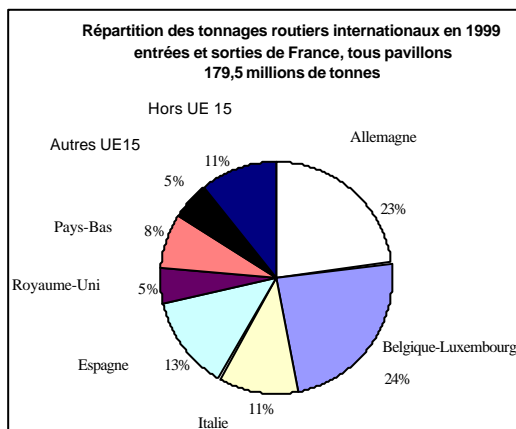




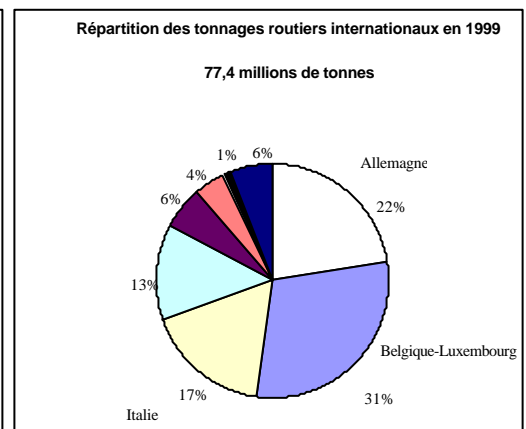
LE TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL DE MARCHANDISES EN EUROPE

Alain GALLAIS, Philippe HUAULT et Jean-Pierre DECURE

Depuis quelques années, le dynamisme du commerce extérieur de la France ne se retrouve plus dans la progression du transport routier international de marchandises sous pavillon français, surtout lorsqu'on le mesure à l'aune du nombre de tonnes-kilomètres réalisées. Grâce aux enquêtes européennes de type « TRM » menées par les pays membres de l'Union européenne, ou aux statistiques douanières pour les autres pays, l'analyse de la part de marché du pavillon français peut s'effectuer pays par pays. Les explications sont variables, quoique la baisse depuis 1991 paraisse générale.



Source : douanes



Source : SITRAM, domaine TRM

**90 % du transport
routier
entre la France
et l'étranger
est interne
à l'Union
européenne**

Les échanges routiers internationaux de marchandises de la France s'effectuent, en 1999, essentiellement avec les pays partenaires de l'Union européenne, à 89 % si l'on considère les données douanières, tous pavillons confondus, à 94 % si l'on se réfère aux résultats de l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises immatriculés en France (dite enquête TRM). La Belgique et le Luxembourg y ont une part un peu plus importante que l'Allemagne et, à eux trois, ils représentent la moitié des tonnages transportés. L'Espagne et l'Italie viennent ensuite, dans des proportions comparables : ces cinq pays représentent les trois quarts des origines ou destinations de la partie du commerce extérieur de la France transportée par route.

La part apparente du pavillon français¹ dans les échanges bilatéraux est de 43 %, en quasi-totalité (94 %) assurés par des entreprises de transport pour compte d'autrui. Toutefois, il faut prendre garde que les données relatives au commerce extérieur diffèrent de celles du transport routier par leur champ : véhicules de toutes charges utiles, poids nets des marchandises et non poids bruts, influence de l'entreposage, origines et destinations de la marchandise différentes des lieux de chargement et de déchargement expliquent des divergences dans les statistiques publiées.

¹ Mesurée par le rapport du tonnage transporté par route sous pavillon français, en entrées ou en sorties du territoire français (source enquête TRM), au total des importations et exportations acheminées par le mode routier (source douanes).



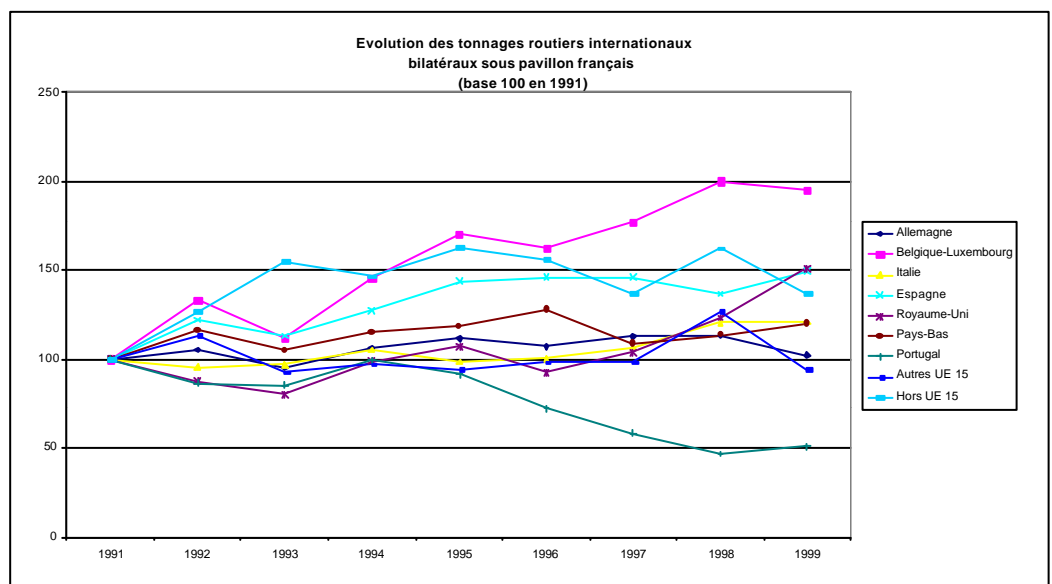
TRM

Ce dernier point peut, en particulier, expliquer une part de marché du pavillon français apparemment plus faible pour les pays éloignés : les autres transports ayant pour origine ou destination un des pays de l'Union européenne ou des pays n'appartenant pas à l'Union européenne font ressortir des taux apparents de 8 % et 24 % du pavillon français affectés par les relais d'attelage ou les ruptures de charge nécessaires (la Suisse, proche, fait monter le taux). Le phénomène contraire peut jouer pour des pays proches (exemple : pour la Belgique, de marchandises chargées ou déchargées à Anvers...). La faible part du pavillon français dans les transports avec les Pays-Bas, ou la forte part dans les transports avec l'Italie sont, en revanche, très significatifs de ces marchés.

Les tonnages transportés sous pavillon français en hausse dans les échanges européens

Si l'on considère non plus les niveaux mais les évolutions des tonnages transportés par route par le pavillon français, quatre groupes de pays origine ou destination des transports apparaissent :

- la Belgique et le Luxembourg qui, pour des raisons vraisemblablement de chaînes de transport, sont les plus dynamiques : on observe en moins d'une décennie, un quasi-doublement des tonnages transportés ;
- l'Espagne, le Royaume-Uni et les pays situés hors de l'Union européenne, dont la croissance est d'environ 50 %. Le premier profite à plein de son intégration à l'Union ; les échanges routiers du second sont accrus grâce au tunnel sous la Manche ; le développement du trafic alpin favorise la Suisse ; plus marginalement, les perspectives d'élargissement stimulent les pays est-européens ;
- le Portugal, dont la baisse est a contrario d'environ 50 %. C'est bien la part de marché du pavillon français qui est ici en cause (pour des montants certes limités) ;
- les autres pays, avec des tonnages stables ou en croissance modérée.

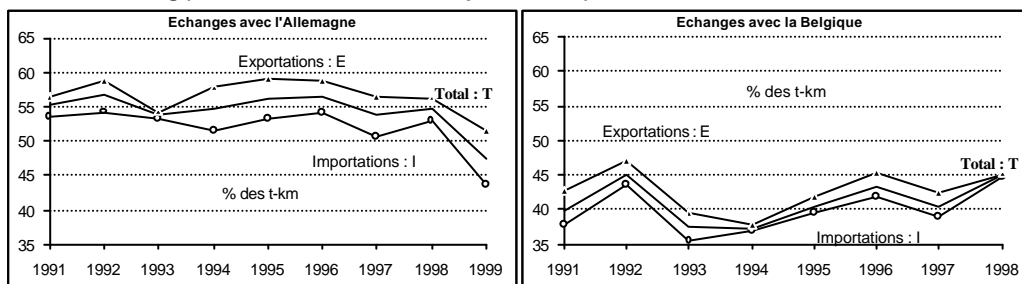


La suite de l'analyse portera essentiellement sur les tonnes-kilomètres, unité plus adaptée à la mesure du « volume » du transport et que nous conserverons pour les études de cas. Le transport pour compte d'autrui y est dominant, à 97 %. Les mêmes groupes de pays partenaires que précédemment apparaissent, mais avec des croissances bien moindres : les transports entre la France et la Belgique ou le Luxembourg augmentent d'environ deux tiers, contre un tiers seulement avec l'Espagne, le Royaume-Uni et les pays n'appartenant pas à l'Union européenne (tirés par la Suisse).

D'après l'enquête TRM, la croissance moyenne des tonnes-kilomètres est de + 1,7 % par an, contre + 4 % en tonnes (+ 14 % contre + 37 % en huit ans). La distance moyenne parcourue en transport international est en effet en baisse sensible pour presque tous les pays, à l'exception de l'Allemagne (où elle est stable) et du Portugal (légère hausse). Le développement des chaînes de transport, avec relais d'attelage et/ou ruptures de charge, en est une cause (seuls sont comptés en transport international, dans l'enquête, les parcours qui comportent un franchissement de frontière). La réalisation du marché unique favorise également les échanges frontaliers de très courte distance.

Le pavillon français est légèrement majoritaire dans les échanges franco-allemands...

Evolution des parts de marché des transporteurs français dans les échanges avec l'Allemagne, la Belgique et le Luxembourg (en tonnes-kilomètres, compte d'autrui)



Source SITRAM et enquêtes « TRM » européennes

Les enquêtes TRM française et allemande montraient, jusqu'en 1998, une grande stabilité dans le partage du marché entre ces deux pavillons : environ 55 % au total pour la France, logiquement mieux placée dans le sens France-Allemagne que dans le sens contraire (l'expéditeur est habituellement le donneur d'ordre et contracte plus facilement avec une entreprise de sa nationalité et même de sa région). En 1999, l'extension du champ de l'enquête allemande à des véhicules plus légers semble contribuer à faire baisser cette part à moins de la moitié du marché. Les autres pavillons européens qui effectuent ces deux liaisons* représentent plus de 5 % du total franco-allemand ; il s'agit pour eux de trafics entre pays tiers. En dehors des échanges bilatéraux, le pavillon allemand semble entreprendre plus de liaisons à destination ou en provenance de la France (cabotage plus trafic entre pays tiers) que, réciproquement, la France à l'égard de l'Allemagne.

... et légèrement minoritaire dans les échanges franco-belges

Les parts de marché française et belge dans les échanges bilatéraux France-Belgique sont également relativement stables, mais à un niveau plus faible pour le pavillon français : environ 45 %, très proche entre les importations et les exportations, la part du pavillon français étant logiquement un peu plus élevée pour les exportations. Les échanges routiers franco-belges dépassent largement le seul commerce extérieur bilatéral, ainsi qu'il a été dit plus haut. Les autres pavillons européens ont également une part non négligeable de ce marché (4,6 % du total franco-belge). Les entreprises belges sont encore mieux placées que leurs homologues françaises pour effectuer du cabotage ou du trafic entre pays tiers concernant l'autre pays.

Échanges bilatéraux France-Allemagne en 1999

millions de tonnes-kilomètres

Transports réalisés entre la France et l'Allemagne par les pavillons français, allemand et autres européens	20 248
Part des autres pavillons européens*	5,3 %
Part du compte d'autrui	
Pavillon français	97,5 %
Pavillon allemand	92,1 %
Autres transports effectués par le pavillon français en provenance ou à destination de l'Allemagne (cabotage + pays tiers)	1 378
Autres transports effectués par le pavillon allemand en provenance ou à destination de la France (cabotage + pays tiers)	1 756

Échanges bilatéraux France-Belgique en 1998

millions de tonnes-kilomètres

Transports réalisés entre la France et la Belgique par les pavillons français, belge et autres européens*	13 807
Part des autres pavillons européens*	4,6 %
Part du compte d'autrui	
Pavillon français	93,9 %
Pavillon belge	85,6 %
Autres transports effectués par le pavillon français en provenance ou à destination de la Belgique (cabotage + pays tiers)	557
Autres transports effectués par le pavillon belge en provenance ou à destination de la France (cabotage + pays tiers)	1 403

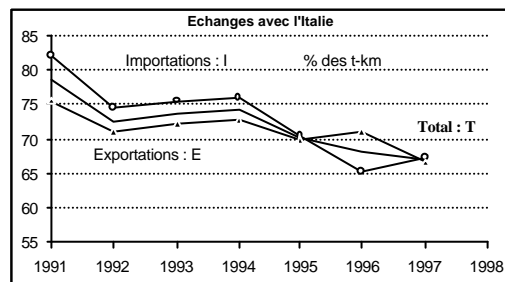
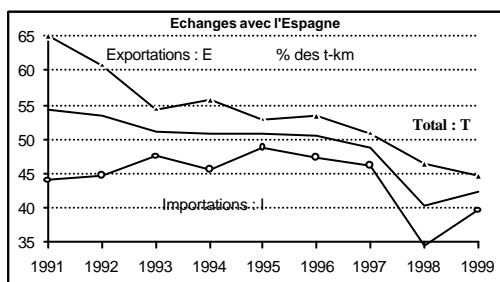
* Allemagne, Espagne, Portugal, Royaume-Uni et Pays-Bas.



TRM

Les parts de marché dans les échanges franco-espagnols se dégradent

Évolution des parts de marché des transporteurs français dans les échanges avec l'Espagne et l'Italie (en tonnes-kilomètres, compte d'autrui)



Source SITRAM et enquêtes « TRM » européennes

La part du pavillon français dans les échanges franco-espagnols, très dynamiques, s'est lentement dégradée en huit ans : de 55 % en 1991, elle est tombée récemment entre 40 % et 45 % après être restée longtemps proche de 50 %. En revanche, la France est mieux positionnée que l'Espagne dans les échanges non bilatéraux concernant l'autre pays.

Les échanges bilatéraux entre la France et l'Italie sont nettement déséquilibrés en faveur du pavillon français et cela explique, a posteriori, l'écart important entre le poids de l'Italie dans le commerce extérieur de la France et sa part dans le transport routier de ces marchandises (cf. graphiques 1 et 2). Toutefois, cette part de marché baisse régulièrement sur la période récente : elle a perdu dix points en six ans pour s'établir à 67 % en 1997.

Échanges bilatéraux France-Espagne en 1999

millions de tonnes-kilomètres

Transports réalisés entre la France et l'Espagne par les pavillons français, espagnol et autres européens*	17.683
Part des autres pavillons européens*	3,5 %
Part du compte d'autrui	
Pavillon français	95,9 %
Pavillon espagnol	97,6 %
Autres transports effectués par le pavillon français en provenance ou à destination de l'Espagne (cabotage + pays tiers)	1.487
Autres transports effectués par le pavillon espagnol en provenance ou à destination de la France (cabotage + pays tiers)	771

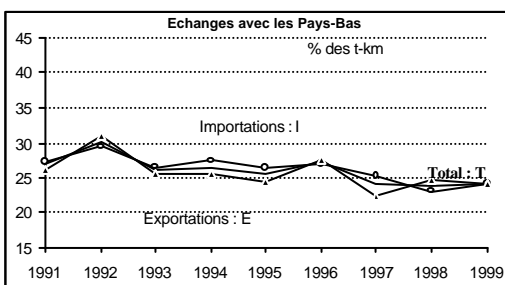
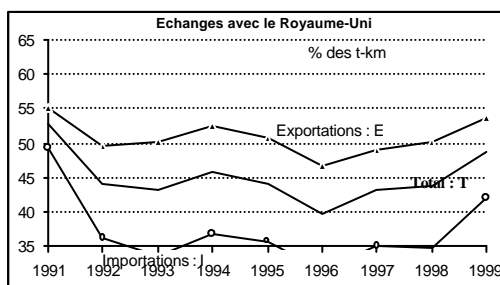
* Allemagne, Espagne, Portugal, Royaume-Uni et Pays-Bas

Quelques chiffres sur la France et l'Italie

millions de tonnes-kilomètres

Transports réalisés entre la France et l'Italie par les pavillons français et italien en 1997	13.922
Part du compte d'autrui	
Pavillon français	97,2 %
Autres transports effectués par le pavillon français en provenance ou à destination de l'Italie (cabotage + pays tiers)	903

Évolution des parts de marché des transporteurs français dans les échanges avec le Royaume-Uni et les Pays-Bas (en tonnes-kilomètres, compte d'autrui)



Source SITRAM et enquêtes « TRM » européennes

TRM

Les échanges routiers² avec le Royaume-Uni sont en plein développement depuis huit ans, grâce au tunnel sous la Manche et à la concurrence accrue des transbordeurs maritimes. Après s'être effritée à 40 %, la part de marché du pavillon français est remontée à 50 %, niveau qu'elle atteignait en début de période. La disproportion des parts de marché entre importations et exportations est ici plus flagrante qu'ailleurs : elle est probablement liée à des taux de retours à vide importants. Les autres pavillons européens interviennent moins sur ces deux liaisons. Par ailleurs, le pavillon français effectue plus de cabotage ou de trafic avec des pays tiers au Royaume-Uni que le pavillon britannique n'en capte sur les marchés européens.

Le pavillon français n'assure qu'un quart des échanges avec les Pays-Bas

Les échanges bilatéraux franco-néerlandais sont plus défavorables au pavillon français. Malgré son bas niveau (moins de 25 % de l'ensemble), la part de ce dernier aurait même tendance à reculer (le niveau absolu est en faible progression). De plus, le pavillon néerlandais intervient davantage en France pour effectuer du cabotage ou du transport avec des pays tiers que son homologue français aux Pays-Bas.

Échanges bilatéraux France-Royaume-Uni en 1999

millions de tonnes-kilomètres

Transports réalisés entre la France et le Royaume-Uni par les pavillons français, britannique et autres européens*		6.692
Part des autres pavillons européens*		2,7 %
Part du compte d'autrui	Pavillon français	98,1 %
	Pavillon britannique	94,6 %
Autres transports effectués par le pavillon français en provenance ou à destination du Royaume Uni (cabotage + pays tiers)		583
Autres transports effectués par le pavillon britannique en provenance ou à destination de la France (cabotage + pays tiers)		141

Échanges bilatéraux France-Pays-Bas en 1999

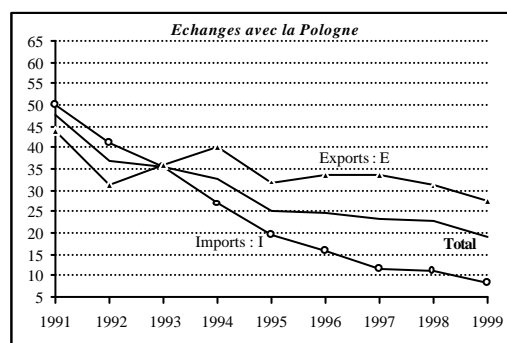
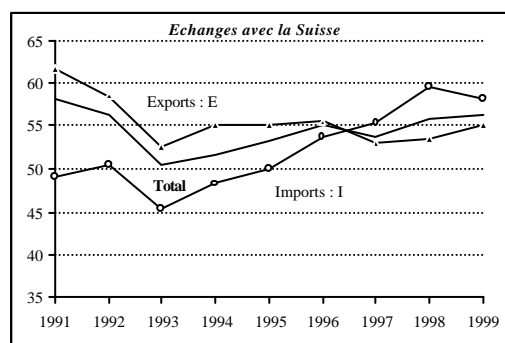
millions de tonnes-kilomètres

Transports réalisés entre la France et les Pays-Bas par les pavillons français, néerlandais et autres européens*		7.988
Part des autres pavillons européens*		1,9 %
Part du compte d'autrui	Pavillon français	96,3 %
	Pavillon néerlandais	97,3 %
Autres transports effectués par le pavillon français en provenance ou à destination des Pays-Bas (cabotage + pays tiers)		143
Autres transports effectués par le pavillon néerlandais en provenance ou à destination de la France (cabotage + pays tiers)		2.314

* Allemagne, Espagne, Portugal, Royaume-Uni et Pays-Bas

Au total, sur les huit pays de l'Union européenne (Allemagne, Belgique, Luxembourg, Espagne, Italie, Royaume-Uni, Pays-Bas et Portugal) avec lesquels s'effectuent principalement les échanges de la France, la part de marché du pavillon français a diminué de 55 % environ en 1991 à un peu moins de 50 % en 1999 (avec des niveaux voisins pour les importations et les exportations). En règle générale, la part de marché du pavillon français se dégrade. Parallèlement, se sont accrues les pratiques de cabotage et de trafic entre pays tiers, pour lesquelles les situations sont plus contrastées.

Évolution des parts de marché des transporteurs français dans les échanges avec quelques pays extérieurs à l'Union européenne



Source douanes

² Ne sont pris en compte que les passages des véhicules à moteur.



TRM

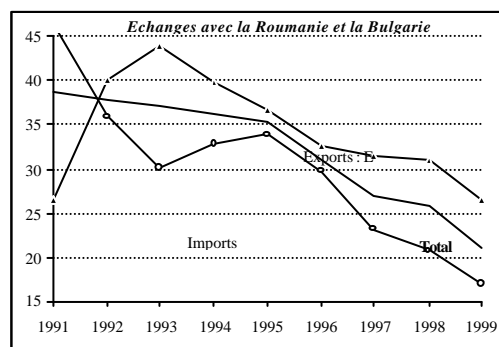
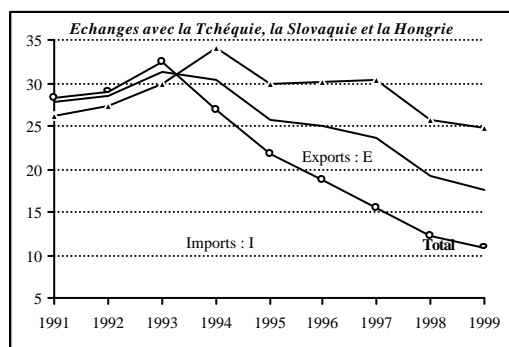
Les pays qui n'appartiennent pas à l'Union européenne ne disposent pas, ou pas encore, d'« enquêtes TRM » harmonisées par la directive puis le règlement européen (CE) n° 1172/98. En revanche, les données collectées par la douane comprennent l'indication du pavillon du transporteur routier au franchissement de la frontière de l'Union européenne. Ce sont ces données, exprimées uniquement en tonnes, qui sont analysées ici. Dans le cas des pays de l'Europe de l'est, il faut évidemment apprécier le biais dû au fait que la frontière considérée n'est pas celle de la France mais celle de l'Union et que le transporteur non européen enregistré à la frontière de l'Union a pu être relayé à l'intérieur de celle-ci par un transporteur allemand ou français, ce deuxième parcours n'étant pas pris en compte ici. L'organisation du transport de fret a pu relever d'une entreprise française : c'est l'immatriculation du véhicule qui a franchi la frontière communautaire qui, dans les statistiques douanières, sert de seule référence pour l'attribution de la nationalité du transporteur.

Après un fléchissement en 1993-1994, la part de marché du pavillon français dans les échanges extérieurs franco-suisses par mode routier s'est stabilisée à 55 % d'après la source douanes, l'écart entre les importations et les exportations s'étant réduit et puis inversé. Il existe cependant une divergence importante entre les statistiques douanières et l'enquête TRM, surtout pour l'année 1991. D'après l'enquête TRM française, les tonnages transportés sous pavillon français connaissent une croissance très dynamique.

Dégradation de la position des transporteurs français en Europe de l'est

Vis-à-vis de la Pologne, la part de marché du pavillon français s'est au contraire dégradée continûment depuis 1991, passant d'un équilibre (presque 50 %) à environ 20 % en 1999. L'écart entre les exportations et les importations est cependant très sensible : 27 % pour les premières, 8,5 % pour les secondes en fin de période. En niveau, les transports sous pavillon français ont en fait peu évolué en huit ans sur la globalité des importations et des exportations à l'égard de la Pologne. Le dynamisme de ces échanges extérieurs (un doublement des tonnages, et même davantage du côté des importations) semble n'avoir profité qu'au pavillon polonais. Bien qu'imparfaitement enregistrés, des pavillons tiers semblent également intervenir de manière importante ; ils représenteraient davantage que le pavillon français à l'importation en 1999.

Avec la République tchèque, la Slovaquie et la Hongrie, la part de marché du pavillon français s'est également dégradée, mais seulement à partir de 1995, et la chute est moins importante : elle a baissé de 28 % en 1991 à 18 % en 1999. Le dynamisme des échanges extérieurs entre la France et ces pays est encore plus important que pour la Pologne (les tonnages ont été multipliés par 3,6 en huit ans), mais le pavillon français en a aussi profité (avec quand même un doublement sur cette période). Les pavillons tiers font jeu égal avec le pavillon français à l'importation.



Source douanes

TRM

La situation à l'égard de la Roumanie et de la Bulgarie est à peu près intermédiaire entre celle que connaît la France vis-à-vis de la Pologne et celle qu'elle rencontre vis-à-vis de la République tchèque, de la Slovaquie et de la Hongrie. La part de marché du pavillon français ressortait à environ 40 % en 1991 et à 20 % en 1999, très proche cette dernière année de celle qu'elle occupe vis-à-vis des autres pays de l'est. L'écart entre les exportations (plus favorisées) et les importations est maintenant d'environ dix points. Comme pour la Pologne, le niveau des tonnages transportés par les véhicules immatriculés en France se révèle très stable en huit ans. Le doublement du commerce extérieur entre la France et ces pays sur la période étudiée semble n'avoir profité qu'aux pavillons étrangers. En fait, le pavillon français a accru sa part de tonnage transporté à l'égard de la Roumanie (d'ailleurs en plus forte croissance pour son commerce extérieur avec la France, avec un triplement des tonnages transportés) mais a baissé de moitié son tonnage à l'égard de la Bulgarie (au commerce extérieur plus stable). Pour cette dernière relation, les pavillons tiers réalisent plus que le pavillon français en 1999 à l'importation.

Au total, sur les sept pays n'appartenant pas à l'Union européenne (mais appartenant à l'Europe géographique), la part de marché du pavillon français recule en général à l'égard des pays de l'est et est stable à l'égard de la Suisse, qui est dans une situation tout à fait différente. Malgré le dynamisme du commerce extérieur entre l'Union européenne - et donc la France - et les pays candidats à l'adhésion, le tonnage transporté par le pavillon français a une croissance modérée et ce sont les pavillons des pays partenaires, voire des pays tiers, qui semblent en tirer tout le profit. Au contraire, les transports routiers sous pavillon français à l'égard de la Suisse sont en plus forte croissance (d'après l'enquête TRM) que le commerce extérieur.

**Les trafics tiers
et le cabotage
restent faibles
mais
les transporteurs
français y prennent
une part
significative**

L'examen de la part du transport relatif aux échanges extérieurs de la France réalisée par un pays tiers européen montre qu'elle reste minime. Elle varie de 1,9 % (Pays-Bas) à 4,6 % (Belgique), soit une moyenne de 4 % pour les cinq pays sur lesquels on dispose de ces données.

En sens inverse, le transport entre deux autres pays de l'Union européenne et le cabotage réalisés par les transporteurs français est significatif : si l'on rapporte les niveaux correspondants à ceux des transports effectués par les transporteurs français à partir ou à destination du même pays - c'est-à-dire au total des trajets d'importations ou d'exportations françaises augmentés des trafics tiers et du cabotage, réalisés par le pavillon français - on obtient des pourcentages plus conséquents. Néanmoins, il convient de ne pas oublier que certains transports tiers sont comptés deux fois puisqu'ils peuvent apparaître à la fois pour le pays d'origine et pour celui de destination.

Transports tiers réalisés par les transporteurs routiers européens dans le commerce extérieur de la France

Échanges entre la France et :	Total transports européens	Part du transport tiers
	(millions de tonnes kilomètres)	%
L'Allemagne	20 248	5,3%
L'Espagne	17 683	3,5%
La Belgique (1998)	13 807	4,6%
Les Pays-Bas	7 988	1,9%
Le Royaume-Uni	6 692	2,7%



TRM

Le transport tiers et le cabotage des transporteurs français relatif à chaque pays

En provenance ou à destination de	Pavillon français	
	Transports tiers + cabotage (millions de tonnes-kilomètres)	Part dans le transport effectué en provenance ou à destination du même pays
L'Allemagne	1 378	13,5%
La Belgique	557	13,6%
L'Italie	903	7,7%
L'Espagne	1 487	16,8%
Les Pays-Bas	143	7,0%
Le Royaume-Uni	583	15,8%

Statistique, mode de transport et pavillon du transporteur Les enquêtes « TRM » européennes et la source douanes

Les états membres de l'Union européenne transmettent à Eurostat (office statistique des communautés européennes) des données sur le transport routier de marchandises effectué par les véhicules à moteur immatriculés chez eux. Les précédentes directives ont laissé la place depuis 1999 au règlement (CE) n° 1172/98, qui harmonise davantage les concepts et les procédés de l'enquête « TRM » et impose de collecter plus d'informations. Par un échange volontaire de données suragrégées avec les pays membres, le SES est maintenant en mesure de synthétiser plus rapidement, et de façon plus détaillée, les statistiques essentielles des principaux pays partenaires concernant le transport routier de marchandises en données physiques.

S'agissant d'enquêtes, les résultats sont entachés des aléas du sondage. Peuvent intervenir également des modifications de champ comme celle qu'a entreprise l'Allemagne en 1999. Pour les relations avec les pays extérieurs à l'Union européenne, les seules informations disponibles sont celles des douanes, qui ne portent que sur des tonnages. Depuis 1993, la source douanière comporte un relevé du mode de transport utilisé au franchissement de la frontière communautaire et du pavillon du transporteur. Les pays candidats à l'adhésion à l'Union préparent néanmoins des enquêtes « TRM » équivalentes qui permettront ultérieurement une analyse complètement homogène.