



Le transport routier de marchandises en Europe en 2005. L'Allemagne et l'Espagne, en tête du TRM européen

Pierre Billet-Legros, Annie Delort

► To cite this version:

Pierre Billet-Legros, Annie Delort. Le transport routier de marchandises en Europe en 2005. L'Allemagne et l'Espagne, en tête du TRM européen. Notes de synthèse du SESP, 2007, 165, pp. 3-12. halshs-00175812

HAL Id: halshs-00175812

<https://shs.hal.science/halshs-00175812>

Submitted on 1 Oct 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le transport routier de marchandises en Europe en 2005

L'Allemagne et l'Espagne, en tête du TRM européen

Pierre Billet-Legros (LET), Annie Delort (SESP)

En 2005, se dessine une Europe du transport routier de marchandises à deux vitesses : l'une dynamique, notamment à l'international, avec les pavillons allemand, espagnol, italien, portugais, des pays baltes, polonais ; l'autre avec les pavillons français, britannique et belge, qui perdent des parts de marché et de l'activité.

Les pavillons de l'Est, principalement de la Pologne et des pays baltes, développent le transport entre pays tiers au détriment du pavillon luxembourgeois dont l'activité diminue.

Le pavillon allemand progresse, appuyé sur son activité de transport entre pays tiers, sans doute favorisée par la place géographique centrale de ce pays dans l'Europe élargie. L'Espagne reste le pays qui a la plus grande croissance depuis 2000 mais dont le rythme ralentit cependant en 2005.

L'évolution de l'activité nationale du pavillon reste fortement liée à la croissance économique du pays. L'Italie, quant à elle, doit sa croissance à ses gains de parts de marchés, notamment face à la France, la Belgique et l'Allemagne.

En 2005, les cinq principaux pavillons européens, ceux de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France, de l'Italie et du Royaume-Uni, assurent 65 % du transport routier de marchandises européen des vingt-six pays pour lesquels les données sont disponibles (les pays de l'Europe des 25, à l'exception de Malte, plus la Norvège et le Liechtenstein).

Avec 302 milliards de tonnes-kilomètres (Md t-km) réalisées, le pavillon allemand demeure en tête (*figure 1*) suivi par le pavillon espagnol (233 Md t-km) et le pavillon italien (212 Md t-km), qui devance cette année le pavillon français (205 Md t-km).

Les nouveaux entrants font leur place à l'international

Premier des pavillons des nouveaux États membres, le pavillon polonais est à la sixième place de ce classement en assurant 5 % du transport routier européen (112 Md t-km), et conforte son avance face aux Pays-Bas dont l'activité recule de 6 points. La République tchèque talonne toujours la Belgique avec 43 Md t-km, contre 48 pour cette dernière.

Le transport national représente en moyenne 70 % du transport routier effectué par les vingt-six pavillons étudiés. L'étendue géographique des pays comme l'Allemagne, la France, l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni explique que le transport national y soit nettement plus important que le transport international (*figure 2*). Il en est de même pour la Finlande, la Suède, la Norvège et l'Irlande.

Le transport international est, en revanche, nettement prépondérant pour des plus petits pays comme la Belgique, le Portugal, les Pays-Bas, l'Autriche, et surtout pour le Luxembourg où il atteint 94 % (*figure 3*). Il est prépondérant aussi dans les pays de l'Est européen, avoisinant les 70 %, atteignant même 87 % en Lituanie. La Pologne et la Hongrie font exception avec les taux de 46 % et 55 % qui peuvent s'expliquer aussi par la dimension des pays. Les pavillons de l'Est européen réalisent 27 % de l'ensemble des échanges internationaux alors qu'ils ne représentent que 14 % du transport routier de marchandises des vingt-six pays étudiés.

Figure 1 - Le transport routier de marchandises par pavillon

Pavillon	Année 2005		Évolutions (en %)			
	Milliards de tonnes-km réalisées	Part du transport international (en %)	2002-2005	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Allemagne	302	23,9	9,5	2,2	4,9	2,1
Espagne	233	28,7	26,4	4,4	14,6	5,6
Italie	212	19,0	9,9	-9,7	n.d.	7,5
France - Monaco	205	13,6	0,5	-0,4	4,2	-3,3
Royaume-Uni	168	7,8	-16,7	0,1	-14,9	-2,2
Pologne	112	45,5	n.d.	n.d.	n.d.	8,8
Pays-Bas	84	62,1	8,9	3,0	12,7	-6,2
Belgique	48	53,0	-16,4	-5,9	-4,4	-7,2
République Tchèque	43	64,3	-0,5	6,4	-1,1	-5,6
Portugal	43	59,2	43,5	-7,4	n.d.	4,3
Autriche	35	67,6	-4,1	2,4	-1,3	-5,1
Suède	35	10,9	5,2	4,0	15,5	-12,4
Finlande	32	12,7	-0,3	-3,4	4,5	-1,3
Hongrie	25	54,9	40,7	1,7	13,3	22,1
Grèce	23	15,3	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Danemark	23	52,5	3,5	2,2	0,4	0,8
Slovaquie	23	75,2	n.d.	n.d.	10,8	21,9
Irlande	18	22,4	25,3	8,4	10,3	4,8
Norvège	16	17,4	18,1	7,2	4,7	5,4
Lituanie	16	86,6	n.d.	n.d.	7,9	29,5
Slovénie	11	78,9	66,8	6,1	28,6	22,5
Luxembourg	9	94,4	-4,1	4,3	0,0	-8,1
Lettonie	8	67,3	35,5	9,7	8,8	14,0
Estonie	6	67,5	n.d.	n.d.	27,5	16,1
Chypre	1	1,3	3,7	7,7	-21,4	24,5
Liechtenstein	0	100,0	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Total (26 pays)	1 733	30,5	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Source : enquêtes TRM française et européennes

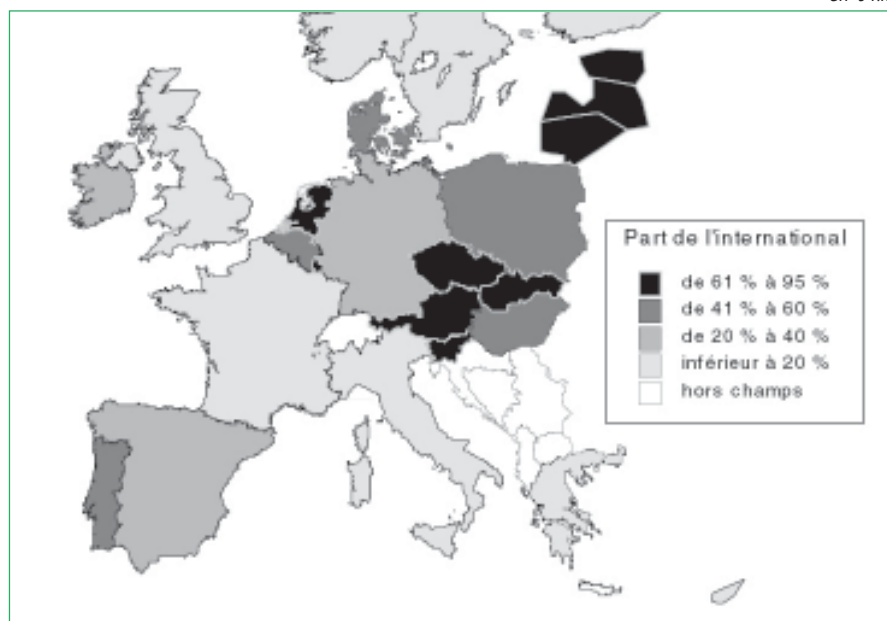
Le pavillon correspond au pays d'immatriculation du véhicule.

Les pavillons sont triés selon le nombre de tonnes-kilomètres.

n.d. : chiffre non disponible.

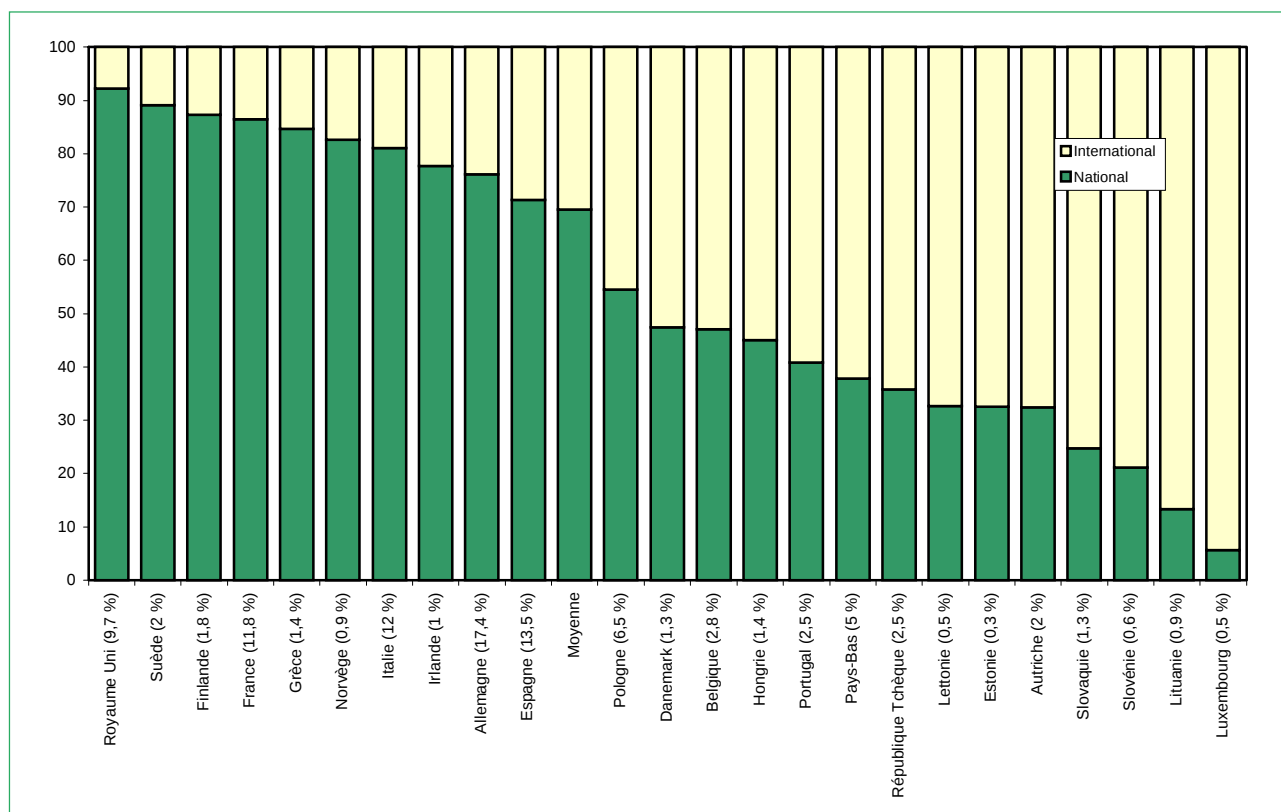
Figure 2 - Part de l'international dans le transport routier de chaque pavillon en 2005

en t-km



Source : enquêtes TRM française et européennes

Figure 3 - Structure de l'activité des pavillons européens en 2005 (classés selon la part de l'activité nationale)



Source : enquêtes TRM française et européennes

Le chiffre entre parenthèses représente le poids du pavillon dans l'ensemble des pavillons.

Le pavillon français, grand absent de l'international

Loin de la moyenne européenne où les pavillons nationaux représentent 43 % des échanges internationaux routiers de leur pays, le pavillon français assure seulement 20 % des échanges internationaux routiers impliquant la France (*figure 4*).

Cette proportion le place en avant-dernière position en Europe, juste devant la Suède (17 %). Vis-à-vis de la France, les pavillons partenaires, c'est-à-dire ceux des pays avec lesquels l'échange s'effectue, couvrent 65 % des échanges, les pavillons tiers 15 %.

Au sein d'un échange bilatéral, le transport international est aussi réalisé en majorité par le pavillon partenaire pour le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Belgique, l'Italie et la Norvège. En revanche, les échanges impliquant les autres pays (nouveaux États membres, Portugal, Finlande, Grèce, Irlande, Espagne, Pays-Bas, Danemark et Autriche) sont majoritairement effectués par le pavillon national de ces pays, avec un record pour le pavillon polonais (86 %). Les échanges du Luxembourg sont réalisés à parts égales par le pavillon du pays et le pavillon partenaire.

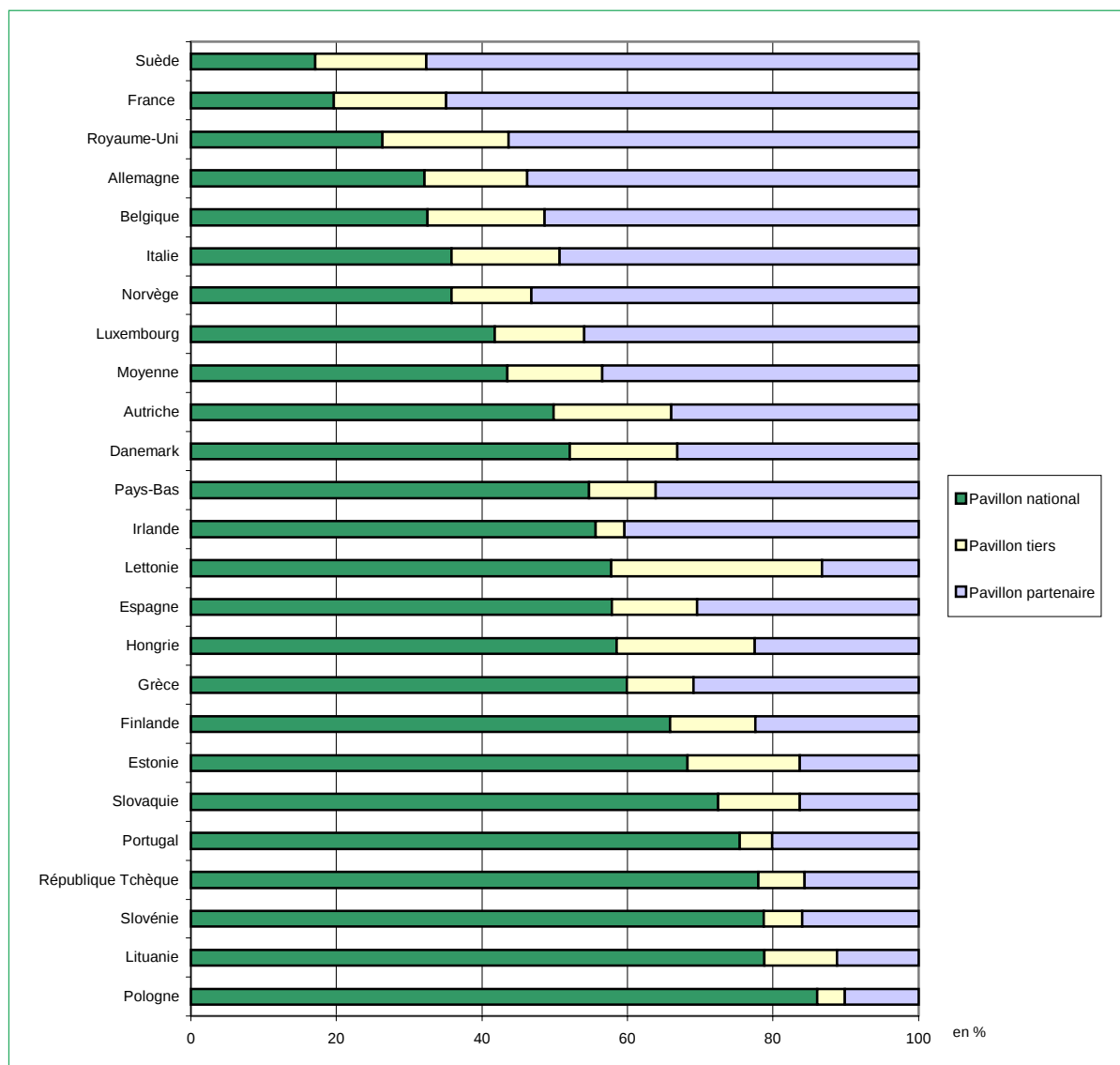
Ces résultats globaux dépendent de la compétitivité comparée des pavillons, mais également de la structure des échanges de leurs pays.

Les principaux pays partenaires de la France sont l'Espagne, puis l'Allemagne, l'Italie et la Belgique. Ces quatre pays représentent 70 % des échanges internationaux par route de la France (*figure 5*).

La part du pavillon français avec ses deux premiers partenaires est plus faible que sa moyenne. Avec l'Italie et le Royaume-Uni, les échanges sont plus équilibrés (33 et 38 %), bien que le pavillon français soit en recul sur l'année 2005 face au pavillon italien dans les échanges bilatéraux.

Dans les échanges avec les pays non frontaliers, la part du pavillon français est très faible, inférieure à 6 %.

Figure 4 - Échanges internationaux des pays de l'UE en 2005 : parts des pavillons nationaux, partenaires et tiers



Source : enquêtes TRM française et européennes

Figure 5 - Échanges internationaux de la France par pays en 2005 (en %)

Pays	Structure des échanges	Part du pavillon français	Part des pavillons partenaires	Part des pavillons tiers
Espagne	22,1	15,0	73,7	11,3
Allemagne	18,6	18,8	59,9	21,3
Italie	15,7	33,3	57,7	9,0
Belgique	13,2	28,7	57,2	14,0
Pays-Bas	7,5	11,5	70,1	18,4
Royaume-Uni	5,9	37,9	39,2	22,9
Autres	4,0	3,6	75,3	21,0
Portugal	3,5	4,6	88,0	7,4
Pologne	2,9	0,8	93,8	5,4
Danemark	1,6	1,2	65,1	33,7
République tchèque	1,5	0,8	88,3	10,9
Autriche	1,4	6,3	54,3	39,4
Hongrie	1,0	0,9	73,8	25,3
Luxembourg	1,0	27,0	55,5	17,6
Total	100,0	19,7	64,9	15,4

Source : enquêtes TRM française et européennes
Calcul des échanges en tonnes-kilomètres.

Une Europe du TRM à deux vitesses

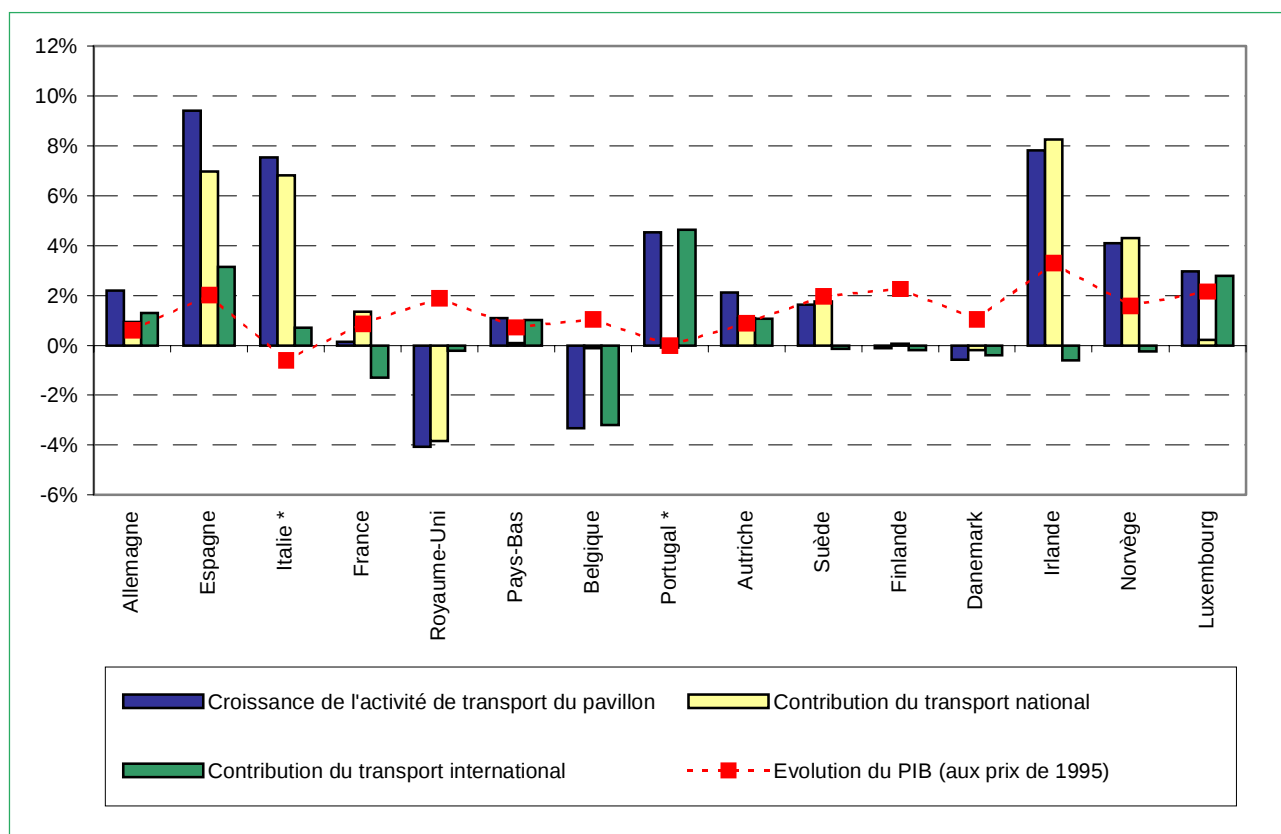
Entre 2000 et 2005, les pavillons qui progressent le plus sont principalement ceux dont le pays a la croissance la plus vive : l'Espagne, l'Irlande, la Norvège et le Luxembourg (*figure 6*). Cela ne constitue toutefois pas une règle, comme l'illustrent, entre 2004 et 2005, les cas de l'Italie et du Portugal dont l'activité de transport augmente fortement en dépit d'une croissance économique très faible.

En particulier, l'activité de transport national du pavillon augmente davantage dans les pays qui ont une croissance confortable, à l'exception, une fois encore, de l'Italie.

Par contre l'activité internationale d'un pavillon est davantage reliée à la compétitivité du pavillon qu'à la croissance du pays. L'activité globale des pavillons allemand, néerlandais et luxembourgeois est poussée par leur développement à l'international.

Entre 2000 et 2005, huit pavillons (soit quatre de plus qu'en 2004) voient baisser leur activité à l'international. Parmi eux, ceux de la Belgique, de la France et du Danemark confirment leur manque de compétitivité déjà constaté par le passé. Les pavillons des pays scandinaves (Suède, Finlande et Norvège), en légère baisse, seraient desservis sur l'international à la fois par leur position excentrée et la proximité des pays baltes : 42 % de la perte de leur activité à l'international s'explique par la hausse du transport entre tiers au départ de ces pays par les pays baltes.

Figure 6 - Décomposition du taux de croissance de l'activité de transport des pavillons européens et croissance du PIB (Taux de croissance annuel moyen de 2000 à 2005*)



Source : Eurostat et enquêtes TRM

* Italie et Portugal 2004-2005.

Les pavillons sont classés selon le nombre de tonnes-kilomètres.

Le recul des parts de marché du pavillon français se poursuit

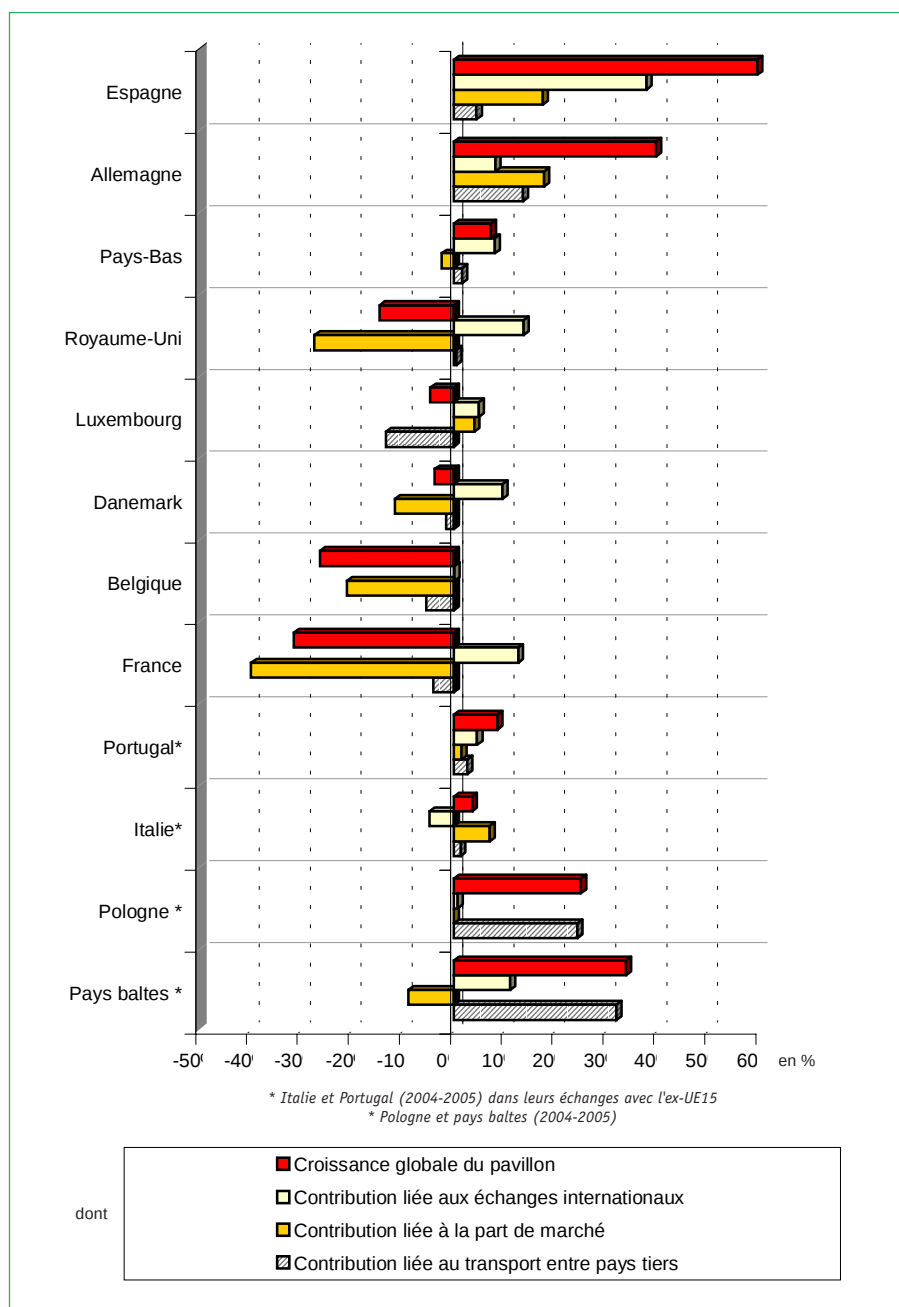
Alors que les échanges internationaux de la France avec les quinze pays de l'ex-Union européenne progressent de 14 % depuis 2000, l'activité du pavillon français diminue de 30 % (*figure 7*). Cette baisse est de 34 % si l'on inclut le transport entre pays tiers (*figure 8*).

Figure 7 - Évolution 2000 - 2005 des échanges internationaux avec la France (UE des 15)

Pays	Part des pays dans les échanges internationaux avec la France en 2005 (en %)	Part de marché du pavillon français en 2000 (en %)	Part de marché du pavillon français en 2005 (en %)	Variation 2000-2005 de la part de marché (en point)	Contribution du pays à la croissance du pavillon français (en %)	Évolution 2000-2005 des échanges internationaux avec la France (en %)	Évolution 2000-2005 du pavillon français (en %)
Espagne	24,5	35,3	15,5	-19,9	-6,4	48,5	-34,9
Allemagne	19,5	36,7	20,4	-16,3	-9,3	3,3	-42,5
Italie	17,2	56,3	34,7	-21,7	-7,3	17,2	-27,9
Belgique	14,8	28,4	29,3	0,8	-1,0	-9,6	-6,9
Pays-Bas	8,3	19,9	11,9	-8,1	-1,9	4,1	-38,1
Royaume-Uni	6,1	48,4	41,8	-6,6	-1,8	-5,1	-18,1
Autres pays	9,5	17,0	7,1	-9,9	-1,7	33,3	-59,1
Total	100,0	35,9	22,3	-13,6	-29,5	13,6	-29,5

Source : enquêtes TRM française et européennes

Figure 8 - Décomposition de la croissance des pavillons à l'international (2000-2005)



* Italie et Portugal (2004-2005) dans leurs échanges avec l'ex-UE15.

* Pologne et pays baltes (2004-2005).

Source : enquêtes TRM française et européennes

Ce recul est essentiellement imputable à la baisse de ses parts de marché dans les échanges internationaux de la France. Le pavillon français perd 3 points de parts de marché chaque année, passant de 36 % en 2000 à 22 % en 2005, prolongeant la tendance des années précédentes.

Les pertes de parts de marché sont équivalentes à l'import et à l'export, à l'exception des échanges avec le Portugal, dans lesquels le pavillon français ne régresse plus qu'à l'export, mais la croissance plus rapide des importations le pénalise davantage sur ce segment.

A l'exception des échanges avec la Belgique où la position du pavillon français se maintient, le recul est net sur tous les marchés. Il est le plus prononcé avec l'Italie, l'écart s'étant creusé entre 2004 et 2005, et avec l'Espagne, principal partenaire de la France. Il est important aussi dans les échanges avec l'Allemagne où il s'accroît et, dans une moindre mesure, avec les Pays-Bas où il est stable.

Croissance des pavillons des partenaires de la France

Entre 2004 et 2005, les pavillons allemand, espagnol, italien et luxembourgeois se renforcent dans les échanges internationaux, souvent au détriment des pays avec qui s'effectuent ces échanges : par exemple l'Allemagne dans ses échanges avec les pays frontaliers, notamment la France ; l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg et le Royaume-Uni vis-à-vis de l'Italie ; le Royaume-Uni, le Luxembourg et la Scandinavie, au détriment de l'Espagne ; et enfin, la Belgique, la France et le Portugal avec le Luxembourg. A l'inverse, la Belgique, la France et le Royaume-Uni perdent des parts de marché au profit du pavillon partenaire, principalement en faveur des quatre pavillons qui se renforcent.

L'activité est en baisse globale en transport international dans les pays de l'ex-Europe des 15, de 4 % par rapport à 2004.

Le transport réalisé par un pavillon tiers en hausse globale de 1 %

La part du transport réalisé par un pavillon tiers représente en moyenne 13 % des échanges internationaux. Cette part est plus faible pour les Pays-Bas où le transport par des pavillons tiers couvre 9 % des échanges du pays. Elle dépasse la moyenne pour la France (15 %) et se situe autour de la moyenne (entre 12 et 16 %) chez ses principaux partenaires. Ces proportions sont en hausse par rapport à 2004. La part de marché détenue par des pavillons tiers est plus faible dans les pays nouveaux entrants à quelques exceptions près, telles que la Hongrie où cette part atteint 19 % et la Lettonie avec 29 %. Dans tous les cas, le transport bilatéral reste majoritaire.

Percée des nouveaux États membres en transport tiers

Les principaux pavillons pour le transport entre pays tiers sont ceux des Pays-Bas, de la Pologne, de l'Allemagne, de l'Autriche, de la République Tchèque et de la Slovaquie (*figure 9*). Le pavillon français ne vient qu'en seizième position. Ce classement est bouleversé par rapport à celui de 2004. Il résulte à la fois d'une montée en puissance des pays de l'Est dans le transport tiers, et parallèlement d'une perte de parts de marché dans ce transport pour les autres pays.

Ainsi, les nouveaux États membres réalisent de très fortes croissances, à l'instar de la Pologne dont le niveau d'activité a triplé. Ceux de la Lituanie et la Slovaquie ont doublé, celui de l'Estonie a été multiplié par 9, même si cela doit être relativisé par leur faible niveau d'activité en 2004.

A l'inverse, les pavillons qui perdent le plus d'activité sur le transport entre pays tiers appartiennent tous à l'ex-UE des 15. Le Benelux, la Scandinavie et la France sont les plus touchés, particulièrement la Suède et la France, dont l'activité régresse de plus de 30 %.

Figure 9 - Transport des pavillons européens entre pays tiers en 2005

Pavillon	En milliers de tonnes-kilomètres
Pays-Bas	8 181
Pologne	7 687
Allemagne	6 816
Autriche	5 624
République Tchèque	5 514
Slovaquie	4 985
Portugal	3 705
Luxembourg	3 578
Belgique	3 379
Lituanie	3 100
Espagne	1 785
Hongrie	1 768
Slovénie	1 349
Italie	1 098
Lettonie	615
France - Monaco	605
Suède	484
Estonie	471
Danemark	461
Irlande	445
Royaume-Uni	266
Liechtenstein	137
Finlande	65
Grèce	60
Norvège	31
Total des 25 pays	62 209

Source : enquêtes TRM française et européennes

Les lignes du tableau sont triées selon le nombre de tonnes-kilomètres.

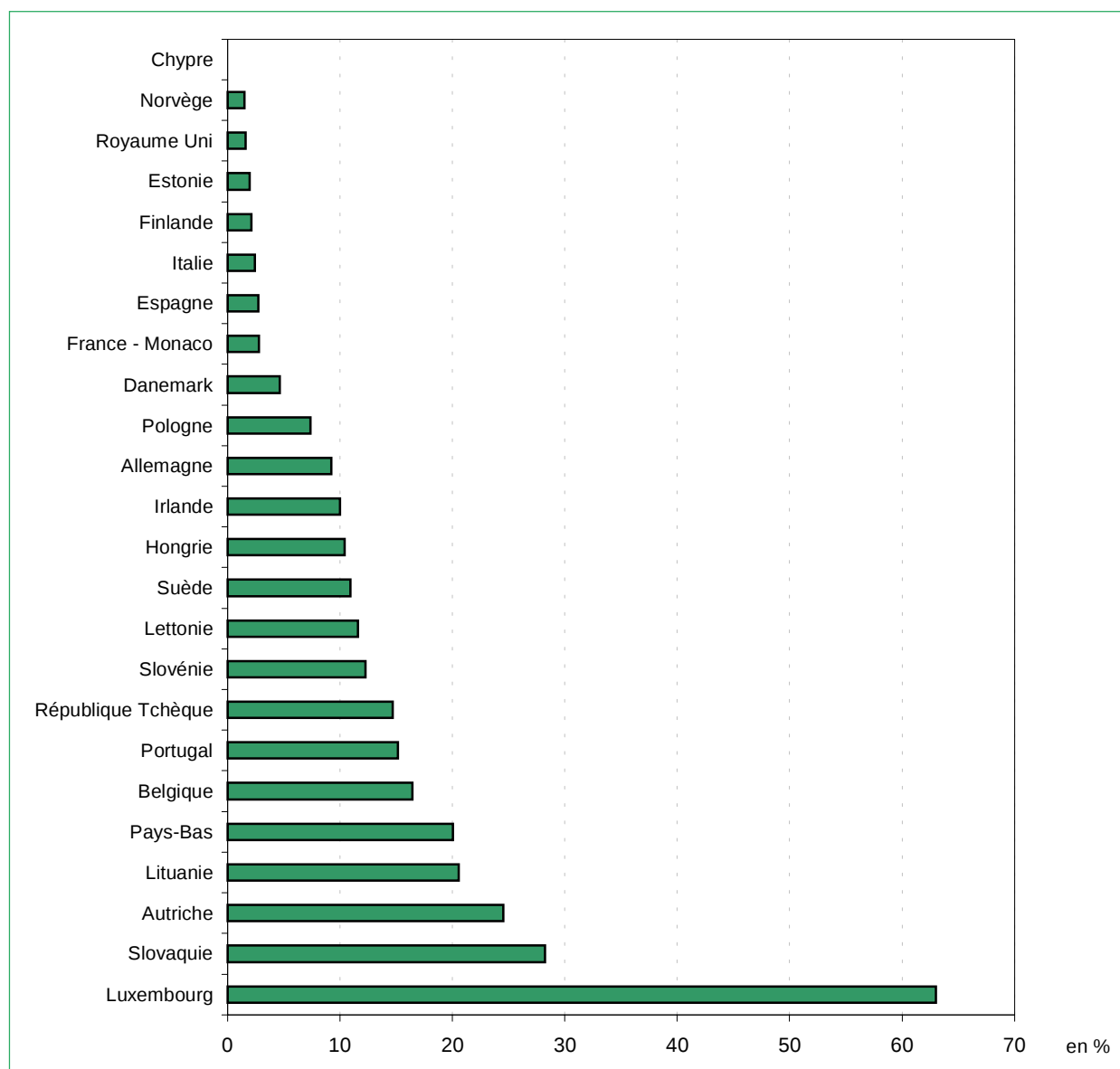
Forte activité internationale du Luxembourg en transport tiers

Le poids du transport entre pays tiers dans l'activité internationale des pavillons diffère selon les pavillons et dépend des proximités géographiques.

Le pavillon du Luxembourg détient la part la plus forte (63 %) tandis que celle-ci n'est que de 1,5 % pour les pavillons de la Norvège et du Royaume-Uni, pays excentrés dans l'Europe (*figure 10*). Cependant, certains pays baltes et le Portugal sont relativement performants sur ce segment, indépendamment de leur situation géographique a priori défavorable. La part de transport tiers est de 2,7 % pour le pavillon français et de 2,6 % pour le pavillon espagnol. La plupart des nouveaux États membres se caractérisent par une activité du transport entre pays tiers plus importante que les anciens États membres.

Le transport par des tiers réalisé dans les échanges impliquant la France l'est en premier par le pavillon néerlandais (1,6 Md t-km) loin devant les pavillons allemand, belge et luxembourgeois. Ces quatre pavillons représentent la moitié du transport par des tiers réalisé en France. Les ex-pays de l'Est sont également présents sur cette activité en France à hauteur de 30 %, soit une hausse de 10 points par rapport à 2004. L'activité de l'Italie double en un an, mais à partir d'un faible niveau.

Figure 10 - Part en 2005 du transport entre pays tiers dans les échanges internationaux de chaque pavillon en % des tonnes-kilomètres réalisées



Source : enquêtes TRM française et européennes

Définitions

Transport bilatéral : transport effectué entre deux pays par le pavillon d'un des deux pays. Deux pavillons sont distingués : le pavillon national et le pavillon partenaire, pavillon du pays avec lequel l'échange s'effectue.

Transport par un pavillon tiers : transport effectué entre deux pays par le pavillon d'un troisième pays, autre que le pays de chargement et le pays de déchargement.

Sources : les enquêtes « TRM » européennes

Les données disponibles

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 vingt-six pays : les pays de l'Europe des 25, à l'exception de Malte, plus la Norvège et le Liechtenstein.

La plupart des pays européens effectuent des enquêtes qui permettent de décrire les opérations de transport routier de marchandises réalisées, dans le pays concerné ou à l'étranger, par les véhicules routiers automobiles immatriculés dans le pays. En France, il s'agit de l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (« enquête TRM »). Mais, à elle seule, cette enquête ne fournit qu'une vue partielle de l'ensemble du transport effectué en France, et doit être complétée par des données analogues pour les véhicules dont le « pavillon » (pays d'immatriculation) est étranger. 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.

La diffusion des données de l'année 2005 concerne les pays de l'Europe des 25 sauf Malte ainsi que la Norvège et le Liechtenstein ce qui permet d'avoir de façon détaillée des statistiques essentielles pour les principaux pays partenaires sur le transport routier de marchandises en termes physiques.

Les données en évolution ne sont pas toujours disponibles pour l'ensemble des pays.

Comparabilité et fiabilité des données

L'approche retenue dans cet article est celle qui assure la description la plus précise des mouvements de marchandises. Par exemple dans le cas d'un parcours Paris-Berlin avec chargement complémentaire à Cologne et livraison de l'ensemble à Berlin, on a considéré deux enregistrements (Paris-Berlin avec le chargement initial et Cologne-Berlin avec le chargement complémentaire). Cependant, tous les pays ne procèdent pas ainsi : certains simplifient en ne retenant qu'une seule opération de transport (Paris-Berlin), ce qui n'est légitime que pour décrire les mouvements de véhicules. Cette différence d'approche entraîne quelques écarts avec les résultats parus dans d'autres publications.

Chypre n'a pas transmis de chiffre concernant le transport entre pays tiers.

