

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN EUROPE EN 2004

La France, pays le plus caboté en Europe

Dossier

Annie Delort, Jean-Marie Saunier

En 2004, la part du cabotage demeure très limitée en Europe par rapport à l'ensemble du transport routier de marchandises : elle représente seulement 0,9 % des tonnes-kilomètres réalisées par les pavillons des vingt-trois pays (pays de l'Europe des 25 à l'exception de la Grèce, de Malte et de Chypre, plus la Norvège) et 0,3 % de l'activité du pavillon français. Le taux de pénétration du cabotage, défini comme la part du transport national effectué par un transporteur étranger, atteint 2,6 % en France alors que la moyenne européenne s'établit en 2004 à 1,3 %. Le cabotage en France est essentiellement effectué par des transporteurs du Luxembourg, de Belgique, d'Espagne et d'Allemagne.

Le pavillon cabotant le plus est le pavillon néerlandais, devant un peloton composé des pavillons allemand, luxembourgeois, et belge (figure 1). Les pavillons espagnol, puis italien, français et irlandais se classent loin derrière.

Le cabotage ne représente qu'une faible part de l'activité des pavillons à l'exception du pavillon luxembourgeois, où elle atteint 24 % des tonnes-kilomètres réalisées. Pour les pavillons de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Irlande, il est de l'ordre de 3 à 4 %. Il ne dépasse pas 1,1 % pour ceux des nouveaux États membres.

Figure 1 : Niveau du cabotage dans les 23 pays en 2004 (en tonnes-kilomètres)

Pavillons	Pays																						Total (23 pays)		
	Allemagne	Autriche	Belgique	Danemark	Espagne	Estonie	Finlande	France	Hongrie	Irlande	Italie	Lettonie	Lituanie	Luxembourg	Norvège	Pays-Bas	Pologne	Portugal	République tchèque	Royaume-Uni	Slovaquie	Slovénie		Suède	
Allemagne		235	51	134	152	ns	ns	754	11	ns	514	ns	ns	4	3	88	17	ns	10	153	ns	ns	195	2327	
Autriche	258		ns	ns	4	ns	ns	9	2	ns	84	ns	ns	ns	ns	1	ns	ns	ns	8	ns	ns	3	369	
Belgique	403	5		ns	43	ns	ns	934	ns	ns	69	ns	ns	9	ns	160	ns	ns	ns	271	ns	ns	7	1906	
Danemark	97	ns	ns		ns	ns	ns	18	ns	ns	8	ns	ns	ns	5	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	31	254	
Espagne	69	ns	ns	ns		ns	ns	831	ns	ns	48	ns	ns	ns	3	ns	71	ns	ns	ns	ns	ns	ns	1041	
Estonie	ns	ns	ns	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	54	
Finlande	ns	ns	ns	ns	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	33	70	
France	104	ns	59	ns	66	ns	ns		ns	ns	150	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	201	ns	ns	ns	582	
Hongrie	30	4	ns	ns	ns	ns	ns	22		ns	19	ns	ns	ns	ns	6	ns	3	3	2	ns	ns	ns	96	
Irlande	9	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	483	ns	ns	ns	524	
Italie	465	ns	24	ns	93	ns	ns	212	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	839	
Lettonie	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns		1	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	6	
Lituanie	8	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns		ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	21	
Luxembourg	777	4	107	62	21	ns	ns	1216	ns	ns	42	ns	ns	ns	9	ns	ns	ns	ns	17	ns	ns	3	2258	
Norvège	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	7	12
Pays-Bas	1223	6	330	4	36	ns	ns	447	ns	ns	28	ns	ns	ns	7	ns	ns	ns	ns	690	ns	ns	81	2860	
Pologne	174	8	3	ns	38	ns	ns	84	9	ns	22	ns	ns	ns	14	ns	ns	ns	ns	52	ns	ns	25	448	
Portugal	ns	ns	ns	ns	484	ns	ns	192	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	707	
Rép. tchèque	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	
Royaume-Uni	21	ns	7	ns	ns	ns	ns	62	ns	116	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	213	
Slovaquie	29	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	11	ns	ns	ns	71	
Slovénie	32	4	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	51	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	109	
Suède	193	ns	1	1	ns	ns	4	ns	ns	ns	6	ns	ns	ns	50	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	296	
Total (23 pays)	3920	276	588	208	998	ns	15	4823	30	123	1077	20	5	13	194	285	45	73	33	1923	6	2	406	15063	

Source : enquêtes TRM française et européennes

Lecture du tableau : le pavillon français réalise 582 millions de tonnes-km en cabotage sur le territoire des autres pays dont 104 en Allemagne.

Les autres pavillons réalisent en France 4 823 millions de tonnes-km, dont 934 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 France, pays le plus caboté

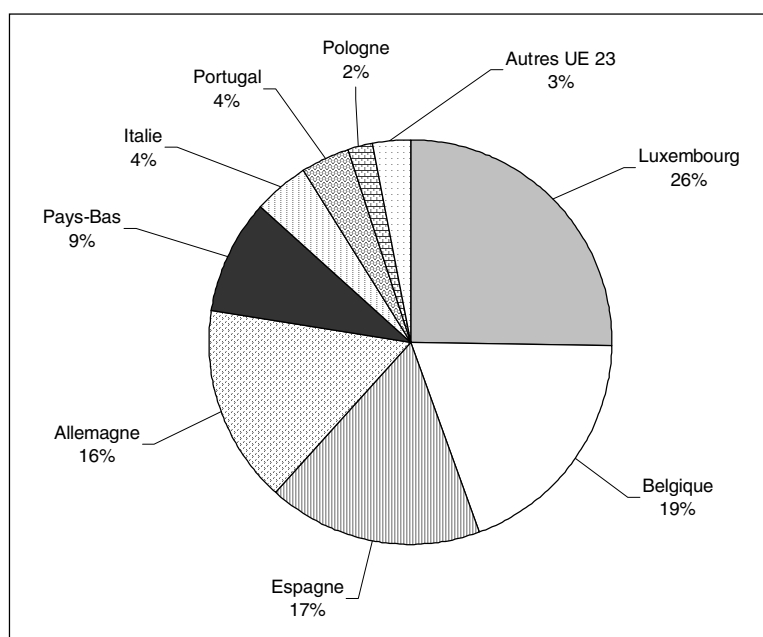
Le taux de pénétration du cabotage atteint 2,6 % en France alors que la moyenne européenne s'établit en 2004 à 1,3 %.

Après la France, les pays les plus cabotés sont la Belgique (2,5 %), l'Autriche et le Luxembourg (2,4 %), le Danemark (1,9 %) et enfin l'Allemagne (1,7 %).

Cependant, la comparaison entre le niveau du cabotage d'un pavillon et le niveau du cabotage des pavillons étrangers dans le pays considéré doit être relativisée 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 y rend le cabotage beaucoup plus rare.

Dans l'ensemble des vingt-trois pays considérés, le cabotage s'exerce principalement en France, puis en Allemagne et à un moindre degré, au Royaume-Uni et en Italie. Le cabotage en France est essentiellement effectué par des transporteurs du Luxembourg, de Belgique, d'Espagne et d'Allemagne. Le cabotage des pavillons de la Pologne et du Royaume-Uni est beaucoup moins important (figure 2).

Figure 2 - Part des pavillons étrangers cabotant en France en 2004 (en tonnes-kilomètres) (au total 4,8 milliards de t-km)



Source : enquêtes TRM européennes

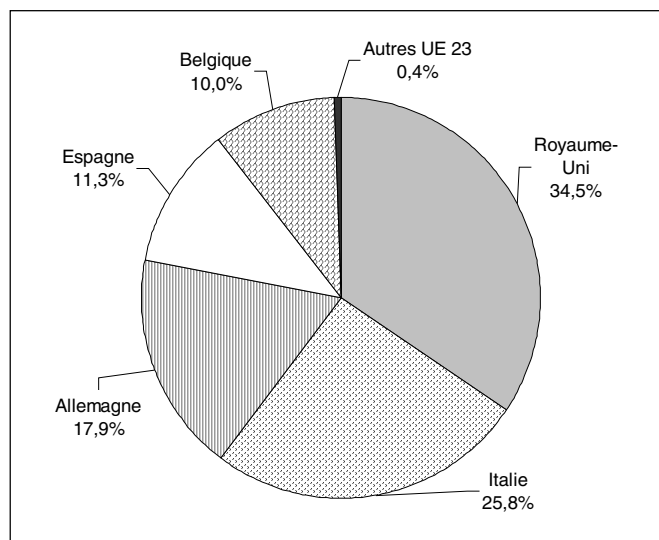
Les pavillons européens cabotent 8 fois plus en France que le pavillon français ne cabote dans les vingt-deux autres pays, si on mesure ce phénomène en tonnes-kilomètres.

En revanche, en nombre de tonnes transportées, le ratio est seulement de 6 (avec 17 millions de tonnes transportées en cabotage en France par les vingt-deux autres pays). La longueur des parcours serait donc plus en cause que le nombre d'opérations, la France étant le pays le plus étendu.

Dans l'Europe des vingt-trois, les principaux pays cabotés par le pavillon français demeurent le Royaume-Uni, l'Italie, l'Allemagne, l'Espagne et la Belgique (figure 3).

TRM

Figure 3 - Part des pays "cabotés" par le pavillon français en 2004 (en tonnes-kilomètres)
(au total 0,58 milliard de t-km)



Source : enquête TRM française

Le cabotage en France a doublé en quatre ans

Libéralisé totalement dans l'Espace économique européen depuis 1998 (*encadré « Réglementation du cabotage »*) le cabotage a eu une croissance plus rapide que celle du transport national et international, croissance qui s'accélère en 2004. Pour les anciens États membres de l'Europe des 15, pour lesquels on dispose de données en évolution, le cabotage augmente de 20 % entre 2003 et 2004, après des taux de croissance inférieurs à 10 % les années antérieures.

Réglementation du cabotage

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) et 1993 (mise en place de carnets de comptes rendus). La loi française du 2 août 2005 a fixé de nouvelles règles pour l'exercice du cabotage sur le territoire français en limitant notamment la durée de séjour des transporteurs à trente jours consécutifs et quarante-cinq jours cumulés sur une période d'un an. Par ailleurs, le cabotage est interdit de façon réciproque entre les États déjà membres et les nouveaux États membres pendant une période transitoire variant selon les pays, sauf accord bilatéral entre les États concernés.

Entre 2000 et 2004, le cabotage réalisé par les autres pavillons européens de l'UE des 15 sur le territoire français a plus que doublé avec une progression de 25 % sur la dernière année. L'activité du pavillon luxembourgeois, principal pavillon caboteur en France, a triplé depuis 2000, celle du pavillon espagnol a quadruplé. Le pavillon portugais, marginal sur cette activité en 2000, se rapproche du niveau du pavillon italien.

Le cabotage réalisé par le pavillon français, malgré sa progression de 9 % en 2004, retrouve un niveau comparable à celui de 2001 mais reste en deçà de son niveau de 2000. En effet, le cabotage effectué en Allemagne, qui était le principal pays caboté par le pavillon français en 2000, a été divisé par trois depuis cette date. Le cabotage en Espagne s'est également réduit de moitié. Le seul pays dans lequel l'activité du pavillon français s'est accrue est le Royaume-Uni, plaçant ainsi ce dernier comme le pays le plus caboté par le pavillon français devant l'Italie.

Entre 2000 et 2004, le cabotage s'est développé sur le territoire de tous les pays, à l'exception des Pays-Bas. La progression la plus vive s'est produite au

TRM

Danemark, en Norvège et en Irlande. Sur le territoire de l'Espagne, comme sur celui de la France, le cabotage a été multiplié par deux.

Sur cette période, les pavillons allemand, luxembourgeois et néerlandais ont conforté leurs premières places de pavillons caboteurs, mais la progression la plus rapide est à attribuer aux pavillons espagnol et portugais.

Définitions

Cabotage : transport effectué entièrement sur le territoire d'un pays par un véhicule immatriculé dans un autre pays. Du point de vue du pavillon « caboteur », il s'agit de transport international, mais du point de vue du mouvement des marchandises, il s'agit de transport national, puisque le chargement et le déchargement se font dans un même pays.

Sources : les enquêtes « TRM » européennes

Les données disponibles

Les résultats présentés sont issus de l'enquête française sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (enquête TRM) et des enquêtes analogues effectuées dans vingt-trois autres pays : les pays de l'Europe des 25, à l'exception de la Grèce et de Malte, plus la Norvège.

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. Le rapprochement des enquêtes de chacun des pays, à l'initiative de l'Union européenne (règlement CE n° 1172/98), permet à chaque pays d'obtenir une vue d'ensemble du transport effectué sur son territoire.

La diffusion des données de l'année 2004 concerne les pays de l'Europe des 25 sauf la Grèce, Malte et Chypre, ainsi que la Norvège ce qui permet d'avoir 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.

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. Il 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 données du Portugal présentent une rupture de série entre 2004 et les années 2000 à 2003. En effet, entre 2000 et 2003, le Portugal estimait le transport pour compte propre à partir des seuls chiffres disponibles sur les transports pour compte propre de 1999. L'amélioration des taux de réponse en 2004 a eu pour effet d'accroître de 25 % le nombre de véhicules transportant des marchandises.

L'enquête italienne présente aussi une rupture de série entre 2003 et 2004 due à un changement de méthodologie.

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'une même municipalité (le « municipio » en Espagne est un niveau géographique de taille moyenne à peu près comparable à celle du canton en France).

Chypre n'a pas transmis de chiffre concernant le cabotage et le transport entre pays tiers.

