

## La crise avive la concurrence dans le transport routier de marchandises sur le marché français en 2008

**Avec 206 milliards de tonnes-kilomètres transportées en 2008, l'activité du pavillon français du transport routier de marchandises (TRM) a diminué de 5,9 % en un an. Dans un marché en baisse, tant en France (- 4,6 %) que dans l'ensemble de l'Europe (- 2,0 %), la part du pavillon français dans l'ensemble du TRM européen ( 10,9 %) recule d'un demi-point par rapport à 2007.**

**Le transport national du pavillon français a diminué de 5,0 % en 2008 à un rythme plus rapide que la moyenne des pavillons européens dans leur pays (- 1,9 %). En revanche, le cabotage en France a augmenté de 11,4 % : son taux de pénétration de 3 %, en hausse en 2008 de 0,4 point, maintient la France dans le trio de tête des pays les plus cabotés après la Belgique (3,9 %) et le Danemark (3,2 %).**

**Le transport routier international entre la France et les autres pays européens s'est maintenu (+ 0,5 %) alors que le transport routier international s'est globalement contracté en Europe de 2,0 %. Sur ces échanges France-Europe, le pavillon français a chuté de 12,0 % en 2008 quand les pavillons étrangers ont progressé de 3,2 %.**

**Début 2009, la globalisation du marché européen s'intensifie.**

Avec 206 milliards de tonnes-kilomètres en 2008, le pavillon français (c'est-à-dire l'ensemble des véhicules de 3,5 tonnes ou plus immatriculés en France métropolitaine) arrive en troisième position européenne pour le transport routier de marchandises (TRM) loin derrière celui de l'Allemagne (332 milliards) et proche de celui de l'Espagne (243 milliards). Le pavillon polonais est à la sixième place, comme en 2007, juste derrière celui du Royaume-Uni et nettement devant celui des Pays-Bas, avec plus du double de tonnes-kilomètres transportées.

Représentant un total de 1 888 milliards de tonnes-kilomètres, le marché européen du TRM a diminué de 2,0 % en 2008 après avoir progressé de 4,8 % en 2007 (tableau 1). L'activité du pavillon français est en baisse de 5,9 % en 2008. Sa part dans l'ensemble du TRM réalisé par les pavillons des vingt-huit pays européens (source) recule de 0,5 point pour s'établir à 10,9 %. Parallèlement, celle du pavillon polonais progresse de 0,9 point suivi de celles des pavillons allemand et tchèque (+ 0,2 point).

Le transport en France métropolitaine représente 88 % de l'activité du pavillon français. En 2008, il a diminué de 5,0 % beaucoup plus que la moyenne des pavillons européens sur leur territoire (1,9 %). L'activité internationale (transport international et cabotage) du pavillon français s'est dégradée plus

fortement (- 12,2 %) alors que le recul de l'ensemble du transport international des pavillons européens n'était que de - 2,1 %.

### Le cabotage progresse en France malgré un recul important du marché national

L'activité de TRM sur le territoire français, c'est-à-dire impliquant un chargement et un déchargement en France quelle que soit la nationalité du pavillon, s'élève à 187,6 milliards de tonnes-kilomètres en 2008. Elle est en repli de 4,6 % par rapport à 2007, annulant ainsi la croissance observée en 2007 par rapport à 2006 (+ 4,8 %).

Le taux de pénétration du cabotage (définitions) en France (3,0 %) est le troisième plus élevé d'Europe après ceux de la Belgique (3,9 %) et du Danemark (3,2 %), pour une moyenne des pays européens de 1,3 %. En 2008 le taux de pénétration du cabotage en France a augmenté de 0,4 point : le cabotage a grimpé de 11,4 % alors que le transport réalisé sous pavillon français sur le territoire national a décliné de 5,0 %.

Le premier caboteur en France reste le pavillon luxembourgeois (26,0 % du cabotage en France en 2008), suivi des pavillons belge (18,8 %) et espagnol (15,4 %). Le pavillon luxembourgeois demeure le principal contributeur à la hausse du cabotage en France en 2008, suivi des pavillons espagnol et néerlandais.



**Tableau 1 - Le transport routier de marchandises en Europe vu de la France**

|  | En milliards de tonnes-kilomètres |               |               | Évolutions en % |             |
|--|-----------------------------------|---------------|---------------|-----------------|-------------|
|  | 2006                              | 2007          | 2008          | 2007/2006       | 2007/2008   |
| <b>TRM en France</b> (chargement et déchargement en France)  | <b>187,6</b>                      | <b>196,6</b>  | <b>187,6</b>  | <b>4,8</b>      | <b>-4,6</b> |
| <i>pavillon français (1)</i>   | 182,9                             | 191,5         | 182,0         | 4,7             | -5,0        |
| <i>cabotage des pavillons étrangers</i>  | 4,8                               | 5,0           | 5,6           | 5,1             | 11,4        |
| <b>TRM international entre la France et l'Europe<sup>1</sup></b><br>(chargement ou déchargement en France) | <b>141,8</b>                      | <b>144,7</b>  | <b>145,4</b>  | <b>2,0</b>      | <b>0,5</b>  |
| <i>dont</i>  |                                   |               |               |                 |             |
| <i>pavillon français (2)</i>   | 26,6                              | 25,6          | 22,5          | -3,7            | -12,0       |
| <i>transport bilatéral des pavillons étrangers</i>   | 91,9                              | 93,0          | 94,1          | 1,2             | 1,1         |
| <i>transport par un pavillon tiers</i>   | 23,3                              | 26,1          | 28,8          | 11,9            | 10,4        |
| <b>TRM Europe<sup>1</sup> hors de France</b><br>(chargement et déchargement en Europe et hors de France)   | <b>1497,3</b>                     | <b>1545,7</b> | <b>1514,7</b> | <b>3,2</b>      | <b>-2,0</b> |
| <i>dont</i>  |                                   |               |               |                 |             |
| <i>cabotage du pavillon français (3)</i>   | 0,5                               | 0,5           | 0,4           | 12,3            | -21,9       |
| <i>transport entre pays tiers du pavillon français (4)</i>   | 0,6                               | 0,6           | 0,5           | -1,9            | -25,4       |
| <b>TRM hors Europe<sup>2</sup></b>   | <b>36,9</b>                       | <b>38,9</b>   | <b>40,0</b>   | <b>5,6</b>      | <b>2,8</b>  |
| <i>dont</i>  |                                   |               |               |                 |             |
| <i>pavillon français (5)</i>   | 0,9                               | 1,0           | 0,9           | 3,9             | -5,6        |
| <b>TRM total tous pavillons</b><br>(UE27 nc Malte et y compris la Norvège et le Liechtenstein)             | <b>1863,7</b>                     | <b>1925,9</b> | <b>1887,8</b> | <b>3,3</b>      | <b>-2,0</b> |
| <b>TRM total du pavillon français</b>  | <b>211,5</b>                      | <b>219,2</b>  | <b>206,3</b>  | <b>3,7</b>      | <b>-5,9</b> |
| <i>dont</i>  |                                   |               |               |                 |             |
| <i>TRM national du pavillon français (1)</i>   | 182,9                             | 191,5         | 182,0         | 4,7             | -5,0        |
| <i>TRM international du pavillon français (2)+(3)+(4)+(5)</i>  | 28,6                              | 27,7          | 24,3          | -3,2            | -12,2       |

<sup>1</sup> UE 27 + Norvège + Liechtenstein (nc le pavillons de Malte et les chargements ou déchargements concernant cet État).

<sup>2</sup> Transport impliquant un pays de chargement ou déchargement autre que ceux de la zone Europe.

Source : SOEs d'après enquêtes TRM française et européennes

### Des transports nationaux en baisse dans l'ouest de l'Europe, bien portants dans le nord et l'est

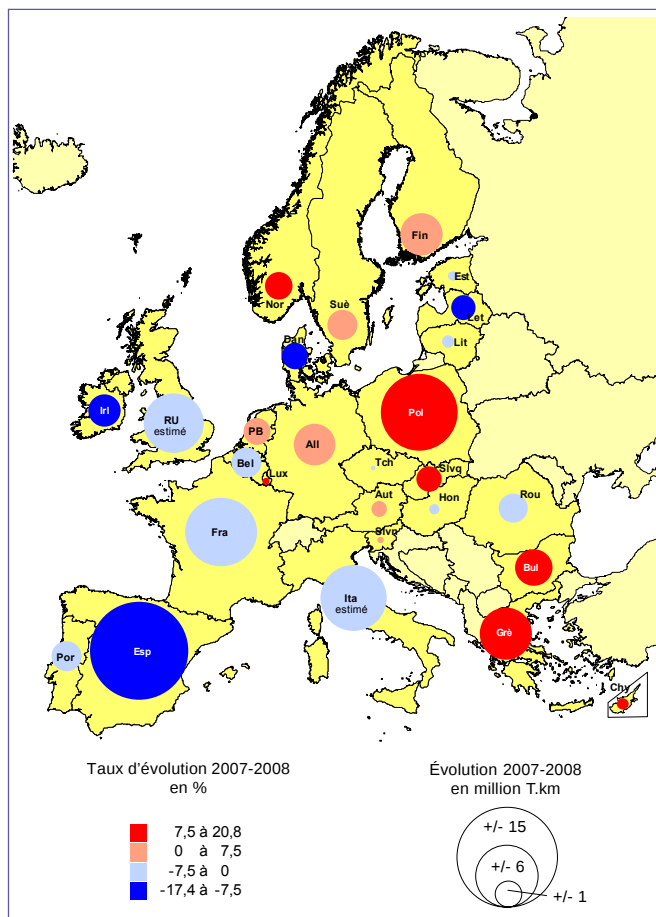
Globalement, le transport national (*définitions*) en Europe a reculé de 24,3 milliards de tonnes-kilomètres (- 1,8 %) : cette baisse est de 25,1 milliards (- 1,9 %) pour les transports assurés par les pavillons sur leur territoire national, la différence étant due à la progression du cabotage. Ce recul des marchés nationaux est le fait des pays de l'ouest et du sud-ouest de l'Europe. Le pavillon espagnol en est le premier contributeur (*carte 1*) avec une baisse de 15,4 milliards de tonnes-kilomètres sur son propre territoire (- 8 %) devant le pavillon français (- 9,5 milliards). À l'inverse, le transport routier domestique des pavillons des pays scandinaves (à l'exception du Danemark), et de l'est de l'Europe (hors Roumanie) progresse.

### La globalisation du TRM en Europe se poursuit

L'activité internationale des pavillons (transport international et cabotage) représente 33 % du transport routier européen. Avec une baisse de 2,1 %, elle s'est légèrement plus dégradée que l'activité nationale. Le transport international bilatéral recule de 4,4 % tandis que le transport international pour tiers progresse de 8,7 % et le cabotage de 5,1 %, preuve de la globalisation du marché du transport routier de marchandises en Europe.

La baisse du transport routier de marchandises du pavillon français est due pour les trois quarts à celle du transport national (*graphique 1*). Pour le pavillon espagnol, la quasi-totalité de la baisse de son activité est imputable à la chute du transport national. Quant au pavillon allemand, il progresse sur le territoire national sans pour autant compenser son recul à l'international. Le pavillon polonais avance de manière significative sur les deux périmètres. Seuls des pays tels que les pays baltes connaissent la situation inverse : une activité internationale soutenant un repli de l'activité nationale.

**Carte 1 - Évolution en 2008 du TRM national par pavillon**



Source : SOEs d'après enquêtes TRM française et européennes

Le transport international ne représente plus que 12 % de l'activité du pavillon français (moyenne européenne : 33 %). Son recul en 2008 est deux fois supérieur à celui du pavillon allemand tandis que l'activité des pays de l'Est sur ce segment a crû de 5,1 % la même année. Cette progression est à mettre au crédit du dynamisme des pavillons slovène, polonais, tchèque et slovaque (carte 2) : ils représentent à eux quatre plus d'un quart du transport international en 2008, 15,1 % pour la seule Pologne.

### Le pavillon français perd 2,2 points de part de marché dans les échanges entre la France et l'Europe

Le transport international entre la France et le reste de l'Europe, c'est-à-dire le transport international impliquant la France, soit comme pays de chargement, soit comme pays de déchargement (transport bilatéral et tiers), a progressé de 0,5 % en 2008. Il représente 145 milliards de tonnes-kilomètres en 2008, soit environ un quart du transport international intra-européen.

Malgré cette très légère progression, l'activité du pavillon français dans ces échanges a diminué de 12,0 %. Exprimé en part de transport, le pavillon français n'assure plus que 15,5 % du transport entre la France et l'Europe (graphique 2) contre 17,7 % en 2007. Ces parts se sont dégradées aussi bien en entrée sur le territoire (- 1,0 point) qu'en sortie (- 1,2 point). En contrepartie, les pavillons étrangers ont gagné du terrain dans le transport entre la France et l'Europe, en particulier les pavillons tiers (autres que les pavillons d'échange) qui en assurent 20 % en 2008 après 18 % en 2007 avec une progression de + 10,4 % des tonnes-kilomètres contre + 1,1 % pour les pavillons d'échange.

En 2008, la part du pavillon français dans le transport international de la France s'est dégradée avec la plupart des pays. Elle a diminué notamment avec les deux premiers pays concernés par le transport international entre la France et l'Europe, l'Espagne (20 % des échanges) et l'Allemagne (18 % des échanges) : respectivement - 2,5 points et - 1,6 point.

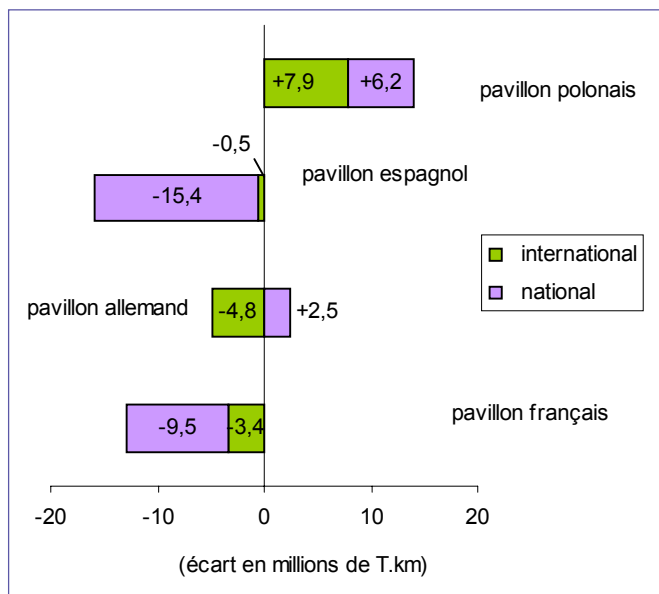
Les échanges internationaux entre la France et l'Espagne ont baissé globalement de 4,5 % en 2008 (ils avaient progressé de 7,6 % en 2007). Le pavillon français n'en représente que 12,2 % et les pavillons tiers y ont reculé comme le pavillon français tandis que le pavillon espagnol, en fort recul sur son marché national, y a progressé de 0,9 %.

Le transport international entre la France et l'Allemagne a aussi baissé (- 3,5 %). Les deux pavillons reculent au même rythme (- 11,1 %) tandis que les pays tiers progressent de 19,2 % (+ 1 milliard de tonnes-kilomètres en entrée en France et + 0,4 milliard de tonnes-kilomètres en sortie) pour atteindre 31 % des échanges entre les deux pays.

Dans le transport international entre la France et les Pays-Bas, la part du pavillon français s'est redressée de 1,1 point en 2008. En niveau, le transport international du pavillon français avec ce pays a augmenté de 9,2 % en 2008 avec une contribution des sorties sensiblement plus dynamique que celle des entrées (+ 23,3 % de sorties et + 1,6 % d'entrées).

Le transport entre la France et les autres pays européens est assuré de façon croissante par les pavillons tiers. Le pavillon polonais est le premier parmi l'ensemble des pavillons tiers (25,2 %), bien loin devant les pavillons luxembourgeois (8,2 %), néerlandais (8,0 %) et tchèque (7,6 %). Face à la montée en puissance du pavillon polonais et plus largement des pavillons de l'Est, les pavillons allemand et néerlandais passent tous deux sous la barre des 10 % tandis que le pavillon espagnol parvient à améliorer sa part dans son activité de pavillon tiers avec la France (3,2 % en 2007 et 5,1 % en 2008).

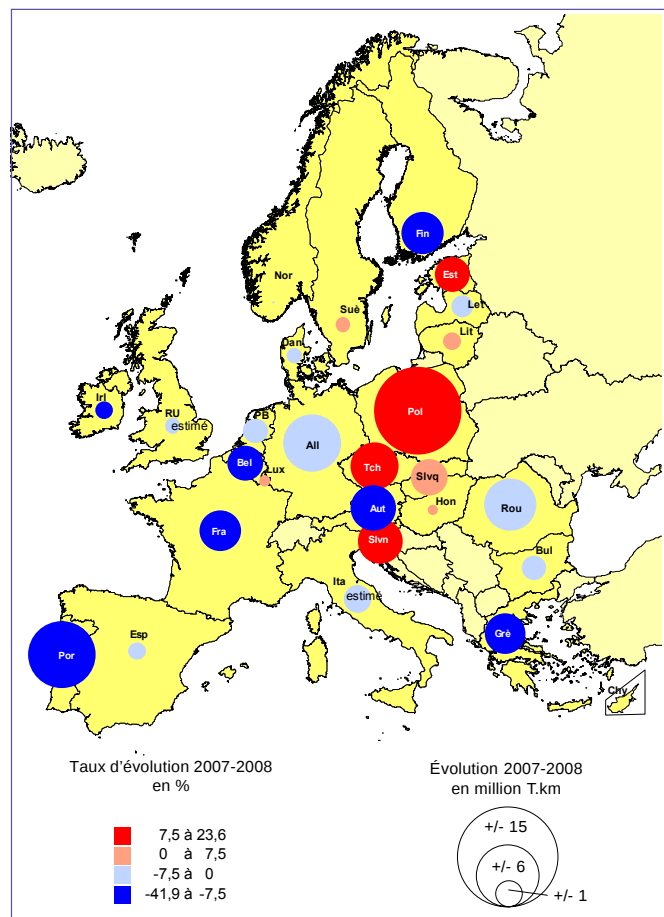
Graphique 1 - Évolution en 2008 des TRM des pavillons français, allemand, espagnol et polonais



Lecture : Entre 2007 et 2008, la progression du transport international du pavillon polonais est de 7,9 millions de T.km, celle du transport national de ce même pavillon s'élève à 6,2 millions de T.km.

Source : SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

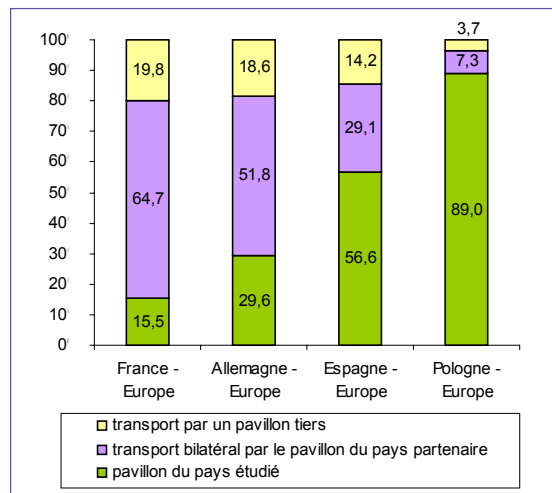
Carte 2 - Évolution en 2008 du TRM international par pavillon



Source : SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

## Graphique 2 - Comparaison du poids des pavillons dans les échanges de quelques grands pays européens avec le reste de l'Europe en 2008

(en %)



Lecture : En 2008, les échanges, exprimés en tonnes-kilomètres, entre la France et les autres pays de l'Europe se répartissent entre 15,5 % assurés par le pavillon français, 64,7 % par les pavillons du pays partenaire et 19,8 % par les pavillons tiers.

Source : SOEs d'après enquêtes TRM française et européennes

### Le pavillon français presque absent du transport hors de France

La France est parmi les pays dont le pavillon est le moins présent comme pavillon tiers dans les échanges internationaux (par exemple 16 fois moins que l'Allemagne). Cette activité, à nouveau en fort recul en 2008 (- 25,4 %) est désormais négligeable (0,5 milliard de tonnes-kilomètres). L'activité internationale entre pays tiers du pavillon allemand s'est maintenue (+ 0,3 %). Malgré un niveau faible de 2,1 milliards de tonnes-kilomètres en 2008, le transport du pavillon espagnol entre pays tiers européens a progressé de 22,1 %. Ce constat est encore plus marqué pour le cabotage du pavillon espagnol : + 25,4 % en 2008.

La croissance du cabotage en Europe s'accroît (+ 5,8 % en 2008 après + 3,3 % en 2007) mais la part du cabotage effectué par le pavillon français dans l'ensemble du cabotage des pavillons européens est en repli de 0,9 point en 2008 (+ 0,3 point en 2007). Avec seulement 2,4 % de l'ensemble du cabotage en 2008, le pavillon français demeure loin derrière le trio de tête composé des pavillons allemand (15,6 %), néerlandais (14,8 %) et luxembourgeois (14,4 %).

La concurrence internationale s'intensifie fin 2008 et début 2009. Dans l'ensemble de l'Europe hors pavillons britannique et italien, en glissement annuel, le transport national recule de 5,7 % au quatrième trimestre et de 15,4 % au premier trimestre 2009 tandis que le cabotage continue de progresser fortement fin 2008 et ne recule que début 2009 (- 4,0 % après + 15,6 %). De même, le transport international se replie de 12,3 % fin 2008 et de 18,9 % début 2009 alors que les pavillons tiers ne sont en retrait sur ces mêmes périodes que de 3,9 % et 4,9 %.

## Définitions

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

**Transport national** : transport effectué entièrement sur le territoire d'un pays. Il comprend le transport national effectué par les véhicules immatriculés dans le pays et celui effectué par les véhicules immatriculés dans un autre pays (cabotage).

**Cabotage** : transport effectué entièrement sur le territoire d'un pays par un véhicule immatriculé dans un autre pays. Du point de vue du pavillon « caboteur », il s'agit d'une activité internationale, mais du point de vue du mouvement des marchandises, il s'agit de transport national, puisque le chargement et le déchargement se font dans un même pays.

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

**Transport bilatéral** : transport effectué entre deux pays par le pavillon d'un des deux pays.

**Transport par un pavillon tiers** : transport effectué entre deux pays par le pavillon d'un troisième pays.

## Source

### Les enquêtes « TRM » européennes

Les résultats présentés sont issus de l'enquête française sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (enquête TRM) et des enquêtes analogues effectuées dans les pays de l'Europe des 27, à l'exception de Malte et y compris Norvège et Liechtenstein, soit 28 pays.

L'ensemble des pays de l'UE et la plupart des états de l'Espace économique européen réalisent une enquête similaire, conforme au règlement (CE) n° 1172/98, sur leur propre pavillon. La cohésion du dispositif statistique est le rapprochement des enquêtes de chacun des pays, à l'initiative de l'UE permet ainsi à chaque pays d'obtenir une vue d'ensemble du transport effectué sur son territoire, indépendamment de la nationalité des pavillons.

Portant essentiellement sur l'année 2008, l'étude permet de prendre en compte les informations relatives aux pavillons bulgare, roumain et liechtensteinois dès leur première année de disponibilité (2007). Les données de l'Italie et du Royaume-Uni ont été estimées pour l'année 2008.

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 opérations de transport (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.

## Pour en savoir plus

Site internet du SOEs : [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr) rubrique « transport de marchandises »

Mahmoud Jlassi (SOEs)

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

le point sur

Commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques

Tour Voltaire  
92055 La Défense cedex  
Mel : diffusion.so.es.cgdd@developpement-durable.gouv.fr  
Fax : (33/0) 1 40 81 13 30

Directeur de la publication : Bruno Trégouët

Rédacteur en chef : Olivier Ribon

Conception : Catherine Grosset

Impression : Imprimerie intégrée au Meeddm

Imprimé sur du papier certifié écolabel européen.  
[www.eco-label.com](http://www.eco-label.com)

ISSN : 2100-1634

Dépôt légal : Décembre 2009