

## LE CABOTAGE ROUTIER DANS LES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE\*

Philippe HUAULT



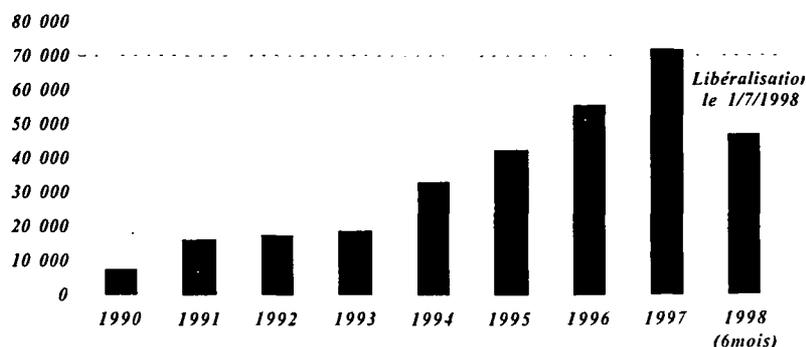
Même s'il ne représente aujourd'hui qu'une très faible part des transports nationaux, le cabotage est susceptible de se développer puisqu'il sera entièrement libéralisé au 1er juillet 1998. Depuis l'adoption du règlement de 1993 qui définit les modalités de sa mise en oeuvre pendant la période de transition, les contingents d'autorisations ont fortement augmenté et auront finalement quintuplé avant leur suppression. Le cabotage est actuellement réalisé à plus de 70% en Allemagne. Les transporteurs du Bénelux et notamment hollandais sont particulièrement présents en partie du fait de l'importance des flux entre les Pays-Bas et l'Allemagne. Les transporteurs français arrivent en troisième position après les transporteurs néerlandais et les belges.

**Vers l'entière libéralisation au 1er juillet 1998**

Selon sa définition européenne, le cabotage routier représente tout transport national, c'est-à-dire dont les lieux de chargement et de déchargement sont situés tous deux dans un même pays, réalisé par un véhicule routier immatriculé dans un autre pays. Ce type de transport est actuellement contingenté au niveau de l'ensemble des pays mais sera totalement libéralisé à compter du 1er juillet 1998. Dans cette perspective, le règlement n° 3118/93 du 25 octobre 1993, qui définit les modalités de mise en oeuvre de ce cabotage, a prévu des contingents d'autorisations attribués à chaque pays, en forte augmentation à partir de 1994. Actuellement, chaque Etat gère lui-même ses contingents d'autorisations en attribuant celles-ci, pour une durée de un ou deux mois, à ceux de ses transporteurs qui lui adressent des demandes. En contrepartie, les transporteurs ayant reçu des autorisations pour opérer dans n'importe quel pays membre doivent rendre compte des tonnages transportés et des tonnes-km effectués, ceci dans chaque Etat. En France, c'est la direction des transports terrestres qui centralise les cumuls et en communique une synthèse à la Commission européenne. Certains pays transmettant avec retard les données les concernant, la Commission ne peut restituer un panorama complet qu'avec des délais importants.

La répartition des autorisations entre les pays donne des parts comprises entre 10,7% et 12,9% pour les transporteurs français, italiens, néerlandais et allemands. Ces parts oscillent entre 6,7% et 8,2% pour les transporteurs britanniques, danois, belges et espagnols. Les parts des transporteurs des autres pays restent inférieures ou égales à 5%.

Nombre d'autorisations de cabotage dans l'Union européenne de 1990 à 1998

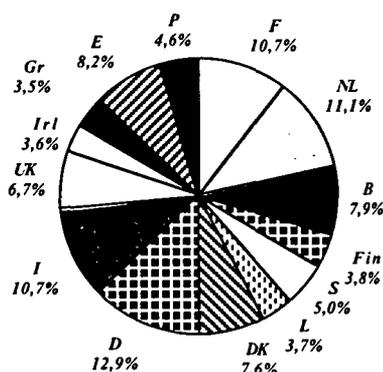


Source : Commission européenne

\* Cette note constitue un développement d'un thème abordé dans un dossier présenté à la commission des comptes des transports de la nation intitulé "les transports en Europe" daté de février 1997. Ce dossier aborde en outre la compétitivité des transporteurs nationaux dans les échanges intracommunautaires.

## EUROPE

Répartition des autorisations de cabotage routier entre les pays de l'Union européenne



Source : Commission européenne.

Nota bene : l'Autriche n'a intégré le système européen d'autorisations pour le cabotage qu'au 1/1/1997.

### Une part très faible des transports nationaux

Le cabotage reste néanmoins très peu développé et ne représente qu'une part infime des transports nationaux ; ainsi en 1994 il n'atteignait pas globalement 0,3% des transports nationaux des 12 pays de la CEE. Même en Allemagne où il est le plus développé, cette proportion restait inférieure à 1%.

Si le contingent d'autorisations a augmenté de 129% entre 1993 et 1995, le nombre de tonnes-km effectués au titre du cabotage n'a augmenté que de 91% sur la même période.

### Forte croissance du cabotage réalisé par les néerlandais...

**Qui réalise ce cabotage ?** En 1995, sur les 1,68 milliards de t-km réalisés au titre du cabotage, les transporteurs néerlandais arrivent en tête avec une part de 35%. Les transporteurs belges arrivent en seconde position avec 19% ; ils sont suivis par les français qui en réalisent 11%. Viennent ensuite les suédois (presque 8%) et les luxembourgeois (un peu moins de 7%). A l'inverse les transporteurs allemands, italiens et espagnols en réalisent tous moins de 4%.

Ce classement n'a pas été sensiblement modifié de 1993 à 1995. Néanmoins les croissances observées ne sont pas homogènes car sur la même période la croissance des transporteurs néerlandais atteint 160%, leur part n'étant que de 26% en 1993.

### ... et les suédois

La croissance atteint 80% pour les danois, 50% pour les français, 46% pour les allemands. A signaler également l'arrivée des suédois en 1994 avec une très forte croissance en 1995 (qui se ralentit en 1996). Cette croissance n'est pas toujours régulière sur les deux années avec l'existence de paliers (Belgique et Luxembourg en 1994, France en 1995) et même un recul de l'Espagne en 1995.

En 1996, la seule donnée disponible pour les transporteurs néerlandais est celle du troisième trimestre qui progresse de 25% par rapport au même trimestre de l'année précédente. La croissance de l'activité de cabotage des transporteurs français atteint 24% en 1996 comme celle des suédois. A l'inverse, le niveau atteint en 1995 par les Allemands reste en deçà de celui de 1992 après la forte chute de 1993.

### Plus des deux tiers sont effectués en Allemagne

**Dans quel pays ?** L'Allemagne est le territoire où sont effectués plus des deux tiers du cabotage réalisé dans l'Union. Cette proportion ne cesse de croître. La France apparaît beaucoup moins touchée ; elle occupe le second rang avec seulement 13% du total en 1994. Cette situation n'est guère étonnante dans la mesure où les flux routiers entre l'Allemagne et les Pays-Bas représentent la

## EUROPE

moitié des tonnages routiers internationaux et intracommunautaires et 46% des tonnes-km (en 1992). Les échanges routiers entre l'Allemagne et les Pays-Bas représentant à eux seuls presque 20% des tonnages et plus de 11% des tonnes-km des échanges routiers entre pays de l'Union européenne. Si l'on y ajoute les transports entre l'Allemagne et la Belgique, ces proportions deviennent respectivement 27% et 17%. La forte concentration des flux de marchandises sur cet axe et l'importance des tonnages conteneurs de Rotterdam et d'Anvers ont favorisé aux Pays-Bas et en Belgique une structure des entreprises du transport routier de marchandises moins éclatée que dans la plupart des autres pays européens. Ainsi, en 1993, le nombre moyen d'emplois par entreprise du TRM était de 11 aux Pays-Bas et de 15 en Belgique contre 7 en France, 6 au Royaume-Uni, 3 en Italie et 2 en Espagne (nombre indisponible pour l'Allemagne). Cette moindre atomisation des entreprises du secteur en Belgique et aux Pays-Bas facilite une gestion plus rationnelle où la recherche du cabotage en Allemagne permet de réduire partiellement les retours à vide.

### Evolution du cabotage réalisé dans l'Union par les transporteurs de chaque pays

(en millions de t-km)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1995/1994	nb trim. 1996
Allemagne	74,0	70,3	43,7	56,0	63,6	51,8	13,7%	3
France	109,8	98,5	125,1	172,2	187,6	232,2	8,9%	4
Italie	33,2	40,5	45,7	37,8	50,0*	nc	9,0%	0
Pays-Bas	128,3	201,7	226,2	350,1	588,6	198,2	68,1%	1 (3ème)
Belgique	139,2	142,2	234,7	236,6	319,8	nc	35,2%	0
Luxembourg	48,0	65,6	78,1	78,0	114,4	nc	46,5%	0
Royaume-Uni	32,8	34,2	40,6	41,1	46,2	45,1	12,4%	3
Irlande	12,8	7,5	5,4	11,1	13,9	8,7	24,7%	2
Danemark	58,4	69,2	58,8	79,0	105,8	98,7	34,0%	4
Grèce	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	nc		0
Espagne	5,5	12,8	19,1	38,2	18,2	nc	-52,5%	0
Portugal	3,3	2,7	2,6	5,8	8,4	nc	44,3%	0
Norvège				1,4	4,5	nc	216%	0
Finlande				5,1	30,0	nc	488%	0
Suède				33,1	128,7	158,7	289%	4
<b>Total</b>	<b>645,5</b>	<b>745,1</b>	<b>880,1</b>	<b>1 145,6</b>	<b>1 679,6</b>			

Source : Commission européenne, DTT.

Remarque : En 1996, seuls la France et le Danemark ont communiqué des données complètes.

\* Estimation SES, l'Italie n'ayant communiqué que le premier semestre 1995 soit 23,3 millions TK.

### Répartition du cabotage selon le pays où il est effectué.

(en % et niveau total en millions de t-km)

	1991	1992	1993	1994	1995	1er sem. 95
Allemagne	62,3%	63,1%	65,7%	68,6%		72,7%
France	8,5%	8,2%	12,2%	13,2%		11,4%
Italie	15,3%	13,8%	10,2%	7,4%		4,9%
Pays-Bas	2,1%	1,6%	0,6%	0,5%		0,5%
Belgique	2,6%	3,1%	1,3%	1,9%		1,9%
Luxembourg	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%		0,1%
Royaume-Uni	5,5%	4,6%	3,2%	3,2%		2,7%
Irlande	0,8%	0,7%	0,4%	0,3%		0,3%
Danemark	0,5%	0,3%	0,5%	0,1%		0,1%
Grèce	0,0%	0,0%	0,4%	0,4%		0,3%
Espagne	2,3%	2,9%	4,0%	3,1%		3,2%
Portugal	0,1%	1,3%	1,7%	0,7%		0,6%
Norvège				0,2%		0,5%
Finlande				0,0%		0,1%
Suède				0,4%		0,9%
<b>Total (niveau)</b>	<b>645,5</b>	<b>745,1</b>	<b>880,8</b>	<b>1 145,6</b>		<b>834,6</b>

Source : Commission européenne.

## EUROPE

### Le cabotage réalisé par les transporteurs français

(en % et niveau total en millions de t-km)

	1994	1995	1996
<i>Allemagne</i>	65,4%	63,2%	60,5%
<i>Belgique</i>	9,8%	12,4%	8,5%
<i>Espagne</i>	10,0%	12,2%	11,1%
<i>Italie</i>	11,8%	8,8%	17,7%
<i>Royaume-Uni</i>	2,0%	2,2%	1,3%
<i>Portugal</i>	0,3%	0,4%	0,4%
<i>Luxembourg</i>	0,1%	0,3%	0,2%
<i>Pays-Bas</i>	0,1%	0,1%	0,2%
<i>Grèce</i>	0,4%	0,2%	0,2%
<i>Irlande</i>	0,0%	0,0%	0,0%
<i>Danemark</i>	0,0%	0,0%	0,0%
<i>Total (niveau)</i>	172,2	187,6	232,2

Source : DTT

**Les transporteurs français s'orientent majoritairement vers l'Allemagne mais le cabotage vers l'Italie et l'Espagne progresse**

En 1996, l'Allemagne représente 60% du cabotage réalisé par les transporteurs français malgré une baisse sensible ces deux dernières années. Viennent ensuite l'Italie, l'Espagne et la Belgique avec un fort développement sur l'Italie en 1996. Ces trois derniers pays représentaient en 1994 des marchés à peu près équivalents pour le cabotage français. Il semblerait que, outre l'Allemagne, les transporteurs français s'orientent aussi vers les deux grands pays méditerranéens.

Enfin la distance moyenne du parcours pour ce cabotage réalisé par les transporteurs français en 1996 est de 250 km ; elle approche 300 km en Allemagne, 270 en Italie et dépasse légèrement 400 km en Espagne. Cette distance moyenne n'était que de 196 km en 1995. L'accroissement est particulièrement sensible en Italie (+ 58 km) et en Allemagne (+ 29 km). ■

## ERRATUM

Une erreur s'est glissée dans le premier tableau de la page 33 de l'article :

**"Le cabotage routier dans les pays de l'Union européenne"**  
de Philippe HUAULT

paru dans les Notes de synthèse n° 110 de mars - avril 1997

Voici le tableau rectifié pour les trois derniers pays, avec nos excuses.

**Evolution du cabotage réalisé dans l'Union par les transporteurs de chaque pays**

(en millions de t-km)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1995/1994	nb trim. 1996
Allemagne	74,0	70,3	43,7	56,0	63,6	51,8	13,7%	3
France	109,8	98,5	125,1	172,2	187,6	232,2	8,9%	4
Italie	33,2	40,5	45,7	37,8	50,0*	nc	9,0%	0
Pays-Bas	128,3	201,7	226,2	350,1	588,6	198,2	68,1%	1 (3ème)
Belgique	139,2	142,2	234,7	236,6	319,8	nc	35,2%	0
Luxembourg	48,0	65,6	78,1	78,0	114,4	nc	46,5%	0
Royaume-Uni	32,8	34,2	40,6	41,1	46,2	45,1	12,4%	3
Irlande	12,8	7,5	5,4	11,1	13,9	8,7	24,7%	2
Danemark	58,4	69,2	58,8	79,0	105,8	98,7	34,0%	4
Grèce	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	nc		0
Espagne	5,5	12,8	19,1	38,2	18,2	nc	-52,5%	0
Portugal	3,3	2,7	2,6	5,8	8,4	nc	44,3%	0
Norvège				1,4	4,5	nc	ns	0
Finlande				5,1	30,0	nc	ns	0
Suède				33,1	128,7	158,7	ns	4
<b>Total</b>	<b>645,5</b>	<b>745,1</b>	<b>880,1</b>	<b>1 145,6</b>	<b>1 679,6</b>			

Source : Commission européenne, DTT.

Remarque : En 1996, seuls la France et le Danemark ont communiqué des données complètes.

\* Estimation SES, l'Italie n'ayant communiqué que le premier semestre 1995 soit 23,3 millions TK.

L'année 1994 ne comprend que six mois pour les trois derniers pays.