

# Le pavillon français recule encore en Europe

Dans une étude publiée fin mars sous la signature d'Annie Delort, le Service de l'observation et des statistiques (SOes) du ministère des Transports (voir encadré) fait le point sur l'évolution de la part du pavillon français dans le transport routier européen entre 2004 et 2007. Les nouvelles ne sont pas bonnes. La part de la France continue de reculer. Un pays, en revanche, monte en puissance : la Pologne. Nous reproduisons cette étude dans sa quasi-intégralité <sup>(1)</sup>.

## AU SOMMAIRE :

- **France-Europe** : les pavillons tiers prennent la main .....p. 16
- **L'Allemagne**, premier pavillon caboteur en Europe .....p. 16

**A**vec 219 milliards de tonnes-kilomètres réalisées, le pavillon français (c'est-à-dire l'ensemble des véhicules immatriculés en France métropolitaine) arrive en quatrième position européenne pour le transport routier de marchandises (TRM) en 2007, loin derrière l'Allemagne et l'Espagne et proche de l'Italie.

### La Pologne occupe la sixième place

Le pavillon polonais occupe la sixième place, juste derrière celui du Royaume-Uni et net-

tement devant celui des Pays-Bas, avec plus du double de tonnes-kilomètres réalisées. Globalement, le pavillon français représente 11,6 % de l'ensemble du TRM réalisé par les pavillons des pays européens étudiés (l'Union européenne des 27, augmentée de la Norvège, à l'exception de la Bulgarie, de Malte et de la Roumanie). Se situant à 12,4 % en 2004, cette part de la France a régulièrement décliné pour se stabiliser en 2006 et 2007. Dans le même temps, la part des pavillons allemand et espagnol a augmenté tan-

« Des variations à la hausse ou à la baisse selon les pays »

dis que celle du Royaume-Uni et des Pays-Bas a diminué. En revanche, le pavillon polonais a vu s'élever sa part de deux points pour atteindre 8 % du transport routier européen en 2007.

### Des ex-pays de l'Est plus présents

La part du transport international du pavillon français s'est aussi dégradée sur la même période, de 5,6 % en moyenne par an, avec un répit entre 2005 et 2006. Elle ne représente plus que 13 % de l'activité du pavillon français pour une moyenne européenne de 33 %. Son repli entre 2004 et 2007 est du

même ordre de grandeur que celui des pavillons néerlandais ou autrichien et inférieur de 2 points à celui de la Belgique. Les pavillons allemand et espagnol ont progressé respectivement de 4,8 % et 1,2 % à l'international, tandis que la croissance des pavillons des ex-pays de l'Est a dépassé les 20 %. Dans ce contexte, le SOes constate que sur leur marché domestique, les transporteurs français n'ont pas cédé de terrain mais ils n'ont pas non plus repoussé le cabotage dont le taux de pénétration est resté stable.

### Le cabotage est resté quasiment stable

Ainsi, 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, représente au total 196,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2007. Elle a gagné

2,2 % entre 2004 et 2007 en moyenne annuelle. La hausse a atteint 4,8 % en 2007 après +3,0 % en 2006 et un recul de 1,0 % en 2005. Le taux de pénétration du cabotage en France est le plus élevé (2,6 %) parmi les pays étudiés, après celui de l'Autriche (3,0 %) et celui de la Belgique (2,8 %), pour une moyenne des pays de la zone Europe étudiée de 1,2 %. Le cabotage est resté quasiment stable en France entre 2004 et 2007 augmentant au même rythme que le transport réalisé sous pavillon français. Cependant, alors que le cabotage évoluait moins vite que le transport sous pavillon français en 2006, il a gagné 5,8 % entre 2006 et 2007, soit plus que la croissance moyenne du cabotage en Europe (+4,0 %). Le premier caboteur dans l'Hexagone est le pavillon luxembourgeois, suivi des pavillons belge et allemand. Mais le pavillon polonais y est le principal contri-

buteur à la hausse du cabotage sur la période étudiée, suivi de l'Allemagne.

### L'Espagne et les Pays-Bas à la peine

Ainsi, la part du pavillon polonais a plus que triplé dans l'ensemble du cabotage réalisé en France passant de 1,7 % en 2004 à 5,9 % en 2007. Le SOes insiste néanmoins sur le fait que l'avancée du transport routier polonais sur le territoire français s'est principalement opérée au détriment des pavillons espagnol et néerlandais.

(1) L'étude est consultable sur le site Internet [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr) « Le point sur » n° 7, mars 2009.

« Le premier caboteur en France est le pavillon luxembourgeois »

## Le SOes remplace aussi le SESP

Suite à la réorganisation du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, le Service de l'observation et des statistiques (SOes) regroupe depuis le 10 juillet 2008 les services d'observation et d'information statistique de l'environnement, de l'énergie et des matières premières, du logement, de la construction et des transports. Le SOes a repris les fonctions du Service économie, statistiques et prospective (SESP), de l'Institut français de l'environnement (Ifen) et de l'Observatoire de l'énergie, services qui ont maintenant cessé d'exister.

## Le transport routier de marchandises (TRM) en Europe

	En Md tkm		Evolution (en %)		
	2007	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2004/2007 <sup>(1)</sup>
<b>TRM en France</b>					
(chargement et déchargement en France)	196,7	-1	3	4,8	2,2
Pavillon français (1)	191,5	-1	3	4,7	2,2
Cabotage des pavillons étrangers	5,2	0,9	0,4	5,8	2,3
<b>TRM international entre la France et l'Europe <sup>(2)</sup></b>					
(chargement ou déchargement en France)	141,7	0,9	4,6	4	3,1
Pavillon français (2)	25,6	-15	3,2	-3,7	-5,5
Transport bilatéral des pavillons étrangers	90	3,5	2,2	4,4	3,4
Transport par un pavillon tiers	26,1	15,9	16,7	11,1	14,6
<b>TRM Europe <sup>(2)</sup> hors de France</b>					
(chargement et déchargement en Europe et hors de France)	1 515,7	1,3	5,6	4,2	3,7
... dont cabotage du pavillon français (3)	0,5	-31	15,6	12,3	-3,6
... dont transport entre pays tiers du pavillon français (4)	0,6	-31,1	4,3	-1,9	-11
<b>TRM hors Europe <sup>(3)</sup></b>	42,6	14,9	3,5	12,2	10,1
... dont pavillon français (5)	1	-10,9	-13	3,9	-7
<b>TRM total tous pavillons <sup>(2)</sup></b>	1 896,6	1,2	5,2	4,4	3,6
TRM national du pavillon français (1)	191,5	-1,0	3	4,7	2,2
TRM international du pavillon français (2)+(3)+(4)+(5)	27,7	-15,5	2,8	-3,2	-5,6
<b>TRM total du pavillon français</b>	219,2	-3,3	3	3,7	1,1

(1) En moyenne annuelle. (2) UE 27 + Norvège (non compris les pavillons de la Bulgarie, de Malte et de la Roumanie et les chargements ou déchargements concernant ces pays). (3) Transports impliquant un pays de chargement ou de déchargement autre que ceux de la zone Europe (y compris Bulgarie, Malte et Roumanie).

Source : SOes.



## France-Europe : les pavillons tiers prennent la main

La part du pavillon français recule dans les transports routiers bilatéraux. Et, là encore, la part des pavillons tiers augmente sensiblement.



« Les parts de la France se dégradent aussi bien en entrée qu'en sortie du territoire »

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), représente 142 milliards de tonnes-kilomètres en 2007, soit 26,3 % de l'ensemble du transport routier international intra-européen. Le transport bilatéral y est prépondérant (81,6 %) mais la part des pavillons tiers est en forte expansion : 18,4 % en 2007 contre 13,5 % en 2004. Entre 2004 et 2007, alors que le transport entre la France et le reste de l'Europe a progressé de 3,1 % en moyenne, l'activité du pavillon fran-

çais a régressé de 5,5 %. Après une embellie en 2006, la baisse a repris en 2007 (-3,7 %). Exprimée en part de transport, la diminution est continue sur la période même si entre 2005 et 2006, le pavillon français a moins reculé : il n'assure plus que 18,1 % du transport entre la France et l'Europe contre 23,5 % en 2004.

### Une étude implacable

Ces parts se sont dégradées aussi bien en entrée sur le territoire français qu'en sortie. En contrepartie, les pavillons étrangers ont gagné des parts dans le transport entre l'Hexagone et l'Europe.

Les pavillons tiers ont progressé plus vite (+14,6 % en moyenne) que les pavillons partenaires (+3,4 %). L'étude du SOEs est implacable. Elle relève, en effet, que la part du pavillon français dans le transport international avec la France s'est détériorée 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 et l'Allemagne. Le recul est beaucoup moins important pour la Belgique et les Pays-Bas. Dans les échanges entre l'Hexagone et

l'Espagne, la part du pavillon français a baissé de 19,6 % en 2004 à 14,6 % en 2007.

### Le cas espagnol

Le transport assuré par le pavillon français a chuté de 7,6 % en moyenne annuelle entre 2004 et 2007 alors que le transport avec la France a augmenté de 1,9 % sur la même période. Avec l'Allemagne, la part du pavillon français est passée de 23,3 % à 16,3 % mais contrairement au cas espagnol, ce sont des pavillons tiers qui ont pris les parts de transport. Avec la Belgique, la situation est moins

dégradée. La part du pavillon français, proche de 28 %, n'a perdu que 0,5 point entre 2004 et 2007. C'est quasiment le seul pays avec lequel le transport international du pavillon français a augmenté mais la hausse n'est que de 0,9 %. Dans le transport international entre la France et les Pays-Bas, la part du pavillon français, déjà faible en 2004 (11,6 %), a perdu seulement 0,3 point. C'est avec le Royaume-Uni que la part du pavillon français demeure la plus importante (36,7 %). Le transport assuré par le pavillon français entre la France et ce pays a reculé malgré tout de 1,3 %, en moyenne annuelle, entre 2004 et 2007 alors que le transport global entre la France et le Royaume-Uni a crû de 5,0 % sur la même période. Le transport entre la France et la Pologne, qui ne représente que 4,7 % de l'ensemble du transport entre la France et l'Europe

en 2007, est assuré en totalité par le pavillon polonais (97,8 %) quel que soit le sens du transport. Dans le transport entre la France et les autres pays européens, assuré de façon croissante par les pavillons tiers, le pavillon polonais est le premier pavillon tiers parmi l'ensemble des pavillons (25,2 %), bien loin devant ceux de l'Allemagne, des Pays-Bas et du Luxembourg. En 2004, le pavillon des Pays-Bas était en tête (22,6 %) et la Pologne ne représentait que 5,3 % de l'ensemble des pavillons tiers.

### Une montée en puissance

Face à la montée en puissance du pavillon polonais, le pavillon allemand est moins affecté que les pavillons néerlandais et luxembourgeois et réussit quasiment à maintenir son poids dans son activité de pavillon tiers avec la France.

### La France sortie des trafics tiers

Le pavillon français ne pèse plus que 0,8 % dans l'ensemble du transport entre pays tiers des pavillons européens, deux fois moins qu'en 2004. Le transport entre pays tiers du pavillon français diminue alors que l'ensemble du transport entre pays tiers des pavillons européens est en forte croissance. Au classement des pavillons, les Pays-Bas sont en net recul. Premier pavillon pour le transport entre pays tiers en 2004, il cède la place de leader au pavillon polonais en 2007 et son poids, en baisse régulière entre 2004 et 2007, est inférieur de moitié à celui de 2004. De son côté, l'Allemagne conforte sa place de deuxième transporteur entre pays tiers.

## L'Allemagne, premier pavillon caboteur en Europe

Le cabotage progresse partout en Europe. La France y prend une part marginale tandis que l'Allemagne supprime les Pays-Bas comme premier pavillon caboteur.

La part de l'activité exercée par le pavillon français hors de France en Europe est très faible (4,3 %). Le transport international entre la France et l'Europe représentant la quasi-totalité (95,7 %) du transport

international effectué par le pavillon français en Europe. Le cabotage du pavillon français ne représente que 2,0 % de son activité européenne à l'international et le transport entre pays tiers du pavillon français

ne pèse guère plus (2,3 %). Cependant, le cabotage se développe en Europe et la part relative du pavillon français a tendance à progresser depuis 2006, après un net repli en 2005. Cependant, avec seulement 3,3 % de l'ensemble du cabotage en 2007, la France demeure loin derrière.

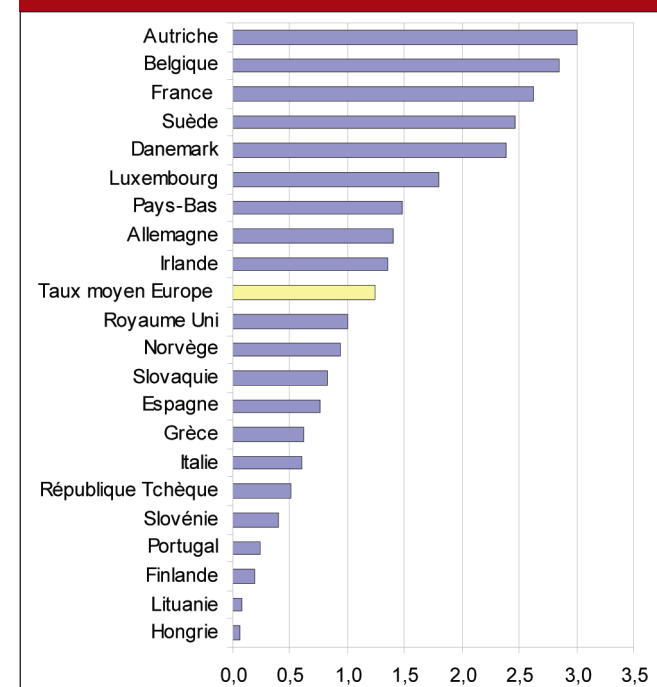
### Un classement en évolution

En 2004, le pavillon des Pays-Bas était le premier caboteur, devant l'Allemagne, le Luxembourg et la Belgique, et représentait 18,9 % du cabotage. Descendu à 12,1 % en 2007, il est



déplacé par l'Allemagne (18,0 %) et le Luxembourg (13,7 %). Le pavillon polonais a progressé et sa part dans l'ensemble de l'activité de cabotage a doublé (6,3 % en 2007 contre 3,0 % en 2004).

Taux de pénétration du cabotage par pays en Europe en 2007 <sup>(1)</sup>



(1) Ne sont représentés dans ce graphique que les pays pour lesquels le taux est supérieur à 0,1 %  
Source : SOEs d'après enquêtes TRM françaises et européennes.

« Avec seulement 3,3 % de l'ensemble du cabotage en 2007, la France demeure loin derrière les autres pays européens »

### Nouveau repli de l'activité extracommunautaire du pavillon français

L'activité de transport des pavillons ayant chargé ou déchargé ailleurs que dans la zone Europe étudiée ne représente que 2,2 % de l'ensemble du transport des pavillons européens. La part du pavillon français dans l'ensemble de ce transport est très faible : elle a perdu

1,4 point entre 2004 et 2007 pour s'établir à 2,3 %. La Pologne arrive en tête avec 20,8 % du transport extracommunautaire des pavillons européens devant la Lituanie. La situation géographique des pays à la périphérie de l'Europe explique que ces transports concernent prin-

cipalement les ex-pays de l'Est dans leurs échanges avec la Russie. Le pavillon allemand se place en troisième position (12,6 %), du fait de ses échanges importants avec la Suisse, pays avec lequel le pavillon français effectue l'essentiel de son transport extracommunautaire.