

UNE APPROCHE DE L'ÉVOLUTION DES RAPPORTS DE COMPÉTITIVITÉ DE LA FRANCE AVEC LA POLOGNE ET L'ESPAGNE A PARTIR DE L'EXPLOITATION DES ENQUÊTES « TRM » EUROPÉENNES

Auteur : Michel Hirou

Le dispositif statistique et les principaux résultats disponibles

Chaque pays de l'UE se doit de réaliser chaque année (règlement CE 1172/98) une enquête sur l'utilisation des véhicules de TRM immatriculés dans son pays. Depuis quelques années, la compilation des enquêtes nationales a conduit à constituer une base de données européenne permettant des extractions selon la nationalité du véhicule, le pays de chargement et le pays de déchargement et indiquant par relation les tonnages concernés et les tonnes-kilomètres produites.

Les dernières données disponibles portent sur l'année 2007 et couvrent les 27 pays de l'UE ainsi que la Norvège. On notera que l'Italie n'ayant pas communiqué ses résultats 2007, ses données ont été estimées.

Le SOeS procède chaque année à une analyse détaillée des données et plus particulièrement de l'évolution des parts de pavillon entre la France et ses principaux partenaires. C'est ainsi qu'il a publié une étude sur la période 2004-2007, datée de mars 2009, dans la collection « le point sur » du Commissariat général au développement durable (téléchargeable sur le site du ministère).

Les travaux complémentaires initiés par le CNR

Dans le cadre des relations fructueuses de coopération entre le CNR et le SOeS, ce dernier a mis à la disposition du CNR la base de données européenne. Pour le CNR, il ne s'agit pas, bien entendu, de se calquer sur la production du SOeS mais de procéder à des approches permettant de mieux caractériser les évolutions de flux au-delà des simples relations bilatérales.

Dans cet esprit, la présente note propose de tirer les principaux enseignements :

- de l'évolution des flux entre l'Espagne et la France sur les 4 dernières années disponibles (2003-2007)
- de l'évolution du pavillon polonais entre 2004 (première année de disponibilité des statistiques du TRM sous ce pavillon) et 2007.

Les échanges entre la France et l'Espagne, exemple emblématique de la perte de compétitivité des transports sous pavillon français.

Sur la période 2003-2007 :

- les transports effectués par les véhicules immatriculés en Espagne ont progressé, en tonnes-kilomètres, de 34,4% dont 37,7% en national et 26,0% en international. Sur la même période, les véhicules immatriculés en France affichent respectivement des variations de 7,7%, 12,0% et, pour l'international, une récession de -15,2%.
- Sur les seules relations bilatérales entre la France et l'Espagne, la contraction du volume d'activité sous pavillon français excède cette moyenne avec -24,9% pour les livraisons à l'Espagne et de -22,4% pour les entrées en France. Sur ces mêmes relations, le pavillon espagnol progresse de 35,1% en provenance de France et de 42,3% à destination.
- Sur la période, peu de changements sont observés sur les distances moyennes d'acheminement dans le sens France – Espagne, si ce n'est une légère érosion. En revanche, dans le sens Espagne – France, la distance moyenne sous pavillon espagnol passe de 777 km à 840 km (+8,1%) tandis qu'elle régresse de 657 km à 613 km (-6,7%) pour le pavillon français. On notera que cette diminution de la distance moyenne d'acheminement du pavillon français à l'international n'est pas spécifique aux relations avec l'Espagne et mériterait une analyse détaillée.
- La part du pavillon français dans les échanges bilatéraux, n'est plus, en 2007, que de 17,0%, avant prise en compte des pavillons tiers, et de 15,8% des échanges totaux entre la France et l'Espagne après leur prise en compte.
- En 2003, les pavillons tiers dans les échanges entre la France et l'Espagne étaient crédités de 812 M de tk, soit 3,7% des échanges, les pavillons portugais, allemands, néerlandais et belges étant les plus présents. On notera toutefois que les données relatives à la Pologne, la Bulgarie et la Roumanie n'étaient pas encore intégrées à la base de données UE mais qu'elles le sont toutes à partir de 2006.
En 2007, les pavillons tiers concourent, avec 1 975 M de tk, soit une progression apparente, de 143%, à 7,1% des échanges. A périmètre constant (i.e. champ 2003), ils augmentent de 49,3%. Sur ces transports, on note que les polonais arrivent en 2^{ème} position derrière les portugais et avant les allemands et les slovaques.
- L'évolution du cabotage sous pavillon espagnol en France progresse modérément (6,9%) sur la période observée. En revanche, celui opéré sous pavillon français en Espagne régresse (-18,8%). En 2007, le rapport caboteur / caboté est dans un rapport de 10,7 à 1 au profit de l'Espagne.

La forte croissance du pavillon polonais sur la période 2004 – 2007 en fait un opérateur majeur en transport international.

- En trois années, le transport sous pavillon polonais a progressé de 46,8% pour atteindre 151 Gtk et la 6^{ème} position européenne derrière le Royaume-Uni et devant les Pays-Bas. Si le transport national a progressé modérément sur la période (+11,9%), en revanche l'activité internationale a explosé avec une croissance de 93,4% sur la base des tk.
- En 2007, les expéditions de Pologne sous pavillon polonais étaient principalement, à destination de l'Allemagne pour 8,86 Gtk (+29,9% sur la période), la France 3,50 Gtk (+80,4%), la Russie 2,18 Gtk (+42,9%), l'Italie 2,17 Gtk (+69,5%) et le Royaume-Uni 2,07 Gtk (+50,4%)
- Cette même année, les introductions en Pologne sous pavillon polonais, provenaient principalement d'Allemagne pour 10,30 Gtk (+55,6% sur la période), d'Italie 3,08 Gtk (+118,4%), de France 3,02 Gtk (+68,7%), des Pays-Bas 2,57 Gtk (+73,7%) et d'Espagne 2,48 Gtk (+92,3%).
- Les taux de progression présentés aux deux alinéas précédents ne permettent pas d'expliquer le presque doublement du transport sous pavillon polonais en 3 ans. L'explication tient à son activité entre pays tiers qui fait plus que quadrupler en passant de 5,0 Gtk à 21,6 Gtk. C'est ainsi qu'en 2007, le pavillon polonais a capté 2,35 Gtk dans les échanges entre la France et l'Allemagne, 1,26 Gtk entre l'Allemagne et l'Espagne, 0,91 Gtk entre la France et le Royaume-Uni et 0,90 Gtk entre l'Allemagne et l'Italie.
- Le cabotage sous pavillon polonais est passé de 0,51 Gtk à 1,10 Gtk dont 1,0 Gtk dans les pays de l'UE-15. Les principaux pays ayant été cabotés illégalement en 2007 sont la France (0,30 Gtk), l'Allemagne (0,29 Gtk) et le Royaume-Uni (0,10 Gtk).
- Dans les échanges entre la France et la Pologne, la part de marché du pavillon polonais est quasi hégémonique et est passée de 93,2% en 2004 à 97,7% en 2007. Le pavillon français est pratiquement absent et ne représente plus que 0,3% des échanges contre 0,9% en 2004. La compétitivité des polonais se trouve aussi vis-à-vis des pavillons tiers qui passent de 5,9% à 2,0%.

**