



**HAL**  
open science

## Le transport routier de marchandises en Europe en 2005 : la France et l'Allemagne, des pays très cabotés

Pierre Billet-Legros, Annie Delort

### ► To cite this version:

Pierre Billet-Legros, Annie Delort. Le transport routier de marchandises en Europe en 2005 : la France et l'Allemagne, des pays très cabotés. Notes de synthèse du SESP, 2007, 165, pp. 13-16. halshs-00175820

**HAL Id: halshs-00175820**

**<https://shs.hal.science/halshs-00175820>**

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

## La France et l'Allemagne, des pays très cabotés

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

En 2005, la part du cabotage reste limitée en Europe par rapport à l'ensemble de l'activité du transport routier de marchandises : elle représente seulement 0,9 % des tonnes-kilomètres réalisées par les pavillons des vingt-six pays (pays de l'Europe des 25 à l'exception de Malte, plus la Norvège et le Liechtenstein) et 0,2 % de l'activité du pavillon français. Sur l'ensemble des pays, 1,1 % du transport national est réalisé par un transporteur étranger ; en France cette proportion atteint 2,7 %. Le cabotage en France reste effectué essentiellement par des transporteurs du Luxembourg, de Belgique, d'Espagne et d'Allemagne, même si la part de marché de certains diminue, au profit de pavillons de l'Est.

Le pavillon cabotant (*définitions*) le plus est toujours le pavillon néerlandais, suivi de près par le pavillon allemand, devant les pavillons luxembourgeois, et belge (*figure 1*). Les pavillons espagnol, puis italien et autrichien réalisent moins de cabotage, la France cinq fois moins.

Figure 1 - Niveau du cabotage dans les 25 pays\* en 2005

en millions de tonnes-kilomètres

Pavillons	Allemagne	Autriche	Belgique	Danemark	Espagne	Estonie	Finlande	France	Grèce	Hongrie	Irlande	Italie	Lettonie	Liechtenstein	Lituanie	Luxembourg	Norvège	Pays-Bas	Pologne	Portugal	Rép. Tchèque	Royaume-Uni	Slovaquie	Slovénie	Suède	Total (25 pays)
Allemagne		227	76	159	137	ns	ns	875	ns	6	ns	543	ns	ns	ns	8	6	129	24	ns	11	195	ns	ns	222	2670
Autriche	420		1	ns	6	ns	ns	28	ns	0	ns	74	ns	ns	ns	ns	ns	1	ns	ns	1	5	1	0	8	544
Belgique	296	ns		ns	19	ns	ns	899	ns	ns	ns	35	ns	ns	ns	3	ns	147	ns	ns	ns	267	ns	ns	9	1684
Danemark	29	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	22	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	49	128
Espagne	120	ns	ns	ns		ns	ns	834	ns	ns	ns	51	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	55	ns	19	ns	ns	ns	1081
Estonie	27	ns	ns	ns	ns		7	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	44	93
Finlande	ns	ns	ns	ns	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	46	54
France	54	ns	40	ns	62	ns	ns		ns	ns	ns	80	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	150	ns	ns	ns	415
Grèce	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns
Hongrie	48	4	1	ns	5	ns	ns	23	ns		ns	24	ns	ns	ns	ns	ns	1	5	ns	1	5	8	ns	ns	129
Irlande	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	10	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	450	ns	ns	ns	473
Italie	340	ns	19	ns	312	ns	ns	347	ns	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	32	ns	ns	ns	1075
Lettonie	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	36
Liechtenstein	12	10,3	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	23
Lituanie	17	ns	ns	ns	ns	ns	ns	5	ns	ns	ns	ns	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	38
Luxembourg	748	10	119	51	8	ns	ns	1131	ns	ns	ns	32	ns	ns	ns		ns	10	ns	ns	ns	19	ns	ns	8	2137
Norvège	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	14
Pays-Bas	1135	8	336	12	29	ns	ns	351	ns	ns	ns	23	ns	ns	ns	ns	ns		ns	ns	ns	758	ns	ns	75	2731
Pologne	221	ns	5	10	43	ns	ns	98	ns	ns	ns	39	ns	ns	ns	ns	ns	18		ns	5	36	ns	ns	46	555
Portugal	ns	ns	ns	ns	519	ns	ns	221	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	752
Rép. Tchèque	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns		30	ns	ns	ns	33
Royaume-Uni	17	ns	4	ns	17	ns	ns	23	ns	ns	143	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	208
Slovaquie	ns	7	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	20	ns	ns	ns	ns	83
Slovénie	50	16	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	49	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	3	ns	ns	ns	137
Suède	115	ns	1	5	0	ns	ns	ns	ns	ns	ns	9	ns	ns	ns	ns	39	1	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	187
<b>Total (25 pays)</b>	<b>3701</b>	<b>307</b>	<b>611</b>	<b>243</b>	<b>1194</b>	<b>1</b>	<b>22</b>	<b>4862</b>	<b>70</b>	<b>28</b>	<b>148</b>	<b>987</b>	<b>1</b>	<b>ns</b>	<b>6</b>	<b>21</b>	<b>73</b>	<b>322</b>	<b>41</b>	<b>60</b>	<b>39</b>	<b>1960</b>	<b>40</b>	<b>9</b>	<b>541</b>	<b>15286</b>

Source : enquêtes TRM française et européennes

Lecture du tableau : le pavillon français réalise 415 millions de tonnes-km en cabotage sur le territoire des autres pays dont 80 en Italie.

Les autres pavillons réalisent en France 4 862 millions de tonnes-km, dont 1 131 millions pour le pavillon luxembourgeois.

Dans ce tableau, conformément aux prescriptions du règlement européen, les cases concernant de petits effectifs (moins de 10 observations dans l'enquête) portent la mention « ns » (non significatif : résultat non publié mais pris en compte dans la totalisation en ligne ou en colonne).

\* Chypre n'apparaît pas car ce pays n'a pas transmis de chiffres sur le cabotage.

## Une activité marginale sauf pour le Luxembourg

Le cabotage ne représente qu'une faible part de l'activité des pavillons à l'exception du pavillon luxembourgeois, où il atteint 24,3 % des tonnes-kilomètres réalisées. Pour les pavillons de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Irlande, il est de l'ordre de 2,5 à 3,5 %. Il ne dépasse pas 1,6 % pour ceux des nouveaux États membres, le maximum étant obtenu pour l'Estonie. Le pavillon du Liechtenstein se distingue avec un taux de 5,9 % qui s'explique par la petite superficie de cet État.

## Une croissance annuelle au ralenti

Libéralisé totalement dans l'Espace économique européen depuis 1998 (*encadré 1 « Réglementation du cabotage »*) le cabotage augmente de seulement 1 % entre 2004 et 2005 après une croissance plus importante les années antérieures.

Encadré 1

### Réglementation du cabotage

Le développement du cabotage a été encadré par plusieurs règlements européens, notamment en 1990 (définition de quotas d'autorisation), en 1992 (règlement « licence communautaire » et libéralisation du cabotage au sein du Benelux) et en 1993 (mise en place de carnets de comptes rendus). La loi française du 2 août 2005 a fixé de nouvelles règles pour l'exercice du cabotage sur le territoire français en limitant notamment la durée de séjour des transporteurs à trente jours consécutifs et quarante-cinq jours cumulés sur une période d'un an. Par ailleurs, le cabotage est interdit de façon réciproque entre les États déjà membres et les nouveaux États membres pendant une période transitoire variant selon les pays, sauf accord bilatéral entre les États concernés.

## Dynamisme du pavillon autrichien

La plus forte progression du cabotage est celle de l'Autriche avec + 47 %. Le trio Pologne – Slovénie - Slovaquie affiche des croissances respectivement de 23, 26 et 20 %. Les pavillons des pays baltes ont des croissances spectaculaires (+ 72 % pour l'Estonie, + 87 % pour la Lituanie et multiplication par 6 pour la Lettonie) mais partent de niveaux bas et sont tenus par des délais réglementaires transitoires ne leur permettant pas de caboter autant qu'ils le pourraient.

La pavillon italien augmente de 30 %, celui de l'Allemagne de 10 %, principalement en Espagne et en France.

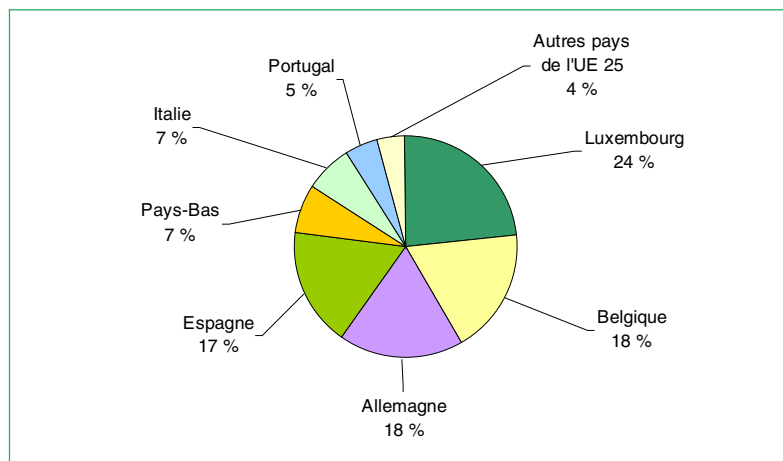
Les pavillons du Benelux sont en retrait (- 12 % pour la Belgique et - 5 % pour le Luxembourg et les Pays-Bas), et les pavillons ibériques ont des croissances modérées (+ 3,5 % pour l'Espagne, + 6 % pour le Portugal).

## Le pavillon français peu caboteur

Les pavillons européens cabotent, en moyenne douze fois plus en France que le pavillon français ne cabote dans les autres pays. Parmi les principaux partenaires commerciaux de la France, la Belgique cabote 23 fois plus en France que le pavillon français ne cabote en Belgique. Le rapport est de 16 avec l'Allemagne et de 14 avec l'Espagne et nettement plus faible avec l'Italie (4). A l'inverse, ce rapport est favorable au pavillon français dans le cas du Royaume-Uni : la France cabote 7 fois plus au Royaume-Uni que ce dernier ne cabote en France.

Dans l'Europe des vingt-cinq, les principaux pays cabotés par le pavillon français demeurent le Royaume-Uni, l'Italie, l'Espagne, l'Allemagne et la Belgique (*figure 2*).

**Figure 2 - Répartition de l'activité de cabotage du pavillon français selon les pays « cabotés » en 2005 (en tonnes-kilomètres) (au total 0,42 milliard de t-km)**



Source : enquête TRM française

En 2005, l'activité en cabotage du pavillon français diminue de 31 %, principalement en Allemagne, en Italie et au Royaume-Uni.

### La France parmi les plus cabotées

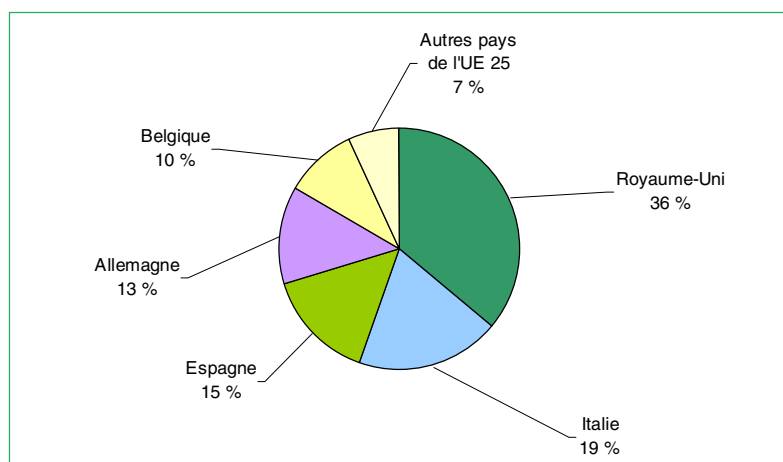
Le taux de pénétration du cabotage (*définitions*) est supérieur en France à la moyenne européenne (2,7 % contre 1,1 % en 2005).

Après le Luxembourg, qui affiche un taux de pénétration de 4,2 %, les pays les plus cabotés sont, à égalité avec la France, la Belgique et l'Autriche, puis le Danemark (2,2 %), la Suède (1,8 %) et l'Allemagne (1,6 %).

Cependant, la comparaison entre le niveau du cabotage d'un pavillon et le niveau du cabotage des pavillons étrangers dans le pays considéré doit être relativisée en tenant compte de la taille du pays et de sa position géographique. Pour des pays voisins moins étendus, la superficie de la France et de l'Allemagne, ainsi que leur situation de carrefour au sein de l'Europe, en font tout naturellement des pays d'exercice du cabotage, alors que la situation périphérique de l'Irlande, du Portugal et de la Finlande y rend le cabotage beaucoup plus rare.

Dans l'ensemble des vingt-cinq pays considérés, le cabotage s'exerce principalement en France, puis en Allemagne et, à un moindre degré, au Royaume-Uni, en Espagne et en Italie. Le cabotage en France est effectué principalement par des transporteurs luxembourgeois, belges, allemands et espagnols. Le cabotage du pavillon polonais est beaucoup moins important, et celui du pavillon britannique quasiment inexistant (*figure 3*).

**Figure 3 - Part des pavillons étrangers cabotant en France en 2005 (en tonnes-kilomètres) (au total 4,9 milliards de t-km)**



Source : enquêtes TRM européennes

La croissance du cabotage sur le territoire français est de l'ordre de la croissance moyenne. L'évolution est toutefois contrastée selon le pavillon « caboteur ». Celui du Luxembourg perd des parts de marchés, avec une diminution de 7,5 % de ses tonnes-kilomètres, la Belgique recule, elle aussi, légèrement, alors que l'Espagne reste stable. Le pavillon de l'Allemagne progresse de 16 %, dans les mêmes proportions que ceux du Portugal (+ 15 %) et de la Pologne (+ 17 %). Le cabotage du pavillon italien en France augmente de 53 % et celui de l'Autriche triple.

## Définitions

**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 de transport international, 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.

## 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-cinq autres 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. 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.

### 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 cabotage.

