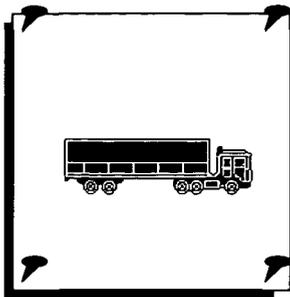


LES TRAFICS ROUTIERS INTERNATIONAUX EN EUROPE*



Philippe HUAULT

Les trafics routiers internationaux de marchandises ont fortement crû de 1985 à 1991. Sur un marché de plus en plus concurrentiel, les transporteurs français se sont plutôt bien comportés. C'est ce qui ressort de l'analyse des données d'Eurostat, résultant de son effort de coordination des enquêtes statistiques des pays membres. Cette source est d'autant plus importante que, depuis 1993, les statistiques douanières ne permettent plus le suivi de la compétitivité du pavillon français.

Un trafic international en forte croissance

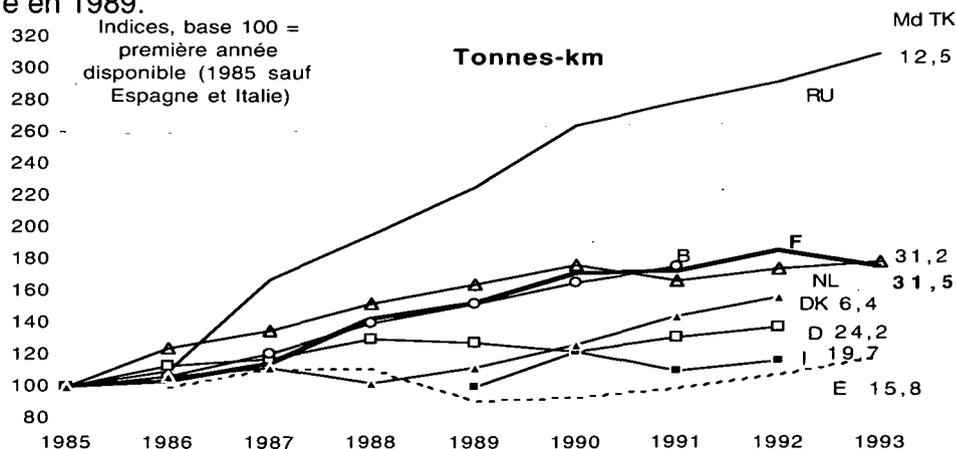
En 1991 (hors Luxembourg), les tonnages totaux cumulés des transporteurs routiers communautaires s'élèvent à 9,1 Md tonnes (dont 3,5% en international), soit un trafic de 630 Md tonnes-km (TK), dont 26% en international. Par pays, cette dernière part varie bien entendu fortement avec la taille du pays (plus de la moitié pour le Benelux contre 15% pour l'Espagne et l'Allemagne) ou son insularité (8% au Royaume-Uni). De 1986 à 1991, les trafics routiers intracommunautaires en tonnes-km ont progressé trois fois plus vite (9% par an) que les échanges domestiques, et cinq fois plus vite que les échanges ferrés. Par contre, les distances moyennes parcourues en charge sur l'international ne varient guère au cours de ces cinq années (entre 476 et 490 kms, hors Italie, Irlande et Grèce).

Les transporteurs de cinq pays font 75% des trafics internationaux communautaires

Les transporteurs de quatre pays font 79% du tonnage total sur l'international (dans l'ordre : Pays-Bas, Allemagne, Belgique et France; si on ajoute l'Italie et l'Espagne, le cumul atteint 91%). Exprimés en TK, cet ordre et ces parts diffèrent sensiblement, indiquant une moindre concentration : cinq pays font les 3/4 du trafic international : la France (19%), les Pays-Bas (18%), l'Allemagne (14%), la Belgique (13%) et l'Italie (11%).

Des évolutions différentes témoignant des difficultés de ces dernières années

Les trafics internationaux des transporteurs britanniques auraient triplé en huit ans, mais ils restent néanmoins modestes. Si les profils des croissances des trafics des transporteurs français, néerlandais et belges sont très proches, celui des allemands reste plus étale, reflétant l'effet des restrictions suisses concernant le transit routier par rapport aux importants échanges avec l'Italie. Les trafics danois sont en forte croissance depuis 1988. La série espagnole manifeste une rupture en 1989.



INTERNATIONAL

Des trafics presque exclusivement communautaires dont les plus importants concernent l'Allemagne

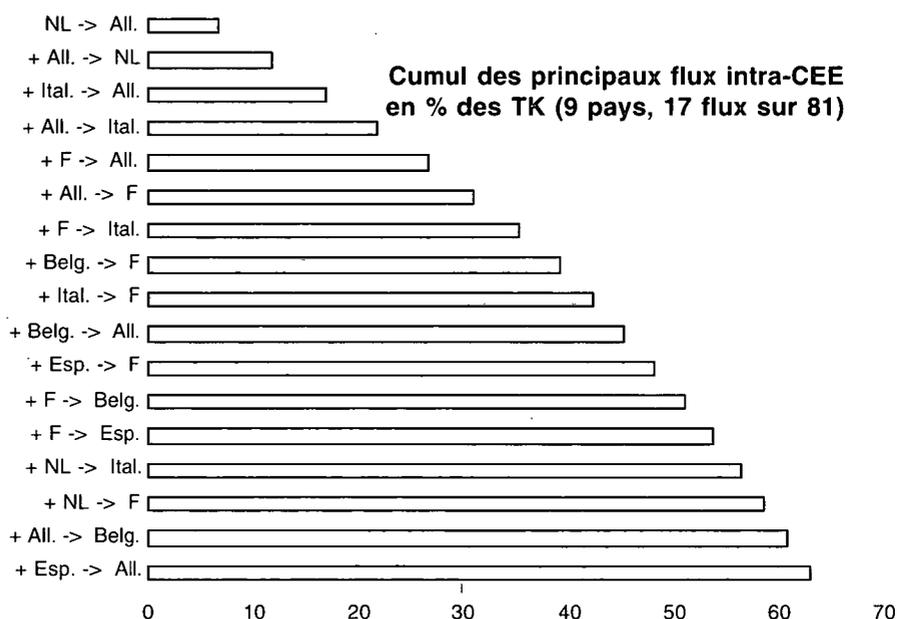
Les flux routiers internationaux concernent presque exclusivement l'UE puisque 96 % des exportations en tonnages concernent cette entité, (92,6% pour les importations). En tonnes-km, ces parts sont respectivement de 99 et 98%.

L'Allemagne, le Benelux et la France représentent 80% des chargements (ou déchargements), soit autour de 64% pour les TK ainsi générées. La position excentrée de l'Italie et de l'Espagne, malgré des tonnages modestes (13% à eux deux), génère le quart des tonnes-kms.

Dans les échanges extérieurs à l'UE, la Suisse et l'Autriche représentent à elles deux autour de la moitié de ces échanges.

Dans l'intracommunautaire exprimés en tonnes-km, les échanges de l'Allemagne avec les Pays-Bas, l'Italie et la France représentent les trois flux principaux (deux sens cumulés) avec respectivement 12, 10 et 9% du total en 1991 (hors Luxembourg, Irlande et Grèce).

Les gros flux en forte croissance concernent les échanges entre les Pays-Bas et l'Allemagne (doublement des importations allemandes de 1985 à 1993 et croissance de 74% des exportations), les exportations françaises vers l'Allemagne et les exportations espagnoles vers la France. Les évolutions résultant des enquêtes pour ces deux dernières liaisons sont fortement amplifiées par rapport à celles enregistrées par les données douanières.



Cinq chapitres de la NST cumulent 85% des tonnages

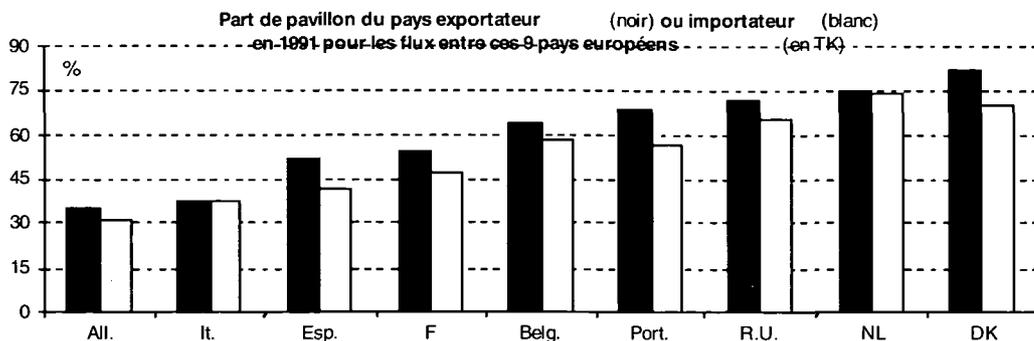
Par produit, (où seuls les tonnages sont disponibles), cinq catégories de produits font 85% du total : les produits manufacturés (30%) d'abord, les minéraux bruts et matériaux de construction (15,6%), les denrées alimentaires (13,8%), les produits agricoles et les produits chimiques (13% chacun) avec des parts proches pour chacun d'entre eux.

Par pays, les produits alimentaires concernent les transporteurs néerlandais et français; les produits chimiques f les transporteurs allemands et français; enfin les produits agricoles, les italiens et surtout les espagnols. Notons, néanmoins, une part non négligeable de produits pétroliers (17%) effectuée par les transporteurs italiens dans des échanges avec la Belgique et l'Allemagne principalement, soit plus de 420 000 tonnes, tous sens confondus.

Des compétitivités contrastées

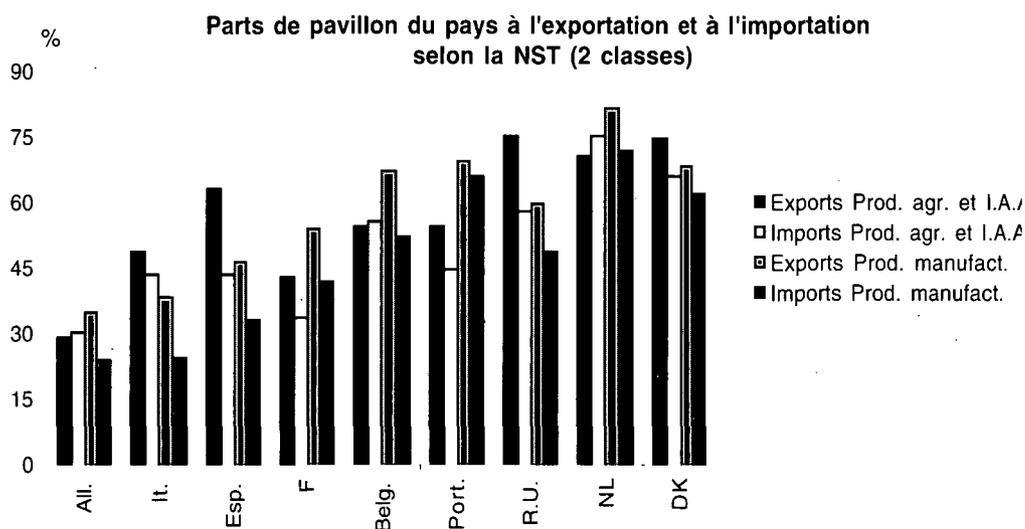
Globalement et en tonnes-km, les parts de pavillon nationales sont en général naturellement plus fortes à l'exportation qu'à l'importation ; les écarts selon le sens (jusqu'à 10 points : Espagne, Portugal, Danemark) peuvent néanmoins être très faibles ou nuls (Allemagne, Italie, Pays-Bas).

INTERNATIONAL



Les parts de pavillon : - en croissance pour la France et les Pays-Bas,

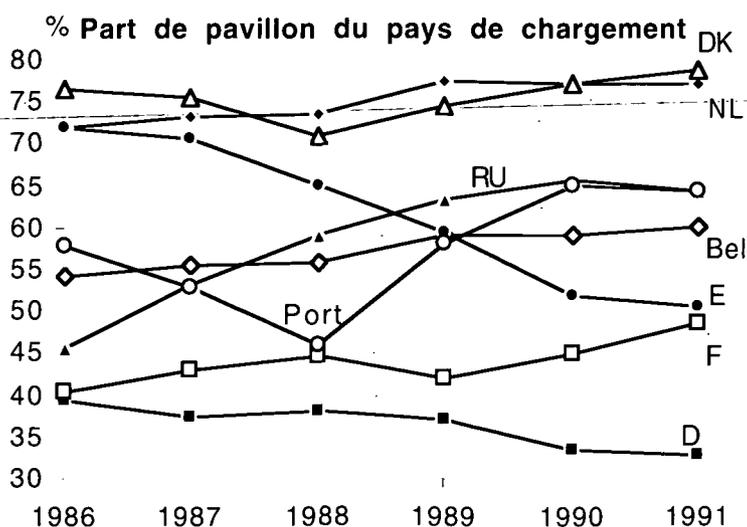
En TK, en 1991*, les Pays-Bas sont fortement compétitifs, avec 75% de parts de marché (chargements ou déchargements). Il en est de même des pays maritimes (Royaume-Uni et Danemark), mais il convient d'être prudent sur l'interprétation de ce résultat, car l'importance du trafic routier peut cacher des dissymétries de codage de ce mode selon les pays. Sur le continent, à l'inverse, les allemands, les italiens (et les espagnols dans une moindre mesure) apparaissent globalement comme les moins performants.



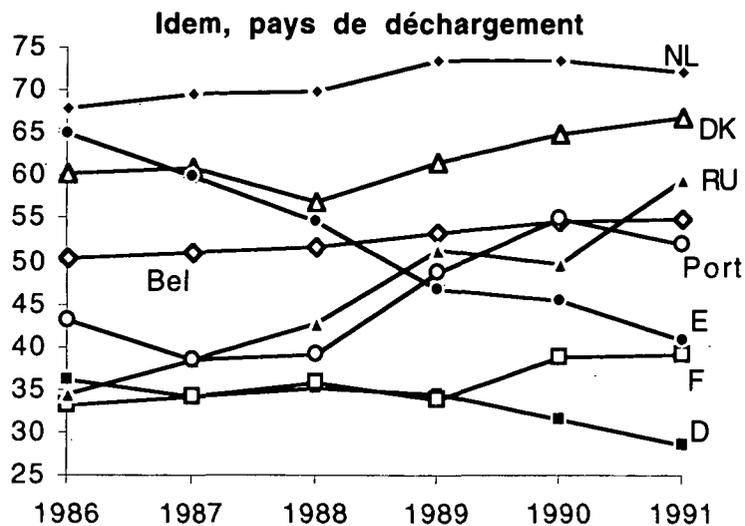
* (hors Luxembourg, Irlande et Grèce)

- en déclin pour l'Espagne et l'Allemagne

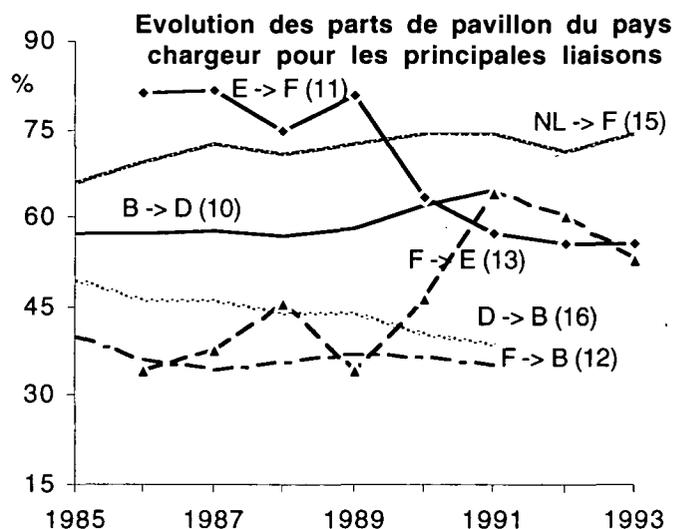
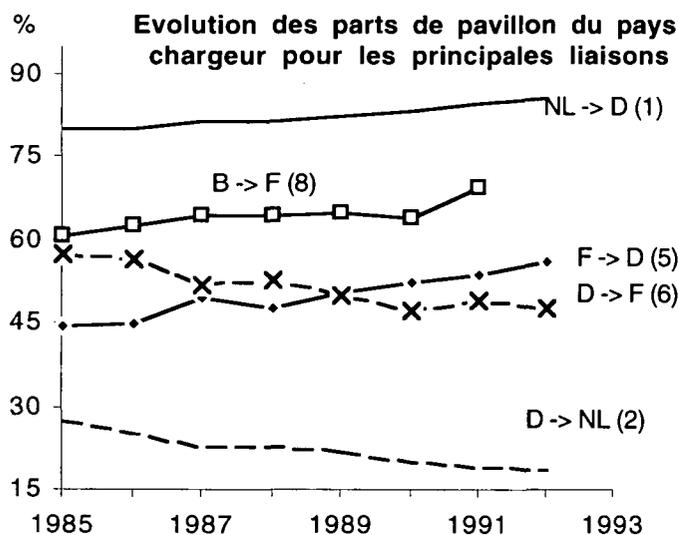
L'examen des tonnages en trois grandes classes de produits, fait souvent ressortir, en relatif pour chaque pays, les parts de pavillon pour les produits dont il est nettement exportateur (produits agricoles pour le Sud), avec cependant quelques exceptions (produits manufacturés pour l'Italie).



INTERNATIONAL



De 1986 à 1991 (hors Italie), les parts des transporteurs allemands et espagnols apparaissent décroissantes pour l'ensemble des flux concernant ces deux pays et ceci dans chaque sens. Par contre, cette tendance moyenne est à la hausse pour les Pays-Bas (avec une stabilisation depuis 1990), la Belgique, la France et surtout le Royaume-Uni. Ces tendances semblent se poursuivre en 1992 et 1993, si on se limite à l'univers des échanges où les données sont disponibles (sans la Belgique en 1992, et avec seulement quatre pays en 1993 : F, NL, E, R-U). Notons, néanmoins, qu'en 1992 la situation semble se stabiliser pour l'Allemagne.



Cinq liaisons significatives sur les huit premières

et six sur les huit suivantes

Entre parenthèses le n° d'ordre de la liaison

L'examen sur les principales liaisons fait apparaître la variance des données italiennes (et dans une moindre mesure espagnoles), dont certaines ont été ôtées des graphiques ci-dessus, et confirme les pertes de parts de marché des transporteurs allemands et espagnols au profit des néerlandais et des français. ■