

LES DÉTERMINANTS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE DE FRET EN EUROPE DE 1985 À 1995

Philippe **POUDEVIGNE**

Cette note de synthèse relative au projet REDEFINE a pour objet l'analyse de l'évolution des ratios entre 1985 et 1995 pour l'ensemble des pays participant au projet, permettant ainsi des comparaisons au niveau européen.

**Une évolution
des ratios
très contrastée
selon les pays...**

Dans les cinq pays étudiés, on observe des situations fort différentes que l'on peut apprécier à la lecture du tableau suivant :

Ratios REDEFINE évolution 1985/1995	Allemagne	Pays-Bas	Royaume-Uni	Suède	France
Production en valeur	14	17	-4	82	28
<i>Densité de valeur</i>	-2	-3	-32	51	23
Production en tonnage	16	21	-7	21	4
<i>Partage modal</i>	20	0	1	11	11
Production transportable par route	33	21	1	34	14
<i>Facteur de manutention</i>	-2	3	18	-20	2
Tonnes transportées	31	25	18	8	16
<i>Distance moyenne</i>	4	29	24	37	36
Tonnes-kilomètres	33	60	46	48	57
<i>Chargement moyen</i>	n.d.	20	4	22	23
<i>Charge utile des véhicules</i>	n.d.	24	9	28	15
<i>Facteur de chargement</i>	n.d.	-3	-4	-4	7
<i>Parcours à vide</i>	n.d.	-7	-5	-7	-21
Véhicules-kilomètres	n.d.	30	37	18	28

Agrégats

Ratios Redefine

En Allemagne

En raison de l'unification allemande intervenue en 1990, les données utilisées sont celles de l'année 1993, qui portent sur les « anciens Länder » et non pas celles de 1995 relatives à l'ensemble de l'Allemagne.

Entre 1985 et 1993, les principaux vecteurs de croissance du fret routier en Allemagne ont permis une hausse de 20 % de la part modale de la route et une augmentation de 4 % de la distance moyenne de transport. D'autre part, le nombre de liaisons a diminué sensiblement, ce qui se reflète dans la diminution de 2 % du « facteur de manutention ». Ensemble, ces tendances mènent à une augmentation du nombre de tonnes-kilomètres deux fois plus élevée que celle de la production (33 % contre 16 %).

Les données sur les véhicules-kilomètres et les raisons de leurs évolutions (capacité de chargement de véhicule, taux de chargement et parcours à vide) ne sont pas disponibles sur la période étudiée.

Aux Pays-Bas

Entre 1985 et 1995, les principaux facteurs de la croissance du transport routier de marchandises aux Pays-Bas ont été une augmentation de 29 % de la distance moyenne de transport et une augmentation de 21 % des tonnages de production transportable. Ces deux tendances ont le plus contribué à la forte augmentation (+ 60 %) des tonnes-kilomètres. En effet, elles expliquent 97 % de l'augmentation

LOGISTIQUE

du trafic en volume du transport routier de marchandises. La part modale et le facteur de chargement ont peu varié aux Pays-Bas entre 1985 et 1995.

La croissance des véhicules-kilomètres est inférieure de moitié à celle du nombre de tonnes-kilomètres (30 % contre 60 %) en raison d'une augmentation du chargement moyen et de la réduction de la proportion des parcours à vide. Le chargement moyen a augmenté de 20 %, mais cette croissance reste inférieure à celle de la capacité en charge (+ 24 %) : l'utilisation du véhicule, mesurée par le taux de chargement, a diminué de 4 %. Il faut noter, cependant, que dans l'analyse, l'utilisation est mesurée seulement en termes de poids et ne tient pas compte du fait que beaucoup de chargements sont restreints par la capacité cubique et la plate-forme du camion, plutôt que par limite de poids total autorisé en charge. Le taux de croissance du trafic a été également modéré du fait de la réduction de 7 % du nombre des parcours à vide.

De façon générale, le trafic a augmenté de 30 %, ce qui représente moins d'une fois et demi la croissance des tonnages produits (+ 21 %).

En Suède

Entre 1985 et 1995, les principaux facteurs de croissance du transport routier de marchandises en Suède ont été une augmentation de 37 % de la distance moyenne et une augmentation de 11 % de la part modale du transport routier. D'autre part, le nombre de liens a diminué sensiblement, ce que reflète le déclin de 20 % du facteur de manutention. Ensemble, ces tendances mènent à une augmentation de 48 % des tonnes-kilomètres, le double de l'évolution de la production en tonnes (21 %).

Le nombre de véhicules-kilomètres a cru à un taux sensiblement plus lent que celui des tonnes-kilomètres (18 % contre 48 %) en raison d'une augmentation du chargement moyen et de la réduction de la proportion de parcours à vide. Le chargement moyen a augmenté de 22 % grâce, entre autres, à la croissance de 28 % de la capacité en charge des véhicules. Le poids brut maximum des véhicules en Suède est plus important que dans d'autres pays européens (50 tonnes contre 40), mais seul un nombre restreint d'industries suédoises utilise de tels véhicules (particulièrement l'industrie du bois et du papier qui, cependant, représente une grande part du PIB suédois). L'utilisation de véhicules, mesurée par le taux de chargement, a diminué d'environ 4 %. Le taux de croissance du trafic a été également modéré par une réduction de 7 % des parcours à vide.

De façon générale, le trafic routier de marchandises a augmenté de 18 %, ce qui est même légèrement inférieur à l'évolution de la production en volume (21 %).

Au Royaume-Uni

Entre 1985 et 1995, le principal facteur de croissance du transport routier de marchandises au Royaume-Uni est l'augmentation de 24 % de la distance moyenne. La longueur de chaque lien dans la chaîne d'approvisionnement ainsi que le nombre de liens ont crû simultanément. On le remarque dans la croissance de 18 % du « facteur de manutention ». Ces deux tendances contribuent le plus à l'augmentation de 46 % du nombre des tonnes-kilomètres réalisées.

En revanche, les tonnages transportés par la route n'ont augmenté que de 1 %. La diminution significative des tonnages transportés en national dans le Royaume-Uni a été en grande partie compensée par une augmentation des tonnes de marchandises transportées à l'international. Les évolutions de la part modale ont également eu un effet négligeable sur le trafic de fret par route, puisque la part de la route en tonnage a augmenté de 1 % seulement entre 1985 et 1995.

LOGISTIQUE

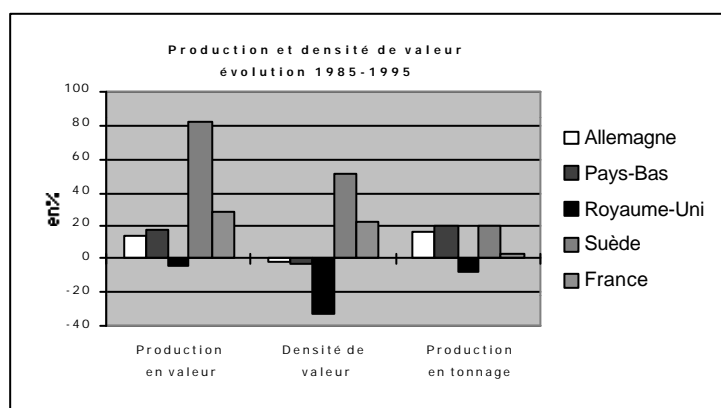
L'augmentation du nombre des véhicules-kilomètres réalisés a été légèrement moins forte que celle des tonnes-kilomètres (37 % contre 46 %) en raison d'une augmentation du chargement moyen et de la réduction de la proportion de parcours à vide (- 5 %). Le chargement moyen a augmenté d'environ 4 %, soit un taux bien inférieur à la croissance de la capacité de chargement du véhicule (+ 9 %). L'utilisation des véhicules, mesurée par le facteur de chargement, a donc diminué de près de 4 %.

De façon générale, la croissance du trafic de fret est essentiellement le résultat des changements géographiques de la structure des systèmes de production et de distribution des entreprises et du modèle du commerce entre eux.

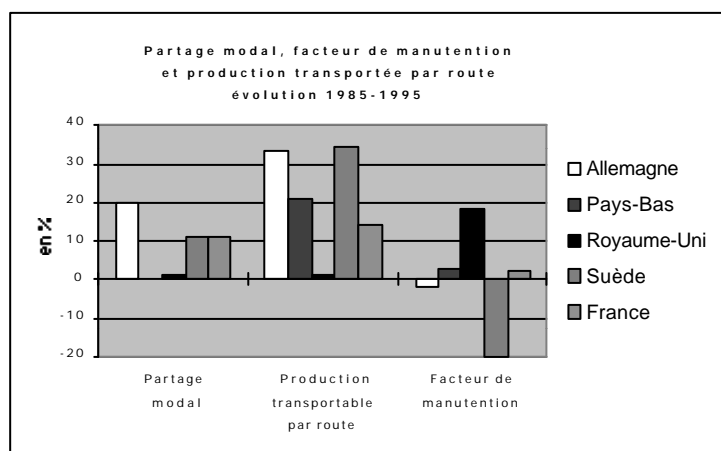
**... qui permet
toutefois
de dégager de
grandes tendances**

En dix ans, la production a connu une croissance importante, tant en volume qu'en valeur, dans quatre des cinq pays étudiés. Seule la Grande-Bretagne connaît une récession sur la période.

En revanche, deux groupes peuvent être distingués concernant la densité de valeur : en Allemagne, Pays-Bas et Grande-Bretagne, elle a légèrement, voire fortement baissé (surtout en Grande-Bretagne) ; en France et surtout en Suède, la densité de valeur a fortement augmenté.



La route a généralement pris des parts de trafic aux autres modes de transport, sauf aux Pays-Bas où la part de la route est demeurée inchangée.

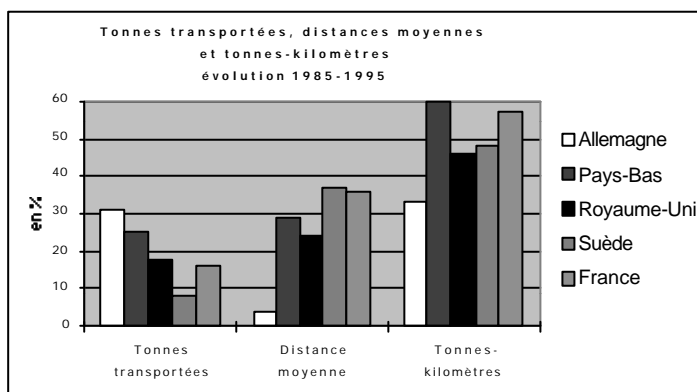


La production transportable par route a également crû de façon importante, sauf en Grande-Bretagne, ce qui est à relier à la diminution globale de la production. C'est, en revanche, dans ce pays que le facteur de manutention a le plus évolué : + 18 %, alors que partout ailleurs, il a stagné voire légèrement régressé, ou fortement chuté (- 20 % en Suède).

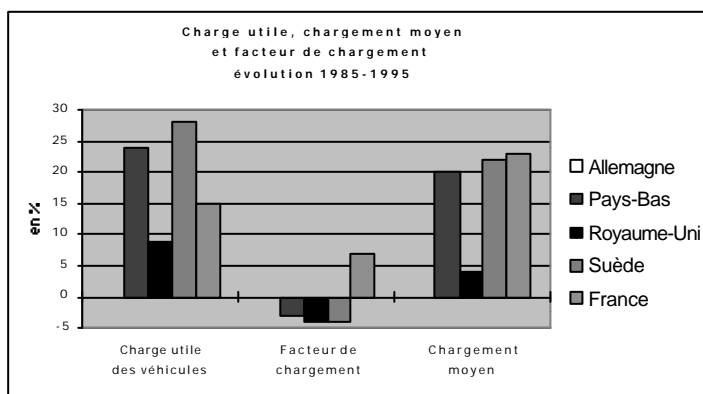


LOGISTIQUE

Dans l'ensemble des pays, les tonnes transportées, les distances moyennes et les tonnes-kilomètres ont fortement progressé, y compris en Grande-Bretagne. Dans ce pays, l'augmentation de la distance moyenne est le principal facteur de croissance du transport routier. Couplée à l'augmentation du facteur de manutention, elle entraîne une augmentation de 46 % des tonnes-kilomètres. Les derniers graphiques ne proposent qu'une analyse sur quatre pays, les données de 1985 n'étant pas disponibles en Allemagne.



La charge utile des véhicules a augmenté dans l'ensemble des pays, mais le facteur de chargement a décliné partout, sauf en France.



Le chargement moyen est partout à la hausse, même si l'évolution reste très variable selon les pays (+ 4 % en Grande-Bretagne, + 23 % en France).

La diminution du taux de parcours à vide est générale, ce qui tend à limiter le développement du trafic. Cependant, ce dernier a connu sur dix ans une forte croissance (entre 18 % et 37 % selon les pays). On notera toutefois que les tonnes-kilomètres ont crû presque deux fois plus que les véhicules-kilomètres, et ce dans l'ensemble de la zone étudiée.

