

Le transport routier de marchandises européen en 2014

Le transport routier de marchandises européen (TRM) augmente de 0,3 % en 2014. L'activité internationale des pavillons progresse (+ 0,9 %), soutenue par le dynamisme des pavillons des pays de l'Est à l'international (+ 3,8 %). L'activité nationale des pavillons dans leur propre pays est stable, alors que le cabotage, qui représente moins de 2 % de l'activité du TRM européen, gagne globalement en part de marché (+ 11,7 %), notamment en Allemagne. La

part de l'activité du pavillon français dans le transport routier de marchandises européen est de 9,4 %, ce qui le situe au quatrième rang. Son activité recule plus fortement à l'international qu'au national. À l'image de certains pays de l'Europe de l'Ouest (Pays-Bas, Royaume-Uni, Allemagne, Espagne...), le cabotage en France se renforce en volume et sa part atteint 4,8 % du transport national.

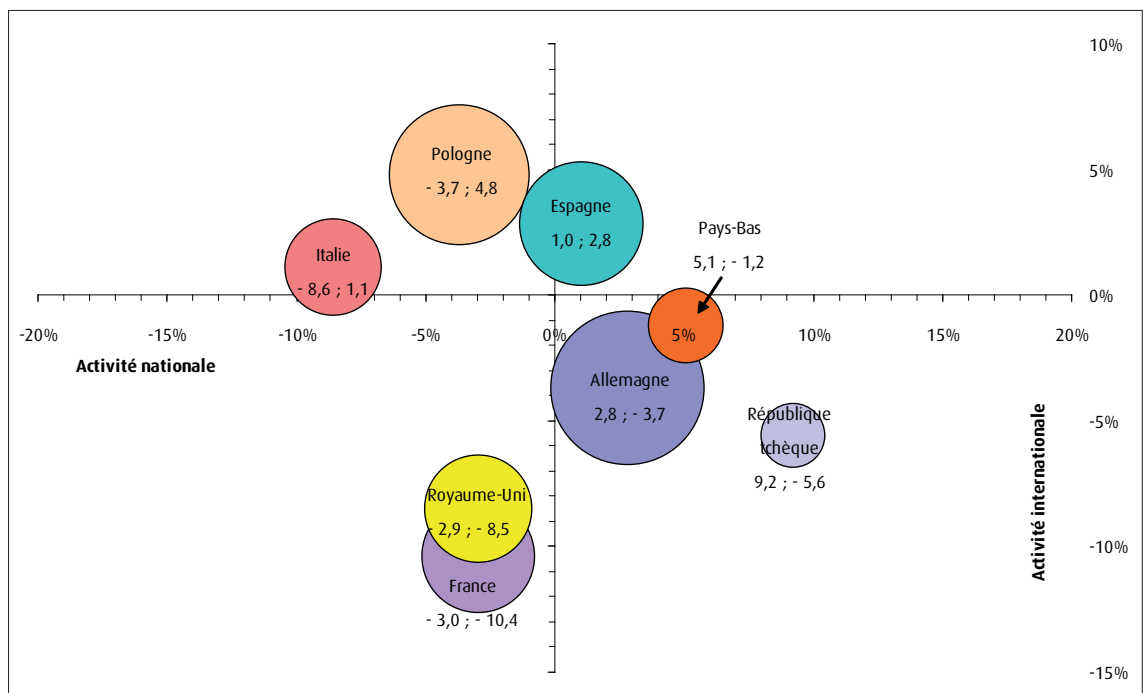
L'activité de transport routier de marchandises (TRM) européen de l'ensemble des pavillons européens augmente de 0,3 % en 2014, pour atteindre 1 759 milliards de tonnes-kilomètres : l'activité nationale (*définition*) se stabilise, alors que celle de l'international progresse de 0,9 % (*tableau 1*). L'activité des pavillons des pays de l'Est demeure dynamique avec une progression globale de 2,2 % ; ceux-ci assurent toujours plus des deux tiers (68,6 %, contre 21,6 % pour les autres pavillons) de leur

activité à l'international en 2014. Leur activité croît de 3,8 % sur ce segment, alors que celle des autres pavillons recule de 2,6 %. Ce dynamisme des pavillons des pays de l'Est ne se retrouve pas dans leur activité nationale (- 1,3 %) : elle régresse, alors que celle de l'ensemble des autres pavillons augmente (+ 0,2 %).

Dans l'ensemble des pays européens, l'activité internationale représente plus du tiers (35,2 %) 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 2014

En %



Note : la taille des bulles est déterminée par le volume d'activité du pavillon en 2014. Par exemple, le pavillon allemand réalise en 2014 le plus gros volume de transport : 301 milliards de tonnes-kilomètres. Dans les bulles, le premier chiffre est l'évolution de l'activité nationale et le second celle de l'activité internationale.

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

Parmi les quatre pavillons les plus contributeurs au transport routier européen de marchandises, seule l'activité de celui de la France se replie (- 3,6 %, avec - 3,0 % au national et - 10,4 % à l'international -

graphique 1). L'activité des trois autres pavillons progresse de plus de 1 %. Elle progresse au plan national pour l'Allemagne, à l'international pour la Pologne et sur les deux segments pour l'Espagne.

L'activité des pavillons du transport routier de marchandises européen

En 2014, le pavillon allemand assure 17,1 % du transport routier de marchandises européen. Il est suivi par les pavillons polonais (14,3 %), espagnol (11,1 %) et français (9,4 %). Ces quatre pavillons accomplissent plus de la moitié de l'activité.

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 43 % 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 véhicules du pavillon allemand couvrent près d'un cinquième (18,1 %) du kilométrage total européen en 2014, soit 1,2 fois la distance parcourue par ceux du pavillon polonais (*graphique 4a*). La part totale des kilomètres parcourus à vide est de 21 % ; elle varie entre 6 % (pavillon luxembourgeois) et 36 % (pavillon grec). Celle des cinq pavillons les plus actifs (allemand, polonais, français, britannique et espagnol) est comprise entre 21 % (pavillon allemand) et 25 % (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 2014, le transport national en Europe augmente de 0,3 % (*tableau 2*). Les marchés tchèque, néerlandais et danois 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 est stable, le cabotage en Europe, qui représente moins de 2 % de l'activité du TRM européen, augmente de 11,7 % en 2014 : 2,6 % des tonnes-kilomètres effectuées au sein d'un seul pays le sont par des pavillons étrangers, soit 30,1 milliards de tonnes-kilomètres. Près des deux tiers du cabotage européen sont réalisés en Allemagne (40,5 %) et en France (25,5 %). Le cabotage s'accroît dans ces deux pays en 2014 (+ 23,4 % en Allemagne et + 4,2 % en France), pour couvrir respectivement 4,6 % et 4,8 % des tonnes-kilomètres réalisées au sein de ces deux marchés nationaux. Le cabotage progresse également aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et en Espagne, où les niveaux en termes de tonnes-kilomètres parcourus sont bien moindres. Le cabotage représente 5,0 % des tonnes-kilomètres effectuées sur les marchés belge et autrichien et 3,6 % sur le marché suédois.

En 2014 à l'international, les sorties de marchandises pour l'ensemble de l'Union européenne sont plus importantes que les entrées de 13,9 milliards de tonnes-kilomètres (*tableau 4*). C'est le cas de la moitié des pays, notamment de l'Espagne avec 15,4 milliards de tonnes-kilomètres. À l'opposé, la France est le pays où les entrées excèdent le plus les sorties avec 10,4 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 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 (57,1 % des entrées et 61,3 % des sorties). C'est loin d'être le cas dans tous les pays : 14 des 30 pays ont plus de la moitié des entrées et des sorties de leur pays effectuées par un pavillon étranger. Ainsi, seulement 19,1 % des flux d'échanges avec l'Allemagne sont réalisés par le pavillon allemand (16,6 % en entrée et 21,7 % en sortie). Cette proportion tombe à 10,7 % pour la part du pavillon français dans les flux d'échanges avec la France (9,6 % en entrée et 11,8 % en sortie), ce qui le situe en dernière position, aussi bien pour les entrées que pour les sorties.

Les marchandises transportées par le transport routier de marchandises européen

Globalement, la répartition des marchandises transportées est stable en 2014. La part des produits alimentaires diminue de 0,3 point, ainsi que celle du bois - pâte à papier, alors que celles du matériel de transport, des matières premières secondaires, des déchets et des marchandises groupées progressent de 0,2 point.

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 représente 27,9 % des marchandises transportées par la route (*tableau 3*).

Le transport de « matières premières secondaires ; déchets » (division 14) et des « meubles ; autres produits manufacturés non connus ailleurs » (division 13) augmente de + 5,3 % et l'activité « déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation » (division 17) progresse de 7,4 %. Le transport de marchandises groupées (division 18) augmente de 1,9 % et représente 10,4 % des marchandises transportées.

Le transport des « textiles, cuirs et produits dérivés » (division 05) accuse le recul le plus important (- 11,3 %). Le repli est un peu moins marqué pour le transport de « houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel » (division 02) - (- 5,6 %).

Tableau 1 : activité des pavillons en 2014

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(1) (mesurée en milliards 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 2014/2013 (en %)	En niveau	% de l'activité nationale des pavillons de l'UE	Évolution 2014/2013 (en %)	En niveau	dont bilatérale	dont tiers	dont cabotage	% de l'activité globale du pavillon	Évolution 2014/2013 (en %)
Allemagne	300,8	100,0	17,1	1,7	253,9	22,3	2,8	46,9	41,3	3,8	1,8	15,6	-3,7
Pologne	250,9	83,4	14,3	1,3	96,6	8,5	-3,7	154,3	103,7	41,9	8,6	61,5	4,8
Espagne	195,8	65,1	11,1	1,7	128,2	11,3	1,0	67,6	61,8	3,6	2,2	34,5	2,8
France	165,2	54,9	9,4	-3,6	151,2	13,3	-3,0	14,1	13,6	0,2	0,3	8,5	-10,4
Royaume-Uni	150,0	49,9	8,5	-3,2	142,4	12,5	-2,9	7,5	7,1	0,3	0,2	5,0	-8,5
Italie	117,8	39,2	6,7	-7,4	102,3	9,0	-8,6	15,5	14,7	0,4	0,5	13,2	1,0
Pays-Bas	71,1	23,7	4,0	1,4	30,9	2,7	5,1	40,3	32,0	5,9	2,4	56,6	-1,2
République tchèque	54,1	18,0	3,1	-1,5	16,8	1,5	9,2	37,3	27,2	8,7	1,4	68,9	-5,6
Suède	38,8	12,9	2,2	-----	35,8	3,1	-----	3,1	2,8	0,2	0,1	8,0	-----
Hongrie	37,4	12,4	2,1	4,8	9,5	0,8	4,6	27,9	14,9	11,9	1,1	74,5	4,9
Belgique	37,1	12,3	2,1	-2,8	23,7	2,1	1,2	13,4	11,0	1,4	1,0	36,1	-9,1
Roumanie	35,1	11,7	2,0	3,2	12,1	1,1	-2,9	23,0	14,2	7,4	1,4	65,5	6,7
Portugal	34,2	11,4	1,9	-6,4	9,9	0,9	1,5	24,3	17,0	5,9	1,5	71,1	-9,3
Slovaquie	31,3	10,4	1,8	4,0	5,1	0,4	10,7	26,3	12,8	12,3	1,2	83,9	2,8
Lituanie	28,1	9,3	1,6	6,7	2,8	0,2	9,1	25,3	12,5	12,3	0,5	90,2	6,4
Bulgarie	28,0	9,3	1,6	2,8	6,9	0,6	-5,2	21,0	9,7	9,9	1,4	75,2	5,7
Autriche	24,5	8,2	1,4	3,2	14,1	1,2	4,5	10,4	7,9	2,0	0,6	42,6	1,6
Finlande	23,4	7,8	1,3	-4,2	20,3	1,8	-3,2	3,1	2,5	0,3	0,3	13,2	-10,4
Norvège	21,6	7,2	1,2	1,3	19,0	1,7	3,8	2,6	2,5	0,0	0,0	11,9	-13,8
Grèce	19,0	6,3	1,1	1,6	14,9	1,3	4,2	4,1	4,1	0,1	0,0	21,6	-6,8
Slovénie	16,2	5,4	0,9	2,2	2,0	0,2	8,6	14,2	7,8	5,8	0,7	87,5	1,4
Danemark	16,2	5,4	0,9	0,7	12,9	1,1	5,9	3,2	2,4	0,5	0,4	20,0	-15,8
Lettonie	13,6	4,5	0,8	6,6	2,7	0,2	-2,6	10,9	6,2	4,2	0,4	80,3	9,1
Suisse	12,9	4,3	0,7	1,9	10,4	0,9	4,3	2,5	1,9	0,4	0,2	19,3	-7,1
Luxembourg	9,6	3,2	0,5	11,5	1,1	0,1	44,9	8,5	3,0	3,6	1,9	88,2	8,2
Irlande	9,5	3,2	0,5	5,9	7,5	0,7	7,0	2,1	1,6	0,3	0,2	21,7	2,0
Croatie	9,4	3,1	0,5	2,7	3,9	0,3	-8,2	5,5	4,0	1,5	0,0	58,1	12,4
Estonie	6,3	2,1	0,4	4,8	1,5	0,1	-3,8	4,8	3,1	1,3	0,4	75,6	8,0
Chypre	0,5	0,2	0,0	-15,6	0,5	0,0	-14,5	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	-50,0
Liechtenstein	0,3	0,1	0,0	-----	0,0	0,0	-----	0,3	0,1	0,3	0,0	100,0	-----
Ensemble	1 758,7	-----	100,0	0,3	1 139,0	100,0	0,0	619,8	443,0	146,3	30,5	35,2	0,9
Pavillons de l'Est	510,3	-----	29,0	2,2	160,0	14,0	-1,3	350,3	216,1	117,2	17,1	68,6	3,8
Autres pavillons	1 248,4	-----	71,0	-0,4	978,9	86,0	0,2	269,4	226,9	29,1	13,4	21,6	-2,6

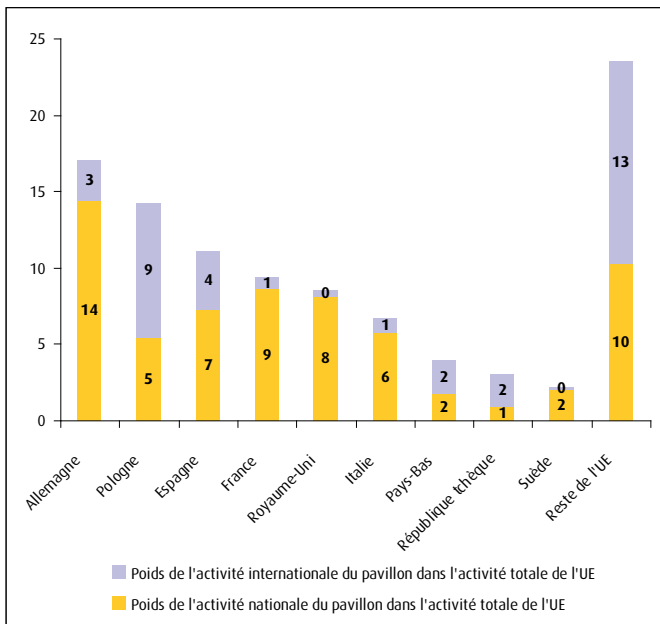
(1) L'activité internationale des pavillons regroupe le transport international et le cabotage réalisé à l'étranger.

Note : l'activité du pavillon du Liechtenstein de 2014 a été estimée en reconduisant son activité de 2013. Suite à une modification de la méthode d'estimation en 2013, ces données ne sont pas comparables à celles publiées les années précédentes. Les données de 2013 ont été révisées avec les chiffres publiés par le Royaume-Uni. La Suède a changé sa méthodologie en 2014 provoquant une rupture de série : les évolutions entre 2013 et 2014 ne sont donc pas pertinentes.

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

Graphique 2 : poids des pavillons dans l'activité de l'UE en 2014

En %

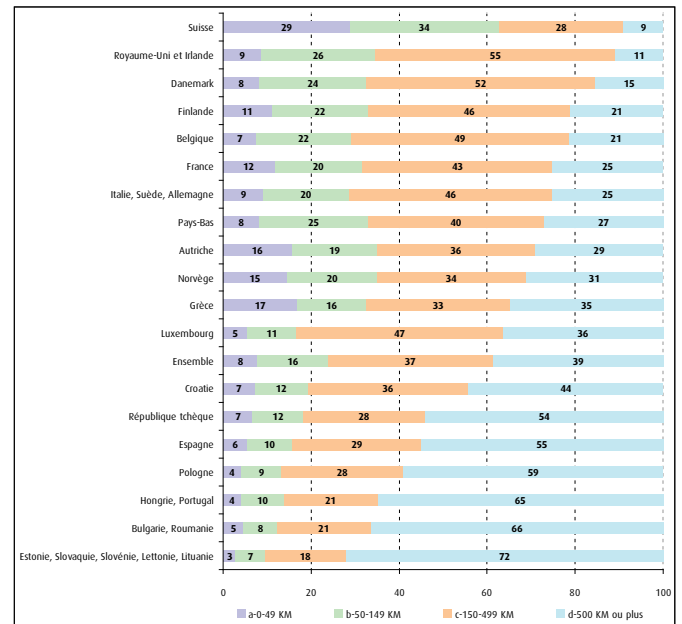


Note : l'activité nationale du pavillon allemand représente 14 % de l'activité totale des pavillons européens tous périmètres confondus en 2014. Son activité à l'international a une part cinq fois plus faible. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées avant 2013. Les données de 2013 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 classes de distance en charge en 2014

En %

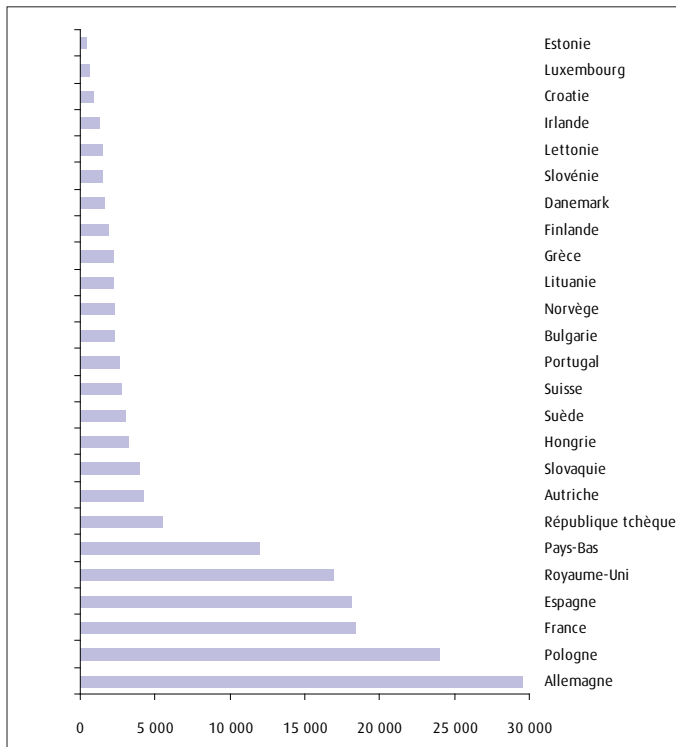


Note : 43 % des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon français en 2014 le sont sur des distances comprises entre 150 km et 500 km. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées avant 2013. Les données de 2013 ont été révisées avec les chiffres publiés par le Royaume-Uni.

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

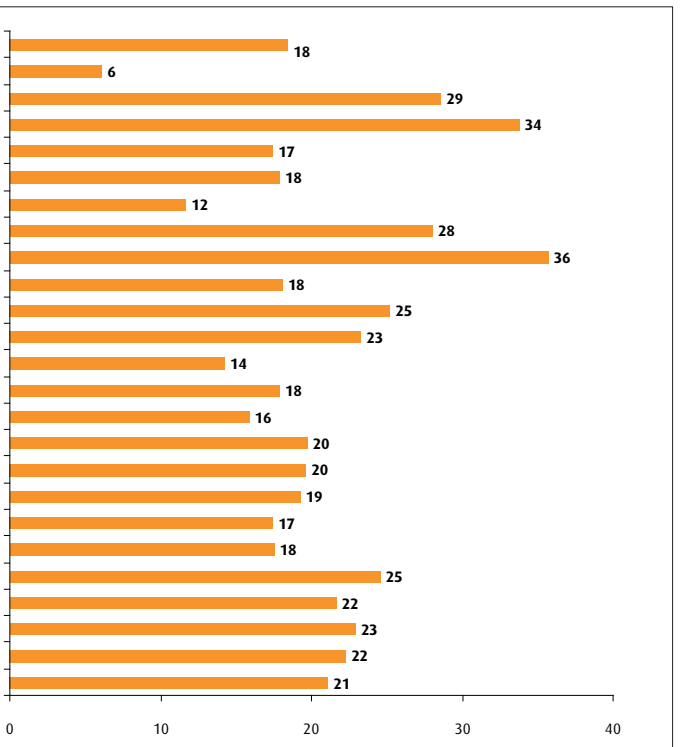
Graphique 4a : kilomètres parcourus en 2014

En millions de km



Graphique 4b : part des kilomètres parcourus à vide en 2014

En %



Note : les données de kilométrage à vide des pavillons belge, italien et roumain ne sont pas publiées. Les données du pavillon du Liechtenstein de 2014 ont été estimées en reconduisant celles de 2013. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées avant 2013. Les données de 2013 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 2014

Pays	Transport national en 2014* (mesurée en milliards 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 (en %)	Évolution de l'activité des pavillons sur leur propre territoire 2014/2013 (en %)	Évolution 2014/2013 du cabotage dans les pays de l'UE (en %)	Évolution 2014/2013 du transport national (pavillon du pays + cabotage) (en %)
	dont activité nationale du pavillon du pays	dont cabotage dans le pays	Total						
Allemagne	253,9	12,2	266,1	22,8	40,5	4,6	2,8	23,4	3,6
France	151,2	7,7	158,8	13,6	25,5	4,8	-3,0	4,2	-2,6
Royaume-Uni	142,4	1,4	143,8	12,3	4,6	1,0	-2,9	30,8	-2,7
Espagne	128,2	1,2	129,3	11,1	3,8	0,9	1,0	17,3	1,2
Italie	102,3	1,8	104,1	8,9	5,8	1,7	-8,6	-2,8	-8,5
Pologne	96,6	0,1	96,7	8,3	0,3	0,1	-3,7	0,0	-3,7
Suède	35,8	1,3	37,1	3,2	4,4	3,6	-----	-----	-----
Pays-Bas	30,9	0,8	31,7	2,7	2,6	2,5	5,1	34,5	5,7
Belgique	23,7	1,2	24,9	2,1	4,1	5,0	1,2	-3,9	1,0
Finlande	20,3	0,1	20,4	1,7	0,3	0,4	-3,2	60,0	-3,0
Norvège	19,0	0,4	19,5	1,7	1,5	2,3	3,8	-20,0	3,1
République tchèque	16,8	0,1	16,9	1,4	0,3	0,6	9,2	42,9	9,4
Grèce	14,9	0,2	15,1	1,3	0,7	1,5	4,2	69,2	4,8
Autriche	14,1	0,7	14,8	1,3	2,5	5,0	4,5	-5,1	3,9
Danemark	12,9	0,3	13,3	1,1	1,1	2,5	5,9	-5,7	5,6
Roumanie	12,1	0,1	12,2	1,0	0,2	0,5	-2,9	50,0	-2,7
Suisse	10,4	0,1	10,5	0,9	0,3	1,0	4,3	25,0	4,5
Portugal	9,9	0,0	9,9	0,8	0,1	0,4	1,5	-20,0	1,4
Hongrie	9,5	0,1	9,6	0,8	0,2	0,6	4,6	-33,3	4,2
Irlande	7,5	0,2	7,6	0,7	0,5	2,1	7,0	-36,0	5,5
Bulgarie	6,9	0,0	6,9	0,6	0,0	0,1	-5,2	-50,0	-5,3
Slovaquie	5,1	0,1	5,2	0,4	0,4	2,1	10,7	22,2	11,0
Croatie	3,9	0,0	3,9	0,3	0,0	0,0	-8,2	-----	-8,2
Lituanie	2,8	0,0	2,8	0,2	0,1	1,1	9,1	-57,1	7,3
Lettonie	2,7	0,0	2,7	0,2	0,1	0,7	-2,6	-----	-1,8
Slovénie	2,0	0,0	2,0	0,2	0,0	0,5	8,6	0,0	8,5
Estonie	1,5	0,0	1,5	0,1	0,0	0,0	-3,8	-100,0	-5,6
Luxembourg	1,1	0,0	1,1	0,1	0,0	0,9	44,9	0,0	44,3
Chypre	0,5	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	-14,5	-----	-14,5
Liechtenstein	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-----	-----	-----
Ensemble	1 139,0	30,1	1 169,1	100,0	100,0	2,6	0,0	11,7	0,3

* 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 du pavillon du Liechtenstein de 2014 a été estimée en reconstruisant son activité de 2013. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées avant 2013. Les données de 2013 ont été révisées avec les chiffres publiés par le Royaume-Uni. La Suède a changé sa méthodologie en 2014 provoquant une rupture de série : les évolutions entre 2013 et 2014 ne sont donc pas pertinentes.

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 2013 et 2014

En milliards de tonnes-kilomètres

Nature des marchandises transportées (en NST2007)		2013*	2014	Évolution 2014/2013 (en %)	% ensemble des marchandises en 2013*	% ensemble des marchandises en 2014
Division	libellé de la marchandise					
01	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	190,2	193,4	1,7	10,9	11,0
02	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	11,1	10,4	-5,6	0,6	0,6
03	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	130,1	133,5	2,6	7,4	7,6
04	Produits alimentaires, boissons et tabac	300,7	297,1	-1,2	17,2	16,9
05	Textiles, cuir et produits dérivés	19,1	16,9	-11,3	1,1	1,0
06	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	119,2	114,9	-3,6	6,8	6,5
07	Coke et produits pétroliers raffinés	50,7	49,6	-2,1	2,9	2,8
08	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	122,5	124,5	1,6	7,0	7,1
09	Autres produits minéraux non métalliques	139,3	138,8	-0,4	7,9	7,9
10	Métaux de base, produits métalliques	123,2	122,6	-0,5	7,0	7,0
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	55,9	54,4	-2,6	3,2	3,1
12	Matériel de transport	63,3	66,2	4,5	3,6	3,8
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	29,1	30,7	5,3	1,7	1,7
14	Matières premières secondaires ; déchets	66,3	69,8	5,3	3,8	4,0
15	Courrier, colis	37,1	36,5	-1,6	2,1	2,1
16	Équipement pour le transport de fret	39,0	39,3	0,8	2,2	2,2
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	13,9	14,9	7,4	0,8	0,8
18	Marchandises groupées	178,7	182,0	1,9	10,2	10,4
19	Marchandises non identifiables	28,0	27,1	-3,3	1,6	1,5
20	Autres marchandises, n.c.a.	35,4	36,1	1,9	2,0	2,1
Ensemble		1 752,7	1 758,7	0,3	100,0	100,0

* Données révisées.

Note : en 2014, les produits alimentaires, boissons et tabac représentaient 16,9 % 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 2014 par pays

	Entrées				Sorties			
	Niveau (en milliards de t-km)	% pavillon national	% pavillon partenaire	% pavillon tiers	Niveau (en milliards de t-km)	% pavillon national	% pavillon partenaire	% pavillon tiers
Allemagne	109,2	16,6	53,2	30,2	107,0	21,7	46,1	32,2
France	68,8	9,6	59,9	30,4	58,4	11,8	54,3	33,9
Pologne	54,7	91,7	5,7	2,6	57,9	92,6	3,9	3,5
Espagne	44,2	57,1	21,9	21,0	59,6	61,3	20,9	17,8
Italie	44,3	14,8	52,8	32,3	45,7	17,7	46,8	35,4
Pays-Bas	33,9	40,1	38,8	21,1	43,1	42,7	35,5	21,9
Belgique	29,0	15,2	50,1	34,8	34,3	19,1	47,3	33,6
Royaume-Uni	26,4	12,8	52,9	34,3	17,0	21,8	38,6	39,6
République tchèque	19,6	64,1	22,7	13,2	22,6	65,0	18,8	16,2
Autriche	18,9	19,5	38,6	41,8	18,2	22,9	32,3	44,8
Portugal	12,8	64,2	28,8	7,0	12,2	72,1	22,8	5,1
Hongrie	12,2	59,4	24,6	16,0	12,3	61,7	23,7	14,6
Slovaquie	10,3	57,8	25,8	16,5	11,3	61,2	22,4	16,4
Suède	10,1	12,4	59,0	28,6	9,7	16,3	46,9	36,8
Roumanie	9,5	70,8	20,1	9,1	9,4	79,8	12,2	8,0
Lituanie	7,6	69,3	13,9	16,8	9,1	79,1	15,2	5,7
Suisse	10,6	11,0	62,7	26,3	5,3	13,0	46,8	40,2
Danemark	8,4	11,7	54,3	34,0	7,0	20,5	40,0	39,5
Bulgarie	4,3	82,6	10,0	7,4	6,7	91,9	5,8	2,2
Slovénie	4,9	69,8	20,3	9,9	6,0	71,4	17,7	10,9
Norvège	5,0	22,6	49,1	28,3	4,6	30,4	34,8	34,8
Grèce	4,7	40,5	36,5	23,0	4,9	44,0	28,0	28,0
Lettonie	3,5	62,4	21,5	16,1	5,5	73,0	13,1	14,0
Luxembourg	3,6	43,3	40,8	16,0	3,2	43,7	34,6	21,7
Finlande	2,6	39,6	33,8	26,5	3,2	46,7	28,8	24,5
Croatie	3,0	63,8	18,8	17,4	2,6	77,6	13,5	8,9
Estonie	2,3	55,2	31,5	13,4	2,5	71,8	18,1	10,1
Irlande	2,2	32,7	59,0	8,3	1,6	52,1	40,5	7,4
Liechtenstein	0,1	21,4	71,4	7,1	0,1	33,3	50,0	16,7
Chypre	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0
Ensemble	566,8	35,3	40,5	24,2	580,7	41,9	33,5	24,6

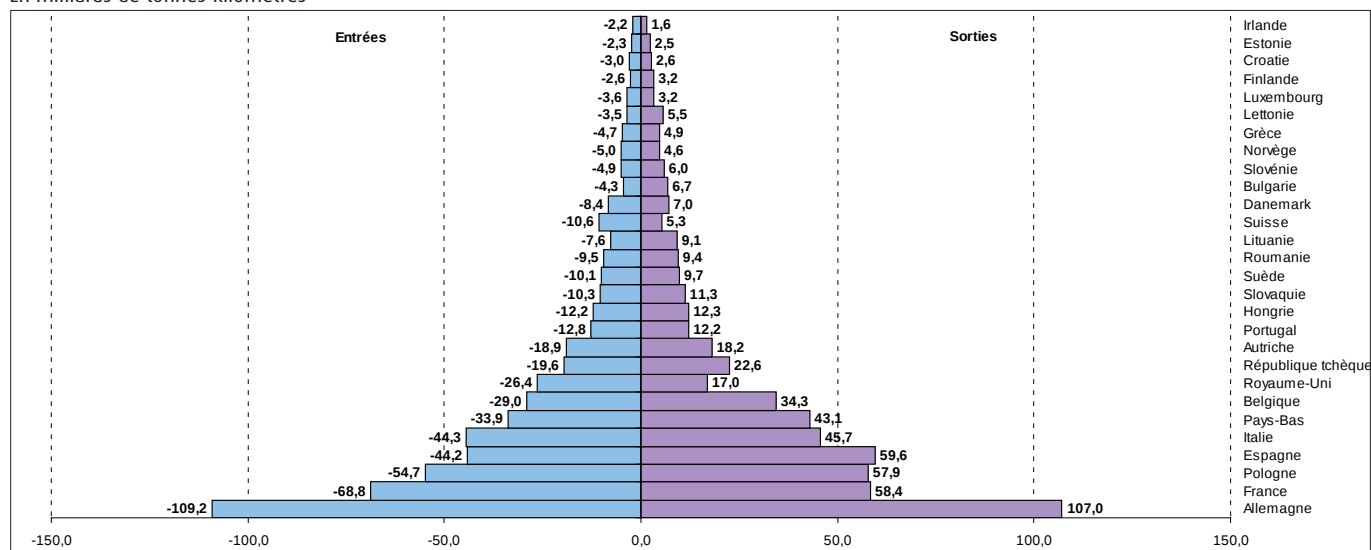
Note : en 2014, les entrées de marchandises sur le territoire allemand sont assurées à hauteur de 16,6 % par le pavillon allemand, 53,2 % par les pavillons des pays partenaires et 30,2 % par les pavillons tiers.

L'activité du pavillon du Liechtenstein de 2014 a été estimée en reconduisant son activité de 2013. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées avant 2013. Les données de 2013 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 2014

En milliards de tonnes-kilomètres



Note : les entrées de marchandises par route sur le territoire français ont représenté 68,8 milliards de tonnes-kilomètres en 2014, contre 58,4 milliards de tonnes-kilomètres pour les sorties.

L'activité du pavillon du Liechtenstein de 2014 a été estimée en reconduisant son activité de 2013. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées avant 2013. Les données de 2013 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 165 milliards de tonnes-kilomètres en 2014 (*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 3,6 % par rapport à 2013, alors que, globalement, le transport routier de marchandises européen augmente de 0,3 % en 2014. Sa part dans le transport routier de marchandises européen passe à 9,4 %. Elle était de 10,8 % en 2011, de 10,2 % en 2012 et de 9,7 % en 2013.

Le transport national réalisé en France (chargements et déchargements en France) est de 159 milliards de tonnes-kilomètres, soit un recul de 2,6 % par rapport à 2013 (*tableau 5*). L'activité du pavillon français sur son territoire (151 milliards de tonnes-kilomètres) diminue de 3,0 %. Ce recul est plus important pour d'autres pavillons (Italie, Bulgarie, Pologne, Finlande...). Le cabotage des pavillons étrangers en France progresse de 4,2 %, il représente près de 8 milliards de tonnes-kilomètres : sa part atteint 4,8 % du transport national français. Près de 25 % de ce cabotage est réalisé par le pavillon espagnol et 15 % 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 baisse de 0,2 % par rapport à 2013 (*tableau 5 et graphique 7*). Le transport entre la France et ses six principaux partenaires (Espagne, Allemagne, Belgique, Italie, Pologne et Pays-Bas) couvre environ 80 % des tonnes-kilomètres d'échanges internationaux de la France.

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 (division 01 et 04) (respectivement 23,1 % et 28,3 % des tonnes-kilomètres effectuées en 2014) - (*tableau 6*). Elles sont suivies des « produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire » (division 08) - (11,4 % en entrée et 10,7 % en sortie). En 2014, le transport routier de marchandises entre la France et le reste de l'Europe progresse pour la moitié des marchandises. La hausse est particulièrement importante pour les « meubles ; autres produits manufacturés non connus ailleurs » (division 13) - (+ 22,6 %), mais elle ne représente que 2,6 % du transport routier de marchandises entre la France et le reste de l'Europe. À l'opposé, la baisse est la plus élevée pour la « houille, lignite, pétrole brut, gaz naturel » (division 02) - (- 19,5 %), le « bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition » (division 06) - (- 15,3 %), les « textiles, cuirs et produits dérivés » (division 05) - (- 12,5 %) et les « métaux de base,

Les échanges de la France avec les Pays-Bas, l'Espagne et la Pologne sont en hausse (respectivement + 0,5 %, + 0,8 % et + 7,6 %). Ils sont en baisse avec la Belgique, l'Italie et l'Allemagne (- 2,8 % avec cette dernière) - (*graphique 8*).

Le pavillon français réalise 10,7 % des échanges internationaux entre la France et les autres pays européens avec un volume en diminution. Ainsi, il est passé de 15,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2012 à 13,5 milliards en 2014 (*graphique 7*). Les échanges entre la France et les Pays-Bas assurés par le pavillon français diminuent de 21,7 % en 2014 et de 14,3 % entre la France et l'Allemagne (*graphique 8*).

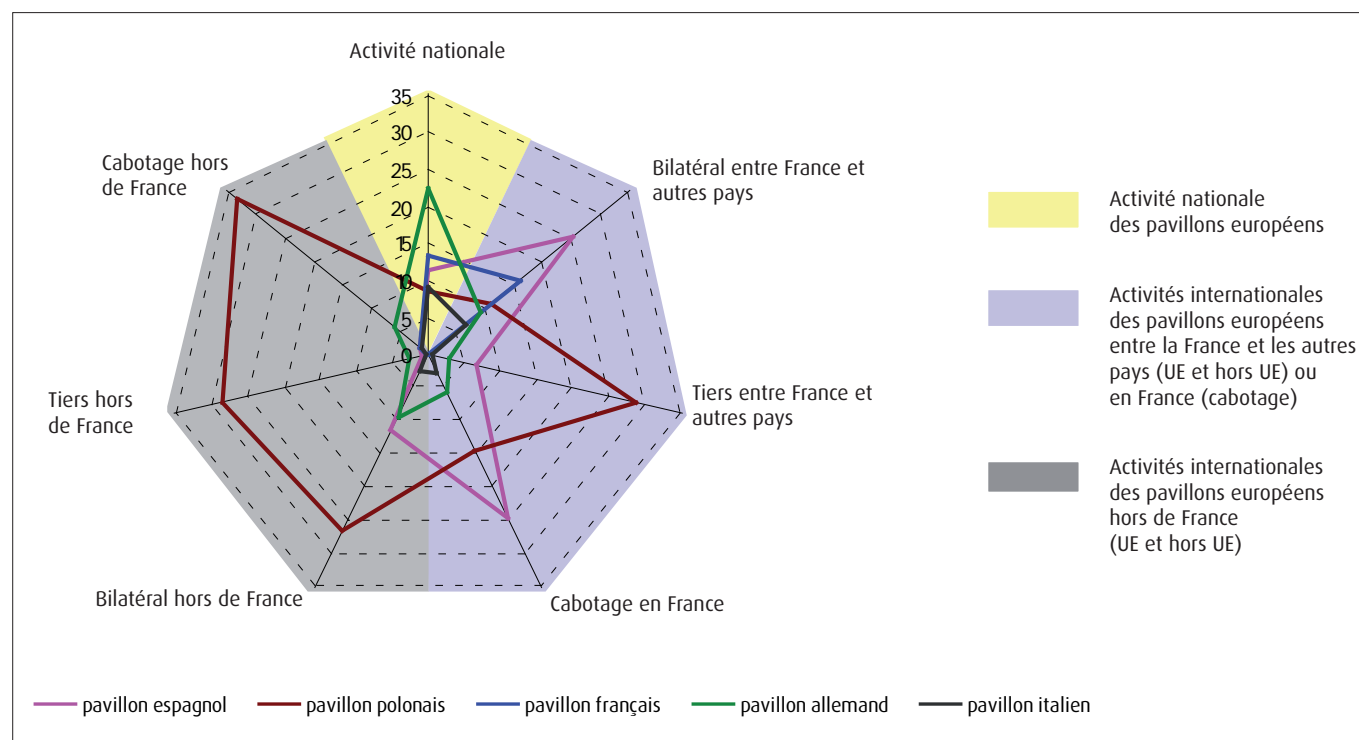
Les pavillons partenaires (du pays d'origine ou de destination du transport) effectuent 57,7 % du transport entre la France et les autres pays de l'Union européenne, et les pavillons tiers 31,6 % (*tableau 5*). Plus du quart (25,2 %) du transport bilatéral avec la France est réalisé par le pavillon espagnol, le plus gros contributeur à l'activité européenne du transport routier de marchandises entrant ou sortant de France, et 10 % environ par les pavillons polonais et allemands (*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 hausse des échanges entre 2012 et 2014 entre la France et le reste de l'Europe, la part du transport bilatéral est passée de 59,7 % en 2012 à 57,7 % en 2014 au profit de celle des pavillons tiers, qui a progressé de 4,2 points, passant de 27,4 % à 31,6 % (*tableau 5*).

produits métalliques » (division 10) - (- 11,1 %). Ces quatre catégories de marchandises représentent 16,6 % du transport routier de marchandises entre la France et le reste de l'Europe en 2014 (17,2 % des entrées et 15,8 % 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) - (*tableau 7*). Le pavillon français contribue même à plus du quart des échanges entrants et sortants des « minerais, tourbe et autres produits d'extraction » (division 03). Sa part est également élevée pour les marchandises groupées (17,7 % en 2014, après 20,1 % en 2013). Le pavillon français n'effectue qu'environ 10 % des échanges agroalimentaires internationaux. Sa part est également faible pour le transport de meubles, de textiles, de courrier et d'équipements pour le transport de fret (moins de 5 % chacun).

Graphique 6 : activité du transport routier de marchandises des principaux pavillons européens en 2014

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



Note : en 2014, 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 Liechtenstein de 2014 a été estimée en reconduisant son activité de 2013. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées avant 2013. Les données de 2013 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 %)	
	2012 (r)	2013 (r)	2014 (p)	2013/2012 (r)	2014/2013 (p)
TRM en France (chargement et déchargement en France)	162,9	163,1	158,8	0,2	-2,6
pavillon français (1)	156,5	155,8	151,2	-0,5	-3,0
cabotage des pavillons étrangers 1	6,4	7,4	7,7	15,2	4,2
TRM international entre la France et l'Europe² (chargement ou déchargement en France)	120,5	126,7	126,4	5,1	-0,2
pavillon français (2)	15,5	15,0	13,5	-2,8	-9,9
transport bilatéral des pavillons étrangers 1	72,0	72,4	72,9	0,6	0,7
transport par un pavillon tiers 1	33,1	39,2	40,0	18,6	2,0
TRM Europe² hors de France (chargement et déchargement dans la zone Europe et hors de France)	1 410,5	1 431,3	1 442,8	1,5	0,8
dont					
cabotage du pavillon français (3)	0,3	0,3	0,3	20,0	0,0
transport entre pays tiers du pavillon français (4)	0,2	0,3	0,2	37,5	-27,3
TRM hors Europe³	30,1	31,6	30,7	4,9	-2,8
dont					
pavillon français (5)	0,1	0,1	0,0	80,0	-77,8
TRM total tous pavillons¹	1 723,9	1 752,7	1 758,7	1,7	0,3
TRM total du pavillon français	172,5	171,5	165,2	-0,6	-3,6
dont					
TRM national du pavillon français (1)	156,5	155,8	151,2	-0,5	-3,0
TRM international du pavillon français (2)+(3)+(4)+(5)	16,0	15,7	14,1	-1,6	-10,4

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

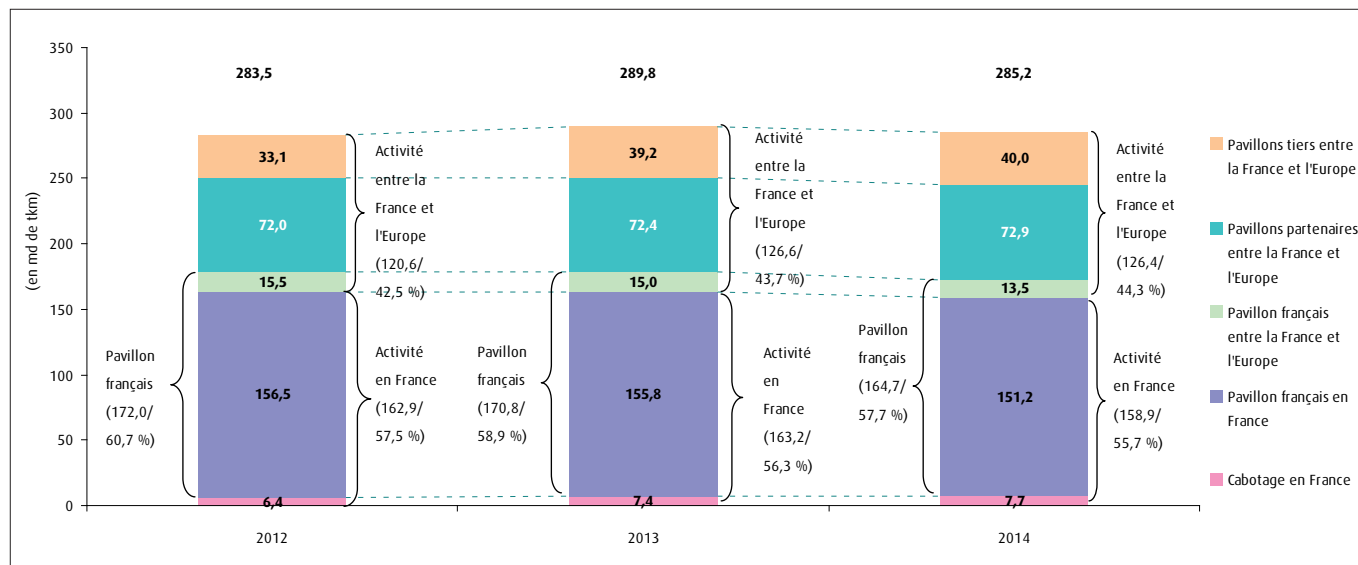
² La zone Europe est définie comme l'espace économique européen augmenté de la Suisse et non compris l'Islande.

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

(r) : données révisées ; (p) : données provisoires.

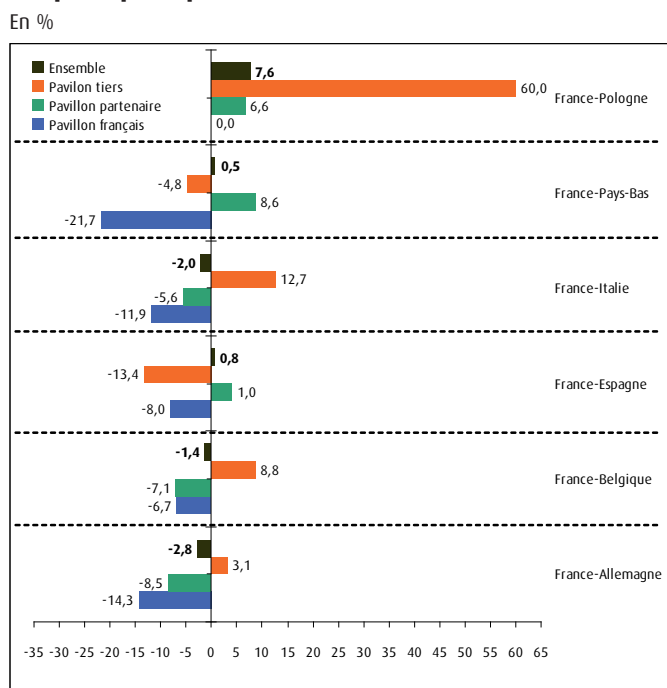
Sources : Eurostat ; SOEs d'après enquêtes TRM française et européennes

Graphique 7 : évolution de l'activité nationale en France et internationale entre la France et le reste de l'Europe entre 2012 et 2014



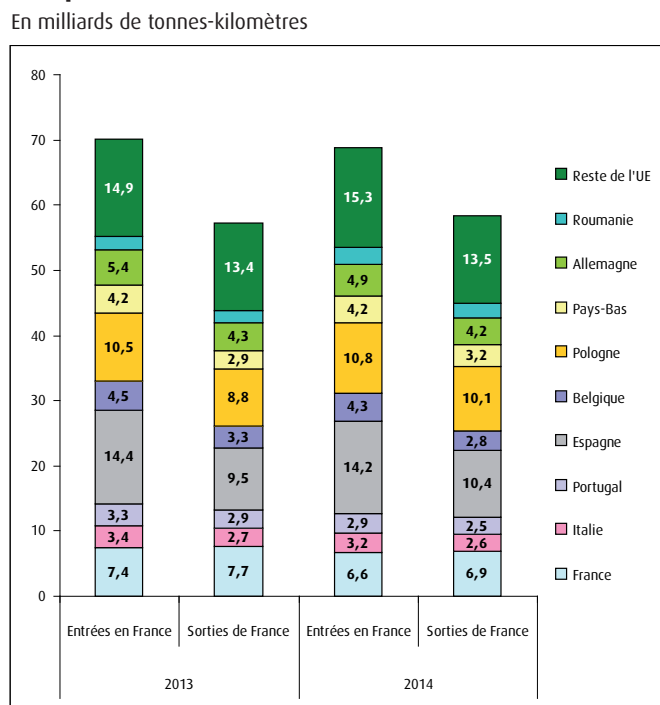
Note : en 2014, les échanges entre la France et le reste de l'Europe représentaient 126,4 milliards de tonnes-kilomètres assurées pour 13,5 milliards par le pavillon français, 72,9 milliards par les pavillons partenaires et 40,0 milliards par les pavillons tiers. L'activité du pavillon du Liechtenstein de 2014 a été estimée en reconduisant son activité de 2013. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées avant 2013. Les données de 2013 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 2014



Note : la croissance globale des échanges entre la France et l'Allemagne a diminué de 2,8 %. L'activité du pavillon français dans les échanges entre la France et l'Allemagne s'est contractée de 14,3 % en 2014 et celle du pavillon allemand de 8,5 %, alors que le transport effectué par des pavillons tiers entre ces deux pays a progressé de 3,1 %. L'activité du pavillon du Liechtenstein de 2014 a été estimée en reconduisant son activité de 2013. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées avant 2013. Les données de 2013 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 2013 et 2014



Note : en 2014, le pavillon espagnol réalise 14,2 milliards de tonnes-kilomètres en termes de flux entrants sur le territoire français et 10,4 milliards de tonnes-kilomètres en termes de flux sortants du territoire français. L'activité du pavillon du Liechtenstein de 2014 a été estimée en reconduisant son activité de 2013. Suite à une modification de la méthode d'estimation, ces données ne sont pas comparables à celles publiées avant 2013. Les données de 2013 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 2014 (tous pavillons européens confondus)

Nature des marchandises transportées (en NST2007)		Entrées en France			Sorties de France		
Division	Libellé de la marchandise	Niveau (en milliards de t-km)	% de l'ensemble des entrées en France	Évolution 2014/2013* (en %)	Niveau (en milliards de t-km)	% de l'ensemble des sorties de France	Évolution 2014/2013* (en %)
01	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	6,1	8,8	-4,9	7,0	12,0	0,1
02	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	0,2	0,3	-29,4	0,1	0,2	28,6
03	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	2,2	3,1	-6,9	1,4	2,4	9,5
04	Produits alimentaires, boissons et tabac	9,8	14,3	0,6	9,5	16,3	1,8
05	Textiles, cuir et produits dérivés	0,9	1,4	-18,3	0,8	1,4	-4,7
06	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	4,8	7,0	-23,7	4,0	6,9	-2,4
07	Coke et produits pétroliers raffinés	1,1	1,6	10,2	0,6	1,0	-1,7
08	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	7,9	11,4	-2,7	6,3	10,7	6,5
09	Autres produits minéraux non métalliques	5,4	7,9	10,1	2,1	3,6	7,1
10	Métaux de base, produits métalliques	5,8	8,5	-11,7	4,3	7,4	-10,2
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	2,7	4,0	-2,2	1,8	3,1	2,8
12	Matériel de transport	4,5	6,6	-0,2	4,2	7,3	9,0
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	2,5	3,6	31,6	0,8	1,4	1,3
14	Matières premières secondaires ; déchets	0,7	0,9	16,1	2,1	3,6	-5,4
15	Courrier, colis	0,9	1,3	-4,3	0,7	1,2	4,6
16	Équipement pour le transport de fret	1,2	1,8	13,8	1,4	2,3	-14,5
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	0,3	0,4	36,8	0,2	0,3	0,0
18	Marchandises groupées	8,6	12,5	4,6	7,9	13,5	6,1
19	Marchandises non identifiables	1,2	1,8	7,0	1,3	2,2	14,3
20	Autres marchandises, n.c.a.	1,9	2,8	-3,0	2,0	3,4	11,3
Ensemble		68,8	100,0	-2,0	58,4	100,0	1,9

* Données 2013 révisées.

Note : en 2014, le transport routier européen de marchandises groupées entrant en France a représenté 8,6 milliards de tonnes-kilomètres, soit 12,5 % 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 2013 et 2014

En %

Nature des marchandises transportées (en NST2007)		Entrées en France		Sorties de France		Ensemble	
Division	Libellé de la marchandise	2013*	2014	2013*	2014	2013*	2014
01	Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	7,7	8,1	17,0	14,1	12,6	11,3
02	Houille et lignite ; pétrole brut et gaz naturel	21,2	16,7	28,6	12,5	22,5	15,6
03	Minerais, tourbe et autres produits d'extraction	23,6	25,5	34,6	33,3	27,5	28,5
04	Produits alimentaires, boissons et tabac	10,2	8,8	11,4	10,1	10,7	9,4
05	Textiles, cuir et produits dérivés	3,5	3,2	5,9	3,7	4,5	3,4
06	Bois, pâte à papier, papier et produits de l'édition	5,1	4,6	7,5	6,7	6,0	5,6
07	Coke et produits pétroliers raffinés	24,5	21,5	10,2	15,5	19,1	19,4
08	Produits chimiques, caoutchouc, plastique et combustible nucléaire	9,2	8,0	12,9	10,2	10,7	9,0
09	Autres produits minéraux non métalliques	22,1	17,4	21,4	18,6	21,9	17,7
10	Métaux de base, produits métalliques	8,0	7,2	11,3	9,3	9,4	8,1
11	Machines et matériel n.c.a., produits des TIC et instruments de précision	5,4	5,1	11,2	9,8	7,7	7,0
12	Matériel de transport	5,5	4,4	6,9	6,8	6,2	5,6
13	Meubles ; autres produits manufacturés n.c.a.	1,6	0,8	5,0	2,5	2,6	1,2
14	Matières premières secondaires ; déchets	21,4	13,8	27,1	28,2	26,0	24,8
15	Courrier, colis	3,2	4,5	4,6	2,9	3,8	3,8
16	Équipement pour le transport de fret	6,4	4,0	5,7	4,4	6,0	4,2
17	Déménagements ; biens non marchands ; véhicules en réparation	20,0	28,0	21,1	40,0	20,5	33,3
18	Marchandises groupées	19,8	18,0	20,5	17,4	20,1	17,7
19	Marchandises non identifiables	2,6	3,3	4,5	2,3	3,5	2,8
20	Autres marchandises, n.c.a.	1,0	1,0	0,0	1,0	0,5	1,0
Ensemble		10,6	9,7	13,4	11,8	11,9	10,7

* Données 2013 révisées.

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

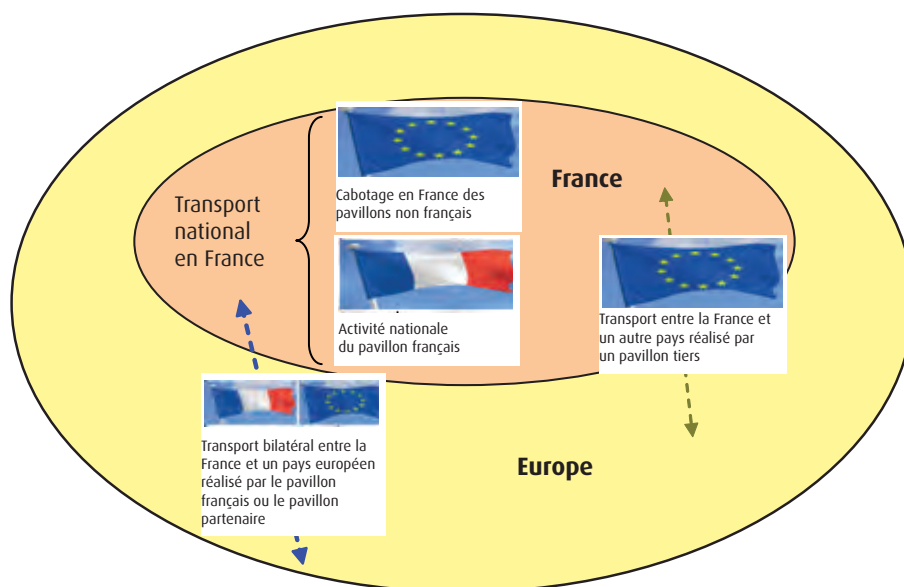
La plupart des pays européens effectuent des enquêtes qui permettent de décrire les opérations de TRM réalisées, dans le pays concerné ou à l'étranger, par les véhicules routiers automobiles immatriculés dans le pays. Le rapprochement des enquêtes de chacun des pays, à l'initiative de l'Union européenne (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 Liechtenstein ne sont pas connues. Elles ont été estimées pour 2014 en reconduisant celles de 2013. La Suède a changé sa méthodologie en 2014 provoquant une rupture de série : les évolutions entre 2013 et 2014 ne sont donc pas pertinentes.

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 2015

Bruno LUTINIER