

# EUROPE

## Le transport de marchandises

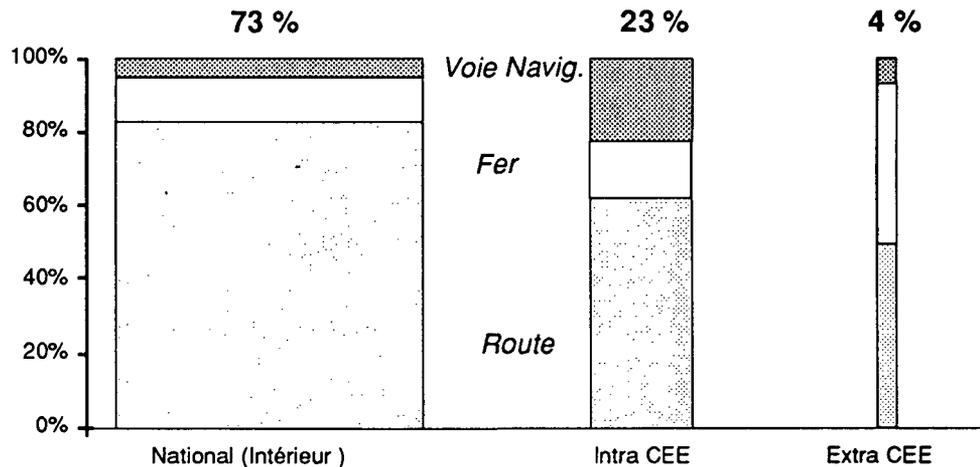
Philippe HUAULT

Plus du quart des trafics terrestres (en tonnes-kms) sont aujourd'hui internationaux et leur développement est rapide. Si la voie fluviale continue de jouer un rôle important dans l'Europe du Nord continentale, surtout par transbordement des approvisionnements, la part routière est majeure et ne cesse de s'accroître sur le long terme. Plus de la moitié des trafics routiers intracommunautaires empruntent en partie notre réseau soit pour notre commerce propre, soit en transit. Enfin les trafics maritimes intracommunautaires concernent surtout le Royaume Uni, l'Europe du Nord et les produits pétroliers.

En 1990 (dernière année disponible pour l'Office Statistique des Communautés Européennes\*) les trafics terrestres (voies navigables, voies ferrées et camions immatriculés dans un pays membre) représentent 1055 milliards de tonnes-kms. Près des 3/4 sont des trafics nationaux, la part de la route y atteint alors 83%. Par contre, en international, cette part n'est plus que 60%: le réseau fluvial de l'Europe du Nord d'une part ou des distances plus longues d'autre part expliquent cette différence globale. Ainsi les distances moyennes parcourues

Plus du quart des trafics terrestres étaient internationaux en 1990

Répartition par mode et type de liaison des trafics terrestres de marchandises en 1990 dans la CEE (en tonnes-kms)



Source Eurostat

Des parts routières importantes surtout pour les trafics nationaux

sont de 79 km en intérieur et de 439 km en international. (Les 43% de part du chemin de fer dans la masse minime des échanges sortant de la CEE résulte du poids important des flux ferrés entre l'Allemagne d'une part et la Suisse ou l'Autriche d'autre part).

A partir des données de la CEMT portant sur trafics réalisés par les transporteurs nationaux, et en se limitant à sept pays réalisant 95% des trafics de la CEE, il est possible d'avoir une vision de leur développement sur vingt ans. Ces trafics terrestres totaux (nationaux et internationaux) ont augmenté de 2,4% par an sur cette période soit à peu près au même rythme que le PIB global (2,6%),

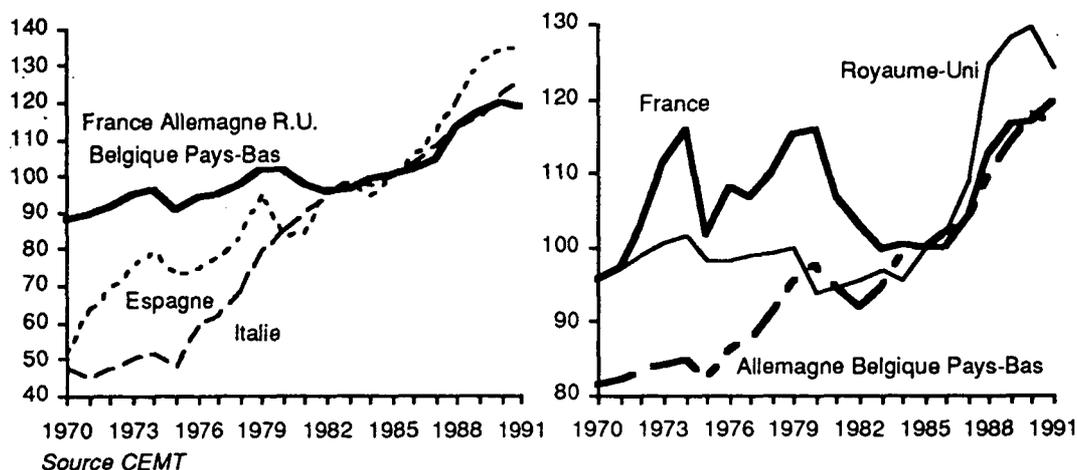
\* Alors que l'Office Statistique des Communautés Européennes (O.S.C.E.) met progressivement en place un programme permettant de fournir à la Commission de la CEE une partie des informations nécessaires à sa politique en matière de transports, les données actuelles disponibles sont celles fournies par les Etats à Eurostat pour les plus récentes d'une part et la Conférence Européenne des Ministres des Transports d'autre part. Ces données se complètent partiellement; cependant malgré les progrès réalisés, il subsiste des retards importants dans la disponibilité des données et des lacunes majeures sur les données d'entreprises qui restent très peu étoffées.

## COMPTES

**Des trafics qui ont crû fortement dans l'Europe du Sud**

mais cette situation d'ensemble cache des disparités importantes: l'Europe du Sud (Italie et Espagne) a vu ses trafics augmenter de 4,8% par an pour un PIB croissant de 3,1%, ces pays rattrapant une partie de leur retard \*. A l'inverse les trafics croissent moins rapidement que le PIB pour l'Allemagne, le Royaume Uni

**Evolution des trafics terrestres** (indices des tonnes-kms, base 100 en 1985)

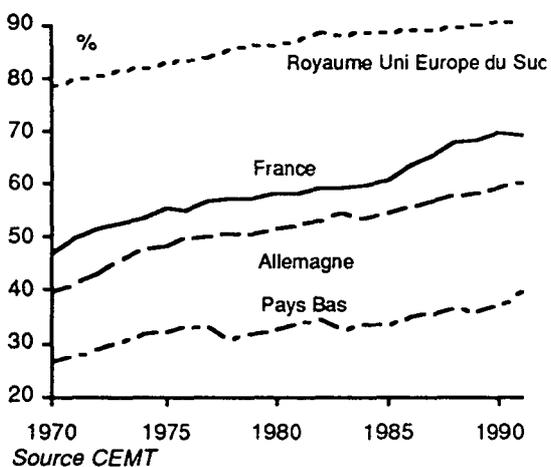


et surtout la France: pour notre pays, au déclin des industries lourdes, s'ajoute l'important programme électro-nucléaire ayant permis de réduire nos importations de charbon.

Les deux chocs pétroliers et la reprise postérieure à 1985 apparaissent clairement ainsi que le net ralentissement des années 90 et 91.

La part de la route dans ces trafics terrestres varie beaucoup selon les pays avec la qualité des réseaux ferrés et fluviaux. Ainsi elle atteint 90% pour le Royaume

**Evolution de la part routière dans les trafics terrestres** (en tonnes-kms)



Uni, la péninsule ibérique et l'Italie. Les Pays-Bas occupent une situation très particulière: la navigation y écoule l'essentiel du trafic (55%) mais une part importante correspond à du transit vers l'Allemagne; de plus cette part n'a baissé que 10 points en vingt ans. Dans tous les pays, le transport routier se développe depuis de nombreuses années au détriment du rail et de la navigation intérieure; de nombreux facteurs interviennent: le recul des activités liées aux pondéreux, ou leur déplacement vers les ports;

l'apparition de nouvelles industries moins concentrées dans d'autres régions, la souplesse de ce moyen de transport sans rupture de charge, la pratique actuelle des flux tendus qui utilisent cette souplesse, le développement important des réseaux autoroutiers, le progrès technique dont bénéficie le parc, etc. En France, le recul relatif du rail s'est accéléré de 1986 à 1988 mais sa part reste importante (27%). En Allemagne, ce mode et la navigation intérieure ont des parts globales comparables (autour de 20%); enfin la Belgique ressemble à la France pour l'évolution de la part routière et garde une position intermédiaire entre notre pays et l'Allemagne pour la voie d'eau qui a beaucoup reculé.

**Des parts routières très différentes mais en constante progression sur le long terme**

\* (notons aussi que depuis 1985, seuls les trafics espagnols ont crû plus vivement dans ce sous ensemble)

## COMPTES

### **Des échanges extérieurs intracommunautaires en forte croissance pour la route**

En matière d'échanges extérieurs, rappelons qu'en 1990 les seuls échanges entre pays membres de la CEE se sont élevés à 660 Md d'ECU. Le commerce extérieur de la CEE avec le reste du monde atteignant 463 Md pour les importations et 420 Md pour les exportations (Ces 2 flux aux USA, sont respectivement de 389 Md et 309 Md d'ECU).

Les trafics terrestres entre pays membres ont progressé plus rapidement que les trafics nationaux de 1986 à 1990: la croissance annuelle en volume du PIB a été de 3,2%, celles des importations et des exportations étant respectivement de 7,5% et 5,2%. Les trafics entre pays membres ont alors progressé à un rythme de 6,2% contre environ 2,4% pour les trafics nationaux (pour la route ces valeurs sont de 11% et 4,5%).

### **Trafics terrestres des échanges extérieurs intracommunautaires en 1990**

(Mds de TK et parts routières, en italique).

pays de chargement	pays de déchargement						Total
	RFA	France	Italie Grèce	Benelux Danemark	Royaume Uni Irlande	Espagne Portugal	
RFA		10,2 <i>63</i>	12,6 <i>58</i>	25,9 <i>47</i>	1,4 <i>93</i>	3,6 <i>90</i>	53,8 <i>57</i>
France	11,6 <i>60</i>		13,0 <i>61</i>	11,1 <i>64</i>	2,6 <i>91</i>	6,3 <i>91</i>	44,6 <i>67</i>
Italie-Grèce	11,0 <i>78</i>	7,9 <i>79</i>	0,5 <i>96</i>	5,0 <i>86</i>	2,2 <i>97</i>	2,1 <i>98</i>	28,8 <i>83</i>
Benelux-DK	47,1 <i>30</i>	15,2 <i>69</i>	8,2 <i>85</i>	16,1 <i>39</i>	1,6 <i>99</i>	2,9 <i>97</i>	91,1 <i>47</i>
R.U.-Eire	1,4 <i>95</i>	1,8 <i>97</i>	1,8 <i>96</i>	1,0 <i>99</i>	0,5 <i>100</i>	1,1 <i>100</i>	7,6 <i>97</i>
Esp.-Port.	3,2 <i>93</i>	5,4 <i>95</i>	1,9 <i>95</i>	2,2 <i>98</i>	1,7 <i>100</i>	2,2 <i>83</i>	16,7 <i>94</i>
<b>Total</b>	<b>74,4</b> <i>46</i>	<b>40,6</b> <i>74</i>	<b>38,1</b> <i>69</i>	<b>61,2</b> <i>54</i>	<b>10,0</b> <i>96</i>	<b>18,3</b> <i>92</i>	<b>242,6</b> <i>62</i>

Source Eurostat

### **Des trafics fluviaux sensibles dans le Nord de L'Europe**

Ci-dessus, les trafics relatifs aux chargements effectués aux Pays-Bas, toutes catégories de marchandises confondues, introduisent une certaine distorsion: ils s'élèvent à 23% du total; le flux Pays-Bas Allemagne par voie fluviale représente 46% de ce sous ensemble; il correspond à l'approvisionnement du dernier pays en matières premières et en produits pétroliers, notamment à partir de Rotterdam. Ainsi la voie fluviale assure 23% des trafics totaux et 86% des trafics fluviaux totaux sont des échanges internes à l'ensemble Allemagne-Benelux; plus de 50% des trafics tous modes relatifs aux échanges internes à cet ensemble utilisent ainsi la voie d'eau.

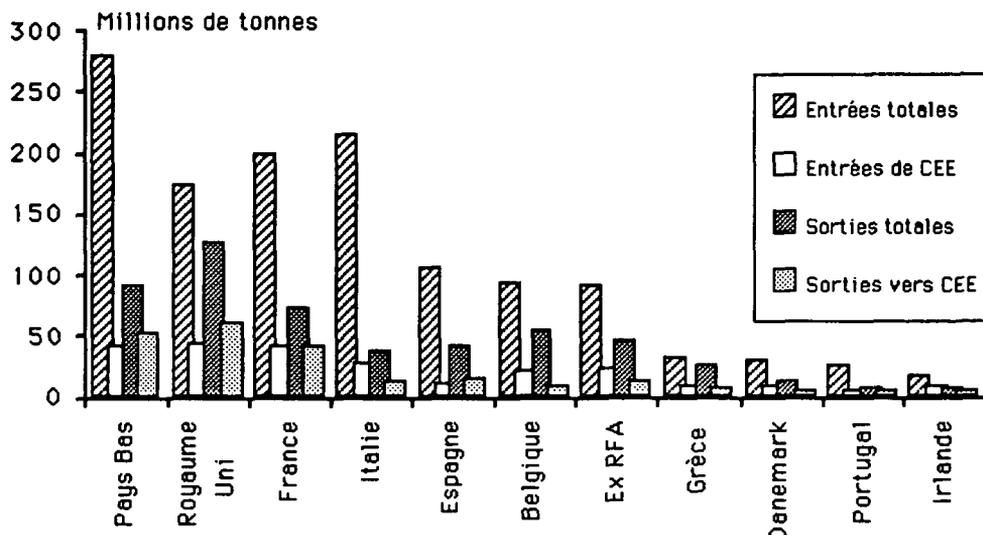
### **Plus de la moitié du trafic européen passe par la France**

Mais la route, avec 150 Md de tonnes-km, assure l'essentiel des trafics examinés. Plus de la moitié concernent soit nos propres échanges extérieurs (40%) soit ceux de la péninsule ibérique avec le reste de la CEE (13%) où ce mode est quasi exclusif en raison des mauvaises caractéristiques du réseau ferré espagnol. En tenant compte du fait qu'une partie des trafics routiers liant l'Italie à l'Europe du Nord traversent notre pays, on notera l'importance des trafics routiers internationaux sur notre territoire et à fortiori sur l'axe Nord-Sud puisque sur le réseau autoroutier concédé national un véhicule lourd sur quatre est étranger. Le projet de la SNCF d'autoroute ferroviaire vise ainsi à fournir une solution à la congestion de cet axe. De même, les projets suisses de tunnels ferroviaires au St Gothard et au Lötschberg sont des éléments d'une politique active de réduction accrue des transits routiers, alors que déjà 44 % des trafics Allemagne-Italie sont ferrés soit une valeur légèrement supérieure à celle des trafics France-Italie. Par contre les trafics à partir de l'Italie accordent une part plus forte à la route, plus de 75%, en raison en partie, des exportations de fruits.

## COMPTES

**Les échanges maritimes internes à la CEE: 85% des tonnages routiers**

**Les trafics maritimes internationaux et communautaires dans les ports de la CEE en 1989**  
(millions de tonnes)



Source CEMT

En 1989, les ports de la Communauté ont déchargé 1269 Mt (millions de tonnes) de marchandises internationales et en ont chargé 531 Mt. Les tonnages intracommunautaires se sont élevés à 248 Mt soit donc 20% des entrées et 47% des sorties. Ces flux intracommunautaires représentent environ 85% des échanges équivalents réalisés par la route la même année, selon la même source. Sur la période de 1985 à 1989, la totalité des déchargements (toutes origines mondiales) ont progressé au rythme de 3% l'an contre 0,65% pour les chargements (en raison de la baisse des chargements britanniques).

La structure des échanges internationaux de marchandises par la mer au sein de la CEE est assez simple: l'insularité du Royaume Uni et de l'Irlande explique que les deux tiers des tonnages les concernant. Plus de la moitié des tonnages touchent aussi l'ensemble Belgique, Pays-Bas et Danemark. Un tiers du total met en relation ces deux zones.

La part des produits pétroliers, en tonnages, est importante globalement surtout à l'importation. Elle le reste également dans les importations en provenance de la seule CEE: soit deux tiers pour la France, l'Allemagne et les Pays Bas. Il s'agit surtout du pétrole de la Mer du Nord qui représente les deux tiers des exportations du Royaume Uni vers la Communauté.

Enfin la part des hydrocarbures dans les tonnages exportés vers la CEE, pour les autres pays, reste également élevée et atteint le tiers pour les Pays-Bas bien entendu (réexpédition par mer de la moitié des importants tonnages reçus), mais aussi pour l'Italie et la Belgique. Les tonnages français sont également importants mais la part des produits agricoles (31%), réduit d'autant relativement celle des produits pétroliers exportés (21%).

Structure des échanges maritimes intracommunautaires en 1989

(en % des tonnages)

Pays de déchargement	Pays de chargement							Total
	Belg. NL DK	France	ex RFA	Ital.-Grèce	Esp.-Port.	Roy. Uni-Irl.		
Belg. NL DK	2,7	1,6	2,4	1,3	2,7	15,6	26,3	
France	2,5	0,0	0,3	1,9	1,0	9,0	14,8	
ex RFA	2,9	0,4	0,0	0,1	0,3	4,8	8,6	
Ital.-Grèce	2,4	3,4	0,3	2,8	1,7	1,5	12,0	
Esp.-Port.	1,4	0,9	0,5	0,9	0,9	1,6	6,2	
Roy. Uni-Irl.	17,1	7,9	1,4	1,2	1,8	2,9	32,2	
<b>Total</b>	<b>29,1</b>	<b>14,1</b>	<b>4,9</b>	<b>8,2</b>	<b>8,4</b>	<b>35,4</b>	<b>100,0</b>	

Source CEMT

**Concentrés sur l'Europe du Nord et les hydrocarbures.**