

Le transport routier de marchandises européen en 2013

Le transport routier de marchandises européen augmente de 2,4 % en 2013. L'activité internationale des pavillons progresse plus nettement que leur activité nationale (respectivement + 6,2 % et + 0,4 %), soutenue par le dynamisme des pavillons des pays de l'Est à l'international (+ 9,7 %). Le transport national (+ 0,8 %) augmente plus fortement que l'activité nationale des pavillons (+ 0,4 %), car le cabotage

(+ 18,0 %) gagne globalement en part de marché, notamment en Allemagne. La part du pavillon français dans le transport routier de marchandises européen est de 9,7 %. Son activité nationale recule, comme celles des Pays-Bas et de l'Espagne. À l'image de certains pays de l'Europe de l'Ouest (Espagne, Italie, Allemagne...), le cabotage en France se renforce en volume et sa part atteint 4,5 % du transport national.

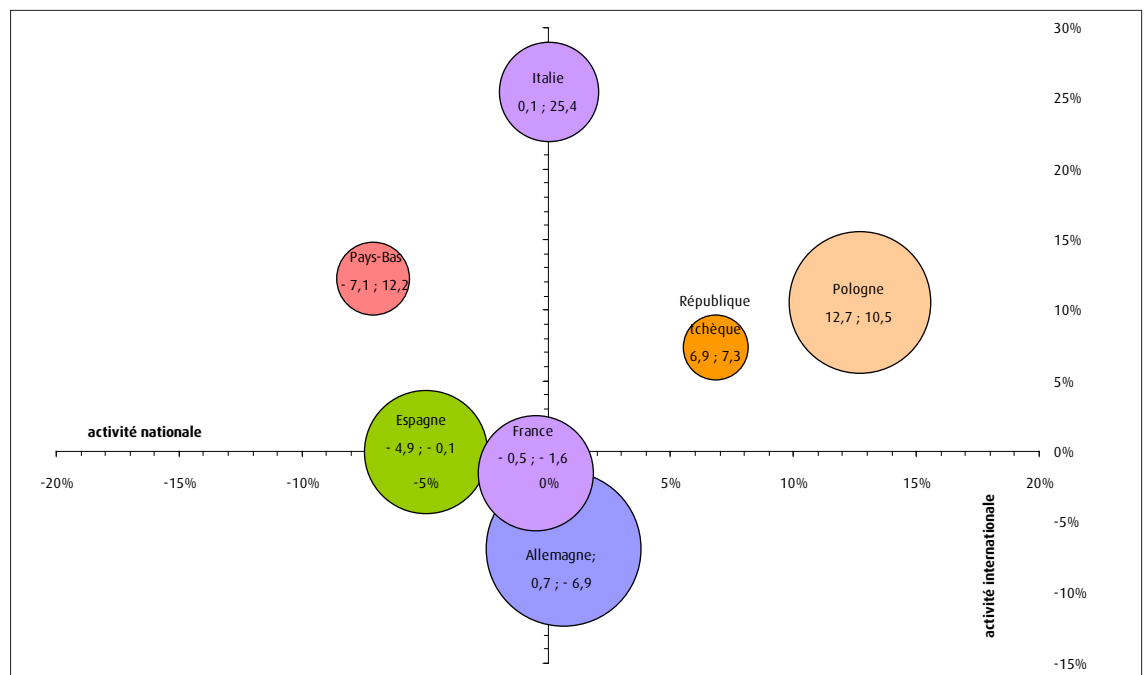
L'activité de transport routier de marchandises (TRM) européen de l'ensemble des pavillons européens augmente de 2,4 % en 2013, pour atteindre 1 765 milliards de tonnes-kilomètres : l'activité nationale (*définition*) progresse de 0,4 % et celle de l'international de 6,2 % (*tableau 1*). L'activité des pavillons des pays de l'Est demeure particulièrement dynamique avec une progression globale de 9,4 % ; ceux-ci assurent toujours plus des deux tiers (67,5 %, contre 21,9 % pour les autres

pavillons) de leur activité à l'international en 2013. Leur activité croît de 9,7 % sur ce segment et celle des autres pavillons de 2,3 %. Ce dynamisme des pavillons des pays de l'Est se retrouve également dans leur activité nationale (+ 8,9 %), alors qu'elle régresse pour l'ensemble des autres pavillons (- 0,8 %).

Dans l'ensemble des pays européens, l'activité internationale représente plus du tiers (34,8 %) de l'activité de transport routier de marchandises.

Graphique 1 : évolution de l'activité des plus gros contributeurs au transport routier de marchandises européen en 2013

En %



Note : la taille des bulles est déterminée par le volume d'activité du pavillon en 2013. Par exemple, le pavillon allemand réalise en 2013 le plus gros volume de transport : 296 milliards de tonnes-kilomètres. Dans les bulles, le premier chiffre est l'évolution de l'activité nationale et le second celui de l'activité internationale. Faute de données, le Royaume-Uni n'est pas pris en compte.

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

Parmi les quatre pavillons les plus contributeurs au transport routier européen de marchandises, l'activité augmente seulement pour celui de la Pologne (11,4 %, avec + 12,7 % au national et + 10,5 % à l'international) - (*graphique 1*). Celle des trois autres pavillons (allemand, espagnol et français) se replie sur leur territoire respectif

et à l'international, à l'exception du pavillon allemand qui progresse légèrement sur son territoire (+ 0,7 %). La progression de l'activité globale des pavillons italiens et néerlandais est essentiellement due à leur activité à l'international.

L'activité des pavillons du transport routier de marchandises européen

En 2013, le pavillon allemand assure 16,8 % du transport routier de marchandises européen. Il est suivi par les pavillons polonais (14,0 %), espagnol (10,9 %) et français (9,7 %).

Selon les pavillons, la proportion de l'activité internationale diffère considérablement : alors que celle 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 pavillon conforte son avance sur le cabotage, sur 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 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, dont 44 % de l'activité est réalisée sur des distances comprises entre 150 km et 500 km et un tiers sur des distances inférieures à 150 km (*graphique 3*). Les trajets des véhicules sous pavillon suisse, britannique et irlandais sont rarement supérieurs à 500 km (10 % ou moins).

Les véhicules du pavillon allemand couvrent près d'un cinquième (18 %) du kilométrage total européen en 2013, soit 1,2 fois la distance parcourue par ceux du pavillon polonais (*graphique 4a*). La part totale des kilomètres parcourus à vide est de 22 % ; elle varie entre 7 % (pavillon luxembourgeois) et 34 % (pavillon irlandais). Celle des cinq pavillons les plus actifs (allemand, polonais, français, britannique et espagnol) est comprise entre 21 % (pavillon allemand) et 24 % (pavillon britannique) - (*graphique 4b*).

Le transport routier de marchandises européen sur les marchés nationaux et internationaux

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

En 2013, le transport national en Europe augmente de 0,8 % (*tableau 2*). Les marchés polonais, norvégien et belge progressent fortement, alors que ceux de Grèce et des Pays-Bas diminuent beaucoup. La moitié du transport national européen est concentrée dans trois marchés : ceux de l'Allemagne, de la France et du Royaume-Uni. Près des deux tiers du cabotage européen sont réalisés en Allemagne (37,1 %) et en France (27,5 %). Le cabotage s'accroît fortement dans ces deux pays en 2013 (+ 17,9 % en Allemagne et + 14,4 % en France), pour couvrir respectivement 3,8 % et 4,5 % des tonnes-kilomètres réalisées au sein de ces deux marchés nationaux. Le cabotage progresse encore davantage en Suède, en Espagne et en Italie, où les niveaux en termes de tonnes-kilomètres parcourus sont bien moindres.

En 2013 à l'international, les sorties de marchandises sur les territoires sont plus importantes que les entrées de 16,6 milliards de tonnes-kilomètres (*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 environ deux fois plus importants que ceux réalisés avec l'Espagne et avec la France (*graphique 5*).

Plus de 92 % des entrées et des sorties de marchandises de Pologne le sont sous pavillon polonais. La majorité des entrées et sorties de transport routier de marchandises d'Espagne sont effectuées par le pavillon espagnol (54,7 % des entrées et 61,1 % des sorties). C'est loin d'être le cas dans tous les pays. Ainsi, seulement 19,8 % des flux d'échanges avec l'Allemagne sont réalisés par le pavillon allemand (17,2 % en entrée et 22,5 % en sortie). Cette proportion tombe à 11,8 % pour la part du pavillon français dans les flux d'échanges avec la France (10,6 % en entrée et 13,4 % en sortie).

Les marchandises transportées par le transport routier de marchandises européen

Les marchandises les plus transportées sur route par les pavillons européens sont les produits agroalimentaires (divisions 01 et 04 de la NST 2007). Ils progressent de 2,3 % en 2013, mais leur part demeure à 28,0 % des marchandises transportées par la route (*tableau 3*).

La hausse du transport de « houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel » (division 02) est élevée (+ 6,0 %), ainsi que celle du « courrier et colis » (division 15) - (+ 6,9 %) ; leur part dans le transport routier de marchandises est stable. Le transport de marchandises groupées (division 18) augmente fortement (+ 14,9 %). Leur part dans le transport routier de marchandises

progresse ainsi de 1,1 point et atteint 10,2 % de ces transports.

Seul le transport de cinq marchandises de la nomenclature NST 2007 diminue en 2013. Les « produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire » (division 08) accusent le recul le plus important (- 4,1 %). Ils demeurent néanmoins l'une des marchandises les plus transportées par la route (7,1 % du transport routier total en 2013). Le recul est un peu moins marqué pour les « machines et matériel n.c.a., produits des technologies de l'information et de la communication (TIC) et instruments de précision » (division 11) avec - 3,4 % et pour les « autres produits minéraux non métalliques » (division 09) avec - 2,8 %.

Tableau 1 : activité des pavillons en 2013

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 ⁽¹⁾ (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	Évolution 2013/2 012 (en %)	En niveau	% de l'activité nationale des pavillons de l'UE	Évolution 2013/2012 (en %)	En niveau	dont bilatérale	dont tiers	dont cabotage	% de l'activité globale du pavillon	Évolution 2013/2012 (en %)
Allemagne	296	100,0	16,8	-0,6	247	21,5	0,7	49	43,0	3,9	1,8	16,5	-6,9
Pologne	248	83,7	14,0	11,4	100	8,7	12,7	147	102,1	37,8	7,4	59,5	10,5
Espagne	193	65,1	10,9	-3,3	127	11,0	-4,9	66	59,6	3,7	2,4	34,1	-0,1
France	171	58,0	9,7	-0,6	156	13,5	-0,5	16	15,1	0,3	0,3	9,2	-1,6
Royaume-Uni	167	56,5	9,5	-----	158	13,8	-----	8	8,0	0,2	0,2	5,1	-----
Italie	127	43,0	7,2	2,6	112	9,7	0,1	15	14,7	0,3	0,3	12,1	25,4
Pays-Bas	70	23,7	4,0	3,3	29	2,6	-7,1	41	32,1	6,3	2,3	58,1	12,3
République tchèque	55	18,6	3,1	7,2	15	1,3	6,9	40	27,8	10,3	1,3	71,9	7,3
Belgique	38	12,9	2,2	4,6	23	2,0	7,5	15	12,0	1,7	1,0	38,7	0,3
Portugal	36	12,3	2,1	15,2	10	0,8	-2,0	27	18,7	6,9	1,2	73,4	23,1
Hongrie	36	12,1	2,0	6,3	9	0,8	0,8	27	14,5	11,1	1,0	74,5	8,3
Roumanie	34	11,5	1,9	14,8	12	1,1	-1,4	22	13,9	6,6	1,0	63,3	26,8
Suède	31	10,4	1,7	-0,6	28	2,4	0,3	3	2,4	0,3	0,1	8,8	-9,6
Slovaquie	30	10,2	1,7	1,6	5	0,4	-9,2	26	13,2	11,5	0,9	84,9	3,7
Bulgarie	27	9,2	1,5	11,5	7	0,6	15,7	20	8,9	9,9	1,1	73,1	10,1
Lituanie	26	8,9	1,5	12,3	3	0,2	4,6	24	11,9	11,6	0,3	90,4	13,2
Finlande	24	8,3	1,4	-4,0	21	1,8	-4,4	3	2,8	0,4	0,2	14,2	-2,0
Autriche	24	8,0	1,3	-6,8	13	1,2	-1,4	10	7,8	1,9	0,6	43,3	-13,1
Norvège	21	7,2	1,2	5,7	18	1,6	8,0	3	2,8	0,1	0,1	13,9	-6,9
Grèce	19	6,4	1,1	-7,4	15	1,3	-9,3	4	4,3	0,0	0,0	22,9	-0,2
Danemark	16	5,4	0,9	-3,7	12	1,1	-0,6	4	2,8	0,7	0,3	24,0	-12,3
Slovénie	16	5,4	0,9	0,2	2	0,2	2,7	14	7,8	5,7	0,6	88,2	-0,1
Lettonie	13	4,3	0,7	5,0	3	0,2	7,0	10	6,2	3,5	0,3	78,4	4,5
Suisse	13	4,3	0,7	-1,2	10	0,9	1,5	3	2,1	0,4	0,2	21,1	-10,1
Croatie	9	3,1	0,5	5,7	4	0,4	3,4	5	3,7	1,2	0,0	53,1	7,8
Irlande	9	3,0	0,5	-7,9	7	0,6	-2,9	2	1,5	0,3	0,2	22,5	-21,6
Luxembourg	9	2,9	0,5	8,4	1	0,1	-25,0	8	2,8	3,3	1,8	90,9	13,5
Estonie	6	2,0	0,3	3,6	2	0,1	0,0	4	2,9	1,3	0,3	73,5	5,0
Chypre	1	0,2	0,0	-28,9	1	0,1	-29,5	0	0,0	0,0	0,0	3,1	0,0
Liechtenstein	0	0,1	0,0	14,3	0	0,0	-----	0	0,1	0,3	0,0	100,0	14,3
Ensemble	1 765	-----	100,0	2,4	1 151	100,0	0,4	614	445,5	141,4	27,2	34,8	6,2
Pavillons de l'Est	500	-----	28,3	9,4	162	14,1	8,9	337	212,9	110,3	14,2	67,5	9,7
Autres pavillons	1 265	-----	71,7	-0,2	989	85,9	-0,8	277	232,6	31,1	13,0	21,9	2,3

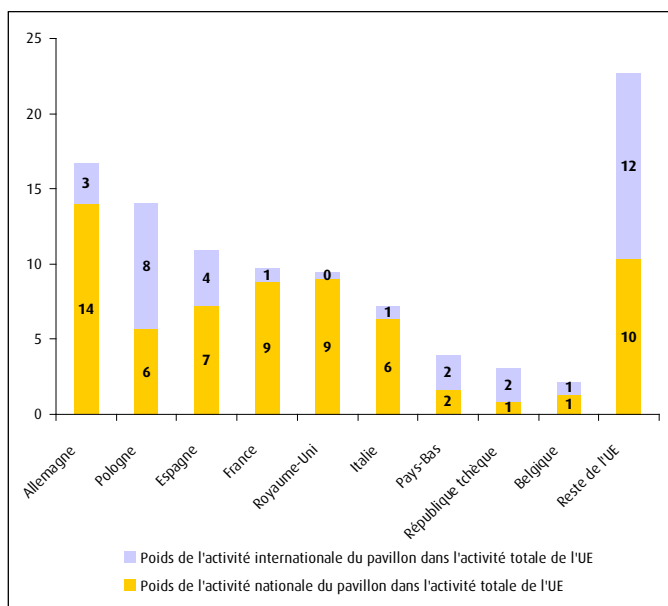
⁽¹⁾ L'activité internationale des pavillons regroupe le transport international et le cabotage réalisé à l'étranger.

Note : l'activité du pavillon du Royaume-Uni de 2013 a été estimée en reconstruisant son activité de 2012. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées les années précédentes. Les données de 2012 ont été révisées avec les chiffres publiés par le Royaume-Uni.

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

Graphique 2 : poids des pavillons dans l'activité de l'UE en 2013

En %

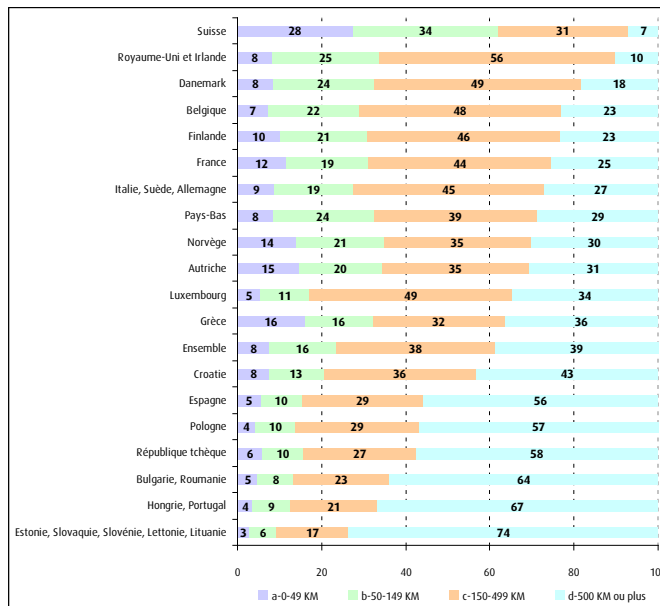


Note : l'activité nationale du pavillon allemand représente 14 % de l'activité totale des pavillons européens tous périmètres confondus en 2013. Son activité à l'international a une part cinq fois plus faible. L'activité du pavillon du Royaume-Uni de 2013 a été estimée en reconduisant son activité de 2012. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées les années précédentes. Les données de 2012 ont été révisées avec les chiffres publiés par le Royaume-Uni.

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

Graphique 3 : répartition de l'activité par zone géographique et classe de distance en charge en 2013

En %

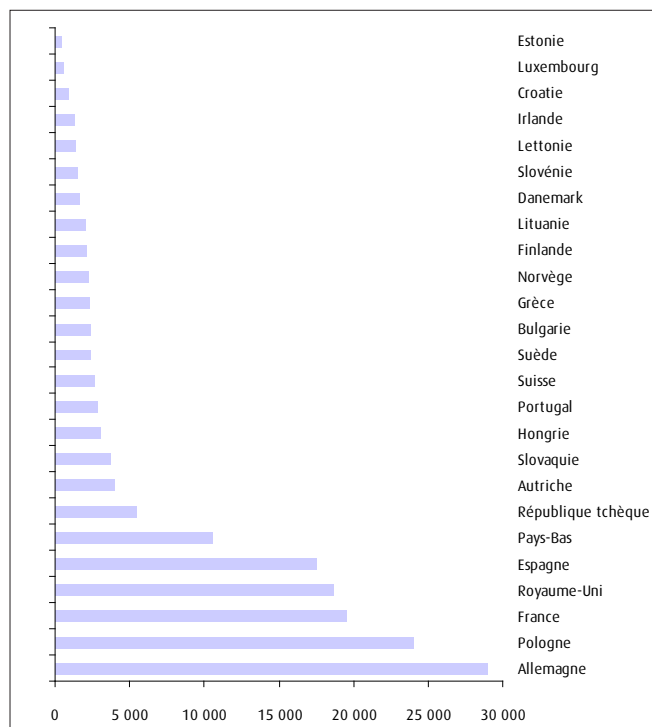


Note : 44 % des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon français en 2013 le sont sur des distances comprises entre 150 km et 500 km. L'activité du pavillon du Royaume-Uni de 2013 a été estimée en reconduisant son activité de 2012. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées les années précédentes. Les données de 2012 ont été révisées avec les chiffres publiés par le Royaume-Uni.

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

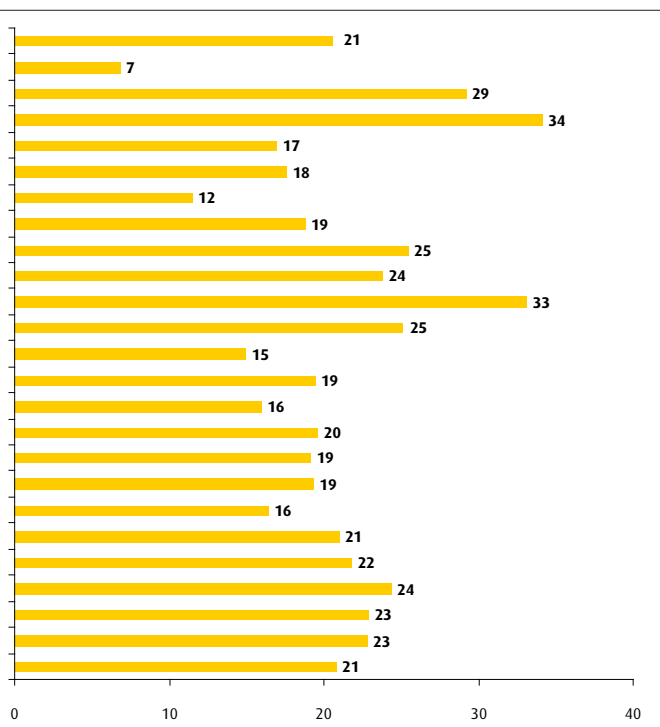
Graphique 4a : kilomètres parcourus en 2013

En millions de km



Graphique 4b : part des kilomètres parcourus à vide en 2013

En %



Note : les données de kilométrage à vide des pavillons belge, italien et roumain ne sont pas publiées. L'activité du pavillon du Royaume-Uni de 2013 a été estimée en reconduisant son activité de 2012. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées les années précédentes. Les données de 2012 ont été révisées avec les chiffres publiés par le Royaume-Uni.

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

Tableau 2 : activité sur les marchés nationaux en 2013

Pays	Transport national en 2013 [*] (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 2013/2012 (en %)	Évolution 2013/2012 du cabotage dans les pays de l'UE (en %)	Évolution 2013/2012 du transport national (pavillon du pays + cabotage) (en %)
	dont activité nationale du pavillon du pays	dont cabotage dans le pays	Total						
Allemagne	247,0	9,9	256,8	21,8	37,1	3,8	0,7	17,9	1,3
France	155,8	7,3	163,1	13,9	27,5	4,5	-0,5	14,4	0,1
Royaume-Uni	158,4	1,1	159,5	13,5	4,0	0,7	-----	-----	-----
Espagne	126,9	1,0	127,8	10,9	3,6	0,8	-4,9	51,6	-4,6
Italie	111,9	1,8	113,7	9,7	6,8	1,6	0,1	34,3	0,5
Pologne	100,3	0,1	100,4	8,5	0,3	0,1	12,7	-10,0	12,7
Pays-Bas	29,4	0,6	30,0	2,5	2,1	1,9	-7,1	9,6	-6,8
Suède	28,2	1,2	29,4	2,5	4,7	4,2	0,3	57,0	1,9
Belgique	23,4	1,3	24,7	2,1	4,8	5,2	7,5	19,6	8,1
Finlande	21,0	0,1	21,0	1,8	0,2	0,2	-4,4	-28,6	-4,5
Norvège	18,3	0,6	18,9	1,6	2,1	2,9	8,0	103,7	9,5
République tchèque	15,4	0,1	15,5	1,3	0,3	0,5	6,9	-22,2	6,7
Grèce	14,6	0,1	14,7	1,2	0,5	0,9	-9,3	85,7	-8,9
Autriche	13,5	0,8	14,3	1,2	2,9	5,5	-1,4	6,8	-1,0
Danemark	12,2	0,4	12,6	1,1	1,3	2,8	-0,6	0,0	-0,6
Roumanie	12,5	0,0	12,5	1,1	0,2	0,3	-1,4	-69,2	-2,1
Suisse	10,0	0,1	10,1	0,9	0,3	0,8	1,5	-27,3	1,2
Portugal	9,7	0,1	9,8	0,8	0,2	0,5	-2,0	-37,5	-2,3
Hongrie	9,1	0,1	9,2	0,8	0,3	1,0	0,8	50,0	1,1
Bulgarie	7,3	0,0	7,3	0,6	0,1	0,3	15,7	100,0	15,8
Irlande	7,0	0,0	7,0	0,6	0,0	0,0	-2,9	-100,0	-4,9
Slovaquie	4,6	0,1	4,7	0,4	0,3	1,9	-9,2	-10,0	-9,2
Croatie	4,3	0,0	4,3	0,4	0,0	0,0	3,4	-----	3,4
Lettonie	2,7	0,0	2,7	0,2	0,0	0,0	7,0	-----	7,0
Lituanie	2,5	0,1	2,6	0,2	0,3	2,7	4,6	600,0	7,0
Slovénie	1,9	0,0	1,9	0,2	0,0	0,5	2,7	0,0	2,7
Estonie	1,6	0,0	1,6	0,1	0,1	1,9	0,0	200,0	1,3
Luxembourg	0,8	0,0	0,8	0,1	0,0	1,3	-25,0	0,0	-24,8
Chypre	0,6	0,0	0,6	0,1	0,0	0,0	-----	-----	-----
Liechtenstein	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-----	-----	-----
Ensemble	1 150,7	26,6	1 177,3	100,0	100,0	2,3	0,4	18,0	0,8

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

Note : l'activité du pavillon du Royaume-Uni de 2013 a été estimée en reconduisant son activité de 2012. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées les années précédentes. Les données de 2012 ont été révisées avec les chiffres publiés par le Royaume-Uni.

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 entre 2012 et 2013

En milliards de tonnes-kilomètres

Nature des marchandises transportées (en NST2007)		2012*	2013	Évolution 2013/2012 (en %)	% ensemble des marchandises en 2012*	% ensemble des marchandises en 2013
Division	Libellé de la marchandise					
01	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	190,3	195,0	2,5	11,0	11,0
02	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	10,3	11,0	6,0	0,6	0,6
03	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	132,0	131,6	-0,3	7,7	7,5
04	Produits alimentaires, boissons et tabac	293,1	299,7	2,2	17,0	17,0
05	Textiles, cuir et produits dérivés	17,2	18,0	4,9	1,0	1,0
06	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	117,9	119,6	1,5	6,8	6,8
07	Coke et produits pétroliers raffinés	53,8	53,0	-1,5	3,1	3,0
08	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	130,0	124,7	-4,1	7,5	7,1
09	Autres produits minéraux non métalliques	142,7	138,6	-2,8	8,3	7,9
10	Métaux de base, produits métalliques	125,4	126,6	1,0	7,3	7,2
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	59,0	57,1	-3,4	3,4	3,2
12	Matériel de transport	62,1	65,5	5,5	3,6	3,7
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	28,6	29,9	4,8	1,7	1,7
14	Matières premières secondaires ; déchets	65,7	66,5	1,1	3,8	3,8
15	Courrier, colis	36,1	38,5	6,9	2,1	2,2
16	Équipement pour le transport de fret	39,2	39,8	1,6	2,3	2,3
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	11,5	11,5	0,5	0,7	0,7
18	Marchandises groupées	156,4	179,7	14,9	9,1	10,2
19	Marchandises non identifiables	20,5	23,3	13,2	1,2	1,3
20	Autres marchandises, n.c.a.	32,4	35,3	9,1	1,9	2,0
Ensemble		1 724,0	1 764,8	2,4	100,0	100,0

* Données révisées.

Note : en 2013, les produits alimentaires, boissons et tabac représentaient 17,0 % de l'activité totale de transport routier européen mesurée en tonnes-kilomètres.

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

Tableau 4 : structures des entrées et des sorties en 2013 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	108,7	17,2	54,4	28,3	107,9	22,5	46,5	31,0
France	70,3	10,6	59,3	30,1	57,4	13,4	53,9	32,7
Pologne	52,0	92,0	5,4	2,5	58,5	92,8	3,8	3,4
Espagne	44,1	54,7	24,4	21,0	58,2	61,1	21,2	17,7
Italie	41,6	15,4	53,4	31,2	45,2	18,3	46,9	34,8
Pays-Bas	33,2	40,6	39,7	19,7	42,9	43,5	34,5	22,0
Belgique	29,1	16,7	50,3	32,9	34,9	20,5	47,8	31,7
Royaume-Uni	25,2	15,9	54,4	29,7	16,6	24,0	40,8	35,1
République tchèque	20,3	65,3	23,3	11,5	21,2	68,7	19,2	12,1
Autriche	19,1	19,3	41,2	39,5	18,2	22,6	33,1	44,3
Portugal	12,9	67,2	25,3	7,5	13,0	77,7	18,9	3,4
Hongrie	12,0	57,1	27,5	15,4	11,9	64,2	21,0	14,8
Slovaquie	9,8	56,2	27,3	16,6	12,0	63,8	21,4	14,7
Roumanie	9,9	65,8	23,7	10,5	9,3	79,8	14,7	5,5
Suède	9,8	11,6	59,1	29,3	8,8	14,3	51,0	34,8
Danemark	9,4	12,9	49,7	37,4	8,2	19,7	40,4	39,9
Lituanie	7,8	62,6	19,3	18,1	8,7	79,7	14,5	5,7
Suisse	10,1	12,3	64,9	22,8	5,4	15,4	51,1	33,5
Norvège	5,7	20,1	49,6	30,3	5,6	30,4	28,8	40,8
Slovénie	5,0	69,8	21,7	8,5	6,1	70,6	18,5	10,9
Grèce	6,0	35,3	33,8	30,9	5,0	43,6	26,3	30,1
Bulgarie	3,6	85,7	8,2	6,0	6,1	94,6	3,1	2,3
Lettonie	3,7	57,4	23,5	19,1	5,7	72,2	13,8	14,0
Luxembourg	3,5	42,8	38,5	18,7	3,0	41,7	32,3	26,0
Finlande	2,7	40,8	33,7	25,5	3,1	55,2	30,6	14,2
Estonie	2,4	48,3	28,8	22,9	2,8	61,3	18,3	20,4
Croatie	2,7	69,7	16,1	14,2	2,3	79,8	10,1	10,1
Irlande	2,0	34,7	62,4	3,0	1,5	57,9	36,6	5,5
Liechtenstein	0,1	23,1	46,2	30,8	0,1	20,0	50,0	30,0
Chypre	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0
Ensemble	562,7	34,4	41,3	23,3	579,3	41,5	31,3	22,4

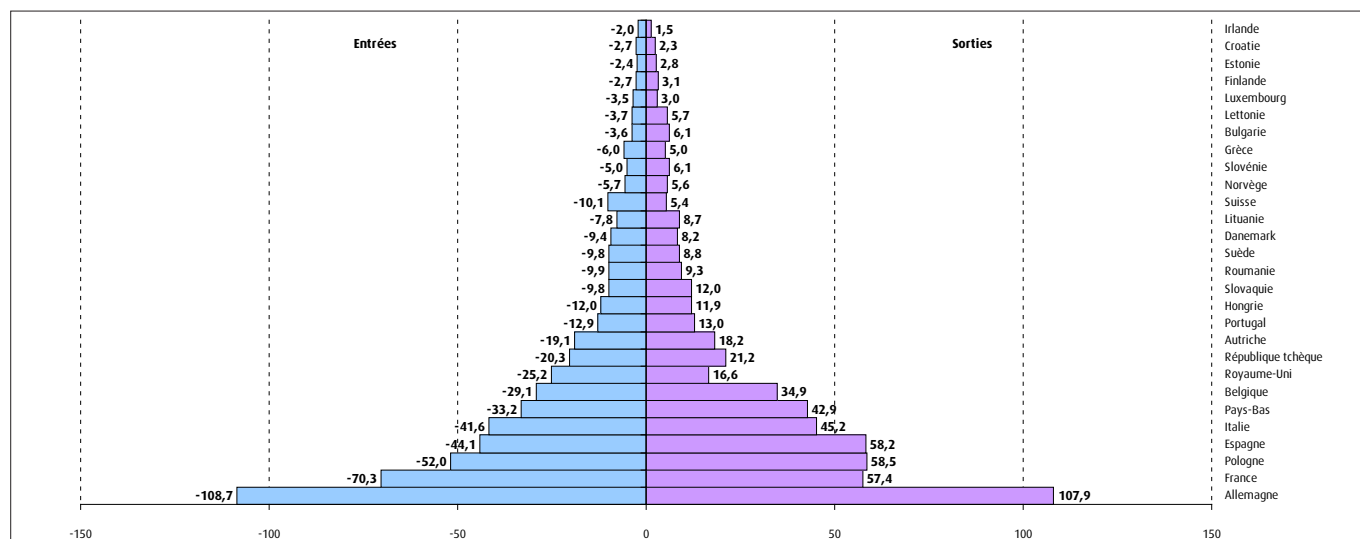
Note : en 2013, les entrées de marchandises sur le territoire allemand sont assurées à hauteur de 17,2 % par le pavillon allemand, 54,4 % par les pavillons des pays partenaires et 28,3 % par les pavillons tiers.

L'activité du pavillon du Royaume-Uni de 2013 a été estimée en reconduisant son activité de 2012. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées les années précédentes. Les données de 2012 ont été révisées avec les chiffres publiés par le Royaume-Uni.

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

Graphique 5 : transport de marchandises en entrées et en sorties des territoires européens en 2013

En milliards de tonnes-kilomètres



Note : les entrées de marchandises par route sur le territoire français ont représenté 70,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2013, contre 57,4 milliards de tonnes-kilomètres pour les sorties.

L'activité du pavillon du Royaume-Uni de 2013 a été estimée en reconduisant son activité de 2012. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées les années précédentes. Les données de 2012 ont été révisées avec les chiffres publiés par le Royaume-Uni.

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

Le transport routier de marchandises européen avec la France et l'activité du pavillon français

Avec 171 milliards de tonnes-kilomètres en 2013 (*tableau 1*), le pavillon français se maintient en quatrième position des pavillons européens, derrière ceux de l'Allemagne, de la Pologne et de l'Espagne. Son activité en termes de tonnes-kilomètres recule de 0,6 % par rapport à 2012, alors que globalement, le transport routier de marchandises européen augmente de 2,4 % en 2013. Sa part dans le transport routier de marchandises européen passe à 9,7 %.

Le transport national réalisé en France (chargements et déchargements en France) est de 163 milliards de tonnes-kilomètres, soit une hausse de 0,2 % par rapport à 2012 (*tableau 5*). L'activité du pavillon français sur son territoire (156 milliards de tonnes-kilomètres) recule de 0,5 %. Ce recul est plus important pour d'autres pavillons (Pays-Bas, Espagne, Grèce, Finlande...). Le cabotage des pavillons étrangers en France progresse de 15,3 % pour concerner 7,4 milliards de tonnes-kilomètres : sa part atteint 4,5 % du transport national français. Près de 30 % de ce cabotage est réalisé par le pavillon espagnol et 14 % par le pavillon polonais (*graphique 6*).

Le transport routier de marchandises entre la France et les autres pays de l'Union européenne représente 126 milliards de tonnes-kilomètres, soit une augmentation de 5,2 % par rapport à 2012 (*tableau 5 et graphique 7*). Le transport entre la France et ses six principaux partenaires (Espagne, Allemagne, Belgique, Italie, Pologne et Pays-Bas) couvre plus de 80 % des tonnes-kilomètres d'échanges internationaux de la France. Les échanges entre la France et ses six principaux partenaires sont tous à

la hausse, sauf avec la Pologne où la situation est quasi stable (- 0,1 %) - (*graphique 8*).

Le pavillon français réalise 11,9 % des échanges internationaux entre la France et les autres pays européens avec un volume en diminution. Ainsi, il est passé de 16,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2011 à 15,0 milliards en 2013 (*graphique 7*). Les échanges entre la France et les Pays-Bas assurés par le pavillon français progressent de 26,2 % en 2013, ce qui renforce la hausse de 2012 (*graphique 8*). En revanche, les échanges réalisés par le pavillon français en 2013 avec l'Espagne (- 15,2 %) et avec l'Allemagne (- 9,6 %) sont davantage déficitaires que ceux de l'année précédente.

Les pavillons partenaires (du pays d'origine ou de destination du transport) effectuent 57,2 % du transport entre la France et les autres pays de l'Union européenne, et les pavillons tiers 30,9 % (*tableau 5*). Près du quart (24,0 %) 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 plus du quart de ce transport. Dans un contexte de recul des échanges entre la France et le reste de l'Europe, la part du transport bilatéral est passée de 60,7 % en 2011 à 57,2 % en 2013 au profit de celle des pavillons tiers, qui a progressé de cinq points, passant de 25,9 % à 30,9 %.

Les marchandises transportées entre la France et le reste de l'Europe

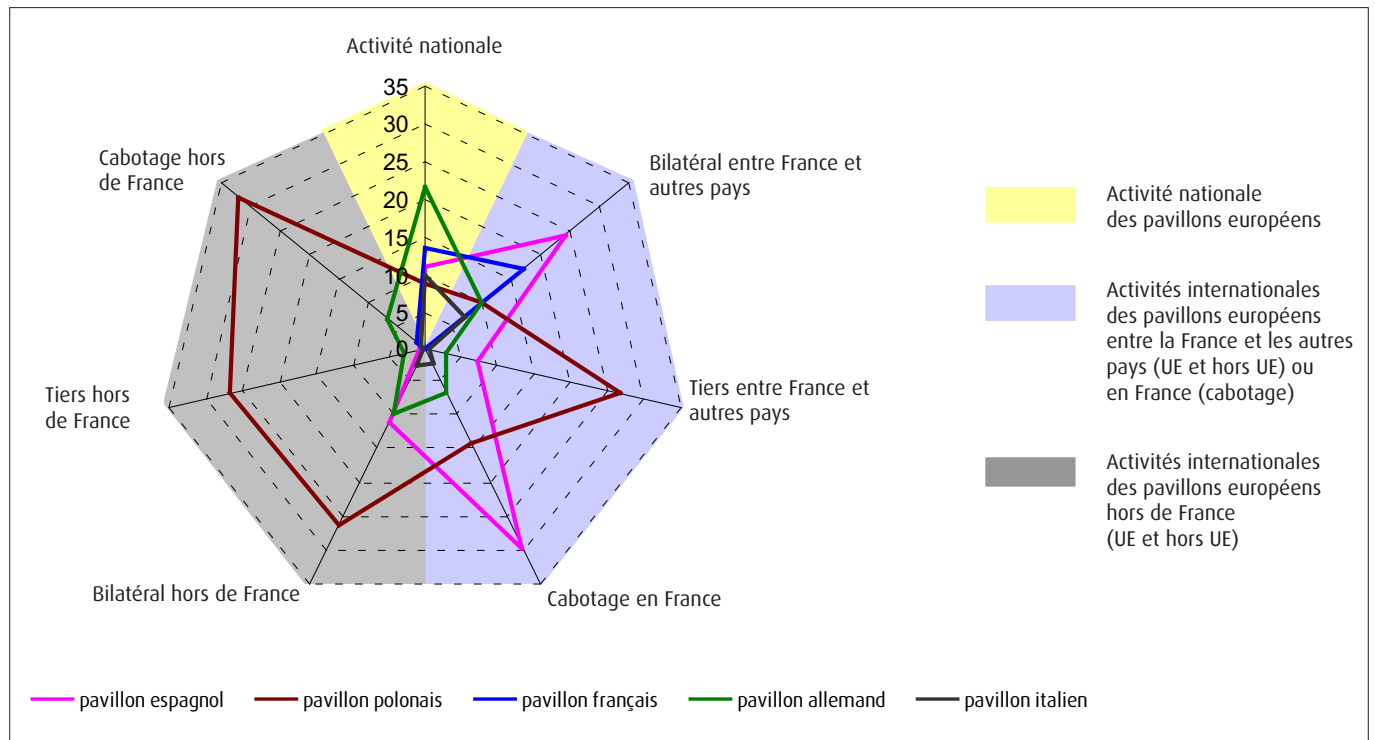
Les marchandises les plus transportées en entrée et en sortie du territoire français sont les produits agroalimentaires (respectivement 23,1 % et 28,6 % des tonnes-kilomètres) - (*tableau 6*). Elles sont suivies des « produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire » (11,5 % en entrée et 10,3 % en sortie). En 2013, le transport routier de marchandises entre la France et le reste de l'Europe progresse pour la majorité des marchandises, sauf pour le « bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition », les « produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire », les « machines et matériel n.c.a., produits des technologies de l'information et de la communication (TIC) et instruments de précision », les « matières premières secondaires et déchets » et les « équipements pour le transfert de fret ». Ces cinq catégories de marchandises représentent 27,0 % du transport routier de

marchandises entre la France et le reste de l'Europe en 2013 (26,7 % des entrées et 27,2 % des sorties).

Le pavillon français effectue 11,8 % des transports de marchandises entrant et sortant de France en 2013, soit un point de moins qu'en 2012. Il 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 environ le quart des échanges, quel que soit le sens du parcours (*tableau 7*). Sa part est également élevée pour les marchandises groupées (20,1 % en 2013, après 22,9 % en 2012). Le pavillon français n'effectue qu'environ 10 % des échanges agroalimentaires internationaux. Sa part est également faible pour le transport de meubles, de courrier et de textiles (moins de 5 % chacun).

Graphique 6 : activité du transport routier de marchandises des principaux pavillons européens en 2013

En % de l'activité de l'ensemble des pavillons de l'Union européenne



Note : en 2013, le pavillon espagnol réalise près d'un quart du transport bilatéral européen entre la France et les autres pays de l'Union européenne. Le pavillon polonais effectue plus du quart de l'activité tiers européenne entre la France et les autres pays de l'Union européenne.

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

L'activité du pavillon du Royaume-Uni de 2013 a été estimée en reconduisant son activité de 2012. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées les années précédentes. Les données de 2012 ont été révisées avec les chiffres publiés par le Royaume-Uni.

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

Tableau 5 : données de cadrage

	En milliards de tonnes-kilomètres			Évolutions (en %)	
	2011 (R)	2012 (R)	2013 (P)	2012 / 2011 (R)	2013 / 2012 (P)
TRM en France (chargement et déchargement en France)	174,3	162,9	163,1	-6,6	0,2
<i>pavillon français (1)</i>	168,3	156,5	155,8	-7,0	-0,5
<i>cabotage des pavillons étrangers ¹</i>	6,0	6,4	7,4	6,1	15,3
TRM international entre la France et l'Europe ² (chargement ou déchargement en France)	124,5	120,0	126,3	-3,6	5,2
<i>pavillon français (2)</i>	16,7	15,4	15,0	-7,7	-2,5
<i>transport bilatéral des pavillons étrangers ¹</i>	75,6	71,7	72,2	-5,2	0,8
<i>transport par un pavillon tiers ¹</i>	32,2	33,0	39,0	2,3	18,3
TRM Europe ² hors de France (chargement et déchargement dans la zone Europe et hors de France)	1 424,8	1 385,6	1 418,6	-2,8	2,4
<i>dont</i>					
<i>cabotage du pavillon français (3)</i>	0,3	0,3	0,3	-13,8	20,0
<i>transport entre pays tiers du pavillon français (4)</i>	0,4	0,2	0,3	-35,1	37,5
TRM hors Europe ³	27,4	30,1	31,4	9,8	4,5
<i>dont</i>					
<i>pavillon français (5)</i>	0,1	0,1	0,1	-28,6	80,0
TRM total tous pavillons ¹	1 775,4	1 723,9	1 764,8	-2,9	2,4
TRM total du pavillon français	185,7	172,5	171,5	-7,1	-0,6
<i>dont</i>					
<i>TRM nationale du pavillon français (1)</i>	168,3	156,5	155,8	-7,0	-0,5
<i>TRM internationale du pavillon français (2) + (3) + (4) + (5)</i>	17,4	16,0	15,7	-8,2	-1,6

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

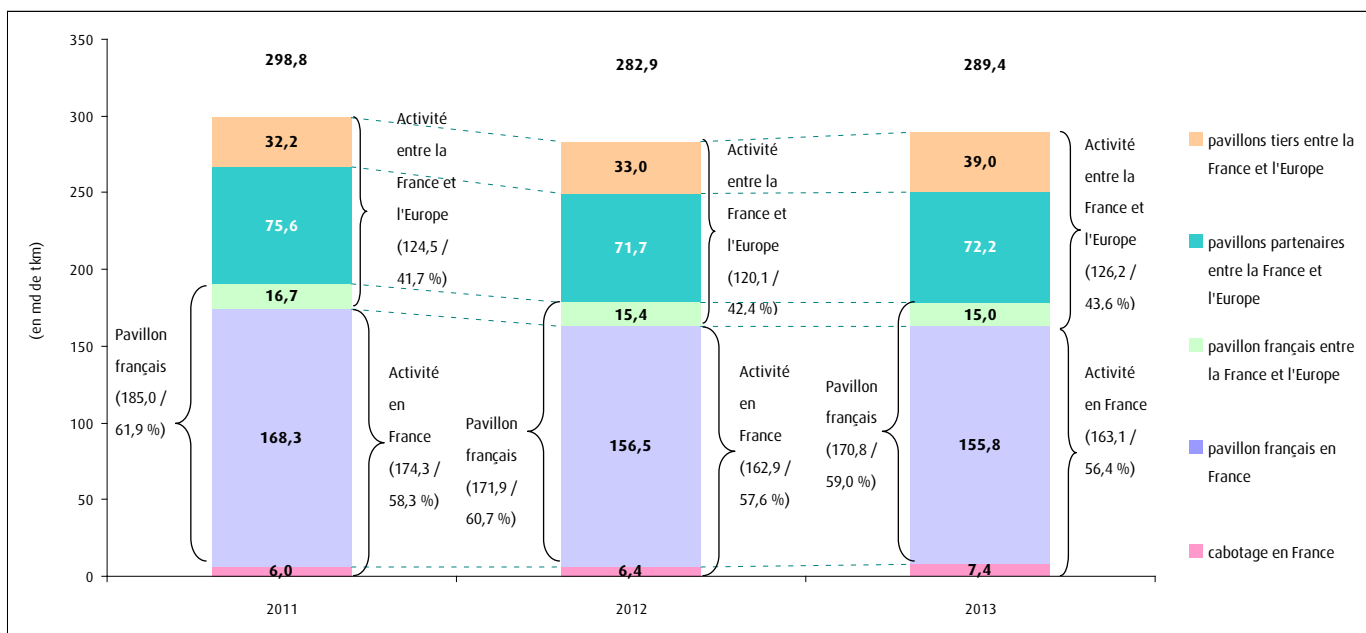
² La zone Europe est définie comme l'espace économique européen augmenté de la Suisse et non compris l'Islande.

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

(R) : données révisées ; (P) : données 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 entre 2011 et 2013

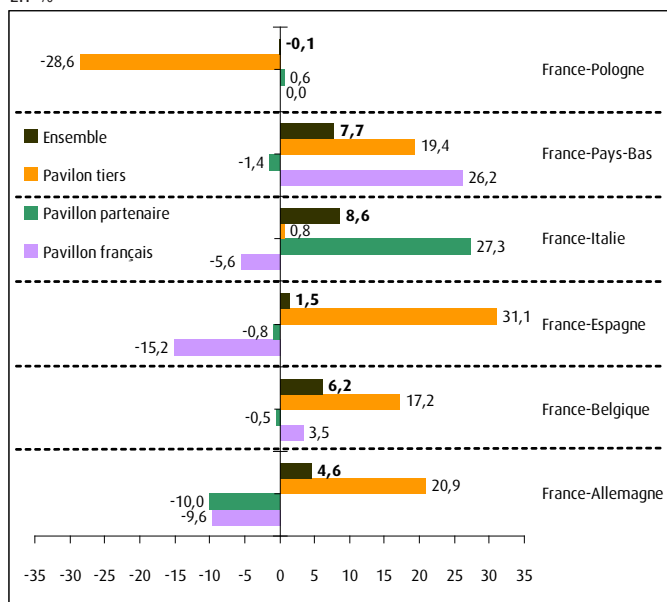


Note : en 2013, les échanges entre la France et le reste de l'Europe représentaient 126,2 milliards de tonnes-kilomètres assurées pour 15,0 milliards par le pavillon français, 72,2 milliards par les pavillons partenaires et 39,0 milliards par les pavillons tiers. L'activité du pavillon du Royaume-Uni de 2013 a été estimée en reconduisant son activité de 2012. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées les années précédentes. Les données de 2012 ont été révisées avec les chiffres publiés par le Royaume-Uni.

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

Graphique 8 : évolution des échanges entre la France et ses principaux partenaires en 2013

En %

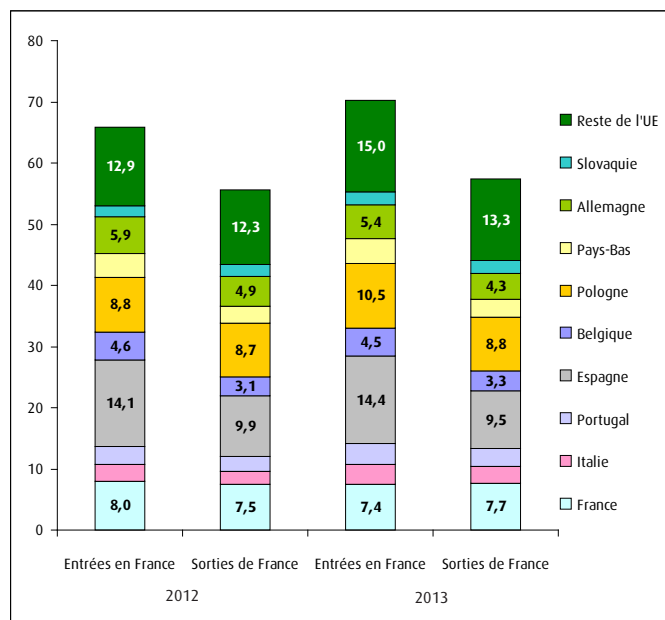


Note : la croissance globale des échanges entre la France et l'Allemagne s'est accrue de 4,6 %. L'activité du pavillon français dans les échanges entre la France et l'Allemagne s'est contractée de 9,6 % en 2013 et celle du pavillon allemand de 10,0 %, alors que le transport effectué par des pavillons tiers entre ces deux pays a progressé de 20,9 %. L'activité du pavillon du Royaume-Uni de 2013 a été estimée en reconduisant son activité de 2012. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées les années précédentes. Les données de 2012 ont été révisées avec les chiffres publiés par le Royaume-Uni.

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 2012 et 2013

En milliards de tonnes-kilomètres



Note : en 2013, le pavillon espagnol réalise 14,4 milliards de tonnes-kilomètres en termes de flux entrants sur le territoire français et 9,5 milliards de tonnes-kilomètres en termes de flux sortants du territoire français. L'activité du pavillon du Royaume-Uni de 2013 a été estimée en reconduisant son activité de 2012. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées les années précédentes. Les données de 2012 ont été révisées avec les chiffres publiés par le Royaume-Uni.

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 2013 (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 2013/2012* (en %)	Niveau (en md de t-km)	% de l'ensemble des sorties de France	Évolution 2013/2012* (en %)
01	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	6,4	9,1	11,1	7,0	12,3	-1,3
02	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	0,3	0,5	70,0	0,1	0,1	40,0
03	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	2,3	3,3	12,0	1,3	2,2	8,5
04	Produits alimentaires, boissons et tabac	9,9	14,0	6,0	9,4	16,3	-3,8
05	Textiles, cuir et produits dérivés	1,2	1,6	26,4	0,9	1,5	97,7
06	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	6,3	9,0	6,6	4,2	7,3	-12,4
07	Coke et produits pétroliers raffinés	1,0	1,4	4,2	0,6	1,0	22,9
08	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	8,1	11,5	-2,3	5,9	10,3	-7,7
09	Autres produits minéraux non métalliques	4,9	7,0	1,9	2,0	3,4	1,5
10	Métaux de base, produits métalliques	6,6	9,4	5,8	4,8	8,4	24,0
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	2,8	3,9	-1,8	1,8	3,1	-7,3
12	Matériel de transport	4,5	6,5	11,3	3,9	6,8	6,0
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	1,9	2,7	-2,6	0,8	1,4	36,2
14	Matières premières secondaires ; déchets	0,6	0,8	-22,2	2,2	3,9	7,3
15	Courrier, colis	0,9	1,3	18,2	0,7	1,1	8,3
16	Équipement pour le transport de fret	1,1	1,6	-9,8	1,6	2,8	-10,2
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	0,2	0,2	41,7	0,2	0,3	-5,3
18	Marchandises groupées	8,3	11,7	10,9	7,4	12,9	13,8
19	Marchandises non identifiables	1,1	1,6	-4,2	1,1	1,9	20,9
20	Autres marchandises, n.c.a.	2,0	2,8	75,4	1,8	3,1	17,2
Ensemble		70,3	100,0	6,7	57,4	100,0	3,1

* Données révisées.

Note : en 2013, le transport routier européen de marchandises groupées entrant en France a représenté 8,3 milliards de tonnes-kilomètres, soit 11,7 % 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 2012 et 2013

En %

Nature des marchandises transportées (en NST2007)		Entrées en France		Sorties de France		Ensemble	
Division	Libellé de la marchandise	2012*	2013	2012*	2013	2012*	2013
01	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	8,3	7,7	18,2	16,9	13,8	12,5
02	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	30,0	21,2	20,0	28,6	28,0	22,5
03	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	31,4	23,6	29,1	34,4	30,6	27,4
04	Produits alimentaires, boissons et tabac	10,3	10,0	10,9	11,3	10,6	10,7
05	Textiles, cuir et produits dérivés	2,2	3,4	4,7	5,9	3,0	4,5
06	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	6,8	5,1	8,2	7,5	7,4	6,0
07	Coke et produits pétroliers raffinés	21,9	24,2	18,8	10,0	20,8	18,9
08	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	10,7	9,2	10,2	12,9	10,5	10,8
09	Autres produits minéraux non métalliques	22,1	22,1	21,1	21,3	21,8	21,9
10	Métaux de base, produits métalliques	11,3	8,0	13,7	11,3	12,2	9,4
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	7,1	5,4	14,5	11,2	10,1	7,7
12	Matériel de transport	3,7	5,5	4,9	7,0	4,3	6,2
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	2,1	1,6	5,2	5,0	2,8	2,6
14	Matières premières secondaires ; déchets	20,8	21,4	26,2	27,1	24,8	26,0
15	Courrier, colis	5,2	3,3	5,1	4,6	5,1	3,8
16	Équipement pour le transport de fret	8,2	6,4	4,5	5,7	6,0	5,9
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	16,7	22,2	60,0	22,2	43,8	22,2
18	Marchandises groupées	24,3	19,8	21,2	20,5	22,9	20,1
19	Marchandises non identifiables	5,9	2,7	4,4	4,5	5,3	3,6
20	Autres marchandises, n.c.a.	0,0	1,0	0,7	0,0	0,4	0,5
Ensemble		12,2	10,6	13,5	13,4	12,8	11,8

* Données 2012 réservées.

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

Méthodologie

Sources

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, ainsi qu'en Norvège, en Suisse et au Liechtenstein, soit dans 30 pays.

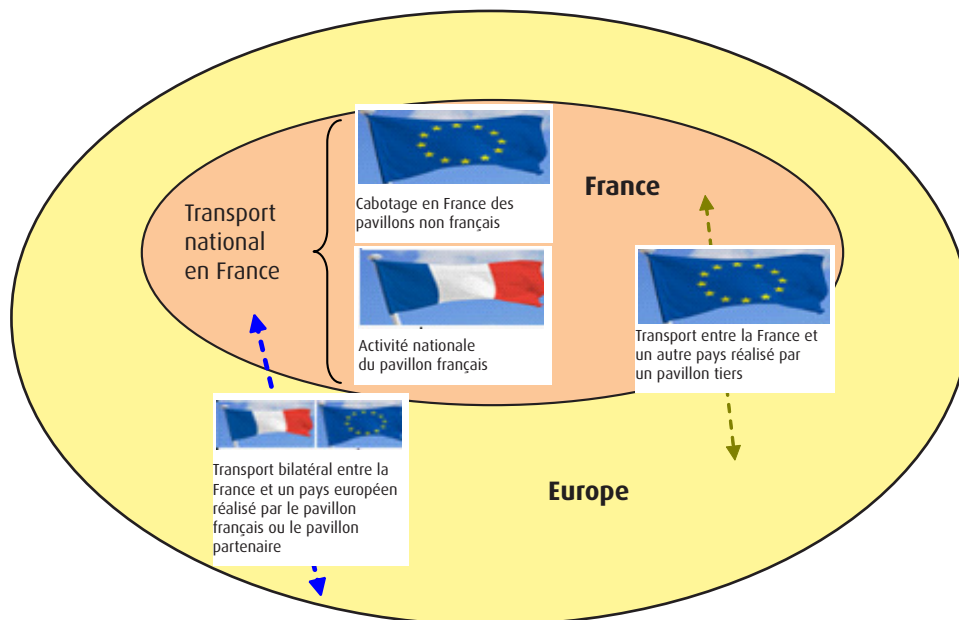
La plupart des pays européens effectuent des enquêtes qui permettent de décrire les opérations de TRM réalisées, dans le pays concerné ou à l'étranger, par les véhicules routiers automobiles immatriculés dans le pays. Le rapprochement des enquêtes de chacun des pays, à l'initiative de l'Union européenne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

Les données détaillées du Royaume-Uni ne sont pas connues. Elles ont été estimées pour 2013 en reconduisant celles de 2012.

L'approche retenue dans cet article est celle qui assure la description la plus précise des mouvements de marchandises par la route. 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.

Tonne-kilomètre ou t-km : unité de mesure retenue pour mesurer l'activité du transport routier de marchandises ; elle correspond au déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre.

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 Séquoia
92055 La Défense cedex
Mel : diffusion.so.es.cgdd
@developpement-
durable.gouv.fr

Directeur
de la publication
Sylvain MOREAU

ISSN : 2102-6378

© SOeS 2014

Bruno LUTINIER