

International : le constat

Le Comité National Routier a vu sa mission d'observation et d'analyse du marché s'étendre, depuis janvier 2002, à l'Europe avec pour premier objectif la mise en place d'un dispositif de veille économique. Depuis plus d'un an, il conduit un ensemble d'études dont les premiers résultats seront publiés, à compter de la rentrée de septembre 2003, dans les «Cahiers de l'Observatoire». Alors que la Profession et, plus récemment, les Pouvoirs Publics s'inquiètent de la dégradation des positions du transport international routier sous pavillon français, ce premier article vise à rappeler les faits. Dans le prochain numéro, daté de juillet, le CNR s'interrogera sur les facteurs explicatifs de cette évolution.

Alors que la Profession et, plus récemment, les Pouvoirs Publics s'inquiètent de la dégradation des positions du transport international routier sous pavillon français, ce premier article vise à rappeler les faits. Dans le prochain numéro, daté de juillet, le CNR s'interrogera sur les facteurs explicatifs de cette évolution.

La stagnation de l'activité des transporteurs routiers français, en 2002, recouvre des évolutions divergentes. Le transport pour compte propre connaît un regain d'intérêt (+5% en tonnes-km en transport intérieur) alors que le transport pour compte d'autrui est en régression (-1,3%) de par une sévère contraction de la demande étrangère (-8,7%).

Notons à ce titre que la part du transport international dans le transport pour compte d'autrui était, en 2001, de 21,2% contre 3,5% pour le compte propre. L'impact de l'évolution des échanges extérieurs est donc particulièrement sensible sur l'activité du secteur pris dans son ensemble. Pour une entreprise ayant une forte activité à l'international, une récession de l'ampleur de celle connue en 2002 est fortement déstabilisatrice, d'autant plus qu'elle succède à deux années consécutives de baisse.

Rappelons que l'évolution de la demande adressée aux transporteurs français a deux composantes principales :

- la croissance des échanges par route, elle-même fonction de l'activité nationale et de celle de nos principaux partenaires commerciaux,
- le rapport de compétitivité entre les transporteurs français et leurs concurrents.

D'autres facteurs interviennent, notamment :

- l'intérêt que portent les transporteurs nationaux à effectuer des transports internationaux avec leurs propres véhicules compte tenu des contraintes organisationnelles (gestion des temps de travail par exemple),
- la rentabilité relative entre le national et l'international, cette dernière activité étant souvent jugée moins profitable,
- et plus positivement : la qualité de service offerte permettant aux transporteurs français de mieux se positionner par rapport à des moins disant et de pérenniser des relations commerciales.

La tendance à l'érosion de nos parts de marché n'est pas un phénomène nouveau mais, lorsque la demande reste soutenue, le volume de transport sous pavillon français peut continuer à croître même si sa part de marché s'érode. Ce qui est nouveau, c'est l'effet cumulé de la contraction des échanges et de la dégradation accélérée de la part des transports sous pavillon national. Cette situation explique que les organisations professionnelles soient passées, il y a un peu plus d'un an, de la mise en garde au déclenchement d'un fort signal d'alerte et que les Pouvoirs Publics se préoccupent sérieusement des incidences directes sur l'emploi, les investissements mais aussi des effets induits sur les recettes fiscales et sur les contributions sociales.

La dégradation du pavillon français perçue au travers des statistiques de transport

Peut-on mesurer l'évolution de la compétitivité des transporteurs routiers français ?

Pour ce faire, on dispose d'un nombre d'outils d'observation limité. Le principal indicateur est celui de la part du pavillon dans les échanges intra UE. Chaque pays membre suit l'évolution de l'activité des seuls véhicules moteurs immatriculés dans son pays et non ceux des pays tiers. Le dispositif statistique communautaire ayant opté pour le principe de la nationalité et non de la territorialité,

les rapports entre pavillons ne peuvent être connus que par croisement des statistiques nationales. La difficulté d'apprécier ces rapports dans le temps tient au fait que des modifications sont intervenues dans les dispositifs nationaux et que les modalités de communication des résultats ne viennent que récemment être mises en œuvre au plan européen.

Le Service Economique et Statistique (SES) du ministère des Transports est depuis peu en mesure de calculer les parts de pavillon entre la France et 10 pays contre 7 pays, il y a encore un an. Ce sont ces données qui sont usuellement médiatisées pour acter la perte de compétitivité de notre pavillon.

Part du pavillon français avec ses principaux partenaires sur la base des I K en 2001 (tonnes-km exprimées en milliards)

	Pavillon français		Pavillon pays partenaire		Total
	G I K	%	G I K	%	G I K
France → Allemagne	3,95	41,7	5,52	58,3	9,47
Allemagne → France	3,56	35,5	6,46	64,5	10,02
Total	7,51	38,5	12,0	61,5	19,49
France → Belgique	2,32	30,7	5,23	69,3	7,55
Belgique → France	2,72	26,3	7,64	73,7	10,36
Total	5,04	28,1	12,87	71,9	17,91
France → Pays-Bas	0,59	20,1	2,34	79,9	2,93
Pays-Bas → France	0,83	19,1	3,52	80,9	4,35
Total	1,42	19,5	5,86	80,5	7,28
France → Royaume-Uni	2,33	59,1	1,61	40,9	3,94
Royaume-Uni → France	1,38	48,4	1,47	51,6	2,85
Total	3,71	54,6	3,08	45,4	6,79
France → Espagne	3,73	34,7	7,03	65,3	10,76
Espagne → France	2,98	31,9	6,35	68,1	9,33
Total	6,71	33,4	13,38	66,6	20,09
Total 6 pays	24,39	34,1	47,17	65,9	71,56

Part du pavillon français dans les échanges bilatéraux

Dans les années 90, le transport international sous pavillon français se développait à un rythme supérieur à celui du transport national sous l'effet de la demande globale de transport mais aussi de sa compétitivité. En 1992, le pavillon français représentait 52% des échanges à l'export et 45% à l'import. L'ambition était d'atteindre la parité dans les échanges. Cette ambition n'a pas été atteinte et la part du pavillon français a commencé à s'éroder. Toutefois, le transport sous pavillon national continuant à augmenter en valeur absolue, cette inflexion n'a pas été ressentie comme alarmante. C'est ainsi qu'en 1996 la part du transport international atteignait 29% du volume total du transport professionnel routier, exprimé en tonnes-km, et 12% du chiffre d'affaires total du secteur.

Une brusque tendance à la dégradation est survenue à partir de l'année 2000 avec une chute de l'activité de 9% puis de 3,9% en 2001. Pour 2002, le SES constate un nouvel effondrement de 9%. Sur trois ans, la contraction cumulée du transport international sous pavillon français atteint 23,4% alors que les échanges ont continué à progresser même sous l'effet d'une conjoncture européenne moins soutenue chez certains de nos principaux partenaires.

Dans le tableau page 14, le pavillon français n'est majoritaire qu'avec le Royaume-Uni. Il l'est aussi avec l'Italie, pays dont nous ne disposons pas des données par sens de relation mais dont le rapport de pavillons est estimé au tableau suivant. En revanche, il est fortement déséquilibré avec l'Allemagne, la Belgique et l'Espagne, et même marginalisé dans les échanges avec les Pays-Bas.

Comment ont évolué ces parts de marché sur 10 ans ?

	1991 (Eurostat)	2001 (SES)	Evolution sur 10 ans	Moyenne annuelle
Allemagne	55,1%	38,5%	-16,6%	-1,7%
Belgique	39,9%	28,1%	-11,8%	-1,2%
Pays-Bas	26,8%	19,5%	-7,3%	-0,7%
Royaume-Uni	52,7%	54,6%	+1,9%	+0,2%
Espagne	54,2%	33,4%	-20,8%	-2,1%
Italie	78,5%	52,0%	-26,5%	-2,7%
Perte moyenne avec ces 6 pays				-1,4%

Sur 10 ans, le pavillon français a perdu, en moyenne, 1,4 point de marché par an. Sa position ne s'est améliorée qu'avec le Royaume-Uni, pays avec lequel les échanges sont peu actifs. En revanche, il perd plus de 20 points avec l'Espagne dans un contexte de forte expansion des échanges qui permet aux transporteurs français de continuer à voir leur activité augmenter.

Avec la Belgique et les Pays-Bas, historiquement plus compétitifs, la dégradation se poursuit à un rythme plus modéré tenant au fait que les transporteurs de ces pays ont vu leur rentabilité diminuer ces dernières années et qu'ils deviennent plus sélectifs dans les prises de fret.

C'est avec l'Italie que le recul du pavillon semble le plus sévère mais il est difficile de l'évaluer avec précision, compte tenu des réserves qui peuvent être faites sur la qualité des statistiques italiennes.

Enfin, sur les 12 points perdus sur l'Allemagne, 10 le sont sur la seule année 1999, sans explication particulière si ce n'est technique de par l'élargissement du champ d'observation des statistiques allemandes.

Année 2001 (en millions de tonnes-km)

	Français cabotant dans l'UE	Pavillons cabotant en France	Ecart France-UE	Rapport UE-France
Allemagne	139,1	500,0	-460,9	4,3
Autriche	0,9	4,9	-4,0	5,4
Belgique	55,0	344,1	-289,1	6,1
Danemark	0,0	7,6	-7,6	ns
Espagne	117,1	209,3	-92,2	1,8
Luxembourg	3,3	540,0	-536,7	163,6
Pays-Bas	1,3	174,5	-173,2	134,2
Portugal	3,8	34,8	-31,0	9,2
Suède	0,2	3,5	-3,3	17,5
Royaume-Uni	121,2	33,6	+87,6	0,3
Total	442,7	2 532,3	-2 089,6	5,9

Dans les échanges entre pays tiers à la France

En 2001, le pavillon français était crédité de 0,8 milliard de tonnes-km contre 1,2 en 1996. Cette activité, qui avait quelque peu progressé en 1997-1998, s'est brutalement contractée de 38% en 2001. Dans les transports entre pays tiers, la France, qui dispose d'une position centrale entre le Nord et le Sud, fait un score égal à celui de l'Espagne qui se situe à la périphérie mais se positionne dans un rapport de 1 à 8 avec les Pays-Bas, de 1 à 5 avec la Belgique, de 1 à 4 avec l'Allemagne... et le Luxembourg, terre d'accueil des délocalisés.

Cet effacement du pavillon français des transports entre pays tiers est symptomatique de sa perte de compétitivité et peut être aussi d'un manque de dynamisme.

Le cabotage

Bien que représentant dans l'UE un volume de transport 2,5 fois moindre que les transports entre pays tiers, le transport national capté par des ressortissants non-résidents est un indicateur sensible de l'évolution de la compétitivité des pavillons européens.

En 1997, le cabotage effectué sous pavillon français était de même grandeur que celui réalisé en France par nos partenaires de l'Union. En quatre ans, le pavillon français a doublé son activité mais dans des proportions sans commune mesure avec le cabotage effectué sur le sol français : le rapport caboté/caboteur est passé de 1/1 à 1/6 en sa défaveur.

Dans l'ordre des pays cabotés, on trouve l'Allemagne (31,5%), le Royaume-Uni (27,4%), l'Espagne (26,5%) et la Belgique (12,6%).

Dans l'ordre des pavillons caboteurs, la Belgique (35,9%), l'Allemagne (22,8%), le Luxembourg (20,5%) et l'Espagne (11,0%).

On notera que les différentes statistiques sur le cabotage et les transports entre pays tiers ne mentionnent pas l'Italie, pays pour lequel les données ne sont pas disponibles.

Les échanges avec les pays d'Europe centrale et orientale

L'entrée dans l'UE, en mai 2004, de 10 nouveaux pays suscitant diverses interrogations, il est utile de rappeler l'activité des transporteurs français avec les PECO.

En 2001, les transports à destination ou en provenance de ces pays représentaient 0,5% du transport international sous pavillon français contre 0,8% en 1996. La baisse d'activité dans les relations Est-Ouest est plus forte que celle enregistrée avec nos partenaires de l'UE. Alors que les échanges par route avec les PECO se développent à un taux moyen de 5% par an, le pavillon français est en voie de marginalisation. Sa part de marché est estimée à moins de 20% : dans les échanges bilatéraux, il ne fait pas mieux que les pays tiers.

	1996	2001	Evolution
Tonnages déchargés dans les PECO (en milliers de tonnes)	382,0	173,0	-54,7%
Tonnages chargés dans les PECO (en milliers de tonnes)	278,0	117,0	-57,9%
Volume d'activité (en millions de tonnes-km)	354,2	199,2	-43,8%
dont compte d'autrui	329,9	195,4	-40,8%
% compte d'autrui	93,1%	98,1%	+5,0%

Les limites de la notion de pavillon

Les enseignements tirés du dispositif statistique trouvent leurs limites compte tenu du mode de comptabilisation. C'est ainsi qu'un transport de Mulhouse à Alicante, confié à une société française filiale d'un groupe allemand et donnant lieu à une rupture d'attelage à Perpignan au profit d'un tracteur espagnol, sera comptabilisé en transport national dans les statistiques françaises de Mulhouse à Perpignan et en transport international dans les statistiques espagnoles sur le parcours Perpignan Alicante.

Par ailleurs, des entreprises françaises acquièrent des sociétés étrangères ou délocalisent leur parc à l'étranger. Cette activité est alors comptabilisée sous un autre pavillon. On observe aussi un mouvement contraire avec des prises de contrôle d'entreprises françaises par des groupes étrangers. L'effet, en terme de pavillon, est alors inverse. Toutefois, ce double mouvement ne s'équilibre pas en ne portant pas sur les mêmes activités. En première analyse, les Français investissent à l'étranger plutôt dans le transport de lots alors que nos partenaires privilégient le contrôle capitalistique d'entreprises de messagerie et investissent dans la logistique.

Les notions de parts de marché et de degré d'efficacité économique devraient aussi être traitées à partir de la nationalité du capital de contrôle en le créditant de la production de valeur ajoutée et des profits réalisés. Cette approche risque de s'avérer complexe et peu opérationnelle à court terme. Elle pourra faire l'objet de recherches ultérieures mais, dans un premier temps, le CNR centre son observation sur les facteurs apparents de la concurrence que sont les coûts des facteurs de production et les conditions d'exploitation dans le transport de lots.

Ces considérations ne remettent pas en cause le fait que lorsque le pavillon français perd 2 millions de tonnes-km, ce volume de transport correspond à l'activité annuelle d'un ensemble routier de 40 tonnes, chargé à 20 tonnes et parcourant en moyenne 100 000 km en charge. A partir de ces

données quelque peu réductrices à fin d'exemple, la perte peut être chiffrée à 120 000 euros par an et à la suppression de 1,3 emplois.

Sur la base de ce calcul, la diminution d'activité des transports sous pavillon français entre 1996 et 2001, soit 5,5 milliards de tonnes-km, se traduit en situation 2001 par la perte de 330 millions d'euros et de 3 600 emplois.

Deux autres indicateurs de mesure de la compétitivité existent

Le solde des échanges de services

La balance des échanges de services de transport décrit les achats et les ventes de prestations des résidents sur le territoire national aux non-résidents. Sur la période de référence (1996-2001), le solde des échanges est passé d'un quasi-équilibre à un déficit de 619 millions d'euros avec une accélération de la dégradation particulièrement sensible en 1999 et 2000.

De 1996 à 2001, le solde négatif s'est creusé de 571 millions d'euros. En 2002, la dérive se poursuit.

	1996	2001	2002
Imports FAB	1 409	2 075	1 971
Exports FAB	1 361	1 456	1 289
Solde	-48	-619	-682

en millions d'euros

La Dépense Nationale de Transport Routier International

La DNTRI enregistre les dépenses effectuées au titre de l'acheminement des produits exportés et importés et indique aussi la nationalité du bénéficiaire. Alors qu'en 1996, 54% de la DNTRI était effectuée au profit des transporteurs français, contre 46% aux transporteurs des pays tiers, en 2001, la proportion s'est inversée. En situation 2001, ce différentiel de près de 8 points équivaut à un manque à gagner de 240 millions d'euros par rapport à 1996.

	1996	2001
Français	2 930	3 170
Etrangers	2 530	3 740
Total	5 460	6 910
% Français	53,7%	45,9%

Ces trois indicateurs concourent au même diagnostic : la perte de compétitivité des entreprises de transport routier exploitant un parc immatriculé en France.

A la recherche des facteurs explicatifs

Avant d'avoir l'ambition de rechercher les remèdes susceptibles d'enrayer la dégradation de nos positions sur le marché européen, il faut, en premier lieu, en rechercher les facteurs explicatifs et bien en évaluer l'impact. C'est ce qu'a entrepris le CNR à partir des analyses déjà effectuées en France et chez nos principaux partenaires mais aussi à partir des investigations qu'il conduit en propre.

Les premiers enseignements des recherches entreprises par le CNR feront l'objet d'un second article qui sera publié le mois prochain dans les «Cahiers de l'Observatoire».

Michel HIROU