

LE TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL DE MARCHANDISES ET LE CABOTAGE EN EUROPE EN 2001

Alain GALLAIS, Jean-Pierre DECURE

L'enquête française sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (dite TRM) est réalisée, sous des formes qui ont évolué, depuis cinquante ans mais le règlement européen n° 1172/98 qui prescrit la réalisation de telles enquêtes harmonisées sur tous les états membres de l'Union européenne vient tout juste, début 2003, de déboucher sur des règles de rétrocession et de diffusion communes à tous les états membres. Les données ainsi disponibles enrichissent considérablement les tableaux issus de l'ancienne directive. Une base commune à onze pays-membres, portant sur des données semi-agrégées par pavillon, pays de chargement et pays de déchargement de 1999 à 2001, illustre la baisse progressive des parts de marché du pavillon français à l'international.

Le pavillon allemand, premier d'Europe

Parmi les quatre pays de l'Union européenne à ne pas participer encore à la base de diffusion commune, seule l'Italie est un partenaire majeur de la France. La Grèce, l'Irlande et la Finlande sont en effet des pays très éloignés et une mer nous sépare dans chaque cas, ce qui - davantage que les Alpes - limite drastiquement le volume des échanges routiers de marchandises.

Les données générales présentées ci-dessous permettent d'observer le poids et le dynamisme des différents pavillons européens, au regard du transport international en général.

Tableau 1 : niveaux et évolutions du transport routier de marchandises par pavillons européens

Pavillons	Niveaux de l'année 2001				Evolutions			
	Transport national		Transport international		Transport national t-km		Transport international t-km	
	10 ⁶ tonnes	10 ⁹ t-km	10 ⁶ tonnes	10 ⁹ t-km	2000/1999	2001/2000	2000/1999	2001/2000
Autriche	244	11	39	25	1,4 %	17,2 %	5,0 %	11,2 %
Belgique	292	24	94	36	n.d.	4,3 %	n.d.	3,8 %
Danemark	190	11	15	11	5,6 %	- 1,0 %	1,6 %	- 13,5 %
Allemagne	2 936	220	124	59	- 0,2 %	1,5 %	4,7 %	8,6 %
Espagne	1 006	114	42	47	10,4 %	6,6 %	15,6 %	12,6 %
France	1 916	169	75	38	2,5 %	3,3 %	- 10,4 %	- 6,2 %
Luxembourg	23	0,5	22	8	10,1 %	17,3 %	21,2 %	14,1 %
Pays-Bas	470	31	123	48	- 3,5 %	- 1,8 %	- 5,6 %	- 1,1 %
Portugal	127	10	10	13	n.d.	n.d.	3,2 %	7,9 %
Suède	306	27	7	4	n.d.	- 4,7 %	n.d.	- 1,9 %
Royaume-Uni	1 612	187	17	14	- 0,9 %	- 2,7 %	- 11,5 %	- 11,8 %
Total UE 11	9 124	803	570	302	4,9 %	1,7 %	5,9 %	3,1 %

Pour chacun de ces onze pavillons, le transport national représente davantage que le transport international lorsqu'ils sont mesurés en tonnes. En tonnes-kilomètres en revanche, cinq pays ont un transport national inférieur au transport international (il s'agit des petits pays à l'exception du Danemark) et cinq autres pays présentent le phénomène contraire (il s'agit des cinq pays les plus étendus). Le pavillon allemand est le plus important d'Europe en niveau, tant en transport national qu'en international. Les pavillons français et britannique sont assez proches l'un de l'autre en transport national, en deuxième position mais en retrait sensible par rapport au pavillon allemand. En revanche, à l'international, le pavillon britannique pèse très peu (tout juste devant les pavillons danois et portugais, mais derrière le pavillon autrichien) et le pavillon français est dominé par les pavillons néerlandais et belge, voire espagnol selon les unités retenues. Le pavillon luxembourgeois pèse trois fois plus que le pavillon suédois à l'international.



TRM EUROPE

Les petits pays très dynamiques à l'international

Les évolutions sont très divergentes. Les pavillons britannique, néerlandais, suédois, voire français et danois connaissent des baisses sensibles en 2000 et 2001, surtout à l'international. Les pavillons luxembourgeois et portugais sont les plus dynamiques d'Europe, devant les pavillons autrichien, allemand et portugais. Le pavillon luxembourgeois bénéficie sans aucun doute de délocalisations de flottes de véhicules, phénomène qui nuit au contraire de façon notoire au pavillon britannique ainsi, semble-t-il, qu'au pavillon français. Les enquêtes belge et portugaise présentent cependant des problèmes de stabilité d'une année sur l'autre, qui empêchent d'analyser les évolutions de façon pertinente. Elles ont en effet été modifiées sensiblement pour satisfaire au règlement européen et étaient en rodage en 1999, si ce n'est encore en 2000.

Tableau 2 : niveau du cabotage en Europe en 2001, en milliers de tonnes-kilomètres

Pays Pavillons	Autriche	Belgique	Danemark	Allemagne	Espagne	France	Luxembourg	Pays-Bas	Portugal	Suède	Royaume-Uni	Total UE 11
Autriche		3 006	84	208 457	3 545	4 941	3	1 298	0	5 124	3 460	229 918
Belgique	3 125		6 898	293 697	55 447	944 055	9 137	194 402	0	276	90 322	1 597 359
Danemark	421	751		89 091	3 052	7 575	0	1 517	0	57 954	7 597	167 958
Allemagne	238 198	44 269	56 938		191 773	600 008	4 453	107 168	3 091	129 596	144 815	1 520 309
Espagne	0	0	0	6 961		289 265	0	0	11 624	0	4 181	312 031
France	909	55 809	0	139 133	117 064		3 325	1 260	3 787	207	121 200	442 694
Luxembourg	51 928	89 379	38 569	718 192	22 906	540 077		5 741	144	3 062	10 715	1 480 713
Pays-Bas	9 472	436 341	12 506	858 648	23 739	174 476	29		4	13 622	412 090	1 940 927
Portugal	0	0	0	0	113 162	34 753	0	0		0	0	147 915
Suède	41	19	351	96 407	236	3 540	0	54	0		6 996	107 644
Royaume-Uni	0	2 742	0	5 749	0	33 615	0	3 956	0	0		46 062
Total UE 11	304 094	632 316	115 346	2 416 335	530 924	2 632 305	16 947	315 396	18 650	209 841	801 376	7 993 530

Le Benelux spécialisé dans le cabotage

Trois ans après la libéralisation complète du cabotage en Europe, c'est la France qui est devenue le pays le plus caboté en Europe, un peu devant l'Allemagne, si l'on se réfère au nombre de tonnes-kilomètres réalisées. Le pavillon le plus caboteur est en revanche le pavillon néerlandais, devant un peloton constitué du pavillon belge, du pavillon allemand et du pavillon luxembourgeois ! Le pavillon français ne se classe que cinquième, loin derrière, mais devant le pavillon espagnol néanmoins.

La France, six fois plus cabotée que caboteuse

Au total, les pavillons européens cabotent six fois plus en France en 2001 que le pavillon français ne cabote dans le reste des onze pays d'Europe pour lesquels on dispose de données, si on mesure ce phénomène en tonnes-kilomètres.

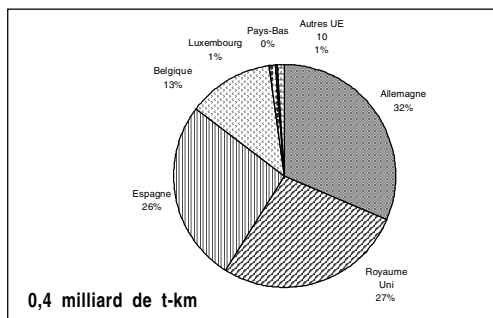
En nombre de tonnes transportées, le ratio est plus limité : 3,5 (9 millions de tonnes transportées en cabotage en France par les autres pavillons européens, 2,5 millions de tonnes transportées en cabotage dans les onze autres pays par le pavillon français). La longueur des parcours serait donc plus en cause que le nombre d'opérations, mais cela doit révéler une différence d'approche stratégique autant qu'une différence géographique (la France étant le pays le plus étendu).

Ce phénomène reste marginal : 2,6 % du transport international dans les onze autres pays, 0,7 % du transport total. En France, ces ratios sont de 0,2 % du transport total sous pavillon français en ce qui concerne l'activité de nos caboteurs mais de 1,3 % pour l'activité des autres pavillons européens en France.

Cependant, le taux de croissance du cabotage est plus élevé que le transport national ou international en Europe : + 15 % de 1999 à 2000, et + 17 % de 2000 à 2001. Pour sa part, le cabotage réalisé par notre pavillon a crû de 17 % en 2000 mais a chuté de 36 % en 2001. Le cabotage réalisé par les autres pavillons européens sur notre territoire a augmenté respectivement de 35 % et de 25 % ces deux années.

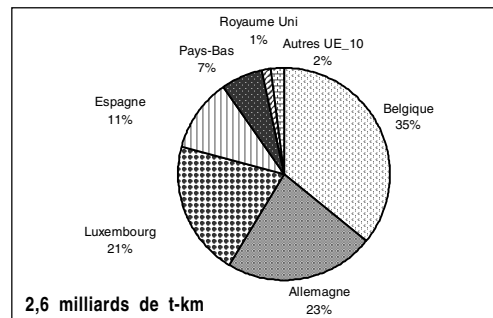
TRM EUROPE

Part des pays « cabotés » par le pavillon français, en tonnes-kilomètres en 2001



Source : enquête TRM française

Part des pavillons étrangers cabotant en France, en tonnes-kilomètres en 2001



Source : enquêtes TRM européennes

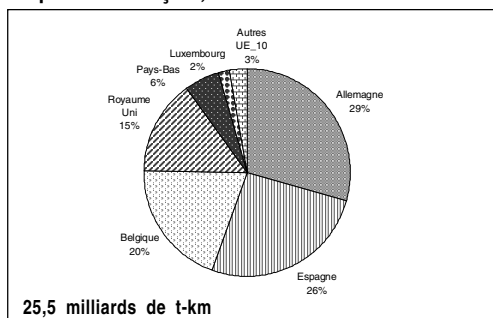
Tableau 3 : transport bilatéral entre la France et les onze autres pays en 2001, en tonnes et tonnes-kilomètres

Pays	Pavillon	Entrées : pays -> France		Sorties : France -> pays	
		tonnes	10 ³ t-km	tonnes	10 ³ t-km
Autriche	Autrichien	494 003	515 976	409 429	440 215
	Français	83 320	95 864	151 827	149 264
Belgique	Belge	22 090 562	7 636 325	13 876 987	5 234 181
	Français	10 987 305	2 718 501	9 068 618	2 318 408
Danemark	Danois	402 395	588 136	454 999	642 880
	Français	15 755	18 199	45 123	54 687
Allemagne	Allemand	12 488 925	6 455 850	10 598 248	5 515 597
	Français	7 652 919	3 563 058	7 769 892	3 945 471
Espagne	Espagnol	7 771 394	6 350 302	10 052 595	7 028 522
	Français	4 074 586	2 978 785	5 074 562	3 726 459
Luxembourg	Luxembourgeois	1 329 877	292 305	818 505	173 095
	Français	674 149	234 592	952 658	217 414
Pays-Bas	Néerlandais	5 535 181	3 524 074	3 716 822	2 337 194
	Français	1 474 221	833 840	1 069 596	593 975
Portugal	Portugais	656 690	1 067 704	670 600	1 168 776
	Français	47 320	65 416	116 608	177 907
Suède	Suédois	62 651	85 836	101 540	134 728
	Français	33 358	48 183	66 881	91 429
Royaume-Uni	Britannique	1 951 478	1 465 329	2 457 342	1 609 982
	Français	2 202 784	1 378 451	3 561 775	2 330 695
Total UE 11	UE 11	52 783 157	27 981 837	43 157 067	24 285 170
	français	27 245 717	11 934 889	27 877 540	13 605 709

Le pavillon français assure un tiers du transport bilatéral avec les dix autres pays d'Europe

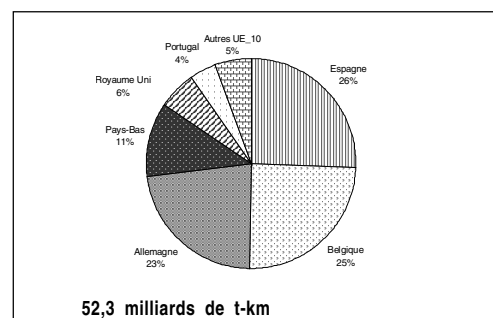
Le pavillon français assure un peu moins du tiers du transport bilatéral avec les onze autres pays d'Europe. La domination du pavillon partenaire est moindre dans les sorties de France que dans les entrées en France. Parmi les onze pays qui ont mis en commun leurs données statistiques, le Royaume-Uni est le seul dont le pavillon réalise une performance inférieure au pavillon français dans le transport bilatéral (à noter le fort déséquilibre entre entrées et sorties). Le Luxembourg a des échanges quasi-équilibrés dans cette approche restreinte au transport bilatéral. En revanche, les échanges les plus déséquilibrés le sont vis-à-vis du Portugal (rapport de 9 à 1 en tonnes-kilomètres), puis vis-à-vis des Pays-Bas et de l'Autriche (rapport de 4 à 1), mais les volumes échangés avec les Pays-Bas sont de plus grande ampleur.

Part des pays de l'UE 11 dans le transport bilatéral du pavillon français, en tonnes-kilomètres en 2001



Source : enquête TRM française

Part des pavillons de l'UE 11 dans le transport bilatéral effectué avec la France, en tonnes-kilomètres en 2001

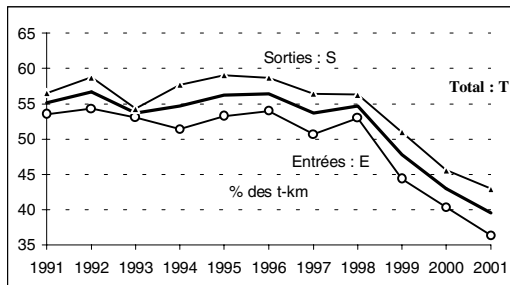


Source : enquêtes TRM européennes

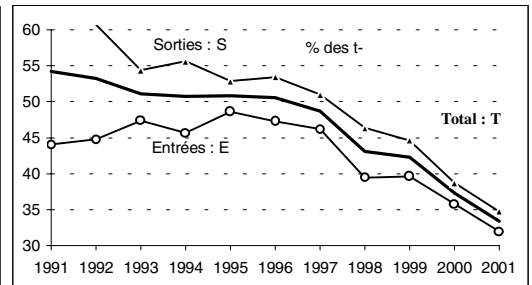
TRM EUROPE

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

Échanges bilatéraux avec l'Allemagne



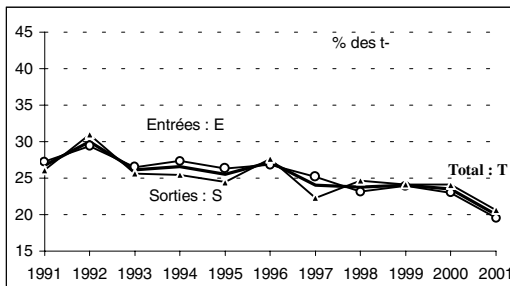
Échanges bilatéraux avec l'Espagne



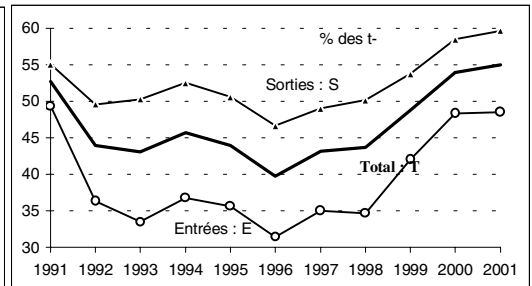
Source : enquêtes "TRM" française et européennes

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

Échanges bilatéraux avec les Pays-Bas



Échanges bilatéraux avec le Royaume-Uni



Source : enquêtes "TRM" française et européennes

Le Royaume-Uni, seul marché bilatéral où la part du pavillon français progresse

L'Allemagne, l'Espagne, la Belgique, les Pays-Bas et le Royaume-Uni sont les plus importants partenaires de la France en termes d'échanges bilatéraux au sein des onze pays membres de l'Union européenne objets de cette étude. Les chiffres belges des années récentes sont malheureusement d'une fiabilité incertaine qui interdit d'en faire une analyse détaillée.

L'Allemagne et l'Espagne se partagent la première place dans nos échanges, selon l'unité et le champ retenus. Le dynamisme du commerce extérieur franco-espagnol et celui du pavillon espagnol en font depuis peu (2000) le premier pavillon au regard des tonnes-kilomètres réalisées en bilatéral avec la France. Le pavillon français stagne ou progresse un peu en valeur absolue (nombre de tonnes-kilomètres) mais perd des parts de marché au profit du pavillon espagnol qui semble absorber toute la croissance. Sa part relative est dorénavant d'un tiers, comme vis-à-vis de la moyenne des onze pays considérés (compte d'autrui et compte propre confondus).

Avec l'Allemagne, la dégradation est relativement récente (deux ou trois ans) mais le nombre de tonnes-kilomètres effectué en bilatéral sous pavillon français recule rapidement, tandis qu'il augmente encore sous pavillon allemand. La part relative du pavillon français (40 % en 2001) semble baisser de 5 % par an sur la période récente, soit la plus forte dégradation, tant relative qu'absolue, de toutes les origines/destinations.

Les Pays-Bas présentent encore un autre cas de figure. L'évolution récente de son pavillon à l'international est à la baisse et cela se manifeste aussi, mais de façon moindre, sur les échanges avec la France. Le recul du pavillon français est cependant encore plus important, d'où une baisse de notre part de marché, déjà très faible (environ 20 %).

Le Royaume-Uni est la seule exception pour le pavillon français, puisque c'est le seul cas où il progresse un peu en valeur absolue (entre 2 % et 3 %) tandis que le pavillon britannique, globalement à la baisse, stagne sur notre destination.

TRM EUROPE

Il est à noter que les graphiques ci-dessus ne recouvrent pas exactement le même champ que le tableau 3. En effet, ils sont restreints aux transports pour compte d'autrui, tandis que le tableau 3 est étendu au compte propre. Or, la part du compte d'autrui est plus prédominante en France que dans les autres pays d'Europe. Les parts relatives de nos pavillons seraient donc plus basses si elles incluaient le compte propre que celles qui apparaissent sur ces graphiques.

Tableau 4 : transport des pavillons européens entre pays tiers en 2001, en tonnes et tonnes-kilomètres

Pays / pavillon	Pavillon		Pays de chargement ou de déchargement ¹	
	en milliers de tonnes	en milliers de tonnes-kilomètres	en milliers de tonnes	en milliers de tonnes-kilomètres
Autriche	623 150	587 609	1 046 358	1 024 182
Belgique	6 917 453	3 677 211	6 075 290	2 778 838
Danemark	391 052	303 623	793 880	639 158
Allemagne	4 157 171	2 973 183	8 076 701	4 581 596
Espagne	670 106	767 768	1 630 503	2 117 306
France	885 130	765 663	7 485 079	4 659 002
Luxembourg	5 907 858	3 525 546	628 378	299 582
Pays-Bas	10 559 502	5 888 087	3 272 492	1 631 595
Portugal	710 230	1 003 087	145 331	209 292
Suède	115 933	104 292	553 694	555 282
Royaume-Uni	285 957	200 861	1 515 836	1 301 097
Total UE 11	31 223 542	19 796 930	31 223 542	19 796 930

¹ Dans l'approche par pays, chacun des deux pays de chargement et de déchargement se voit affecter la moitié des tonnes et des tonnes-kilomètres de l'opération de transport, afin que le total UE 11 coïncide avec celui des pavillons.

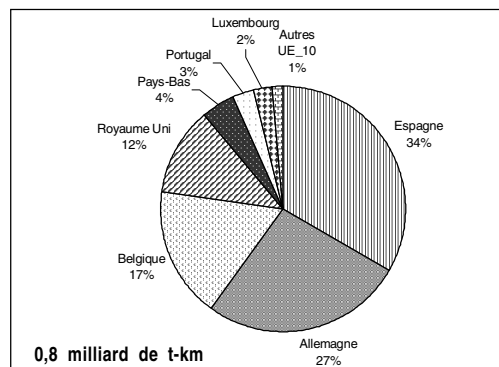
La France, six fois plus concernée en tant que territoire que comme pavillon

Le transport entre pays tiers est également nécessaire pour apprécier le dynamisme respectif des pavillons européens. Il représente, dans cette définition restreinte aux pavillons, pays de chargement et de déchargement appartenant à ces onze pays d'Europe, 2,5 fois plus que le cabotage. Comme pour le cabotage, on s'aperçoit que la France est la première origine ou destination touchée, juste devant l'Allemagne. Comme pour le cabotage encore, elle est six fois plus concernée par le transport avec un pays tiers exercé par un autre pavillon que par le transport effectué par son pavillon entre deux pays tiers parmi les onze pays considérés. Ici, le ratio est encore plus élevé si on tient compte des tonnes (plus de huit).

Les pavillons néerlandais et belge sont aux deux premières places, comme sur le cabotage et dans le même ordre. Il en va de même pour le Luxembourg et l'Allemagne, aux troisième et quatrième places, mais dans l'ordre inverse. Le pavillon français se classe ici cinquième ou septième, selon l'unité retenue, et au même niveau que la pavillon espagnol (moins bien placé au sein du peloton européen dans le cabotage ou dans le transport entre pays tiers que dans le transport bilatéral). En revanche, l'Espagne est la première origine/destination de notre pavillon en transport entre pays tiers.

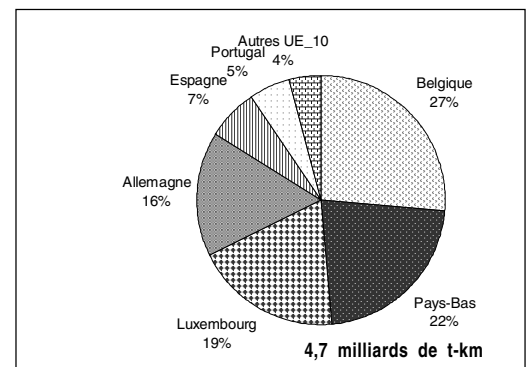
Au regard du territoire français, le pavillon néerlandais occupe une deuxième position conforme à son rang européen, mais bien plus importante que ce qui avait été mesuré en termes de cabotage ou de transport bilatéral.

Part des pays de l'UE 11 concernés par le transport du pavillon français entre pays tiers, en tonnes-kilomètres en 2001



Source : SITRAM, enquête TRM française

Part des pavillons de l'UE 11 concernés par le transport entre la France et un pays tiers, en tonnes-kilomètres en 2001



Source : enquêtes TRM européennes

Tableau 5 : transport des pavillons européens impliquant un pays de chargement ou de déchargement autre que les onze pays considérés en 2001, en tonnes et en tonnes-kilomètres

Pavillons	tonnes	milliers de tonnes-kilomètres
Autriche	18 759 715	12 171 895
Belgique	3 741 395	3 964 301
Danemark	2 329 662	2 929 501
Allemagne	27 287 213	15 825 789
Espagne	4 960 483	7 211 715
France	16 779 485	11 515 312
Luxembourg	1 739 897	1 360 244
Pays-Bas	5 777 380	6 931 732
Portugal	886 183	1 931 905
Suède	4 121 138	2 181 945
Royaume-Uni	5 751 062	4 375 715
Total UE 11	92 133 613	70 400 054

Le groupe des onze pays mettant en commun les résultats de leur enquête sur le transport routier de marchandises sur base volontaire n'est certes pas suffisant pour l'analyse du transport international en Europe. Ainsi, un quart des tonnes-kilomètres et un sixième des tonnes transportées à l'international par ces pavillons mettent en jeu un pays de chargement ou de déchargement n'appartenant pas à ce groupe.

Ces comparaisons seront bientôt étendues à toute l'Union européenne et aux pays candidats

Pour la France, cette part est encore plus forte : 30 % des tonnes-kilomètres à l'international. L'Italie, comme origine ou destination, représente 26 points (23,5 points en transport bilatéral), soit dix milliards de tonnes-kilomètres (dont neuf en transport bilatéral) et la Suisse deux points environ, soit 0,8 milliard de tonnes-kilomètres. Leurs données devraient être prochainement disponibles. Les classements précédemment effectués s'en trouveront considérablement modifiés. Ainsi, l'Italie devrait figurer au premier rang des origines / destinations de notre pavillon en transport bilatéral en Europe, devant l'Allemagne. Il en irait de même pour les pays cabotés par notre pavillon. En termes de transport entre pays tiers, elle devrait s'intercaler à la deuxième place entre l'Espagne et l'Allemagne. Il est plus délicat de se prononcer sur ce que représenterait dans le détail son pavillon. La part des pavillons d'Europe centrale et orientale est un autre sujet d'intérêt encore extérieur à ce cadre statistique, mais les perspectives d'harmonisation et de mise en commun sont également très proches, au rythme de l'adhésion de ces pays à l'Union européenne.

Une prochaine note de synthèse abordera les natures de produits transportés, car cette information est disponible selon 24 items intermédiaires entre les chapitres et les groupes NST.

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 ont été adoptées début 2003, mais seul l'échange volontaire de données agrégées entre pays membres est encore disponible. Bientôt, les données sur l'Italie, l'Irlande et la Finlande seront aussi mutualisées, ainsi que les résultats des pays d'Europe centrale et orientale - au fur et à mesure qu'ils intégreront l'Union européenne - et de la Suisse en vertu d'un accord passé avec l'Union européenne en matière statistique. Le SES sera alors en mesure de présenter de façon détaillée les statistiques essentielles et quasi-exhaustives 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 Berlin, 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 ou des modifications de questionnement, comme celles que l'Allemagne, la Belgique et le Portugal ont vécu en 1999 et 2000.