

Le transport routier de marchandises autrichien en 2020



Le pavillon autrichien aurait subi une forte chute de son volume d'activité pendant le second trimestre de l'année 2020. Cette baisse causée par la fermeture des frontières serait plus accentuée à l'international.

Néanmoins, dès l'été 2020, lors des dernières enquêtes avec les entreprises, une reprise de l'activité a été constatée par l'équipe du CNR. Les données statistiques 2020, attendues pour fin 2021, témoigneront de l'ampleur de l'impact de la crise sanitaire sur l'activité du TRM.

Le transport routier de marchandises autrichien en 2020



Seul pays de l'Europe centrale n'ayant pas appartenu au bloc de l'Est, l'Autriche a longtemps profité de sa position de voie de transit dans la région. Reliant les territoires les plus développés de l'Europe (la Suisse, l'Allemagne, le Nord de l'Italie) aux centres de production dans l'Est (la Hongrie, le Sud de la Slovaquie, la Tchéquie), le pavillon autrichien s'est adapté aux évolutions du marché au fil du temps. Après avoir vécu un âge d'or dans les années 1990, il a rapidement été confronté aux difficultés de la concurrence européenne qui a suivi l'entrée des 10 nouveaux états membres dans l'UE, dont 4 sont ses voisins directs. Ainsi, la plupart des entreprises autrichiennes se sont positionnées sur le marché du TRM comme organisateur de transport, à la recherche de haute valeur ajoutée, sous-traitant l'essentiel de l'activité routière internationale aux transporteurs des pays voisins de l'Est. Après une décennie de baisse, pendant laquelle le volume de son activité internationale a été divisée par deux, le pavillon autrichien se concentre de plus en plus sur son marché domestique, à l'instar d'autres pavillons de l'Ouest européen.

En ce qui concerne les conditions d'exploitation, le pavillon autrichien affiche près de 120 000 km par an et par véhicule. Le conducteur type à l'international réalise 111 000 km et 1 720 heures de conduite par an pour un coût annuel de plus de 50 000 €. Dans le détail, certains postes de coût divergent des standards observés en Europe de l'Ouest, à commencer par l'important coût des péages. Le poste entretien-réparation est aussi élevé mais comparable à la moyenne constatée en France, aux Pays-Bas ou en Belgique.

???????

Au bilan, le coût kilométrique moyen d'un poids lourd 40 tonnes autrichien affecté à l'international s'élève à 1,30 €/km en 2020, soit un des plus élevés en Europe.

[Consulter le Communiqué de presse](#)