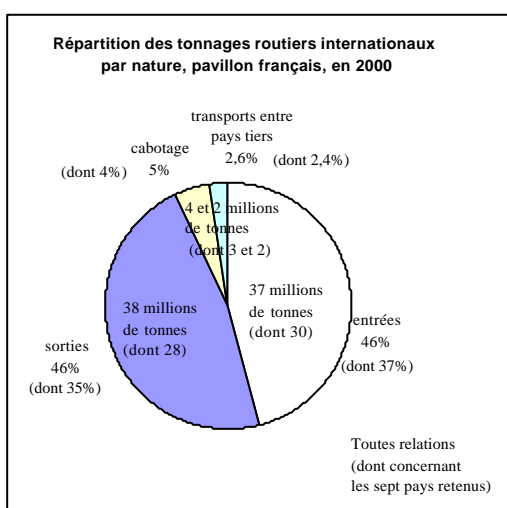




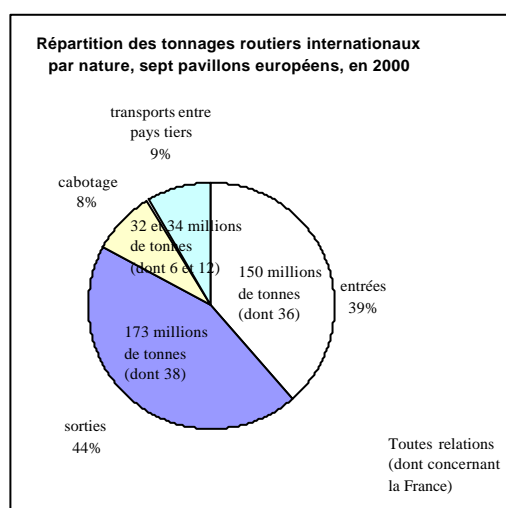
LE TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL DE MARCHANDISES ET LE CABOTAGE EN EUROPE EN 2000

Alain GALLAIS, Philippe HUAULT, Jean-Pierre DECURE

L'enquête française sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (dite TRM) est réalisée de façon équivalente dans tous les pays de l'Union européenne. En attendant une diffusion régulière au niveau européen, les services concernés de sept pays ont accepté d'échanger avec le SES leurs résultats, ce qui permet de mieux cerner le transport routier international de marchandises et le cabotage en Europe.



Source : enquête TRM française



Source : enquêtes TRM européennes

Plus des trois quarts (78 %) du transport routier international de marchandises accompli sous pavillon français sont réalisés à l'occasion de relations dont l'origine ou la destination sont l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, l'Espagne, le Luxembourg, les Pays-Bas ou le Royaume-Uni. Une enquête semblable à l'enquête française sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (dite TRM) est réalisée dans ces sept pays, conformément au règlement européen (CE) n° 1172/98. Une étude sur les relations entre la France et ces sept pays permet de mieux cerner la baisse actuelle du transport international sous pavillon français.

Le premier élément de comparaison qui apparaît est la relative faiblesse du pavillon français en matière de cabotage et de transport entre pays tiers : il représente respectivement 5 % et 2,6 % des tonnes chargées à l'international (2 % et 5 % des tonnes-kilomètres réalisées à l'international) contre 8 % et 9 % pour l'ensemble des sept pavillons européens retenus (3 % et 13 % des tonnes-kilomètres). Bien sûr, le plus fort taux de cabotage réalisé à l'extérieur de ses frontières concerne le Luxembourg, au petit territoire. Mais l'Allemagne réalise un taux double de la France, tandis que seuls l'Espagne et le Royaume-Uni ont des taux inférieurs. En valeur absolue, les pavillons européens cabotent deux ou trois fois plus (selon les unités) en France que le pavillon français ne cabote chez eux, et le rapport est entre quatre et cinq pour le transport entre pays tiers impliquant un de leurs pavillons et la France ou respectivement un de ces pays et notre pavillon.

TRM

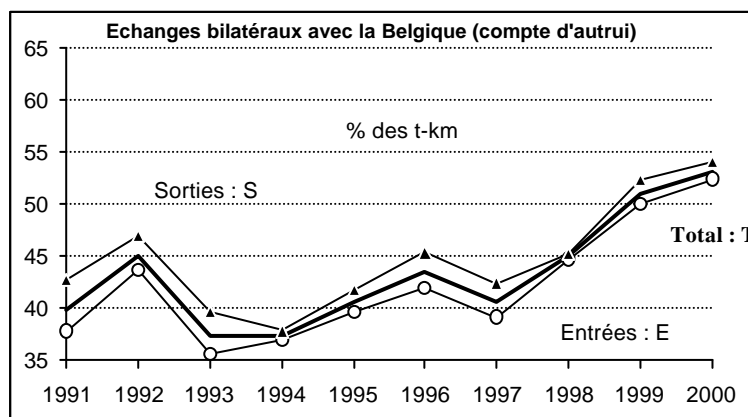
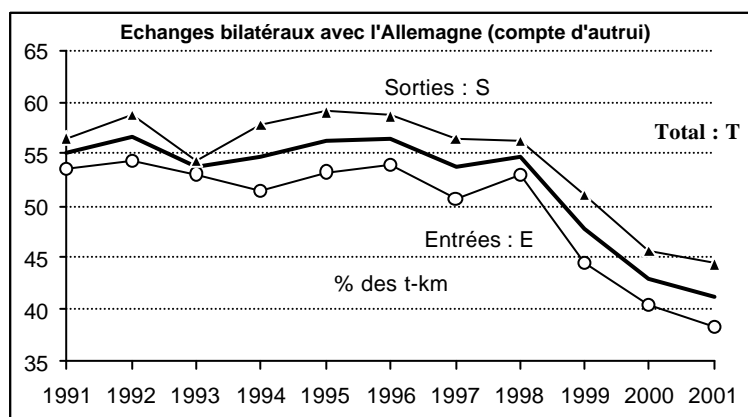
Le transport bilatéral apparaît aussi déséquilibré, pour les entrées sur le territoire français sous notre pavillon (30 millions de tonnes, 12 milliards de tonnes-kilomètres) mises en regard des sorties de ces pays sous leurs pavillons nationaux (38 millions de tonnes, 21 milliards de tonnes-kilomètres) comme pour nos sorties (28 millions de tonnes, 14 milliards de tonnes-kilomètres), comparées à leurs entrées (36 millions de tonnes, 18 milliards de tonnes-kilomètres). Le pavillon français ne semble pas bénéficier de l'avantage du sens "sorties" sur le sens "entrées" qui se manifeste avec les autres pavillons sur l'ensemble de leurs relations.

Tableau 1 : cabotage effectué par le pavillon français dans sept pays européens et en France par sept pavillons européens

en millions de tonnes et en milliards de tonnes-kilomètres

		1999	2000
Cabotage effectué par le pavillon français	tonnes	3,0	3,1
dans les sept pays européens AT, BE, DE, ES, LU, NL, UK	t-km	583	670
Cabotage effectué par les sept pavillons européens	tonnes	4,9	6,3
AT, BE, DE, ES, LU, NL, UK en France	t-km	1 533	1 827

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



Sources : SITRAM et enquêtes "TRM" européennes

Les graphiques de cette note, qui font apparaître l'historique sur dix ans des parts de marché des pavillons en tonnes-kilomètres dans le transport international bilatéral (sorties d'un des deux pays correspondant à des entrées dans l'autre), sont restreints au compte d'autrui pour assurer la cohérence avec les séries passées de l'ancienne directive régissant les statistiques européennes de transport routier.

TRM

L'Allemagne est la première origine/destination du pavillon français en termes de tonnes-kilomètres, la deuxième en termes de tonnes. Au regard des pavillons étrangers opérant en France en transport bilatéral, elle constitue le premier pavillon dans les deux unités (à égalité toutefois avec le pavillon espagnol en termes de tonnes-kilomètres). La part de marché du pavillon français s'est brusquement dégradée à partir de 1999 (d'un niveau étal de 55 % à 43 % en 2000). L'extension du champ de l'enquête allemande peut expliquer une certaine rupture de série en 1999, mais l'évolution négative de 2000 résulte d'une baisse du pavillon français dans les deux sens en tonnage et en tonnes-kilomètres d'une part, et d'une hausse du pavillon allemand dans les deux sens et dans les deux unités d'autre part. Le premier semestre de 2001 confirme ces tendances.

La Belgique constitue la première origine/destination du pavillon français pour le tonnage transporté, notamment à cause du port d'Anvers, mais son rang en termes de tonnes-kilomètres est plus médian, du fait des courtes distances opérées. Selon l'unité choisie et la restriction ou pas au compte d'autrui, la part de marché du pavillon français apparaîtra ou non supérieure à celle du pavillon belge. Cette part de marché s'est, de toutes façons, sensiblement redressée depuis 1997, sans qu'on puisse déceler ici un effet de la modification de l'enquête intervenue en 1999. La situation du pavillon français est toutefois à relativiser : l'évolution positive de sa part de marché en 2000 résulte d'une baisse des tonnages et des tonnes-kilomètres des deux pavillons, mais moins prononcée pour la France que chez nos voisins.

Tableau 2 : part des pavillons dans les transports entre la France et l'Allemagne ou la Belgique en 2000

en millions de tonnes et en milliards de tonnes-kilomètres

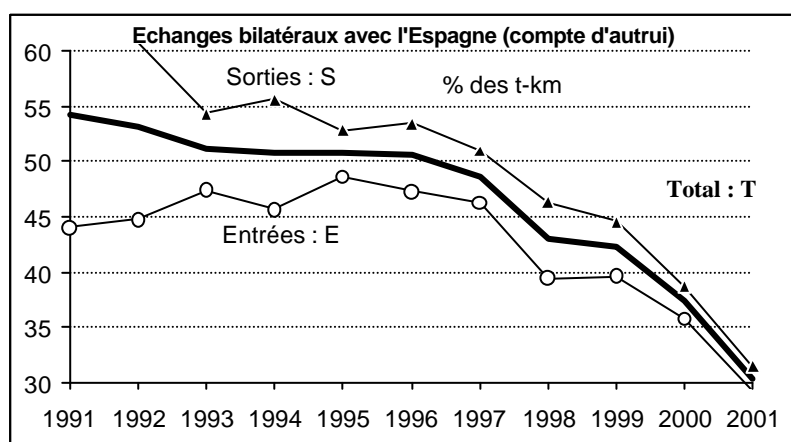
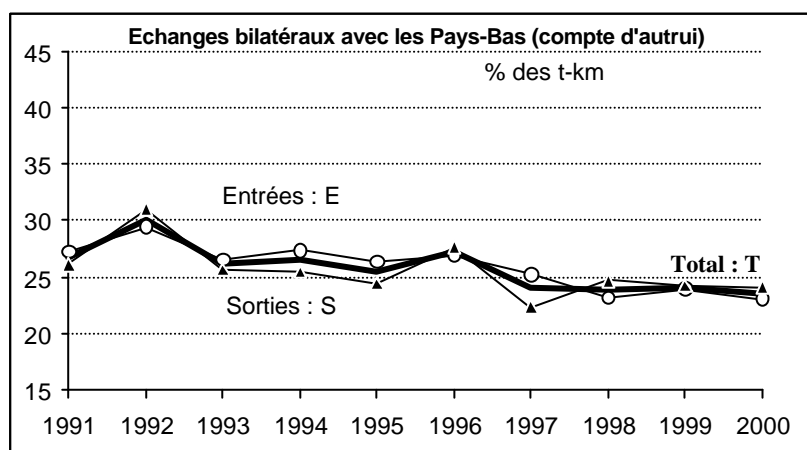
		tonnes	t-km
Transports de France en Allemagne	pavillon français	8,2	4,3
	pavillon allemand	11,2	5,4
	six autres pavillons européens : AT, BE, ES, LU, NL, UK	1,8	1,1
Transports d'Allemagne en France	pavillon français	8,2	3,6
	pavillon allemand	11	5,6
	six autres pavillons européens : AT, BE, ES, LU, NL, UK	1,8	1,2

		tonnes	t-km
Transports de France en Belgique	pavillon français	9,1	2,4
	pavillon belge	8,4	2,9
	six autres pavillons européens : AT, DE, ES, LU, NL, UK	1,3	0,5
Transports de Belgique en France	pavillon français	12,9	3
	pavillon belge	11,6	4
	six autres pavillons européens : AT, DE, ES, LU, NL, UK	1,1	0,5

Les transporteurs néerlandais sont traditionnellement très orientés à l'international, et ce quel que soit le mode de transport. Ces dix dernières années, la part du pavillon français s'est stabilisée à 25 % des transports bilatéraux. La part des pavillons tiers (notamment du pavillon belge) pour les échanges entre la France et les Pays-Bas est importante, puisqu'elle représente la moitié du pavillon français. En 2000, compte d'autrui et compte propre confondus, ces origines/destinations ont marqué un léger recul en valeur absolue des transporteurs français et une très légère hausse des transporteurs néerlandais. Ces derniers sont en revanche moins prépondérants en ce qui concerne le cabotage en France ou le transport entre la France et un pays tiers : ils représentent tout juste autant que le pavillon luxembourgeois et bien moins que les pavillons belge et allemand.

TRM

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



Sources : SITRAM et enquêtes "TRM" européennes

Les échanges routiers avec l'Espagne sont parmi les plus dynamiques, puisque les tonnages et les tonnes-kilomètres ont doublé en dix ans. Les parts de marché ont été équilibrées jusqu'en 1997, puis elles se sont brusquement détériorées au profit du pavillon espagnol.

Les quantités transportées sous pavillon français ont malgré tout continué de croître tendanciellement jusqu'à ces dernières années, mais à un rythme très inférieur à celles transportées par le pavillon espagnol. Les chiffres provisoires du premier semestre 2001 font même apparaître une contraction des volumes transportés sous pavillon français, sans que la dynamique du pavillon espagnol semble atteinte.

Aujourd'hui, le pavillon espagnol est le premier pavillon étranger pour le transport bilatéral avec la France en termes de tonnes-kilomètres, à égalité avec le pavillon allemand. Bien que, globalement, les Espagnols effectuent peu de cabotage, ils l'effectuent surtout en France, et il est à peu près équilibré avec celui pratiqué par les transporteurs français en Espagne.

TRM

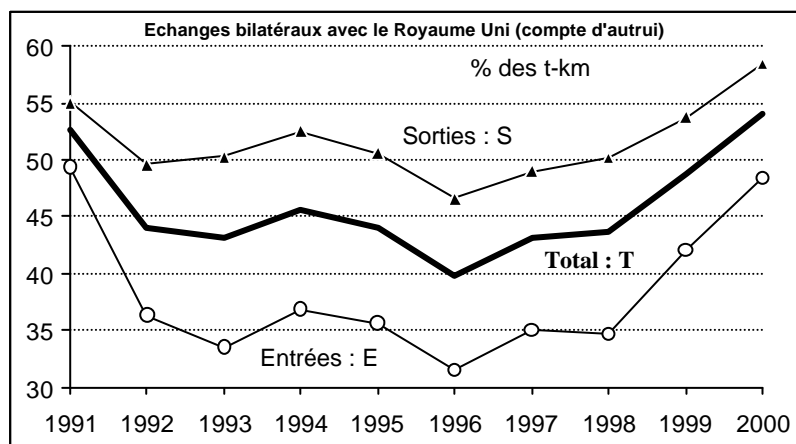
Tableau 3 : part des pavillons dans les transports entre la France et les Pays-Bas ou l'Espagne en 2000

en millions de tonnes et en milliards de tonnes-kilomètres

		tonnes	t-km
Transports de France aux Pays-Bas	pavillon français	1,4	0,8
	pavillon néerlandais	3,7	2,4
	six autres pavillons européens : AT, BE, DE, ES, LU, UK	0,7	0,4
Transports des Pays-Bas en France	pavillon français	1,7	1
	pavillon néerlandais	5,5	3,6
	six autres pavillons européens : AT, BE, DE, ES, LU, UK	1	0,5

		tonnes	t-km
Transports de France en Espagne	pavillon français	5	3,7
	pavillon espagnol	8,9	5,7
	six autres pavillons européens : AT, BE, DE, LU, NL, UK	0,4	0,3
Transports d'Espagne en France	pavillon français	4	3
	pavillon espagnol	6,9	5,4
	six autres pavillons européens : AT, BE, DE, LU, NL, UK	0,4	0,4

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



Sources : SITRAM et enquêtes "TRM" européennes

Tableau 4 : part des pavillons dans les transports bilatéraux avec le Royaume-Uni en 2000

en millions de tonnes et en milliards de tonnes-kilomètres

		tonnes	t-km
FR->UK	pavillon français	3,3	2,2
	pavillon britannique	2,2	1,5
	pavillons AT, BE, DE, ES, LU, NL	0,4	0,3
UK->FR	pavillon français	2,3	1,4
	pavillon britannique	2	1,5
	pavillons AT, BE, DE, ES, LU, NL	0,3	0,2

TRM

Les échanges routiers avec le Royaume-Uni sont également très dynamiques, puisqu'ils ont globalement augmenté de deux tiers en dix années. Mais les volumes sont moindres qu'avec les autres grands pays (car le mode routier observé ici ne correspond qu'au transport accompagné : transbordeurs maritimes et navettes Eurotunnel avec le véhicule à moteur). La part de marché du pavillon français a longtemps fluctué entre 40 % et 45 %, puis s'est améliorée nettement à partir de 1998, pour dépasser 50 % au total. C'est entre ces deux pays que les volumes transportés à l'international par le pavillon français ont crû le plus fortement en 2000 : plus de 10 % en sorties, et environ 25 % en entrées. Dans le même temps, les volumes acheminés par les transporteurs britanniques diminuaient légèrement.

L'Autriche et le Luxembourg sont des partenaires secondaires en volume pour la France. Toutefois, ce sont des transporteurs européens bien plus importants que la faible population de leur pays ne le laisserait supposer. Ainsi, le pavillon autrichien est équivalent à 33 % (en tonnage) et 40 % (en tonnes-kilomètres) du pavillon allemand en quantités transportées à l'international (mais les volumes affectant la France sont douze à vingt-cinq fois plus faibles). Le pavillon luxembourgeois équivaut à 33 % (en tonnage) et 40 % (en tonnes-kilomètres) du pavillon belge à l'international ! En revanche, les volumes affectant la France ne sont pas négligeables : ils sont proportionnellement un peu inférieurs, entre 23 % (en tonnage) et 34 % (en tonnes-kilomètres) du pavillon belge. Dans ce cas particulier, le cabotage effectué en France par la Belgique est supérieur à ses sorties vers la France comme à ses entrées. Compte tenu de sa petite surface et de la hausse soutenue de son activité routière de marchandises (+ 16 % en tonnes-kilomètres en 2000), le Luxembourg est essentiellement orienté à l'international et pas seulement dans le transport bilatéral : le cabotage représente 28 % du tonnage et 18 % des tonnes-kilomètres à l'international, le transport entre pays tiers respectivement 34 % et 58 %.

Les enquêtes " TRM " européennes

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. La précédente directive a laissé la place depuis 1999 au règlement (CE) n° 1172/98, qui harmonise davantage les concepts et les procédés des enquêtes "TRM" des différents pays et impose de collecter plus d'informations. Les modalités de diffusion de ces données européennes ne sont pas encore adoptées. Par un échange volontaire de données agrégées avec les pays membres, le SES est désormais en mesure de présenter de façon plus détaillée les statistiques essentielles des principaux pays partenaires concernant le transport routier de marchandises en données physiques.

Il convient de rappeler que les conventions retenues conduisent à classer en transport national les courses qui, bien que s'inscrivant dans des échanges internationaux de marchandises, s'effectuent en totalité sur le territoire national correspondant au pavillon. Ainsi, un parcours Paris - Strasbourg, suivi d'un relais d'attelage vers la Pologne, sera classé en transport national.

S'agissant d'enquêtes, les résultats sont entachés des aléas du sondage. Ils peuvent également être affectés par des modifications de champ comme celles qu'a entreprises l'Allemagne en 1999, ou des modifications de questionnement, comme celles auxquelles la Belgique a procédé la même année.