

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN EUROPE EN 2002

Jean-Pierre DECURE, Michel de SABOULIN

Le pavillon allemand est le premier en Europe pour le transport routier de marchandises mesuré en tonnes-kilomètres. Le pavillon français vient ensuite, mais ses parts de marché à l'international sont en baisse depuis quelques années. Le cabotage représente seulement 2 % du transport national sur le territoire français, mais il a nettement progressé, de même que sur le territoire des autres pays, au cours des années récentes.

Le pavillon allemand, premier en Europe

Avec 2,9 milliards de tonnes chargées et 275 milliards de tonnes-kilomètres réalisées, le pavillon allemand arrive en tête pour le transport routier de marchandises en 2002 (figure 1). Il est suivi par les pavillons français (2 milliards de tonnes, 204 milliards de tonnes-kilomètres), britannique (1,7 milliard de tonnes, 202 milliards de tonnes-kilomètres), italien et espagnol. A eux seuls, ces cinq pays assurent plus des trois quarts de l'ensemble du transport routier des quinze pays pour lesquels les données sont disponibles¹ : les pays de l'Europe des Quinze à l'exception de la Grèce, plus la Norvège.

Figure 1 : Le transport routier de marchandises par pavillon

Pavillon	Année 2002			Evolution du nombre de tonnes-km		
	Millions de tonnes	Milliards de tonnes-km	Part du transport international en tonnes-km (%)	de 2000 à 2002 (%)	de 2000 à 2001 (%)	de 2001 à 2002 (%)
Allemagne	2 890,9	275,4	21,7	1,6	2,9	-1,2
France	2 037,1	204,4	16,9	0,2	1,4	-1,2
Royaume-Uni	1 691,4	202,1	6,5	-2,5	-3,4	0,9
Italie	1 254,4	192,7	16,9	4,3	1,0	3,3
Espagne	1 760,5	184,5	29,8	24,1	8,3	14,6
Pays-Bas	569,8	77,3	61,0	-2,8	-1,4	-1,4
Belgique	392,2	57,9	58,4	0,9	4,0	-3,0
Autriche	285,6	36,8	68,5	16,1	13,2	2,5
Suède	328,0	32,9	14,4	2,8	-4,1	7,2
Portugal	345,0	32,3	46,6	15,4	20,4	-4,2
Finlande	420,3	32,0	12,2	0,0	-4,7	4,9
Danemark	209,4	22,5	50,9	-6,3	-7,5	1,4
Irlande	223,3	14,3	25,0	16,3	0,0	16,3
Norvège	215,5	13,9	19,5	3,0	0,7	2,2
Luxembourg	51,5	9,2	93,4	21,1	14,5	5,7
15 pays	12 674,9	1 388,2	25,3	4,1	1,9	2,1

Source : enquêtes TRM française et européennes

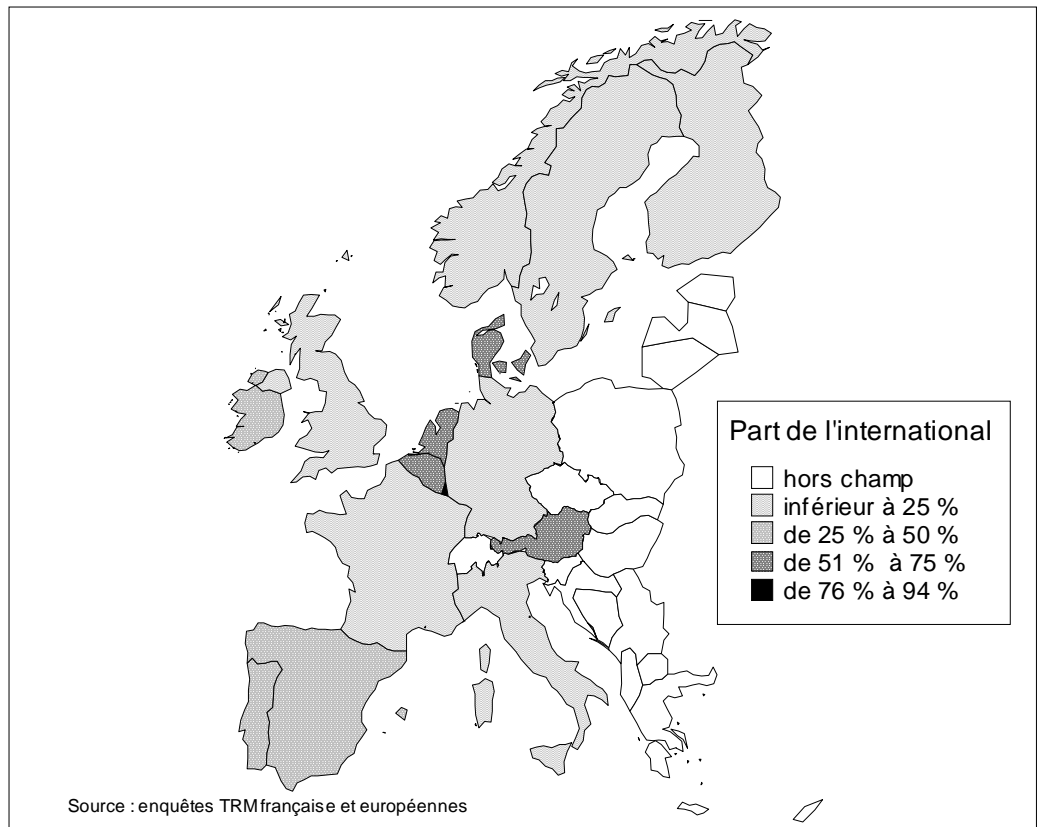
Pour les pavillons allemand, français, britannique, italien et espagnol, compte tenu de l'étendue géographique de ces pays, le transport national est nettement plus important que le transport international (figure 2). Il en est de même pour la Finlande, la Suède, la Norvège et l'Irlande. Pour les pavillons danois et portugais, la répartition se fait quasiment à égalité entre le national et l'international.

¹ Ces résultats sont issus de l'enquête française sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises et des enquêtes analogues effectuées dans quinze pays (Encadré « enquêtes TRM européennes »).

TRM EUROPE

Enfin, le transport international est nettement prépondérant pour la Belgique, les Pays-Bas, l'Autriche, et surtout pour le Luxembourg où il atteint 94 %.

Figure 2 - Part de l'international dans le transport routier (en tonnes-kilomètres) de chaque pavillon



Le pavillon allemand est le plus important d'Europe à la fois pour le transport national et pour l'international. Le pavillon français est en deuxième position derrière le pavillon allemand pour l'ensemble du transport mesuré en tonnes-kilomètres, et il est troisième derrière les pavillons allemand et britannique pour le transport national, et quatrième derrière ceux de l'Allemagne, de l'Espagne et des Pays-Bas pour l'international (figures 3 et 4). A l'international, le pavillon du Royaume-Uni pèse beaucoup moins, se situant avant le Danemark et le Luxembourg, mais après l'Autriche et le Portugal, tandis que le pavillon luxembourgeois dépasse ceux de l'Irlande et des pays du nord de l'Europe.

Figure 3 : Le transport routier national de marchandises par pavillon

en milliards de tonnes-kilomètres

Pavillon	2002	Évolution (%)		
	(Mds t-km)	2000 à 2002	2000 à 2001	2001 à 2002
Allemagne	215,7	-0,5	1,5	-1,9
Royaume-Uni	189,0	-1,5	-2,7	1,2
France	169,8	4,0	3,3	0,7
Italie	160,0	1,1	-2,2	3,4
Espagne	129,5	21,1	6,6	13,6
Pays-Bas	30,1	-4,3	-1,8	-2,6
Suède	28,2	0,9	-4,7	5,9
Finlande	28,1	1,3	-3,7	5,2
Belgique	24,0	4,2	4,2	0,0
Portugal	17,3	12,8	30,5	-13,6
Autriche	11,6	19,7	17,2	2,2
Norvège	11,2	7,4	3,9	3,3
Danemark	11,1	0,5	-1,0	1,6
Irlande	10,7	28,6	8,3	18,7
Luxembourg	0,6	40,5	17,3	19,7
15 pays	1 036,9	3,4	1,2	2,2

Source : enquêtes TRM française et européennes

TRM EUROPE

Figure 4 : Le transport routier international de marchandises par pavillon

en milliards de tonnes-kilomètres

Pavillon	2002	Evolution (%)		
	(Mds t-km)	2000 à 2002	2000 à 2001	2001 à 2002
Allemagne	59,8	10,1	8,6	1,4
Espagne	55,0	31,8	12,6	17,0
Pays-Bas	47,2	-1,8	-1,1	-0,7
France	34,6	-15,3	-6,2	-9,7
Belgique	33,8	-1,3	3,9	-5,0
Italie	32,6	23,5	19,9	3,0
Autriche	25,2	14,3	11,2	2,8
Portugal	15,1	18,5	8,2	9,5
Royaume-Uni	13,1	-14,4	-11,8	-2,9
Danemark	11,5	-12,0	-13,5	1,7
Luxembourg	8,6	19,5	14,1	4,7
Suède	4,7	16,8	1,9	14,7
Finlande	3,9	-8,4	-10,7	2,6
Irlande	3,6	-9,9	-18,1	10,0
Norvège	2,7	-10,3	-7,6	-3,0
15 pays	351,4	6,1	4,0	2,1

Source : enquêtes TRM française et européennes
Le cabotage est inclus dans ce tableau.

Les petits pays et les pays du Sud très dynamiques à l'international

Sur les dernières années, les évolutions sont très diverses. Pour l'Allemagne et pour la France, le nombre total de tonnes-kilomètres réalisées, qui avait progressé en 2001, a diminué en 2002. En ce qui concerne le pavillon français, la croissance du transport national s'est ralentie et ne suffit plus à compenser la décroissance de l'international, qui s'est accentuée (- 6,2 % en 2001, - 9,7 % en 2002).

C'est le pavillon autrichien qui s'est le plus développé entre 2000 et 2002, tant en transport national qu'en transport international. Pour l'international, ce sont les pavillons des pays du Sud (Espagne, Portugal et Italie), avec ceux du Luxembourg, de la Suède et de l'Autriche, qui ont particulièrement progressé.

Le cabotage représente environ 2 % de l'activité de transport sur le territoire français

On désigne par le terme de cabotage le transport effectué entièrement sur le territoire d'un pays par un véhicule immatriculé dans un autre pays. Du point de vue du pavillon « caboteur », c'est de la nature d'un transport international, mais du point de vue du mouvement des marchandises, c'est en fait du transport national, puisque le chargement et le déchargement se font dans un même pays.

Le développement du cabotage a été encadré par plusieurs règlements européens, notamment en 1990 (définition de quotas d'autorisation), 1992 (règlement « licence communautaire »), 1992 (libéralisation du cabotage au sein du Benelux), 1993 (mise en place de carnets de comptes rendus) et 1998 (libéralisation totale du cabotage dans l'Espace économique européen).

Quatre ans après la libéralisation complète du cabotage en Europe, c'est la France qui est le pays le plus « caboté » en Europe, un peu devant l'Allemagne, si l'on se réfère au nombre de tonnes-kilomètres réalisées par les transporteurs des quinze pays (figure 5). Cependant, le pavillon le plus « caboteur » est le pavillon belge, devant un peloton composé des pavillons luxembourgeois, néerlandais et allemand. Les pavillons italien, espagnol et français ne se classent qu'ensuite, loin derrière ces quatre pays.

TRM EUROPE

Figure 5 : Niveau du cabotage en Europe en 2002

Pavillon	Pays															
	All.	Aut.	Bel.	Dan.	Esp.	Fin.	Fra.	Irl.	Ita.	Lux.	Nor.	P.-B.	Por.	Roy.-U.	Suè.	15 pays
Allemagne		206	38	50	160	ns	596	ns	305	5	ns	115	2	124	153	1 756
Autriche	193		4	ns	6	ns	10	ns	188	ns	ns	1	ns	6	4	412
Belgique	477	8		ns	60	ns	1 023	ns	114	7	ns	187	ns	385	ns	2 274
Danemark	67	ns	ns		ns	ns	4	ns	7	ns	23	1	ns	ns	32	139
Espagne	39	ns	ns	ns		ns	497	ns	39	ns	ns	ns	15	ns	ns	596
Finlande	ns	ns	ns	ns	0		ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	32
France	121	ns	43	ns	92	ns		ns	111	ns	ns	ns	ns	156	ns	530
Irlande	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	365	ns	392
Italie	305	ns	ns	ns	148	ns	147	ns		ns	ns	4	ns	26	ns	651
Luxembourg	852	18	106	63	13	ns	868	ns	43		ns	8	ns	4	ns	1 975
Norvège	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns		ns	ns	ns	10	12
Pays-Bas	857	6	255	8	23	ns	202	ns	23	ns	5		ns	390	28	1 797
Portugal	ns	ns	ns	ns	165	ns	19	ns	ns	ns	ns	ns		ns	ns	188
Royaume-Uni	9	ns	9	ns	ns	ns	49	ns	ns	ns	ns	ns	ns		ns	84
Suède	114	ns	ns	ns	ns	2	7	ns	ns	ns	38	ns	ns	ns		174
15 pays	3 049	243	456	127	680	3	3 440	13	839	14	85	321	34	1 468	240	11 012

Source : enquêtes TRM française et européennes

Lecture du tableau : le pavillon français réalise 530 millions de tonnes-km en cabotage sur le territoire des autres pays européens, dont 121 en Allemagne.

Les autres pavillons réalisent en France 3 440 millions de tonnes-km, dont 1 023 millions pour le pavillon belge.

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).

La part du cabotage est encore très limitée par rapport à l'ensemble du transport : en 2002, en termes de tonnes-kilomètres, elle atteint seulement 0,8 % sur l'ensemble des pavillons des quinze pays, et seulement 0,3 % pour le pavillon français.

Pour les pays de peu d'étendue géographique, en raison d'un marché intérieur limité ou de marchés étrangers proches, le cabotage est plus important : pour le pavillon luxembourgeois, il représente 22 % des tonnes-kilomètres réalisées pour l'ensemble des opérations de transport.

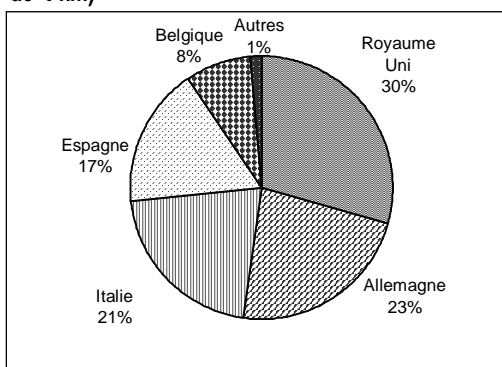
L'impact réel du cabotage sur le marché du transport d'un pays peut être mesuré par le « taux de pénétration ». Ce taux est défini comme étant la part du transport national effectué par un transporteur étranger, c'est-à-dire la part du cabotage dans le transport national total y compris le cabotage. Au niveau européen le taux de pénétration du cabotage est de l'ordre de 1,1 % en 2002. Pour la France, il est de 2 % en 2002. Ce taux en 2002 atteint 1,9 % pour la Belgique et il est du même ordre pour le Luxembourg.

Avec + 15 % de 2000 à 2001 et + 9 % de 2001 à 2002, la croissance du cabotage est plus rapide que celle du transport national ou international en Europe. Pour sa part, le cabotage réalisé par notre pavillon a chuté de 27 % en 2001 puis de 11 % en 2002, alors que le cabotage réalisé par les autres pavillons européens sur notre territoire a augmenté respectivement de 25 % et de 23 % ces deux années.

Les principaux pays cabotés par le pavillon français sont le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne et la Belgique (figure 6). Le cabotage en France est effectué surtout par des transporteurs de Belgique, Luxembourg, Allemagne et Espagne (figure 7). Pour l'ensemble des quinze pavillons considérés, le cabotage s'exerce principalement en France et en Allemagne, puis au Royaume-Uni.

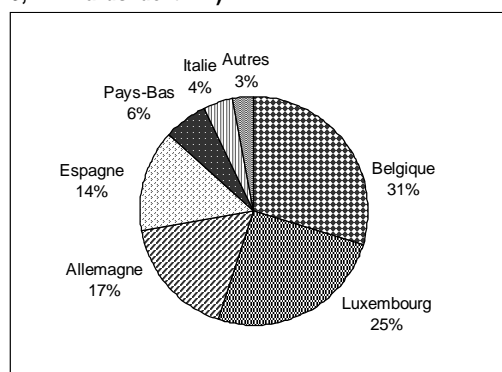
TRM EUROPE

Figure 6 : Part des pays "cabotés" par le pavillon français en 2002 en tonnes-kilomètres (au total 0,53 milliard de t-km)



Source : enquête TRM française

Figure 7 : Part des pavillons étrangers cabotant en France en 2002 en tonnes-kilomètres (au total 3,4 milliards de t-km)



Source : enquêtes TRM européennes

Le cabotage en France est nettement plus important que le cabotage à l'étranger par le pavillon français

Au total, les pavillons européens cabotent 6,5 fois plus en France en 2002 que le pavillon français ne cabote dans les quatorze autres pays pour lesquels on dispose de données, si on mesure ce phénomène en tonnes-kilomètres. En nombre de tonnes transportées, le ratio est seulement de 3 (avec 10 millions de tonnes transportées en cabotage dans les quatorze autres pays par le pavillon français). La longueur des parcours serait donc plus en cause que le nombre d'opérations, la France étant le pays le plus étendu.

Bien entendu, la comparaison entre le niveau du cabotage d'un pavillon et le niveau du cabotage des pavillons étrangers dans le pays considéré ne peut se faire dans l'absolu. On doit la relativiser 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 en font des pays où le cabotage est beaucoup plus rare.

Seulement un tiers du transport bilatéral en provenance ou à destination de la France est effectué sous pavillon français

Avec l'ensemble des quatorze autres pays considérés, le transport bilatéral impliquant la France comme pays d'origine ou de destination se fait pour un tiers sous pavillon français et deux tiers sous pavillon du pays partenaire (figure 8). Le poids du pavillon français est toujours plus important dans les sorties de France (36 % en moyenne) que dans les entrées en France (30 %). Ceci est vrai, à un niveau particulièrement élevé, pour les échanges avec le Royaume-Uni : 40 % pour les entrées (en France) et 58 % pour les sorties (vers le Royaume-Uni). Les échanges avec l'Italie se font presque à égalité, avec 47 % des entrées et 49 % des sorties qui sont effectuées sous pavillon français. La part du pavillon français dans les échanges bilatéraux est nettement plus réduite dans le cas de l'Allemagne (31 % pour les entrées et 39 % pour les sorties) et surtout de l'Espagne (26 % pour les entrées et 28 % pour les sorties).

TRM EUROPE

Figure 8 : Le transport bilatéral entre la France et les 14 autres pays en 2002

en millions de tonnes-kilomètres

Pays	Entrées (du pays vers la France)			Sorties (de la France vers le pays)		
	Pavillon du pays	Pavillon français	Part du pavillon français (%)	Pavillon du pays	Pavillon français	Part du pavillon français (%)
Espagne	7 721	2 753	26,3	8 147	3 126	27,7
Allemagne	6 374	2 870	31,0	5 257	3 374	39,1
Italie	4 666	4 184	47,3	4 533	4 296	48,7
Belgique	7 041	2 695	27,7	4 940	2 313	31,9
Pays-Bas	3 371	792	19,0	2 215	527	19,2
Royaume-Uni	1 558	1 043	40,1	1 605	2 186	57,7
Autriche	574	90	13,6	535	113	17,4
Luxembourg	335	175	34,3	200	214	51,7
Autres pays (a)	2 197	124	5,3	2 151	320	13,0
Total 14 pays	33 837	14 726	30,3	29 583	16 469	35,8

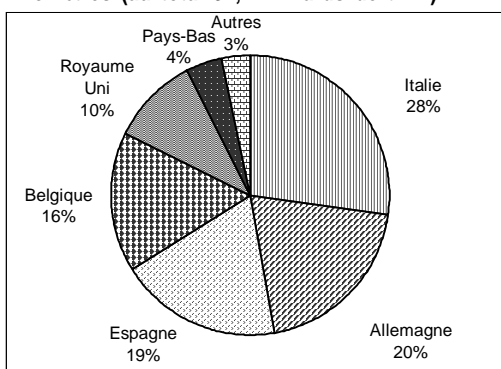
Source : enquêtes TRM française et européennes

(a) Danemark, Finlande, Irlande, Norvège, Portugal et Suède.

Les pays ont été triés selon le nombre de tonnes-kilomètres total en transport bilatéral (entrées + sorties).

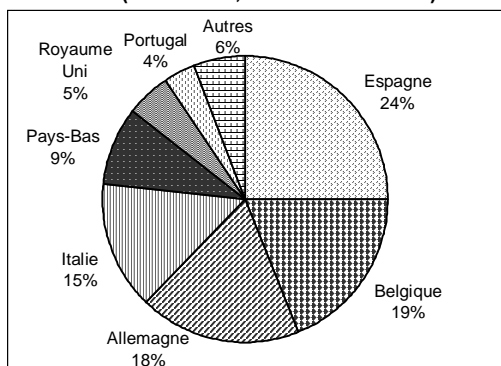
L'Espagne, l'Allemagne, l'Italie, la Belgique, le Royaume-Uni et les Pays-Bas sont les plus importants partenaires de la France en termes de transports bilatéraux avec les pays considérés dans cette étude (figures 9 et 10). En nombre de tonnes-kilomètres réalisées, c'est l'Italie qui se place en tête pour les sorties de France sous pavillon français et l'Espagne pour les entrées en France réalisées par des transporteurs étrangers.

Figure 9 : Part des pays de l'UE15 dans le transport bilatéral sous pavillon français en 2002 en tonnes-kilomètres (au total 31,2 milliards de t-km)



Source : enquête TRM française

Figure 10 : Part des pavillons de l'UE15 dans le transport bilatéral avec la France en 2002 en tonnes-kilomètres (au total 63,4 milliards de t-km)



Source : enquêtes TRM européennes

Sur l'ensemble des échanges bilatéraux avec la France, entrées et sorties cumulées, le pavillon espagnol est depuis l'an 2000 le premier pavillon pour le transport réalisé en bilatéral avec la France : au total 21,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2002, nettement devant l'Allemagne, l'Italie et la Belgique (respectivement 17,9, 17,7 et 17 milliards de tonnes-kilomètres).

TRM EUROPE

Cette évolution tient au dynamisme du commerce franco-espagnol et du pavillon espagnol. Si l'on s'en tient au seul transport bilatéral pour compte d'autrui entre l'Espagne et la France, environ 17,3 milliards de tonnes-kilomètres ont été réalisées en 2000, 19,6 milliards en 2001 et 21,3 milliards en 2002 ; et si on se limite aux échanges sous pavillon espagnol, la progression est encore plus forte : 10,8 milliards de tonnes-kilomètres en 2000, 13 milliards en 2001 et 15,6 milliards en 2002.

Avec l'Allemagne, les parts de marché des transporteurs français évoluent dans un sens qui leur est défavorable depuis 1999 (figure 11). Le nombre de tonnes-kilomètres effectué en bilatéral sous pavillon français recule rapidement, tandis qu'il augmente encore sous pavillon allemand, de sorte que la part relative du pavillon français (31 % en 2002) baisse d'environ 5 % tous les ans.

L'évolution est analogue avec l'Espagne (figure 12) et avec l'Italie (figure 13). Avec les Pays-Bas aussi, le recul est important, alors que notre part de marché était déjà assez faible (figure 14). Enfin, avec le Royaume-Uni, la tendance à la progression des parts de marché du pavillon français semble s'inverser en 2002 (figure 15).

Figures 11 à 15 : Part de marché des transporteurs français en tonnes-kilomètres, pour compte d'autrui
Source : enquêtes TRM française et européennes

Figure 11 : Echanges bilatéraux avec l'Allemagne

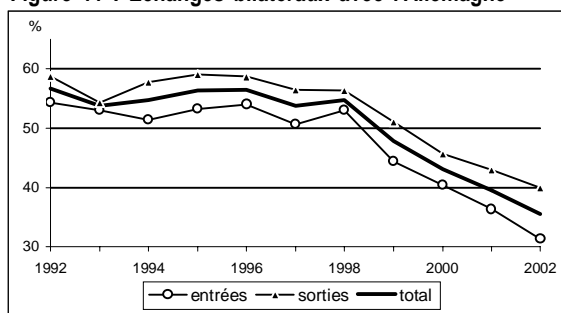


Figure 12 : Echanges bilatéraux avec l'Espagne

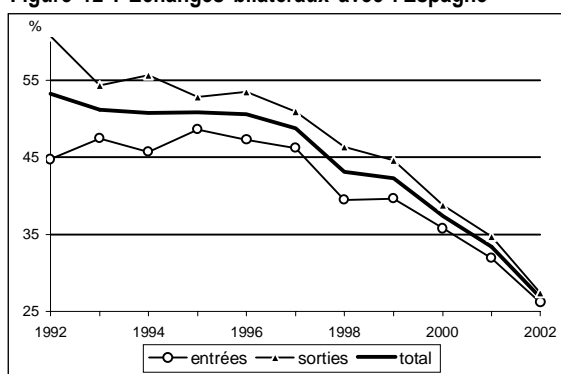
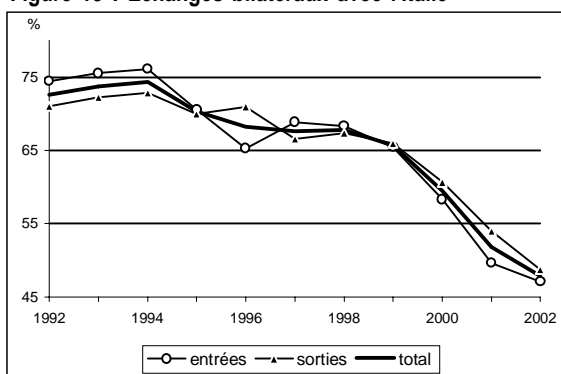


Figure 13 : Echanges bilatéraux avec l'Italie



TRM EUROPE

Figure 14 : Echanges bilatéraux avec les Pays-Bas

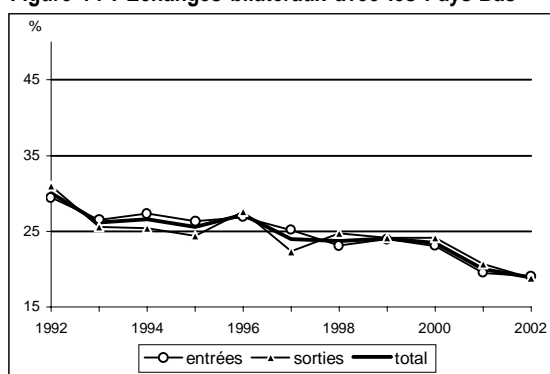
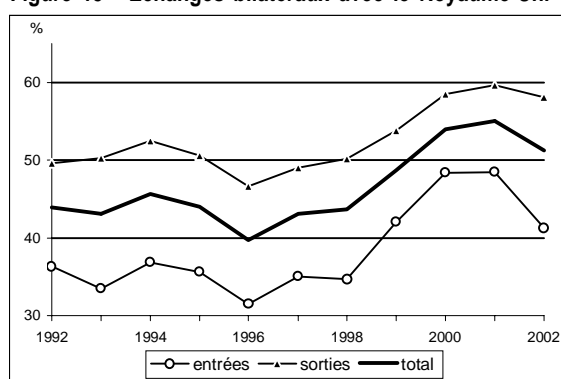


Figure 15 - Echanges bilatéraux avec le Royaume-Uni



Le pavillon néerlandais en tête pour le transport entre pays tiers au sein des quinze pays, le pavillon allemand pour le transport impliquant un pays extérieur

Le transport entre pays tiers est également un élément important pour apprécier le dynamisme respectif des pavillons européens. Il représente, dans cette définition restreinte aux pays de chargement et de déchargement appartenant à ces quinze pays d'Europe, 33,7 milliards de tonnes-kilomètres (figure 16), soit huit fois moins que le transport bilatéral, mais trois fois plus que le cabotage.

Figure 16 : Transport des pavillons européens entre pays tiers en 2002

Pays / Pavillon	Pavillon		Pays de chargement ou de déchargement (a)	
	en milliers de tonnes	en millions de tonnes-kilomètres	en milliers de tonnes	en millions de tonnes-kilomètres
Allemagne	5 820	4 780	11 566	8 053
France	1 352	1 227	8 801	5 854
Italie	607	429	4 890	5 457
Belgique	7 770	4 861	6 993	3 388
Espagne	1 351	1 655	2 100	2 832
Royaume-Uni	294	193	2 217	2 053
Pays-Bas	12 536	7 624	3 288	1 957
Autriche	5 130	5 603	1 435	1 244
Danemark	502	416	1 068	981
Suède	429	496	715	732
Portugal	1 168	1 768	270	483
Luxembourg	6 776	4 043	606	285
Norvège	36	36	235	281
Irlande	370	405	52	46
Finlande	132	142	35	32
15 pays	44 272	33 679	44 272	33 679

Source : enquêtes TRM française et européennes

Les lignes du tableau ont été triées selon le nombre de tonnes-kilomètres en pays de chargement ou de déchargement.

(a) 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 pour les 15 pays coïncide avec celui des pavillons.

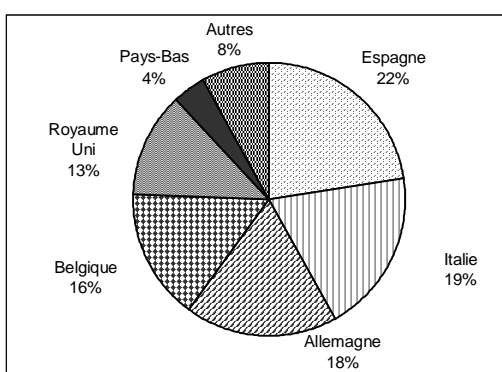
TRM EUROPE

Mais, à la différence du cabotage, c'est ici l'Allemagne qui est le premier pays d'origine ou de destination concerné, devant la France et l'Italie. La France est environ cinq fois plus concernée par le transport avec un pays tiers exercé par un autre pavillon que par le transport effectué sous son pavillon entre deux pays tiers parmi les quinze considérés, mais ce rapport est encore plus élevé pour la Norvège, l'Italie et le Royaume-Uni, alors qu'il n'est que de 1,7 pour l'Allemagne et pour l'Espagne.

C'est le pavillon des Pays-Bas, devant ceux de l'Autriche, de la Belgique, de l'Allemagne et du Luxembourg, qui se classe en tête pour le transport entre pays tiers. Le pavillon français vient en huitième position, après les pays précités et après le Portugal et l'Espagne.

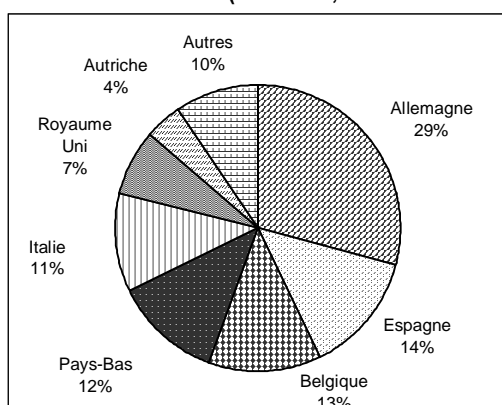
L'Espagne est le premier pays d'origine ou de destination de notre pavillon en transport entre pays tiers, devant l'Italie, l'Allemagne et la Belgique (figure 17), tandis que pour le transport tiers dans lequel la France est pays d'origine ou de destination, c'est très nettement le pavillon allemand qui vient en tête, devant les pavillons espagnol, belge et néerlandais (figure 18).

Figure 17 : Part des pays de l'UE15 concernés par le transport du pavillon français entre pays tiers en 2002 en tonnes-kilomètres (au total 1,2 milliard de t-km)



Source : enquête TRM française

Figure 18 : Part des pavillons de l'UE15 concernés par le transport entre la France et un pays tiers en 2002 en tonnes-kilomètres (au total 5,9 milliards de t-km)



Source : enquêtes TRM européennes

Enfin, si l'on considère le transport des pavillons européens impliquant un pays de chargement ou de déchargement autre que les quinze pays considérés en 2002, l'Allemagne vient en tête, loin devant l'Italie, les Pays-Bas et l'Autriche (figure 19). Cette catégorie de parcours représente en 2002 presque 23 milliards de tonnes-kilomètres, soit moins que le transport entre pays tiers au sein des quinze pays considérés, mais nettement plus que le cabotage réalisé par les pavillons européens au sein de ces quinze pays.

TRM EUROPE

Figure 19 : Transport des pavillons européens en 2002 impliquant un pays de chargement ou de déchargement autre que les quinze pays considérés

Pavillons	Milliers de tonnes	Millions de tonnes-kilomètres
Allemagne	14 601	7 052
Autriche	5 195	2 349
Belgique	1 052	968
Danemark	377	515
Espagne	1 379	1 682
Finlande	2 120	744
France	4 180	1 600
Irlande	62	107
Italie	6 705	2 940
Luxembourg	560	269
Norvège	75	109
Pays-Bas	2 538	2 768
Portugal	125	278
Royaume-Uni	589	953
Suède	350	595
Total	39 908	22 929

Source : enquêtes TRM française et européennes

Les enquêtes TRM européennes

Sources

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. En France, c'est l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (*enquête TRM*) qui répond à ce besoin. Mais, à elle seule, cette enquête ne fournit qu'une vue partielle de l'ensemble du transport *effectué* en France, et doit être complétée par des données analogues pour les véhicules dont le *pavillon* (pays d'immatriculation) est étranger. Depuis quelques années, les différents pays transmettent des données élémentaires sur le transport routier de marchandises, pour chaque trimestre, à Eurostat (l'office statistique de l'Union européenne) qui rediffuse ensuite à chacun de ces « pays déclarants », sur une base annuelle, l'ensemble de ces données. Ceci permet à chaque pays d'obtenir une vue d'ensemble du transport effectué sur son territoire, au moyen de tabulations spécifiques de ces données élémentaires.

Cette collecte et cet échange de données sont fixés par le règlement (CE) n° 1172/98 qui permet d'assurer l'homogénéité des concepts et des procédés des enquêtes « TRM » des différents pays. A la fin de l'année 2003, la diffusion des données de l'année 2002 a été faite pour les pays de l'Europe des 15 sauf la Grèce, ainsi que pour la Norvège. Bientôt, des données sur d'autres pays seront aussi mutualisées, notamment les pays d'Europe centrale et orientale, à la suite de leur adhésion récente ou future à l'Union européenne, et la Suisse en vertu d'un accord passé avec l'Union européenne en matière de statistique. Seront alors disponibles 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, notamment sur le cabotage (voir par exemple Tendances des transports routiers de marchandises 1990-2001, Statistiques en bref, Eurostat, thème 7-Transports, n° 5/2003).

Les conventions retenues conduisent à classer en transport national une partie des mouvements de marchandises qui, bien que concourant à des échanges internationaux de marchandises, s'effectue sur le territoire d'un pays. Ils s'agit de mouvements associés à un changement d'attelage ou une rupture de charge à l'intérieur du territoire du pays. Ainsi, un parcours Paris-Berlin effectué avec un relais d'attelage pour le transport de Strasbourg à Berlin se décompose, dans l'enquête TRM française, en un transport national de Paris à Strasbourg et un transport international de Strasbourg à Berlin.

Les enquêtes belge et portugaise présentent quelques problèmes de stabilité d'une année sur l'autre, qui empêchent d'analyser les évolutions de façon pertinente, notamment entre 2000 et 2001. Elles ont en effet été modifiées sensiblement pour satisfaire au règlement européen et étaient encore en rodage en 2000. En ce qui concerne le Portugal pour les années 2000 à 2002, le total du transport a été estimé (estimations Eurostat et SES) à partir des chiffres disponibles seulement sur les transports pour compte d'autrui (123,5 millions de tonnes et 22,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2002).

Pour l'Espagne, l'accroissement observé en 2002 s'explique en partie par le fait que l'on a désormais inclus dans l'enquête le transport au sein d'un même « municipio » (le « municipio » est un niveau géographique de taille moyenne intermédiaire entre celle de la commune et celle du canton en France).