

Echanges avec l'Europe : la route de plus en plus hégémonique

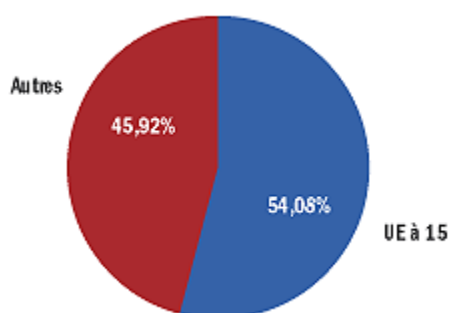
Quand on examine la part des modes dans les échanges de la France avec l'Union économique des 15, on observe que la route occupe une place hégémonique ; ici on ne traite que de transports terrestres qui sont les moyens les plus utilisés pour le transport intracommunautaire. Il faut en particulier noter que cette part de la route ne cesse d'augmenter alors que l'on pourrait imaginer que certains modes soient plus performants sur longue distance. Plusieurs facteurs explicatifs permettent d'éclairer ces évolutions.

Le commerce extérieur s'est nettement réorienté vers l'Union économique puisque désormais ces échanges représentent près de 60% en valeur ; il faudrait évidemment y ajouter les échanges avec les 10 nouveaux pays européens et les pays non-membres de l'Union économique à 25. Dans ce contexte géographique, il est intéressant d'examiner les transports terrestres et en particulier la route.

Import + export (en millions de tonnes)

UE à 15	273,2
Autres	232,0

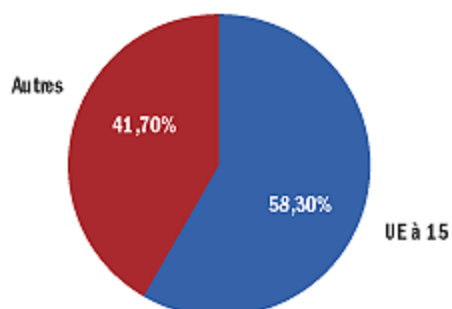
Part du commerce de la France avec l'UE à 15 (en pourcentage sur le tonnage)



Import + export (en milliards de francs)

UE à 15	2 307
Autres	1 650

Part du commerce de la France avec l'UE à 15 (en pourcentage sur la valeur)



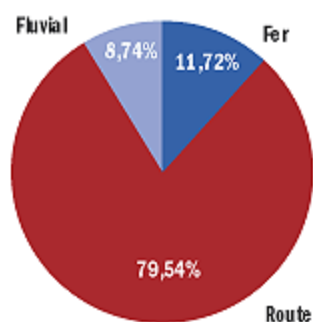
Il faut souligner que le poids du commerce avec les 15 pèse davantage en valeur qu'en tonnage. Cette différence s'explique par le fait que ces échanges s'effectuent sur des produits à plus forte valeur ajoutée qu'avec certaines autres zones géographiques. Il est clair que le développement économique dans ce nouvel espace de l'Union nous met davantage à l'abri des soubresauts économiques et financiers qui peuvent avoir lieu sur d'autres continents. Ainsi, par exemple, l'euro permet de stabiliser les taux de changes qui précédemment constituaient une grande prise de risque à l'intérieur de l'Europe. Pour le commerce avec les autres pays du monde ce risque demeure, et on l'a bien vu récemment avec les hausses tout à fait exceptionnelles du carburant liées, d'une part, à des parités défavorables (euro-dollar) et d'autre part, à la montée des prix à la production.

Dans un environnement caractérisé par un recentrage de nos échanges avec l'Europe, la route occupe une place presque hégémonique. Les autres modes ne sont plus appelés qu'à jouer un rôle très marginal. Près de 80% en tonnage, c'est évidemment considérable ; on peut même dire que la part des autres modes se réduit de manière assez dramatique dans la mesure où il y a 25 ans les parts du fer et de la route étaient assez voisines. D'une certaine manière, on peut considérer cette évolution comme assez paradoxale puisque l'on considère en général que la voie d'eau et surtout le fer sont des modes théoriquement plus pertinents sur les longues distances, ce qui est généralement le cas en transport international.

Import + export (en millions de tonnes)

Fer	24,8
Route	162,0
Fluvial	18,2

Part des modes sur le tonnage dans l'UE à 15 (en pourcentage sur tonnage)

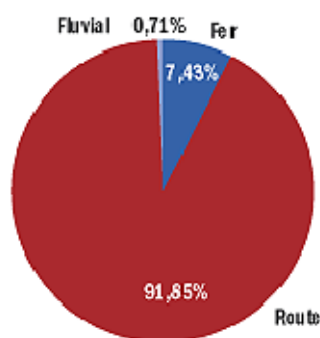


Si l'on examine maintenant la place des modes en valeur, on voit cette fois que le fer et la voie d'eau occupent une place encore plus dérisoire. C'est sans doute dans ce tableau qu'il faut déceler le principal facteur explicatif des transferts modaux en faveur de la route. La nature de l'économie contemporaine, le mode de production et de distribution, la généralisation des flux tendus imposent désormais un niveau de régularité, de rapidité et de qualité que seule la route semble être en capacité de remplir.

Import-export (en milliards de francs)

Fer	154,4
Route	1 757,0
Fluvial	17,3

Part du commerce de la France avec l'UE à 15 (en pourcentage sur la valeur)



Evolution des échanges extérieurs avec l'UE à 15 par mode de transport (en millions de tonnes)

	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00
Fer	34,5	32,6	28,0	26,6	28,1	27,8	27,5	26,6	25,0	20,8	22,8	21,6	20,4	21,0	21,4	22,4	24,8
Route	71,8	76,3	81,2	98,1	98,2	105,0	111,0	117,0	118,1	113,1	124,9	127,5	131,4	140,7	146,0	152,0	162,0
Fluvial	22,1	21,4	20,3	21,8	22,4	21,2	21,9	20,5	19,9	15,2	15,7	16,9	16,1	16,6	16,4	16,7	18,2

Evolution des échanges extérieurs avec l'UE à 15 par mode de transport (en milliards de francs)

	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00
Fer	101,9	104,5	98,1	100,1	111,0	125,0	119,0	113,0	96,0	76,6	91,0	101,1	109,1	118,5	125,0	128,0	154,4
Route	631	699	759	828	925	1058	1126	1158	1144	1031	1160	1281	1306	1415	1535	1582	1757
Fluvial	21,1	21,3	17,0	16,9	19,3	21,0	20,5	18,2	17,1	12,2	12,1	14,2	13,4	13,6	13,1	12,3	17,3

Mouvement irréversible en faveur de la route ?

Sur une vingtaine d'années, la tendance lourde est sans appel. La route ne cesse en effet de progresser. Sur un marché (en tonnage) qui a augmenté de 59% en une vingtaine d'années, la route enregistre une progression de 137%. Dans le même temps – dans le même marché en progression – la voie d'eau voit ses tonnages diminuer de 26% et le fer de 34%. Il est clair qu'une telle tendance structurelle ne peut se renverser en quelques années et c'est la question de la pérennité des modes ferroviaires et fluviaux qui est clairement posée si ces tendances devaient se prolonger.

En valeur de marchandises, la voie d'eau est le seul mode à enregistrer une baisse. Cela peut se comprendre dans la mesure où le mode fluvial est surtout positionné sur des marchandises «pauvres» (hormis le trafic récent de conteneurs). Pour le rail, on note quand même une évolution en hausse de 58% sur la période. Mais la route, quant à elle, enregistre 321% de hausse, c'est-à-dire presque le double de son évolution en tonnage.

Une mutation économique favorable à la route

L'analyse de la structure des flux donne les raisons de cette explosion de la route (il s'agit ici de l'ensemble des trafics). En effet les marchandises «riches» ne cessent de progresser tandis qu'au contraire les marchandises «pauvres» diminuent. Ainsi, les produits manufacturés et les produits agroalimentaires représentent aujourd'hui nettement plus de 50% des marchés de la route et cette part ira en s'amplifiant.

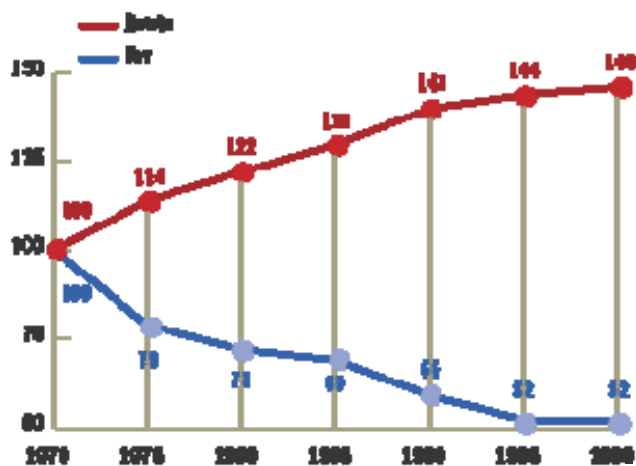
C'est évidemment significatif du changement de la nature de nos économies développées, désormais de plus en plus orientées vers les productions à forte valeur ajoutée, cela afin de compenser leurs handicaps de compétitivité sur les productions moins élaborées, lesquelles sont de plus en plus concurrencées par des pays où le niveau et la structure des coûts de production sont notoirement plus favorables que dans les pays développés.

Vers la fin du ferroviaire ?

Si l'on comprend que la voie d'eau et le fer ne soient pas présents sur les petites distances, par contre, on peut s'étonner d'une telle chute en international là où ces modes pourraient faire jouer leurs qualités spécifiques. Pour la voie d'eau, évidemment, le handicap, notamment en France, est de taille car on ne peut pas dire qu'on dispose d'un véritable réseau maillé. En France, l'insuffisance des liaisons inter bassins freine évidemment le

développement de la voie d'eau, mais dans d'autres pays européens la voie d'eau est complètement inexistante. Pour le fer, il en va différemment, théoriquement les réseaux existent et peuvent être interconnectés (concept d'interopérabilité). Malheureusement, dans la réalité le fer manque de tout, de sillons, d'engins de traction et de conducteurs. Déjà handicapé par l'évolution de la structure de l'économie, le rail ajoute donc un second handicap à savoir l'absence d'un vrai réseau fret. En effet, en Europe on ne dispose pas de réseau dédié (lignes, sillons, machines, agents) de sorte que le transport de personnes est toujours prioritaire. Le transport combiné, qui pourrait offrir le meilleur créneau de développement, est la première victime de cette situation puisque la qualité de base requise par les clients est la qualité route. Sans plan d'envergure pour revitaliser le rail, la route va continuer de progresser au point de provoquer, à terme, la disparition quasi complète de la voie d'eau et du rail. Dommage, en particulier pour le transport combiné, au moment où les routiers souhaitent recourir de plus en plus à cette technique, mais à condition bien sûr d'y trouver la qualité.

Evolution comparée fer-route (indice 100 en 1970)



Les 50 premiers groupes industriels et de services européens(en millions d'euros)

	Pays	Activité	CA
BP	R-U	Pétrole	197 805
Daimler Chrysler	A	Automobile	152 870
Royal Dutch Shell	P-B/R-U	Pétrole	149 111
TotalFinaElf	F	Pétrole	105 317
Volkswagen	A	Automobile	91 738
Siemens	A	Electronique	86 992
E. On	A	Energie	89 838
Carrefour	F	Distribution	69 485
Ahold	P-B	Distribution	66 591
RWE	A	Energie	60 044
Fiat	I	Automobile	57 574
Vivendi Universal	F	Communication	57 359
Nestlé	S	Agroalimentaire	57 292
ENI	I	Pétrole	52 514
PSA Peugeot Citroën	F	Automobile	51 662
Unilever	P-B/R-U	Agroalimentaire	51 513
Metro	A	Distribution	49 521
Deutsche Telekom	A	Télécommunications	48 308
France Télécom	F	Télécommunications	43 025
Repsol	E	Pétrole	42 850
Suez	F	Energie	42 359
EDF	F	Energie	40 175
BMW	A	Automobile	38 462
Thyssenkrupp	A	Sidérurgie	38 004
Renault	F	Automobile	36 351
Robert Bosch	A	Equip. automobile	34 028
Glaxosmithkline	R-U	Pharmacie	33 490
Deutsche Post	A	Poste	33 378
Tesco	R-U	Distribution	32 912
BT Group	R-U	Télécommunications	32 851
BASF	A	Chimie	32 499
Philips Electronics	P-B	Electronique G P	32 338
Olivetti	I	Télécommunications	32 016
Nokia	Finl.	Télécommunications	31 190
Telefonica	E	Télécommunications	31 052
Telecom Italia	I	Télécommunications	30 818
Eads	P-B	Aéronautique	30 797
Saint-Gobain	F	Mat. de construction	30 390
Vivendi Environnement	F	Environnement	29 126
Bayer	A	Pharmacie	28 938
Statoil	N	Pétrole	27 881
P-P-R	F	Distribution	27 798
Enel	I	Energie	27 725
ABB	S/Suède	Electrotechnique	27 139
Veba Oel	A	Pétrole	26 899
Tengelmann	A	Distribution	26 552
Sainsbury	R-U	Distribution	25 658
Alcatel	F	Télécommunications	25 353
Ericsson	Suède	Télécommunications	24 822
Vodafone Group	R-U	Télécommunications	24 130

source : CCTN – SES – brec

Gaston BESSAY

