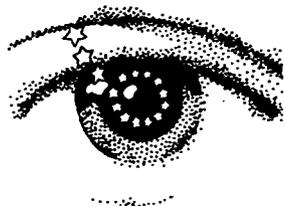


LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN EUROPE

Philippe HUAULT



En tonnages, les transports internationaux des 12 pays qui constituaient la CEE en 1992 sont fortement marqués par l'approvisionnement en matières premières et le transport maritime joue globalement un rôle important. Toutefois, à l'exportation, les échanges sont majoritairement intracommunautaires.

Le quart des transports terrestres dans l'Union, mesurés en tonnes-km, est constitué par les échanges entre pays membres ; ces échanges progressent relativement plus rapidement que les transports nationaux. Depuis 1970, les mutations économiques ont amplifié la progression du transport routier au détriment des autres modes terrestres.

Le commerce international des pays de la CEE. L'année 1992 est ici choisie pour situer les échanges intracommunautaires (12 pays) dans l'ensemble des échanges internationaux de la CEE. Cette année est en effet la dernière avant la suppression des frontières et l'application du Règlement Intrastat, qui a provoqué des ruptures importantes dans les données en tonnages du commerce extérieur des pays de la CEE.

Entre 2,2 et 2,3 milliards de tonnes de marchandises, d'une valeur totale de 1630 milliards ECU, ont été échangés dans le commerce international des pays de la CEE en 1992.

Une structure très dissymétrique du commerce international due aux matières premières...

Les échanges intracommunautaires représentent respectivement un tiers des tonnages et 44% de la valeur. Les matières premières constituent l'essentiel des masses échangées. A eux seuls, les produits pétroliers font 38% des tonnages et 6% de la valeur. Pour les charbons et minerais, ces chiffres sont respectivement de 16% et 1,3%. A l'inverse, les produits manufacturés représentent 62,5% de la valeur mais seulement 5% des tonnages. Dans le total des importations, les échanges intracommunautaires ne représentent que 39% des tonnages mais 60% de la valeur. Ces parts sont respectivement de 68% et 61% pour les exportations.

Les tonnages internationaux de marchandises en 1992

en milliers de tonnes

	Hydro- carburé:	Charbons minerais	Prod. agricole et aliments	Matériaux construction	Produits manufact.	Produits chimiques	Produits métallurgi.	Engrais	Total
Importations des 12									
Provenant des 12	186	64	143	139	78	82	56	20	767
Autres *	592	284	126	45	54	42	26	22	1 192
Total	777	349	269	184	132	123	81	42	1 958
Exportations des 12									
Vers les 12	165	38	140	133	76	78	55	19	702
Autres *	94	11	75	38	38	37	29	8	330
Total	259	49	214	171	114	115	84	27	1 032

Source : Eurostat, base de données Comext.

* L'Irlande n'ayant pas fourni de données, ses échanges avec les pays de la CEE ont été déterminés par les déclarations des pays partenaires. Ce pays est donc absent des données extracommunautaires. Par ailleurs, il n'y a pas toujours une cohérence parfaite entre déclarations de pays partenaires.

... où le transport maritime joue un rôle important

En termes de modes de transport et en tonnages, la mer joue globalement un rôle prépondérant à l'importation : 56% au total, avec 75 % pour l'extracommunautaire mais seulement 26 % pour l'intracommunautaire. Cela est surtout dû aux hydrocarbures (où les deux tiers des tonnages sont transportés par voie maritime) ; mais ce mode est supplanté par la route pour les produits manufacturés (57% au total), en raison de l'importance de celle-ci dans les échanges intracommunautaires de ces produits (74%). La route domine (39%) pour l'ensemble des échanges intracommunautaires de marchandises. Le fluvial dépasse ici globalement le rail, vu son importance aux Pays-Bas et en Allemagne, sur le Rhin.



EUROPE

A l'exportation, les mêmes tendances apparaissent mais de façon un peu moins marquée : 41% des tonnages exportés le sont par voie maritime (30% en intracommunautaire) et 62% pour les seuls hydrocarbures. Le transport routier représente, à l'inverse, 63% pour les échanges de produits manufacturés. Si les structures par produit ont peu évolué de 1989 à 1992, la part du transport routier a progressé de 2,7 points dans les échanges intracommunautaires.

Un quart des transports terrestres internes à la CEE sont des échanges entre pays membres

Les transports terrestres. En prenant en compte les transports nationaux (ceux dont les points de chargement et de déchargement sont situés tous deux dans le même pays), Eurostat (*voir encadré*) estime, pour 1992, à 10,1 milliards de tonnes et 1 074 milliards de tonnes-km (t-km) les transports de marchandises pour la CEE à 12, soit une distance moyenne de transport légèrement supérieure à 100 km. Un quart des transports (en t-km) effectués à l'intérieur de la CEE (12 pays) sont des transports entre pays membres (5,5% seulement en tonnages). La part globale de la route (en t-km et hors transports extracommunautaires) atteint 78% mais descend à 63% dans l'intracommunautaire. Les transporteurs des 7 plus importants pays** font presque 95% du transport terrestre total. De 1986 à 1992, les transports internationaux ont progressé de 5,6% par an contre 2,5% pour les transports nationaux.

Les transports terrestres de marchandises dans la CEE en 1992

Modes	Liaison	Intérieur à un seul pays	Entre pays de la CEE	Total
<i>Millions de tonnes</i>				
- route		8 670,6	289,9	8 960,5
- fer		576,5	71,3	647,8
- navigation		187,2	196,6	383,8
Total		9 434,3	557,7	9 992,0
<i>Milliards de tonnes-km</i>				
- route		656,6	162,0	818,6
- fer		108,4	37,1	145,6
- navigation		27,6	57,7	85,3
Total		792,6	256,8	1 049,4

Source : Eurostat.

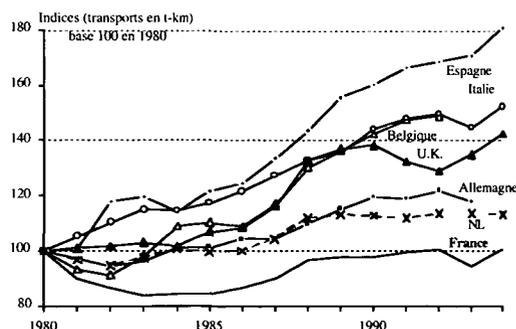
* Les données routières (en tonnes-kilomètres) sur l'extracommunautaire sont incomplètes dans la mesure où certains pays ne les estiment pas (Allemagne, Espagne, Pays-Bas, Danemark et Grèce).

Des évolutions inégales sur le long terme, dues au rattrapage des pays du Sud

Les données de la CEMT fournissent d'utiles indications sur l'évolution depuis 1970 de l'activité des transporteurs nationaux sur leur territoire national (transport national et partie nationale des transports internationaux) (*voir encadré*). Tous modes terrestres confondus (hors oléoducs), la croissance a été particulièrement forte pour les deux principaux pays de l'Europe du Sud (Italie et Espagne) ; ces deux pays ont, en fait, comblé leur retard par rapport aux autres grands pays de la CEE. Les transports terrestres de ces derniers pays ont plutôt suivi l'évolution de leur économie ; seule la Belgique a bénéficié d'une croissance plus vigoureuse des transports entre 1986 et 1991.

Ces profils cachent néanmoins l'évolution structurelle suivie par la nature des marchandises, à savoir la baisse importante de certains pondéreux liée à la transformation de l'économie des pays. Cette évolution est accentuée pour la France, qui s'est distinguée par l'importance de son programme d'équipement électronucléaire, contribuant au recul des importations de charbon.

Evolution des transports terrestres de marchandises depuis 1980



Source : CEMT

EUROPE

Croissance du transport routier au détriment des autres modes

Cette évolution de la nature des activités économiques, l'important programme d'infrastructures autoroutières en Europe et les progrès techniques réalisés ont donc fortement contribué à une évolution de la part de chaque mode de transport au bénéfice de la route. Celle-ci est passée, en t-km, de 55% à 76% entre 1970 et 1992 pour l'ensemble des sept principaux pays, soit pratiquement un point de progression par an en moyenne. Parmi ces sept pays, trois groupes apparaissent dans le partage modal routier.

Le premier, avec une part routière voisine de 90%, comprend l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni. En raison de ce niveau très élevé, la progression de cette part y est relativement plus faible. Pour les transporteurs italiens, elle apparaît quasi nulle depuis plus de dix ans.

Le deuxième groupe n'est constitué que des Pays-Bas qui, du fait de l'importance de leur réseau fluvial, ont une situation spécifique. Mais la faible part routière pour ce pays (autour de 42% en 1994) résulte aussi du fait que la CEMT ne prend pas en compte la partie étrangère des trajets internationaux des transporteurs. La faible taille du pays amplifie cette particularité. La prise en compte du parcours étranger rapprocherait les Pays-Bas du groupe suivant.

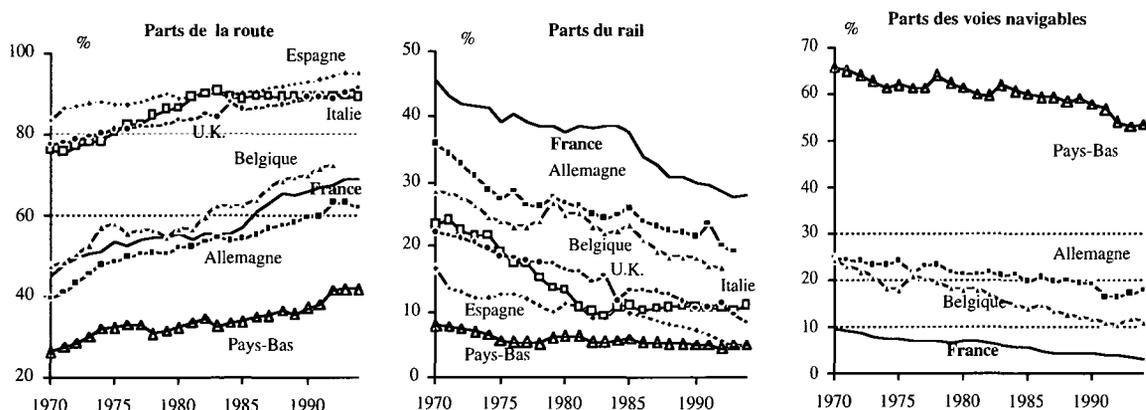
Le dernier groupe comprend l'Allemagne, la France et la Belgique ; la progression de la part routière y égale ou dépasse 24 points sur la période examinée et atteint maintenant entre 62 et 73% selon les pays.

La part du chemin de fer a fortement chuté, passant dans les sept principaux pays réunis de 30 à 14% entre 1970 et 1992. Pour l'Italie, la part du rail reste stable depuis dix ans (10%) mais la chute avait été particulièrement forte antérieurement.

Le transport fluvial n'a d'importance que dans l'Europe du Nord. Les transporteurs fluviaux de deux pays, l'Allemagne et les Pays Bas, réalisent presque 90% des transports fluviaux des douze pays de la CEE. La diminution de la part de ce transport a les mêmes causes que pour le rail. Seuls l'Allemagne et les Pays-Bas gardent des niveaux un peu supérieurs à ceux de 1970.

Il convient de relativiser ces évolutions des parts modales par l'examen de l'évolution des niveaux. Pour l'ensemble des douze pays de la CEE, si le rail a bien diminué de 207 milliards de tonnes-kilomètres en 1970 à 181 en 1994 (soit -12,5% en 24 ans), la voie navigable est restée stable passant de 104 à 108 milliards de tonnes-kilomètres, alors que le transport routier explosait, passant de 380 milliards de tonnes-kilomètres à un niveau proche de 900 milliards de tonnes-kilomètres.

Evolution des parts modales dans les principaux pays



Source : CEMT

Les transports routiers internationaux

Les transports routiers internationaux sont en forte progression (6,9% par an de 1986 à 1992 en intracommunautaire, hors transporteurs italiens et luxembourgeois). Quarante-vingt-dix pour cent (en t-km) ont, pour origine ou destination, un des pays de l'ensemble France, Benelux et Allemagne. Les flux concernant la péninsule ibérique ou l'Italie constituent un quart des tonnages mais 48% des tonnes-kilomètres compte tenu des positions excentrées de ces zones.

EUROPE

Bonne compétitivité des transporteurs routiers néerlandais et belges

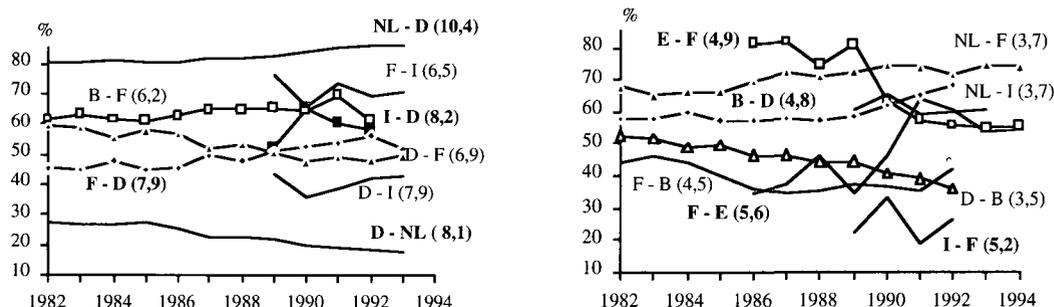
Les six plus importants flux concernent les échanges de l'Allemagne avec trois pays (Pays-Bas, Italie et France) qui constituent, à eux seuls, 30% des t-km internationales.

Si l'activité des transporteurs anglais n'approche que de moitié celle des Néerlandais et des Français, elle a fortement progressé depuis 1986 (autour de 15% par an jusqu'en 1994). Parmi les pays dont les transporteurs routiers font plus de 15 milliards de tonnes-kilomètres sur l'international, la France a la croissance la plus élevée sur longue période (+ 8,6% en moyenne annuelle sur 12 ans), dépassant les Pays-Bas, la Belgique (+ 7%) et l'Allemagne (+4,6% par an sur 11 années).

Dans une analyse par catégorie de produits (NST), les produits manufacturés représentent 30% des tonnages. Viennent ensuite les produits alimentaires et les matériaux de construction (15% chacun). Ils sont suivis de près par les produits chimiques et les produits agricoles (autour de 13% chacun). Cette répartition globale reste stable sur courte période.

En termes de compétitivité des transporteurs nationaux sur l'international, les pavillons les plus performants (niveaux et évolutions) restent les Néerlandais, les Danois et les Anglais, ceci au détriment notamment des Allemands et des Italiens.

Evolution de la compétitivité des transporteurs sur les principaux flux*



Source : OSCE.

* Sur la liaison orientée pays A-pays B le graphique donne l'évolution des parts de marché des transporteurs du pays A pour les transports exprimés en tonnes-km.

Les chiffres entre parenthèses représentent le niveau des transports sur la liaison considérée (en milliards de tonnes-km).

Principales sources d'informations sur les flux physiques dans les modes de transports terrestres

Principalement deux organismes rassemblent des données concernant ces champs : Eurostat et la CEMT.

Eurostat rassemble les données modales (route, rail, voie navigable) dans le cadre des directives statistiques européennes. Malgré une obligation sur les délais de fourniture, certains Etats répondent avec retard. De plus, une nécessaire vérification par Eurostat avant publication et des problèmes de moyens retardent également les publications. Ces données précisent, pour les tonnages transportés, la catégorie de marchandise (24 postes) et permet de distinguer transports nationaux, transports intracommunautaires et transports extracommunautaires. Elles distinguent également, pour la route, le compte d'autrui du compte propre. Elles fournissent enfin les tonnes-km mais, pour la route, sans distinction de la catégorie de marchandise. Le panorama multimodal des transports terrestres de marchandises le plus récent n'était possible dans ces conditions que pour 1992 (en avril 1996).

La CEMT collecte, entre autres, des données beaucoup plus agrégées à la fois pour les voyageurs et les marchandises. Ces données plus globales sont disponibles plus rapidement. Elles ne concernent, pour les marchandises de chaque pays, que les transports effectués sur le territoire national (y compris la partie effectuée sur le territoire national des transports internationaux) par les transporteurs de ce pays.

Les longues séries de la CEMT donnent ainsi des indications sur l'évolution des transports sur longue période.

Des divergences subsistent entre données Eurostat et données de la CEMT notamment pour l'Italie et l'Espagne.