
Le transport routier de marchandises européen se contracte de 4,2 % en 2012. L'activité nationale des pavillons recule plus nettement que leur activité internationale (respectivement - 6,1 % et - 0,5 %), soutenue par le dynamisme des pavillons de l'Est à l'international (+ 7,2 %). Le transport national (- 5,8 %) baisse moins fortement que l'activité nationale des pavillons car le cabotage (+ 10,5 %)

gagne globalement en part de marché, notamment en Allemagne. La part du pavillon français dans le TRM européen est de 10,2 %. Son activité nationale recule à l'image de celle de nombreux autres pavillons, principalement de l'Europe de l'ouest. Le cabotage en France se rétablit en volume et sa part atteint 4,0 % du transport national.

L'activité de l'ensemble des pavillons européens baisse de 4,2 % en 2012, essentiellement du fait du recul de l'activité nationale (- 6,1 % - cf. définition) - (graphique 1). Dans le même temps, forts de leur dynamisme à l'international, les pavillons de l'Est progressent globalement de 4,2 %, et assurent 67,4 % de leur activité à l'international en 2012 (65,5 % en 2011). Leur activité croît de 7,2 % sur ce segment tandis que celle des autres pavillons recule de 8,0 % (tableau 1).

La majorité des pavillons les plus contributeurs au transport routier européen de marchandises sont en repli sur leurs territoires respectifs et à l'international à l'exception du pavillon polonais qui progresse fortement à l'international (+ 13,1 %) et du pavillon espagnol qui poursuit plus modérément son orientation hors de son territoire (+ 2,0 %).

Graphique 1 : évolution de l'activité des plus gros contributeurs au TRM européen en 2012



Note : la taille des bulles est déterminée par le volume d'activité du pavillon en 2012. Exemple : le pavillon allemand a réalisé le plus gros volume de transport en 2012 : 298 Md de t-km. Dans les bulles, le premier chiffre est l'évolution en % de l'activité nationale, le second de l'activité internationale.

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

## L'activité des pavillons du TRM européen

En 2012, le pavillon allemand assure 18 % du TRM européen. Il est suivi par les pavillons polonais (13 %), espagnol (12 %) et français (10 %).

Selon les pavillons, le poids de l'activité internationale dans l'ensemble de l'activité TRM diffère : alors que l'activité internationale du pavillon allemand est cinq fois plus faible que son activité nationale, celle du pavillon polonais est une fois et demie plus développée que son activité nationale (*graphique 2*). Ce dernier a conforté son avance sur le cabotage, les transports entre pays tiers et entre la Pologne et des pays autres que la France (transport bilatéral hors de France).

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 de l'Est, plus spécialisés dans les transports

internationaux, assurent plus de la moitié du TRM européen sur des distances supérieures ou égales à 500 km (en tonnes-km). À l'inverse, les pavillons d'Europe occidentale interviennent davantage sur les trajets de courtes et moyennes distances, à l'image du pavillon français dont 43 % de l'activité est réalisée sur des distances comprises entre 150 et 500 km et un quart sur des distances inférieures à 150 km (*graphique 3*).

Le pavillon allemand couvre un cinquième du kilométrage total européen en 2012, soit 1,3 fois la distance parcourue par le pavillon polonais (*graphique 4a*). La part des kilomètres parcourus à vide varie entre 11 % (pavillon danois) et 35 % (pavillon grec). Celle des cinq plus gros pavillons (allemand, polonais, français, britannique et espagnol) est comprise entre 21 % (pavillon allemand) et 26 % (pavillon britannique - *graphique 4b*).

## Le TRM européen sur les marchés nationaux et internationaux

Le transport national (*cf. définition*) se répartit entre deux acteurs : les pavillons nationaux et les pavillons étrangers, qui pratiquent le cabotage.

En 2012, le transport national en Europe se contracte de 5,8 % (*tableau 2*). Les plus fortes baisses concernent les marchés portugais, belge et italien. La moitié du transport national européen est concentrée dans trois marchés : l'Allemagne, la France et l'Espagne. Les deux tiers du cabotage européen sont réalisés en Allemagne (37 %) et en France (29 %). Le cabotage s'accroît fortement dans ces deux pays en 2012 (+ 25,5 % en Allemagne et + 7,6 % en France), pour couvrir respectivement 3,2 % et 4,0 % des tonnes-kilomètres réalisées dans ces deux marchés nationaux.

À l'international, les entrées de marchandises sur les territoires (en tonnes-kilomètres) sont légèrement inférieures aux sorties en 2012 (*tableau 4*). Le marché allemand est de loin celui qui génère le plus de transport routier international. Les flux d'échange avec l'Allemagne sont deux fois plus importants que les flux d'échange réalisés avec l'Espagne ou avec la France (*graphique 5*).

La majorité des entrées ou sorties de TRM d'Espagne sont effectuées par le pavillon espagnol (58,5 % des entrées et 63,6 % des sorties) tandis que 22,3 % seulement des flux d'échanges avec l'Allemagne sont réalisés par le pavillon allemand. Cette proportion tombe à 12,9 % pour la part du pavillon français dans les flux d'échanges avec la France (12,3 % en entrée et 13,6 % en sortie).

## Les marchandises transportées par le TRM

Les marchandises les plus transportées sur route par les pavillons européens sont les produits agroalimentaires (divisions 01 et 04 de la NST 2007). Leur part est de 27,9 % en 2012 (26,9 % en 2011 - *tableau 3*). Malgré la mauvaise conjoncture, le transport de ces produits (en termes de tonnes-km) recule peu.

Le transport routier des marchandises se contracte pour la grande majorité des marchandises identifiables (divisions 01 à 18 de la NST 2007) à l'exception du transport d'équipement pour le transport de fret (conteneurs et caisses mobiles vides, palettes et autres emballages vides - division 16) qui progresse légèrement (+ 0,6 %) et de celui de déménagement (division 17) qui augmente de 5,1 %.

Le transport de marchandises groupées baisse de 0,5 %, moins fortement que le transport des autres marchandises et sa part dans le transport total augmente de 0,3 point passant à 8,1 % en 2012.

Le transport de « minerais, tourbe et autres produits d'extraction » (division 03) accuse le recul le plus marqué (- 11,6 %) mais reste toutefois l'une des marchandises les plus transportées par route (7,7 % du transport routier total en 2012). Les métaux de base, produits métalliques et autres produits minéraux non métalliques accusent également un recul important (- 6,6 et - 9,7 % respectivement). Leur part dans le TRM passe de 16,4 % à 15,6 %.

Tableau 1 : activité des pavillons en 2012

Pays d'immatriculation du pavillon	Activité des pavillons (mesurée en Md de t-km)				Activité nationale des pavillons (mesurée en Md de t-km)			Activité internationale des pavillons <sup>(1)</sup> (mesurée en Md de t-km)					
	En niveau	% de l'activité la plus importante au sein de l'UE	% de l'activité des pavillons de l'UE	Évol. 2012/ 2011	En niveau	% de l'activité nationale des pavillons de l'UE	Évol. 2012/ 2011	En niveau	dont bilatérale	dont tiers	dont cabotage	% de l'activité globale du pavillon	Évol. 2012/ 2011
Allemagne	298	100,0	17,7	-5,5	245	22,1	-4,3	52,3	46,2	4,4	1,7	17,6	-10,9
Pologne	222	74,7	13,2	7,1	89	8,0	-0,8	133,3	96,0	32,0	5,3	60,0	13,1
Espagne	199	66,9	11,8	-3,7	133	12,0	-6,3	65,8	60,0	3,8	2,0	33,0	2,0
<b>France</b>	<b>172</b>	<b>57,8</b>	<b>10,2</b>	<b>-7,3</b>	<b>156</b>	<b>14,1</b>	<b>-7,2</b>	<b>16,0</b>	<b>15,5</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>9,3</b>	<b>-8,3</b>
Royaume-Uni (*)	135	45,4	8,0	-----	127	11,5	-----	7,6	7,1	0,3	0,3	5,6	-----
Italie	124	41,7	7,4	-13,2	112	10,1	-12,5	12,2	11,5	0,4	0,4	9,9	-19,2
Pays-Bas	69	23,2	4,1	-6,0	33	2,9	-3,2	36,5	28,9	5,2	2,3	52,8	-8,4
République tchèque	51	17,2	3,0	-6,6	14	1,3	-3,9	36,8	25,4	10,2	1,2	71,9	-7,6
Hongrie	34	11,3	2,0	-2,2	9	0,8	-12,7	24,5	14,6	9,2	0,8	73,1	2,4
Portugal	32	10,6	1,9	-13,1	10	0,9	-21,8	21,8	16,6	4,3	0,9	68,7	-8,5
Suède	31	10,4	1,8	-8,8	28	2,5	-8,5	3,0	2,7	0,2	0,1	9,7	-11,5
Roumanie	30	10,0	1,8	12,6	13	1,1	6,9	17,0	12,9	3,6	0,5	57,3	17,3
Slovaquie	30	10,0	1,8	1,8	5	0,5	3,2	24,6	12,4	11,4	0,8	83,1	1,5
Belgique	28	9,5	1,7	-24,2	17	1,6	-18,9	11,1	9,0	1,3	0,8	39,0	-31,3
Autriche	26	8,6	1,5	-8,4	14	1,2	-2,1	11,8	9,3	2,1	0,5	46,4	-14,8
Finlande	25	8,6	1,5	-5,2	22	2,0	-7,6	3,5	3,3	0,1	0,1	13,9	12,8
Bulgarie	24	8,2	1,4	15,0	6	0,6	-3,2	18,1	7,9	9,1	1,1	74,1	23,1
Lituanie	23	7,9	1,4	9,0	2	0,2	5,0	21,0	11,3	9,6	0,2	89,7	9,5
Grèce	20	6,9	1,2	0,0	16	1,4	-3,4	4,4	4,3	0,0	0,0	21,3	14,9
Norvège	20	6,8	1,2	5,1	17	1,5	5,3	3,2	3,1	0,0	0,0	15,8	4,3
Danemark	17	5,6	1,0	3,4	12	1,1	2,2	4,4	3,3	0,7	0,4	26,3	7,1
Slovénie	16	5,3	0,9	-3,4	2	0,2	-15,4	14,0	8,1	5,5	0,5	88,5	-1,6
Suisse	13	4,3	0,8	-6,2	10	0,9	0,8	3,0	2,5	0,3	0,2	23,2	-23,8
Lettonie	12	4,1	0,7	0,5	3	0,2	-1,0	9,5	6,4	2,8	0,3	78,8	1,0
Irlande	10	3,3	0,6	-1,4	7	0,6	-0,6	2,6	2,0	0,4	0,3	26,5	-3,5
Croatie	9	2,9	0,5	-3,1	4	0,4	-5,3	4,5	3,5	1,0	0,0	52,1	-1,0
Luxembourg (*)	8	2,7	0,5	-----	1	0,1	-----	7,5	2,3	3,5	1,7	92,5	-----
Estonie	6	1,9	0,3	-2,0	2	0,1	2,3	4,2	2,8	1,1	0,3	72,5	-3,5
Chypre	1	0,3	0,1	-4,8	1	0,1	-4,7	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	-5,7
Liechtenstein	0	0,1	0,0	-9,7	0	0,0	0,0	0,3	0,1	0,2	0,0	100,0	-9,7
<b>Ensemble</b>	<b>1 685</b>	<b>-----</b>	<b>100,0</b>	<b>-4,2</b>	<b>1 110</b>	<b>100,0</b>	<b>-6,1</b>	<b>574,5</b>	<b>428,8</b>	<b>122,8</b>	<b>23,0</b>	<b>34,1</b>	<b>-0,5</b>
<b>Pavillons de l'Est</b>	<b>457</b>	<b>-----</b>	<b>27,1</b>	<b>4,2</b>	<b>149</b>	<b>13,4</b>	<b>-1,5</b>	<b>307,7</b>	<b>201,2</b>	<b>95,4</b>	<b>11,0</b>	<b>67,4</b>	<b>7,2</b>
<b>Autres pavillons</b>	<b>1 228</b>	<b>-----</b>	<b>268,9</b>	<b>-7,0</b>	<b>961</b>	<b>645,1</b>	<b>-6,8</b>	<b>266,8</b>	<b>227,6</b>	<b>27,4</b>	<b>11,9</b>	<b>21,7</b>	<b>-8,0</b>

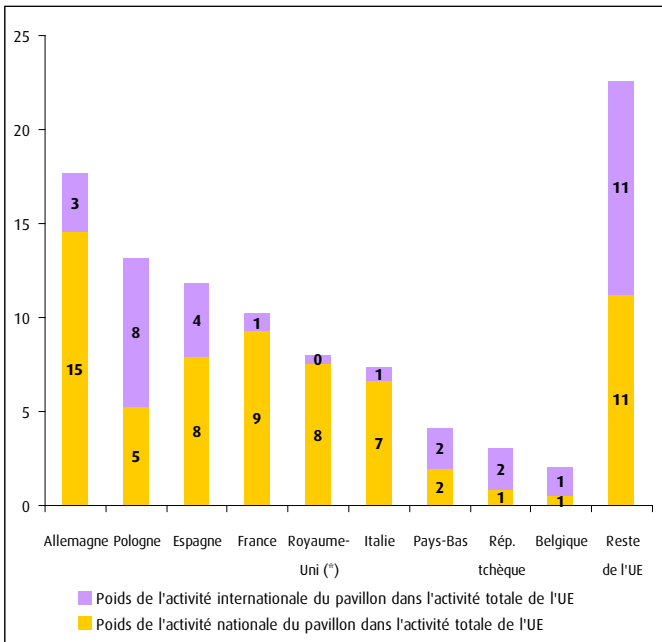
(1) l'activité internationale des pavillon regroupe le transport international ainsi que le cabotage réalisé à l'étranger.

(\*) l'activité de ces deux pavillons a été estimée en prenant l'évolution de l'activité totale des treize autres pavillons de l'UE15 sur chaque segment (national, cabotage, bilatéral, tiers).

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

**Graphique 2 : poids des pavillons dans l'activité de l'UE en 2012**

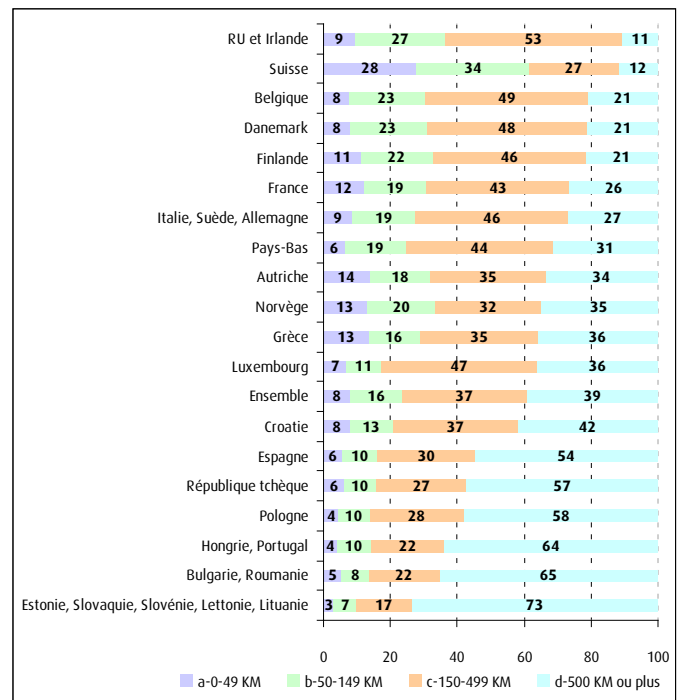
En %



(\*) L'activité du pavillon britannique a été estimée.  
 Lecture : l'activité nationale du pavillon allemand représente 15 % de l'activité totale des pavillons européens tous périmètres confondus en 2012. Son activité à l'internationale a une part cinq fois plus faible.  
 Sources : Eurostat, SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

**Graphique 3 : répartition de l'activité par zone géographique et classes de distance en charge en 2012**

En %



Lecture : 43 % des t-km réalisées par le pavillon français en 2012 le sont sur des distances comprises entre 150 et 500 km.  
 Sources : Eurostat, SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

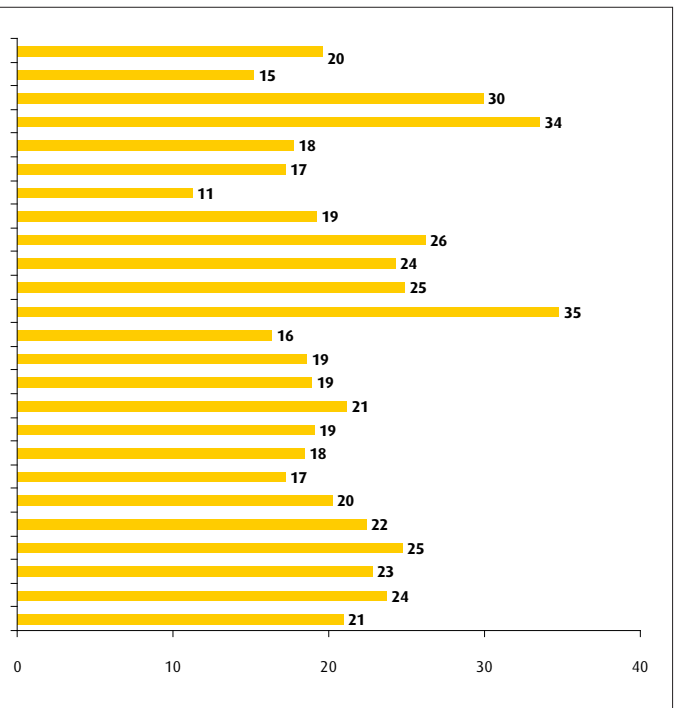
**Graphique 4a : kilomètres parcourus en 2012**

En millions de km



**Graphique 4b : part des kilomètres parcourus à vide en 2012**

En %



NB : les données de kilométrage du pavillon belge ainsi que les données de kilométrage à vide des pavillons italien et roumain ne sont pas publiées. Celles des pavillons luxembourgeois et britannique n'étant pas disponibles pour 2012, le ratio a été calculé sur des valeurs de 2010 pour le pavillon britannique et sur des valeurs de 2008 pour le pavillon luxembourgeois.  
 Sources : Eurostat, SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

Tableau 2 : activité sur les marchés nationaux en 2012

Pays	Transport national* (mesurée en Md de t-km)			% de l'ensemble des marchés nationaux de l'UE	Poids du cabotage dans le pays dans le cabotage total dans l'UE (en %)	Taux de pénétration du cabotage	Évolution de l'activité des pavillons sur leur propre territoire 2012/2011	Évolution 2012/2011 du cabotage dans les pays de l'UE	Évolution 2012/2011 du transport national (pavillon du pays + cabotage)
	dont activité nationale du pavillon du pays	dont cabotage dans le pays	Total						
Allemagne	245,3	8,2	253,5	22,4	36,8	3,2	-4,3	25,5	-3,6
<b>France</b>	<b>156,1</b>	<b>6,4</b>	<b>162,5</b>	<b>14,3</b>	<b>28,7</b>	<b>4,0</b>	<b>-7,2</b>	<b>7,6</b>	<b>-6,7</b>
Espagne	133,4	0,7	134,1	11,8	2,9	0,5	-6,3	-9,3	-6,3
Royaume-Uni (*)	127,4	1,1	128,5	11,3	4,8	0,8	-----	3,1	-----
Italie	111,8	1,3	113,1	10,0	5,8	1,1	-12,5	-6,5	-12,4
Pologne	89,0	0,1	89,1	7,9	0,5	0,1	-0,8	40,7	-0,8
Pays-Bas	32,5	0,5	33,0	2,9	2,1	1,4	-3,2	-2,4	-3,2
Suède	28,1	0,7	28,8	2,5	3,1	2,4	-8,5	-32,2	-9,3
Finlande	21,9	0,1	22,0	1,9	0,3	0,3	-7,6	55,5	-7,5
Belgique	17,3	1,2	18,5	1,6	5,2	6,2	-18,9	4,8	-17,8
Grèce	16,1	0,1	16,1	1,4	0,3	0,4	-3,4	-62,7	-4,1
Norvège	17,0	0,3	17,3	1,5	1,2	1,6	5,3	34,4	5,6
Rép. tchèque	14,4	0,1	14,5	1,3	0,4	0,6	-3,9	-1,6	-3,9
Autriche	13,7	0,7	14,4	1,3	3,2	5,0	-2,1	32,8	-0,8
Portugal	9,9	0,1	10,0	0,9	0,3	0,8	-21,8	149,9	-21,4
Danemark	12,3	0,3	12,6	1,1	1,6	2,8	2,2	7,9	2,3
Roumanie	12,7	0,1	12,8	1,1	0,6	1,1	6,9	294,1	7,7
Hongrie	9,0	0,1	9,1	0,8	0,3	0,6	-12,7	22,5	-12,6
Suisse	9,8	0,1	9,9	0,9	0,5	1,1	0,8	70,6	1,3
Irlande	7,2	0,2	7,3	0,6	0,7	2,1	-0,6	-8,0	-0,8
Bulgarie	6,3	0,0	6,3	0,6	0,0	0,1	-3,2	-58,5	-3,3
Slovaquie	5,0	0,1	5,1	0,5	0,4	1,9	3,2	41,7	3,7
Croatie	4,1	0,0	4,1	0,4	0,0	0,0	-5,3	-8,1	-5,3
Lettonie	2,6	0,0	2,6	0,2	0,0	0,2	-1,0	-42,0	-1,2
Lituanie	2,4	0,0	2,4	0,2	0,0	0,3	5,0	0,4	5,0
Slovénie	1,8	0,0	1,8	0,2	0,0	0,5	-15,4	-19,0	-15,4
Estonie	1,6	0,0	1,6	0,1	0,1	0,8	2,3	390,7	2,9
Chypre	0,9	0,0	0,9	0,1	0,0	0,0	-4,7	-	-4,7
Luxembourg (*)	0,6	0,0	0,6	0,1	0,0	1,1	-----	-65,9	-----
Liechtenstein	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-
<b>Ensemble</b>	<b>1 110,3</b>	<b>22,3</b>	<b>1 132,6</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>2,0</b>	<b>-6,1</b>	<b>10,5</b>	<b>-5,8</b>

\* Le transport national est mesuré par l'activité du pavillon du pays considéré à laquelle on ajoute l'activité de cabotage dans ce pays.

(\*) l'activité de ces deux pavillons a été estimée en prenant l'évolution de l'activité totale des treize autres pavillons de l'UE15 sur chaque segment (national, cabotage, bilatéral, tiers).

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

**Tableau 3 : évolution de la structure du transport routier européen de marchandises par type de marchandises**

En milliards de tonnes-kilomètres

Nature des marchandises transportées (en NST2007)		2011	2012	Évolution 2012/2011 (en %)	% ensemble des marchandises en 2011	% ensemble des marchandises en 2012
Division	Libellé de la marchandise					
01	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	183,1	182,1	-0,6	10,4	10,8
02	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	11,9	10,7	-10,1	0,7	0,6
03	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	146,3	129,4	-11,6	8,3	7,7
04	Produits alimentaires, boissons et tabac	290,2	287,5	-0,9	16,5	17,1
05	Textiles, cuir et produits dérivés	18,7	17,6	-6,0	1,1	1,0
06	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	125,8	119,2	-5,2	7,1	7,1
07	Coke et produits pétroliers raffinés	52,7	51,0	-3,3	3,0	3,0
08	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	132,6	129,9	-2,1	7,5	7,7
09	Autres produits minéraux non métalliques	157,5	142,2	-9,7	9,0	8,4
10	Métaux de base, produits métalliques	130,2	121,7	-6,6	7,4	7,2
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	60,8	57,9	-4,8	3,5	3,4
12	Matériel de transport	64,6	60,7	-6,2	3,7	3,6
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	30,9	28,8	-6,8	1,8	1,7
14	Matières premières secondaires ; déchets	63,3	60,3	-4,8	3,6	3,6
15	Courrier, colis	35,7	35,2	-1,4	2,0	2,1
16	Équipement pour le transport de fret	34,8	35,0	0,6	2,0	2,1
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	10,5	11,1	5,1	0,6	0,7
18	Marchandises groupées	137,1	136,4	-0,5	7,8	8,1
19	Marchandises non identifiables	35,8	36,2	1,1	2,0	2,1
20	Autres marchandises, n.c.a.	36,8	32,1	-12,9	2,1	1,9
<b>Ensemble</b>		<b>1 759,5</b>	<b>1 684,8</b>	<b>-4,2</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Lecture : en 2012, les produits alimentaires, boissons et tabac représentaient 17,1 % de l'activité totale de transport routier européen mesuré en tonnes-kilomètres.

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

Tableau 4 : structures des entrées / sorties en 2012 par pays

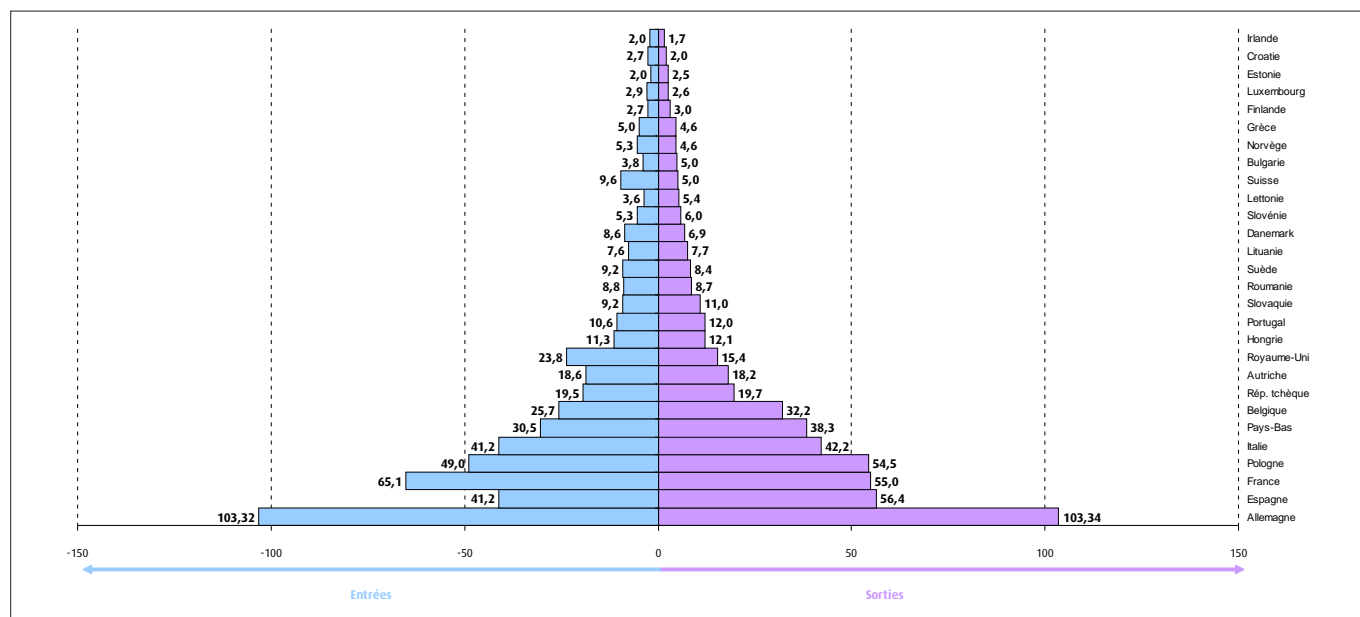
	Entrées				Sorties			
	niveau (en Md de t-km)	% pavillon national	% pavillon partenaire	% pavillon tiers	niveau (en Md de t-km)	% pavillon national	% pavillon partenaire	% pavillon tiers
Allemagne	103,3	19,3	54,0	26,7	103,3	25,4	46,3	28,3
Espagne	41,2	58,5	24,8	16,6	56,4	63,6	22,7	13,7
France	65,1	12,3	60,8	26,9	55,0	13,6	55,9	30,4
Pologne	49,0	92,2	5,3	2,5	54,5	93,4	3,5	3,1
Italie	41,2	12,6	56,7	30,7	42,2	15,0	50,1	34,9
Pays-Bas	30,5	38,8	44,2	17,0	38,3	44,6	36,4	19,1
Belgique	25,7	13,4	53,9	32,7	32,2	17,4	50,8	31,8
République tchèque	19,5	62,9	22,9	14,2	19,7	66,8	18,5	14,7
Autriche	18,6	24,2	37,3	38,4	18,2	26,2	31,9	41,9
Royaume-Uni	23,8	14,0	57,9	28,1	15,4	24,4	40,8	34,7
Hongrie	11,3	61,0	24,3	14,7	12,1	63,7	21,4	14,9
Portugal	10,6	66,5	28,5	5,0	12,0	79,0	17,0	4,0
Slovaquie	9,2	57,9	28,1	14,0	11,0	62,5	23,2	14,2
Roumanie	8,8	68,1	23,1	8,8	8,7	79,0	14,5	6,5
Suède	9,2	12,7	65,4	21,9	8,4	18,0	51,6	30,4
Lituanie	7,6	61,5	17,6	20,9	7,7	85,7	8,9	5,4
Danemark	8,6	16,9	51,9	31,2	6,9	27,4	36,9	35,7
Slovénie	5,3	70,6	18,2	11,2	6,0	73,2	16,0	10,8
Lettonie	3,6	66,1	15,6	18,3	5,4	74,3	11,9	13,8
Suisse	9,6	15,0	65,2	19,8	5,0	20,1	48,1	31,8
Bulgarie	3,8	82,0	14,2	3,8	5,0	95,1	3,0	1,9
Norvège	5,3	25,5	54,8	19,7	4,6	38,7	35,7	25,6
Grèce	5,0	41,6	28,3	30,1	4,6	49,6	28,7	21,7
Finlande	2,7	49,9	37,7	12,4	3,0	65,5	17,7	16,8
Luxembourg	2,9	37,2	46,5	16,3	2,6	47,0	35,6	17,5
Estonie	2,0	55,3	30,3	14,4	2,5	65,7	21,6	12,7
Croatie	2,7	67,4	17,7	14,9	2,0	82,5	9,5	8,0
Irlande	2,0	42,7	55,6	1,7	1,7	64,6	33,2	2,2
Liechtenstein	0,3	10,9	19,7	69,4	0,1	29,4	28,0	42,6
Chypre	0,0	92,2	7,8	0,0	0,1	14,9	0,0	85,1
<b>Ensemble</b>	<b>528,4</b>	<b>36,1</b>	<b>42,3</b>	<b>21,6</b>	<b>544,3</b>	<b>43,7</b>	<b>34,2</b>	<b>22,1</b>

Lecture : en 2012, les entrées de marchandises sur le territoire allemand sont assurées à hauteur de 19,3 % par le pavillon allemand, 54,0 % par les pavillons des pays partenaires et 26,7 % par les pavillons tiers.

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

## Graphique 5 : transport de marchandises en entrées et en sorties des territoires européens en 2012

En milliards de t-km



Lecture : les entrées de marchandises par route sur le territoire français ont représenté 65,1 milliards de t-km en 2012 contre 55 milliards de t-km pour les sorties.

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

## Le TRM européen avec la France et l'activité du pavillon français

Avec 172 milliards de tonnes-km en 2012 (*tableau 1*), le pavillon français se maintient en quatrième position des pavillons européens, derrière l'Allemagne, la Pologne et l'Espagne. Sa part dans le TRM européen, en légère baisse, passe à 10,2 %. Son activité en termes de tonnes-km est en recul de 7,2 % par rapport à 2011, alors que globalement, le TRM européen est en recul de 4,2 % en 2012.

Le transport national réalisé en France (chargements et déchargements en France) est de 163 milliards de tonnes-km, soit - 6,8 % par rapport à 2011 (*tableau 5*). L'activité du pavillon français sur son territoire (156 milliards de tonnes-km), recule de 7,2 %, ce recul se constate aussi pour de nombreux autres pavillons, principalement d'Europe de l'Ouest. Quant au cabotage des pavillons étrangers en France, il progresse à 6,5 milliards de tonnes-km pour retrouver son niveau de 2010 et sa part atteint 4,0 %. Le quart de ce cabotage est réalisé par le pavillon espagnol et 15 % par le pavillon polonais (*graphique 6*).

Le transport entre la France et les autres pays de l'UE représente 119 Md de tonnes-km (- 4,8 % par rapport à 2011 - *tableau 5 et graphique 7*). Le transport entre la France et les pays limitrophes (y compris le Royaume-Uni) représente 69 % des échanges routiers internationaux de la France. Le transport entre la France et ses six principaux partenaires (Espagne, Allemagne, Belgique, Italie, Pologne et Pays-Bas) couvre près de 80 % des tonnes-kilomètres d'échange

international de la France. Les échanges entre la France et ses principaux partenaires sont tous à la baisse et en particulier avec la Belgique et l'Italie (*graphique 8*).

La part de ce transport réalisée par le pavillon français est de 13,0 %, avec un volume en diminution depuis 2010 (de 17,1 à 15,4 milliards de tonnes-km). La reprise des échanges entre la France et les Pays-Bas assurés par le pavillon français, en progression de 11,1 % en 2012, atténue le recul de 2011 (*graphique 8*).

Les pavillons partenaires (du pays d'origine ou de destination du transport) effectuent 59,1 % du transport entre la France et les autres pays de l'UE, et les pavillons tiers 28,0 % (*tableau 5*). Le quart du transport bilatéral avec la France est réalisé par le pavillon espagnol, le plus gros contributeur à l'activité européenne du transport routier de marchandises entrant ou sortant de France, et 10 % environ par le pavillon polonais (*graphiques 6 et 9*). Parmi les pavillons tiers qui transportent des marchandises entre la France et les autres pays, le pavillon polonais assure le quart de ce transport. Dans un contexte de recul des échanges entre la France et le reste de l'Europe, depuis 2010, la part du transport bilatéral est en diminution (de 62 % à 59 %) au profit de celle des pavillons tiers qui a progressé de 3 points (de 25 % à 28 %).

## Les marchandises transportées entre la France et l'Europe

Les marchandises les plus transportées en entrée et en sortie du territoire français sont les produits agroalimentaires (respectivement 22,8 % et 30,1 % des tonnes-kilomètres) - (*tableau 6*). Elles sont suivies des « produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire » (12,3 % en entrée / 11,5 % en sortie). En 2012, le transport routier de marchandises entre la France et le reste de l'Europe se contracte pour la majorité des marchandises, sauf pour le courrier, les équipements pour le transport de fret, les marchandises transportées dans le cadre de déménagement et les marchandises groupées. Ces quatre catégories de marchandises représentent

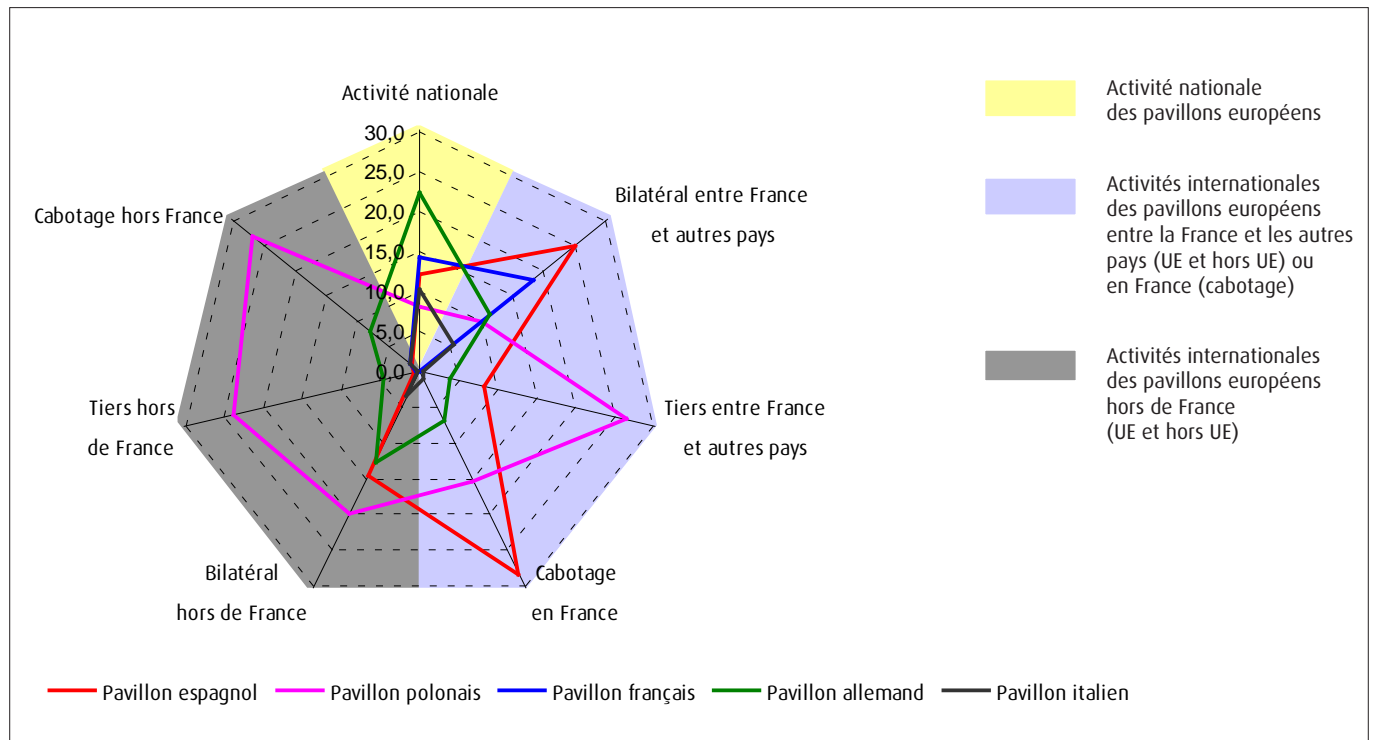
15,3 % du transport routier de marchandises entre la France et le reste de l'Europe en 2012 (14,5 % des entrées et 16,2 % des sorties).

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) où il effectue presque le tiers des échanges, quel que soit le sens du parcours (*tableau 7*). Il a également une part élevée mais en repli sur les marchandises groupées (23,3 % après 26,0 %). Il n'effectue que 10 % environ des échanges agroalimentaires internationaux.



**Graphique 6 : activité du TRM des principaux pavillons européens en 2012**

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



Lecture : en 2012, le pavillon espagnol réalise près d'un quart du transport bilatéral européen entre la France et le reste de l'UE. Le pavillon polonais effectue un quart de l'activité tiers européenne entre la France et le reste de l'UE. Par définition, le pavillon français n'a pas d'activité en tant que pavillon tiers entre la France et le reste de l'UE ni d'activité bilatérale hors de France.

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

**Tableau 5 : données de cadrage**

	En milliards de tonnes-kilomètres			Évolutions (en %)	
	2010 (R)	2011 (R)	2012 (P)	2011/2010 (R)	2012 / 2011 (P)
<b>TRM en France</b> (chargement et déchargement en France)	<b>170,8</b>	<b>174,4</b>	<b>162,6</b>	2,1	-6,8
<i>pavillon français (1)</i>	164,4	168,3	156,1	2,4	-7,2
<i>cabotage des pavillons étrangers<sup>1</sup></i>	6,4	6,1	6,5	-4,5	6,1
<b>TRM international entre la France et l'Europe<sup>2</sup></b> (chargement ou déchargement en France)	<b>129,6</b>	<b>125,0</b>	<b>119,1</b>	-3,5	-4,8
<i>pavillon français (2)</i>	17,1	16,7	15,4	-2,3	-7,5
<i>transport bilatéral des pavillons étrangers<sup>1</sup></i>	80,5	76,0	70,3	-5,6	-7,4
<i>transport par un pavillon tiers<sup>1</sup></i>	32,1	32,4	33,3	0,9	2,8
<b>TRM Europe<sup>2</sup> hors de France</b> (chargement et déchargement dans la zone Europe et hors de France)	<b>1 455,6</b>	<b>1 432,8</b>	<b>1 373,0</b>	-1,6	-4,2
<i>dont</i>					
<i>cabotage du pavillon français (3)</i>	0,3	0,3	0,2	-8,3	-15,6
<i>transport entre pays tiers du pavillon français (4)</i>	0,4	0,4	0,2	5,1	-35,2
<b>TRM hors Europe<sup>3</sup></b>	<b>26,3</b>	<b>27,3</b>	<b>30,2</b>	3,7	10,6
<i>dont</i>					
<i>pavillon français (5)</i>	0,1	0,1	0,1	-2,4	-23,7
<b>TRM total tous pavillons<sup>1</sup></b>	<b>1 782,3</b>	<b>1 759,5</b>	<b>1 684,8</b>	<b>-1,3</b>	<b>-4,2</b>
<b>TRM total du pavillon français</b>	<b>182,2</b>	<b>185,7</b>	<b>172,1</b>	<b>1,9</b>	<b>-7,3</b>
<i>dont</i>					
<i>TRM nationale du pavillon français (1)</i>	164,4	168,3	156,1	2,4	-7,2
<i>TRM internationale du pavillon français (2) + (3) + (4) + (5)</i>	17,8	17,4	16,0	-2,2	-8,3

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

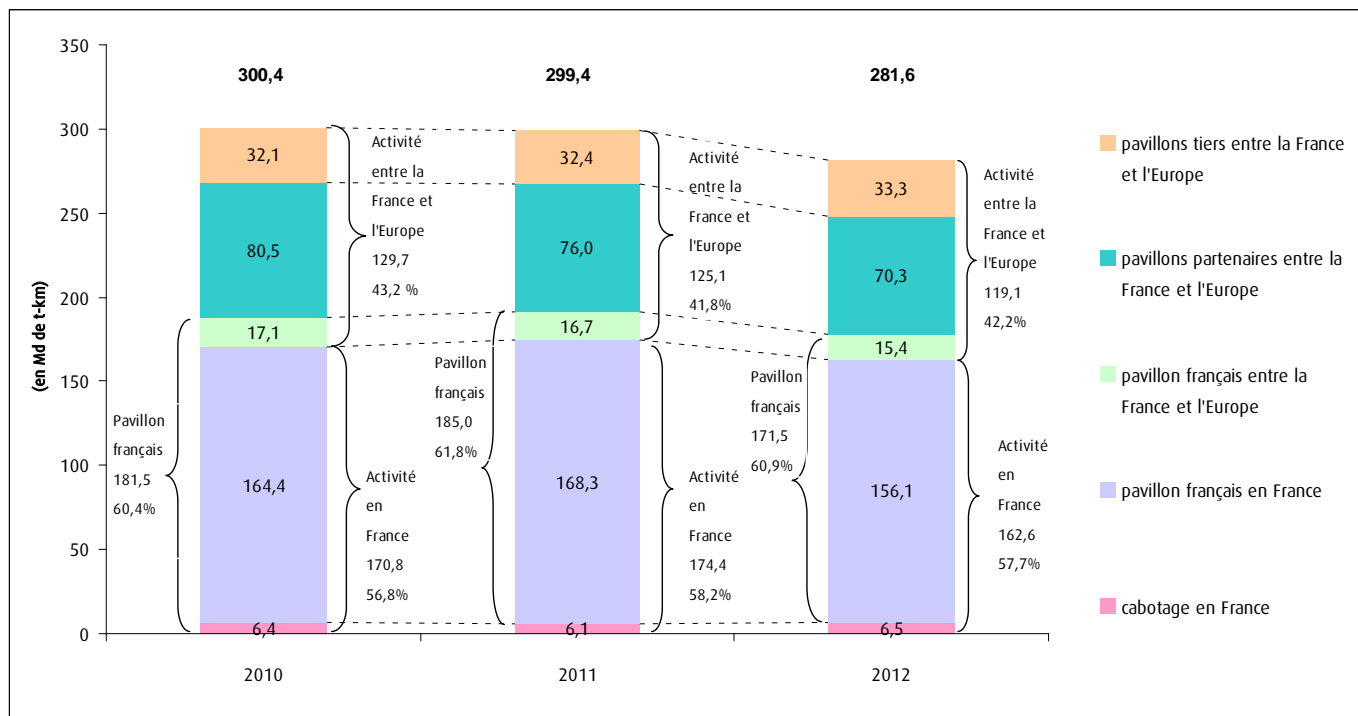
<sup>2</sup> La zone Europe est définie comme l'Espace économique européen augmenté de la Suisse et non compris l'Islande.

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

(R) les données 2010 et 2011 ont été révisées ; (P) : les données 2012 sont provisoires.

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

**Graphique 7 : évolution de l'activité nationale en France et internationale entre la France et le reste de l'Europe**

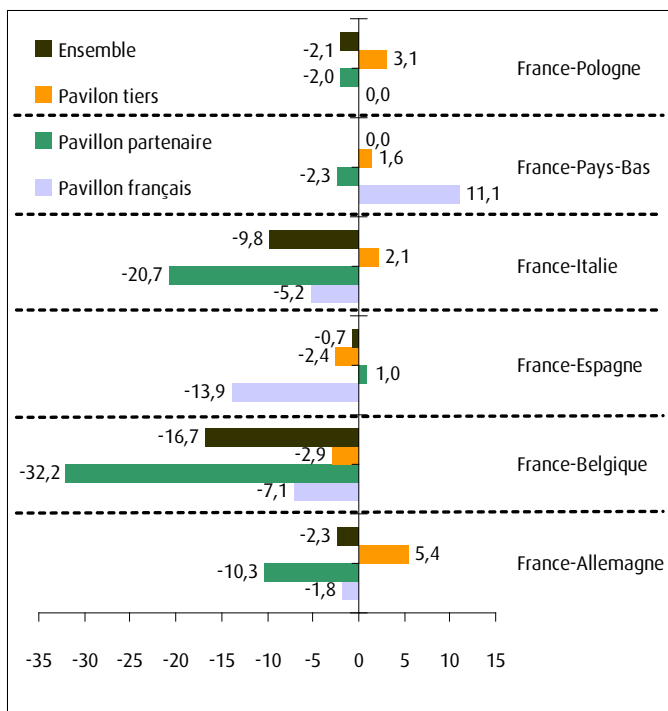


Lecture : en 2012, les échanges entre la France et l'Europe représentaient 119,1 milliards de tonnes-kilomètres assurées pour 15,4 milliards par le pavillon français, 70,3 milliards par les pavillons partenaires et 33,3 milliards par les pavillons tiers.

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

**Graphique 8 : évolution des échanges entre la France et ses principaux partenaires en 2012**

En %

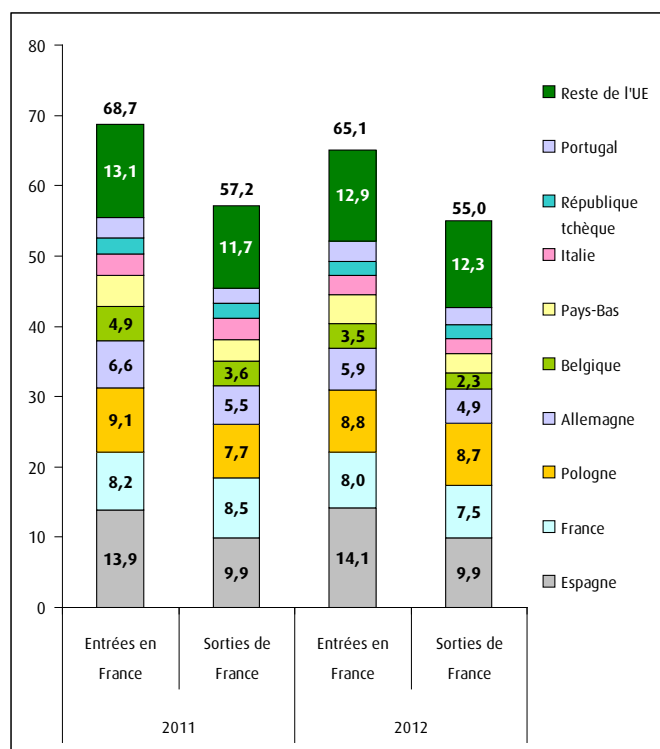


Lecture : l'activité du pavillon français dans les échanges entre la France et l'Allemagne a baissé de 1,8 % en 2012 tandis que le transport effectué par des pavillons tiers entre ces deux pays a progressé de 5,4 %. La croissance globale des échanges entre la France et l'Allemagne s'est contractée de 2,3 %.

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

**Graphique 9 : ventilation des entrées et des sorties du territoire français effectuées par les pavillons européens en 2011 et 2012**

En milliards de t-km



Lecture : le pavillon espagnol réalise 13,9 milliards de t-km en termes de flux entrants sur le territoire français en 2011.

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

**Tableau 6 : transport de marchandises entrant et sortant de France par type de marchandises en 2012 (tous pavillons européens confondus)**

Nature des marchandises transportées (en NST2007)		Entrées en France			Sorties de France		
Division	Libellé de la marchandise	niveau (en Md de t-km)	% de l'ensemble des entrées en France	Évolution 2012/2011 (en %)	niveau (en % Md de t-km)	% de l'ensemble des sorties de France	Évolution 2012/2011 (en %)
01	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	5,6	8,6	-6,0	7,0	12,8	-7,9
02	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	0,2	0,4	-21,3	0,1	0,1	22,6
03	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	2,0	3,1	-9,7	1,2	2,1	-21,5
04	Produits alimentaires, boissons et tabac	9,2	14,2	-5,8	9,5	17,3	-5,9
05	Textiles, cuir et produits dérivés	0,9	1,4	-4,9	0,4	0,8	-6,6
06	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	5,8	9,0	-5,1	4,6	8,4	-6,9
07	Coke et produits pétroliers raffinés	0,9	1,4	-5,8	0,4	0,8	-17,1
08	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	8,0	12,3	-2,5	6,3	11,5	0,5
09	Autres produits minéraux non métalliques	4,8	7,4	-18,0	1,9	3,5	-16,7
10	Métaux de base, produits métalliques	6,2	9,5	-4,4	3,9	7,0	-2,0
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	2,8	4,3	-0,6	1,9	3,4	-16,2
12	Matériel de transport	4,1	6,2	-7,9	3,7	6,7	0,0
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	1,9	3,0	-5,8	0,6	1,0	-20,9
14	Matières premières secondaires ; déchets	0,7	1,1	-14,2	2,0	3,7	4,5
15	Courrier, colis	0,8	1,2	10,9	0,6	1,1	6,6
16	Équipement pour le transport de fret	1,2	1,8	29,4	1,8	3,2	35,9
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	0,1	0,2	0,0	0,2	0,3	23,8
18	Marchandises groupées	7,4	11,3	9,5	6,4	11,6	5,9
19	Marchandises non identifiables	1,3	2,0	9,1	1,0	1,8	5,0
20	Autres marchandises, n.c.a.	1,1	1,7	-43,7	1,5	2,7	-17,0
<b>Ensemble</b>		<b>65,1</b>	<b>100,0</b>	<b>-5,1</b>	<b>55,0</b>	<b>100,0</b>	<b>-3,8</b>

Lecture : en 2012, le transport routier européen de marchandises groupées entrant en France a représenté 7,4 md de t-km, soit 11,3 % de l'ensemble des flux entrants européens en termes de tonnes-kilomètres réalisées.

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

**Tableau 7 : part du pavillon français dans le transport de marchandises entrant et sortant de France par type de marchandises**

En %

Nature des marchandises transportées (en NST2007)		Entrées en France		Sorties de France		Ensemble	
Division	Libellé de la marchandise	2011	2012	2011	2012	2011	2012
01	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	9,3	8,5	16,5	18,4	13,4	14,0
02	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	26,2	26,3	35,0	25,2	27,3	26,1
03	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	27,7	31,9	21,4	29,5	25,2	31,1
04	Produits alimentaires, boissons et tabac	9,9	10,4	12,8	11,1	11,3	10,7
05	Textiles, cuir et produits dérivés	5,7	2,6	6,8	5,0	6,1	3,4
06	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	5,9	6,8	9,5	8,2	7,5	7,4
07	Coke et produits pétroliers raffinés	18,0	22,5	21,0	20,9	19,1	22,0
08	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	9,8	11,0	11,2	10,3	10,4	10,7
09	Autres produits minéraux non métalliques	19,0	22,3	25,2	21,6	20,7	22,1
10	Métaux de base, produits métalliques	9,1	11,3	16,0	13,7	11,7	12,3
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	6,9	7,2	15,0	14,7	10,5	10,2
12	Matériel de transport	7,5	3,6	9,1	5,0	8,2	4,2
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	3,4	2,0	5,4	5,4	3,9	2,8
14	Matières premières secondaires ; déchets	22,1	20,6	29,8	26,2	27,5	24,7
15	Courrier, colis	6,8	4,7	4,2	4,9	5,7	4,8
16	Équipement pour le transport de fret	11,2	8,2	6,7	4,4	8,6	5,9
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	29,4	16,5	63,3	61,6	49,3	45,2
18	Marchandises groupées	27,4	24,6	24,4	21,7	26,0	23,3
19	Marchandises non identifiables	8,7	5,1	12,4	4,5	10,3	4,8
20	Autres marchandises, n.c.a.	0,3	0,0	0,0	1,0	0,2	0,6
<b>Ensemble</b>		<b>12,0</b>	<b>12,3</b>	<b>14,9</b>	<b>13,6</b>	<b>13,3</b>	<b>12,9</b>

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

## Méthodologie

### Sources

#### 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 28, à l'exception de Malte et y compris la Norvège, la Suisse et le Liechtenstein, soit 30 pays.

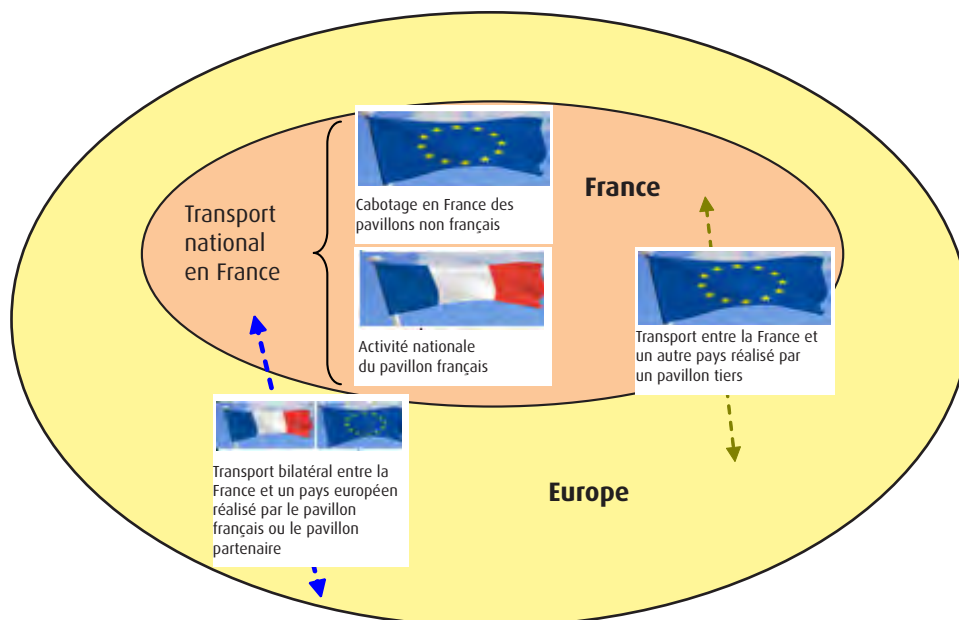
La plupart des pays européens effectuent des enquêtes qui permettent de décrire les opérations de TRM réalisées, dans le pays concerné ou à l'étranger, par les véhicules routiers automobiles immatriculés dans le pays. Le rapprochement des enquêtes de chacun des pays, à l'initiative de l'UE (règlement (CE) n° 1172/98), permet à chaque pays d'obtenir une vue d'ensemble du transport effectué sur son territoire ainsi que les territoires des autres membres de l'UE.

Les données détaillées du Royaume-Uni ont été estimées pour les années 2011 et 2012 et celles du Luxembourg pour l'année 2012. Les données 2011 du pavillon grec ont été fortement révisées.

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.

### Encadré

#### Illustration des différents TRM en France et entre la France et les autres pays



### Définitions

**Activité nationale** : activité d'un pavillon entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans son pays d'immatriculation : transport national réalisé par le pavillon du territoire.

**Activité internationale** : activité d'un pavillon en relation avec un ou plusieurs pays étrangers. L'activité internationale englobe le transport international et le cabotage.

**Cabotage** : transport national effectué par un véhicule immatriculé dans un autre pays.

**Pavillon** : ensemble des véhicules immatriculés dans un pays.

**Pavillon partenaire** : pavillon du pays d'origine ou de destination du transport bilatéral.

**Pavillon tiers** : pavillon réalisant un transport international et non immatriculé dans les pays de l'échange.

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

**Transport national** : transport routier entre deux lieux (un lieu de chargement et un lieu de déchargement) situés dans le même pays, quel que soit le pays dans lequel le véhicule routier automobile est immatriculé.

**Transport international** : transport routier entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans deux pays différents.

**Transport bilatéral** : transport international effectué par le pavillon d'un des deux pays de l'échange.

**Transport par un pavillon tiers** : transport international effectué par un pavillon non immatriculé dans les pays de l'échange.

## Chiffres & statistiques

### Commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques  
Tour Voltaire  
92055 La Défense cedex  
Mel : diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr  
Télécopie : (33/0) 1 40 81 13 30

### Directeur de la publication

Sylvain MOREAU

ISSN : 2102-6378

© SOeS 2013

Mahmoud Jlassi