

CABOTAGE : QUELLES OPPORTUNITES ?*Pierre SELOSSE - Patrice SALINI*

Pour le transport routier, une des conséquences les plus importantes et symboliques de la mise en place du marché intérieur européen sera la possibilité, pour les transporteurs, de travailler librement à l'intérieur des frontières des autres pays européens. Pour chaque pays, cette possibilité comporte des avantages et des inconvénients. Dans la phase actuelle, les transporteurs de chaque pays mettent en avant les inconvénients pour renforcer leurs revendications concernant le plus souvent l'harmonisation des conditions de concurrence. Si chacun s'accorde sur cette nécessaire harmonisation, elle se traduit par des demandes bien hétérogènes selon la situation des pays. Par ailleurs, si l'objectif de 1993 n'est pas remis en cause, chacun a son avis sur la manière d'y arriver : les échéances dépendent beaucoup des modalités d'introduction du cabotage qui apparaît pour la France, pays de transit, à la fois comme un danger et une opportunité.

Chiffrer les enjeux

Il est cependant paradoxal de constater qu'aucun effort pour chiffrer l'enjeu du cabotage, en terme de part de marché, n'a vraiment été réalisé. Il est clair que cet exercice est difficile compte tenu de la connaissance parfois limitée que nous avons de l'activité des transporteurs étrangers. C'est particulièrement vrai pour les activités de transit. Cependant, dans un premier temps, on peut tenter d'approcher l'offre de transport des pavillons étrangers en évaluant les déséquilibres de fret.

En effet, la libre prestation de service n'a pas pour seul objectif de faciliter les rechargements en fret de retour. Mais on peut penser que, dans un premier temps, le cabotage concernera principalement ce segment. Le transporteur étranger qui voudrait, durablement, effectuer du transport entre régions françaises aurait intérêt à s'installer, s'il veut maîtriser son marché, possibilité qui existe déjà.

Les déséquilibres globaux

Nous avons donc tenté, à partir d'une exploitation de SITRAM (base de données des trafics), de quantifier les déséquilibres de flux routiers par pavillons. Le résultat au niveau national est le suivant (en milliers de tonnes) :

Belgique	Pays Bas	R.F.A.	Italie	G.B.	Espagne	France
4 672	1 283	224	-316	-16	717	688

Cela signifie par exemple que, globalement, les transporteurs des Pays Bas amènent en France, près de 1,3 million de tonnes de plus qu'ils n'en rechargent. Soit, en d'autres termes, que 65 000 camions néerlandais repartent à vide de France chaque année. En revanche, la capacité de rechargement des camions allemands est relativement faible, et les transporteurs italiens et anglais rechargent plus qu'ils ne déchargent. Il faut cependant noter que, pour leur part, les transporteurs français importent 688 milliers de tonnes de plus qu'ils n'en exportent ce qui traduit le déséquilibre (en tonnage) de notre commerce extérieur avec la CEE.

Le transit

Mais cette première estimation ne permet que très imparfaitement d'apprécier les capacités de rechargements des transporteurs étrangers en France. Tout d'abord, nous ne pouvons pas apprécier les retours à vide dans un parcours de transit, et cette donnée est particulièrement importante pour certaines régions du Sud de la France (déséquilibre des flux Europe du Nord-Espagne). Par ailleurs, cette vision globale ne reflète pas les situations régionales. La présence du camion belge, vide, dans la région Nord, n'a pas la même conséquence sur un éventuel cabotage, que le même camion dans la région lyonnaise.

Aussi, nous avons décomposé ces déséquilibres entre grandes régions économiques françaises.

Capacité de rechargement par région (Import - Export) en milliers de tonnes

annee = 1987												
zone France	front Nord	front Est	front Italie	front Esp.	Ouest	Bas. Parisien	Est	Lyonnais	Provence	Sud Ouest	Centre	TOTAL
pavillon												
Belgique Lux.	3 521	-229	25	-17	246	1 021	-159	222	-5	13	34	4 672
PaysBas	221	87	16	-14	69	800	26	111	-22	-18	7	1 283
R.F.Ali.	-64	-644	55	-48	63	945	-170	171	-81	-30	28	224
Italie	-39	-32	-33	-20	-48	164	-105	-90	-43	-72	3	-316
RoyaumeUni	-19	-23	0	1	0	20	1	6	-2	1	-1	-16
Espagne	-98	-62	8	635	57	130	-36	37	-12	58	0	717
total hors France	3 521	-903	71	535	387	3 081	-444	457	-165	-49	72	6 563
Pav. Français	1 127	-79	-158	-411	-29	1 091	-68	95	-384	-495	-1	688

Les réalités régionales

On s'aperçoit dès lors que la situation est très différente. Ainsi, les transporteurs belges sont à la recherche de fret essentiellement dans la région frontière du Nord. L'impact sur un éventuel cabotage est donc limité. En revanche, pour les transporteurs allemands, on s'aperçoit qu'ils ont une capacité de rechargement de plus de 900 000 tonnes en région parisienne alors qu'ils sont en "sur-rechargement" de plus de 600 000 tonnes dans la région frontière de l'Est. On pourrait donc en déduire qu'actuellement, ces transporteurs repartent à vide de la région parisienne jusque dans l'Est de la France et apparaissent donc comme des "caboteurs" potentiels. Par ailleurs, à l'heure actuelle, les transporteurs étrangers rechargent plus en Provence qu'ils ne déchargent, ce qui signifierait qu'ils ne sont pas en capacité de recharger en transport intérieur, en supposant qu'ils préféreraient un trafic international jusqu'à leur base à un trafic intérieur.

Les flux internes

Mais ces quelques exemples montrent la complexité du phénomène si on les rapprochent de la géographie des flux intérieurs français. En effet, on constate rapidement que les déséquilibres de flux internationaux, si on excepte les régions frontalières, pèsent au niveau des régions dans le même sens que les déséquilibres intérieurs. L'exemple de la région parisienne est à ce titre significatif : le déséquilibre du flux de Paris vers l'Est des transporteurs allemands est dans le même sens que le déséquilibre intérieur.

zone France	front Nord	front Est	front Italie	front Esp.	Ouest	Bas. Parisien	Est	Lyonnais	Provence	Sud Ouest	Centre
Déséquilibre des flux internationaux											
Pav. français	1 127	-79	-158	-411	-29	1 091	-68	95	-384	-495	-1
Pav. étrangers	3 521	-903	71	535	387	3 081	-444	457	-165	-49	72
Déséquilibre des flux intérieurs											
	-506	-605	2 207	832	-814	3 210	-3 737	322	-1 074	320	-156

En revanche, dans d'autres régions comme l'Ouest, les transporteurs étrangers qui déchargent près de 400 000 tonnes de plus qu'ils n'en rechargent en international (essentiellement des Belges) pourront facilement participer au transport intérieur, excédentaire depuis cette région. Il conviendrait cependant pour que cette analyse soit plus pertinente d'affiner ces déséquilibres par types de produits.

Enfin, il faut noter que même si les déséquilibres sont de même sens, l'ouverture du cabotage permettra d'élargir le champ de concurrence alors que, pour l'instant, les transporteurs étrangers ne pèsent que sur le seul transport international, ce qui provoque un effet d'éviction. La possibilité donnée aux transporteurs étrangers de recharger des transports intérieurs redonnera une meilleure chance aux transporteurs français en transport international, actuellement monopolisé par les transporteurs étrangers dans certaines régions. Cela leur donnera, dès lors, de plus grandes possibilités de faire du cabotage à l'étranger ■