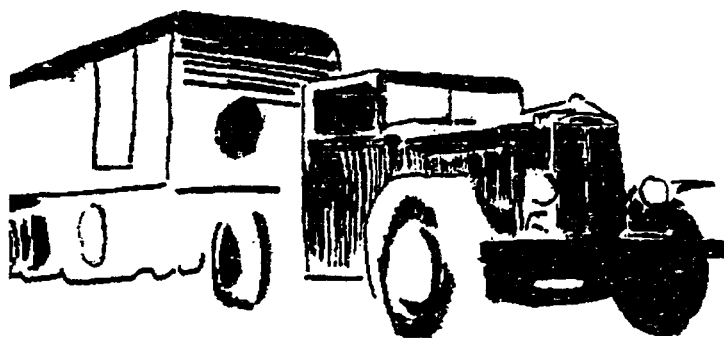


RECHERCHES SUR LE CABOTAGE ROUTIER EN FRANCE

Document de travail réalisé par Patrice SALINI

Département des Etudes et de la Planification



OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS
55, rue Brillat-Savarin 75013 PARIS
Téléphone 45 89 89 27

Observatoire Economique
et Statistique des Transports

DOCUMENTATION

Ref. n°

3628

AVANT PROPOS

Cette note traite du cabotage. Elle comprend deux parties.

La première traite principalement du cabotage consécutif dont elle évalue l'enjeu.

La seconde développe des éléments de réflexion relatifs à l'intégration européenne. En effet, l'unification du marché est présentée comme l'aboutissement du processus qui nous mène au 1 janvier 1993. Encore faut-il s'interroger sur les réalités quantitatives simples qui permettent, sinon de mesurer le chemin à parcourir, du moins le degré d'intégration actuel.

Les données de transport - un problème

Pour traiter de la question générale du cabotage, c'est à dire de l'intégration du marché européen des transports, il convient de disposer de deux ingrédients principaux.

*Tout d'abord, il faut disposer d'un modèle d'analyse.
Ensuite et surtout de données.
Mais lesquelles ?*

1 Des données de trafic fiables et comparables . Cette exigence n'est pas correctement satisfaite dans l'ensemble des pays.

Par exemple, si nous disposons de données pour la France, la RFA ou les Pays Bas, les chiffres ne sont pas toujours rigoureusement comparables. Plus dramatiquement, certaines statistiques n'existent qu'expérimentalement et depuis fort peu de temps, comme en Italie ou en Espagne.

2 Des données relatives aux entreprises, leurs structures, leurs coûts, etc...

Force est de constater que nous ne disposons pas d'informations statistiques complètes au niveau de la CEE, ni d'ailleurs de sources privées comparables (classements des médias , études, etc...).

Ces informations font globalement défaut dès lors que l'on s'intéresse aux groupes et non plus seulement aux entreprises, aux relations financières, et non plus seulement aux comptes d'exploitation.

3 Un éclairage sur les stratégies des firmes, et leurs logiques de développement.

Ces données sont aujourd'hui très partielles, et peu éclairées par des études publiques.

4 Une analyse du rôle des structures professionnelles et réglementaires, et des pratiques nationales. Tout le monde sait que nous n'avons qu'une connaissance embryonnaire de ces sujets.

Ces questions constituent à elles seules un "PROGRAMME" pour un observatoire européen des transports. Elles se doublent de difficultés méthodologiques évidentes, parmi lesquelles celles de la comparabilité de données relatives à des pays de taille et de géographie physique et économique aussi diverses que celles des douze !

L'OEST tente de combler pas à pas ces vides en compilant des données et en réalisant des études. Mais il ne faut pas masquer la réalité : nous sommes loin du compte.



RECHERCHES SUR LE CABOTAGE ROUTIER EN FRANCE

CABOTAGE :
Quels enjeux ?

Toute perspective sur le cabotage généralisé en Europe dans le cadre du grand marché unique est difficile.

Premier problème, mais non des moindres, celui des méthodes d'analyse : les précédents font défaut.

En effet, l'étude prospective d'un phénomène est relativement aisée lorsque nous disposons d'exemples qu'il est possible d'analyser et d'extrapoler. Or, force est de constater que peu de phénomènes comparables à l'instauration du grand marché unique peuvent être étudiés.

Second problème, l'absence de données sérieuses sur les forces et les faiblesses des secteurs routiers en Europe.

La connaissance des trafics, des entreprises, des réalités sociales, des parcs, des productivités et des prix est hétérogène.

A ces deux obstacles majeurs se rajoute un problème théorique. Nos concepts, nos clivages statistiques sont le fruit de nos règles nationales, ne sont essentiellement opératoires que pour des marchés protégés, et résultent de notre histoire nationale.

Trois exemples peuvent faire comprendre l'inadaptation de nos outils d'analyse.

a) le concept de pavillon est défini sur la base du critère d'immatriculation des véhicules.

Or la nationalité du véhicule de transport dans le marché unique perdra une grande partie de son sens dès lors que les réseaux chercheront à fonctionner de manière optimale. En situation «harmonisée» il devrait y avoir une banalisation quasi-totale des moyens de transport (immatriculations des moyens de transport), et un renforcement des pôles logistiques (pôles d'emploi, de valeur ajoutée, de profit, noeuds de communication) et de leur hiérarchie.

b) Nous évaluons l'activité des pavillons à partir du même critère de pays d'immatriculation. Or, chacun sait que pour un prix de transport donné, la part qui revient finalement à la traction tend à devenir de plus en plus faible. A l'extrême limite, un déséquilibre du pavillon en tonnage peut masquer un excédent de valeur ajoutée produite. Cela est vrai en termes directs, mais a fortiori en termes dynamiques. En effet, l'affrètement d'un véhicule immatriculé à l'étranger, mais produit en France, et conduit par un résident français, peut-être économiquement une excellente affaire.

Trois exemples

L'activité des pavillons



Qu'est-ce que la taille d'une firme ?

c) Les critères habituels de taille d'entreprise ont une signification assez différente suivant les règles nationales. En effet, il est probable que ces dernières déterminent, pour un même niveau de valeur ajoutée, des choix sous-traitance-production très différents dans les pays de la CEE. Il en résulte que les critères de puissance, et les modes d'organisation sont très hétérogènes en Europe. Autant dire que des modèles de développement vont être en concurrence, autant que des entreprises, ce qui ne facilite pas l'analyse.

Les exemples français et britanniques viennent à point nommé pour illustrer cette question. Dans le classement anglais, plusieurs entreprises parmi les 10 plus grandes affichent des parcs de 5 à 30 000 véhicules. Dans le classement français, on ne dépasse que rarement le millier. Pur produit réglementaire, mais aussi fruit de stratégies, ces différences traduisent bien l'extrême variabilité des "armes de la concurrence". Qu'en sera-t-il demain ? Un modèle l'emportera-t-il sur l'autre ? Un cadre réglementaire unique s'imposera-t-il en Europe ? Autant de questions sans réponses ! Alors que l'on parle de plus en plus d'intégration européenne, et d'opérateurs "intégrés" dans le transport - suivant le modèle des géants du fret express -, on peut raisonnablement se demander quelles seront les approches des firmes face au marché unique.

Vers des réseaux transnationaux

De toutes façons, qu'il s'agisse des chargeurs ou des transporteurs, les concepts de nationalité s'estomperont progressivement au profit de leurs logiques de réseau.

«En soi», le déficit de 2,3 millions de tonnes de notre balance de produits manufacturés avec l'UEBL ou l'équilibre avec les Pays-Bas n'ont guère plus de signification que les soldes de balances régionales. Dans le cadre du marché unique, ils s'intègrent dans la mosaïque des déséquilibres régionaux des échanges et donc dans les gestions de réseaux des opérateurs.

Or, dans de tels réseaux - nécessairement transnationaux - les concepts de nationalité vont devenir complexes. En effet, par nature, le transport s'effectue dans l'espace, et s'articule autour de noeuds (ports, hubs, plates-formes...). Dans ce contexte se traduisant par un recul de l'intérêt même de nos concepts traditionnels, il n'empêche que le partage de la valeur ajoutée produite dans le transport va se modifier sensiblement. Plus difficile à déterminer et à interpréter, ce nouveau partage sera essentiel, comme le sera celui du profit et des emplois qui découleront de l'intégration européenne. Mais, saura-t-on mesurer et interpréter ces évolutions, d'autant que le renforcement du poids des relations financières, semble inéluctable ?



De toutes façons, la spécialisation régionale (respectivement nationale) de l'immatriculation des moyens de transport, sauf si elle découlait de distorsions fiscales, et donc les taux de pavillon - ou la pénétration du cabotage tiers - n'auront guère de sens « en eux-mêmes ». On peut cependant s'attendre à ce qu'elle reflète la hiérarchie des pôles logistiques et des têtes de réseaux.

Une optimisation des transports

Ainsi, l'introduction du cabotage a bien une double nature :

Il y a d'une part l'intégration véritable des marchés, sensible d'abord en zone frontalière, et par ailleurs, la faculté de s'insérer sur le marché du transport intérieur à la demande.

L'intégration implique par construction une optimisation des transports et donc une concurrence nouvelle résultant de l'unification du marché. La fusion des marchés nationaux entre eux (*et leur imbrication avec l'international communautaire*) ne peuvent que limiter le nombre de parcours à vide et augmenter les coefficients de remplissage. Il s'agit donc d'un facteur du progrès de la productivité. Le véritable enjeu est celui du partage des gains de productivité.

En toute rigueur, dans une analyse sérieuse du cabotage, il conviendrait de distinguer le cabotage consécutif, voire saisonnier, du cabotage inhérent à la libre prestation de service en zones frontalières. Ce dernier est théoriquement largement plus dépendant de l'organisation logistique des chargeurs, et des réseaux de transport et de distribution que d'autres paramètres.

Quel ordre de grandeur ?

Comme nous l'avons déjà indiqué, le cabotage est une activité inhérente au transport. En France, sur un trafic inter-régional pour compte d'autrui de 140 millions de tonnes, des déséquilibres massifs existent, entraînant la recherche de trafics triangulaires. Par exemple, le marché parisien est «sur importateur» de 5 millions de tonnes (soit 1/3 de ses sorties). En fait nous ne connaissons pas la réalité des courants de cabotage régional, c'est-à-dire la contribution des non-régionaux aux courants de trafics entre deux régions.

Pour autant, le déséquilibre parisien est comparable à celui de la France à l'égard de l'UEBL et celui des Pays de Loire, à celui de notre pays à l'égard des Pays-Bas.

A l'inverse nous sommes : exportateurs vers l'Italie comme l'est la Picardie à l'égard du reste de la France.

L'analyse statistique du "potentiel de cabotage" doit donc reposer sur une segmentation rigoureuse de son "marché".

Nous nous sommes limités, dans la présente analyse, au seul cabotage consécutif.

Comme on pourra le voir, pour le trafic territorial français, son incidence demeure faible.



L'offre des transporteurs étrangers serait déterminée par les déséquilibres liés à l'acheminement du commerce extérieur.

Analytiquement, nous avons estimé que l'offre des transporteurs étrangers serait déterminée par les déséquilibres liés à l'acheminement du commerce extérieur.

En effet, si les transporteurs des pays se trouvent à acheminer un tonnage plus important d'importation françaises que d'exportations, ils se trouvent "localement", en situation théorique d'offre.

2,3 % du trafic

On peut estimer à 3,4 millions de tonnes de capacité théorique le déséquilibre pouvant donner lieu à cabotage consécutif de nos partenaires en dehors des zones frontalières.

Notre technique d'analyse repose sur la recombinaison des situations de déséquilibre par grandes régions, tenant compte des infrastructures. Ce chiffre est à rapporter au trafic pour compte d'autrui à plus de 150 km, soit 143 millions de tonnes.

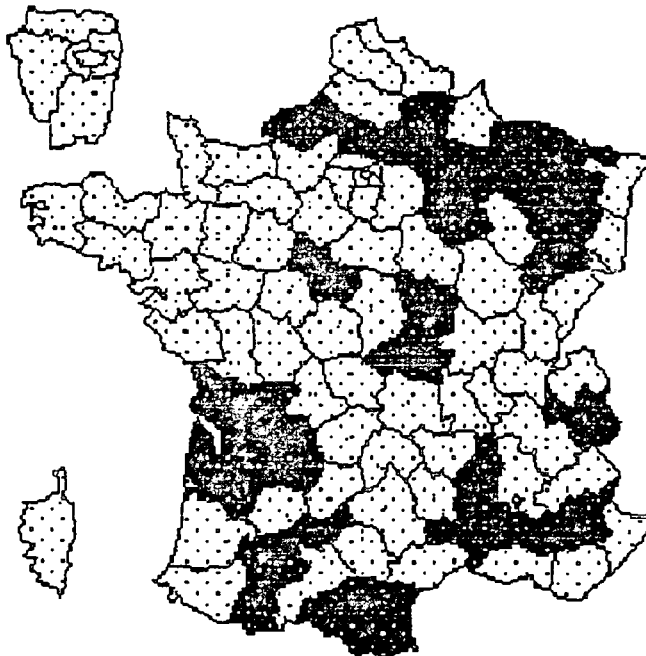
Cette première approche permet d'évaluer à 2,3 % du trafic actuel la pression éventuelle du cabotage consécutif.

Il faut cependant affiner géographiquement cette analyse, et la détailler par pavillon.

Une première série de cartes de déséquilibre par département a été établie. Elle visualise en gris clair les départements dans lesquels nos partenaires déchargent plus qu'ils ne rechargent en transport international, et sont donc en situation potentielle d'offre de cabotage.



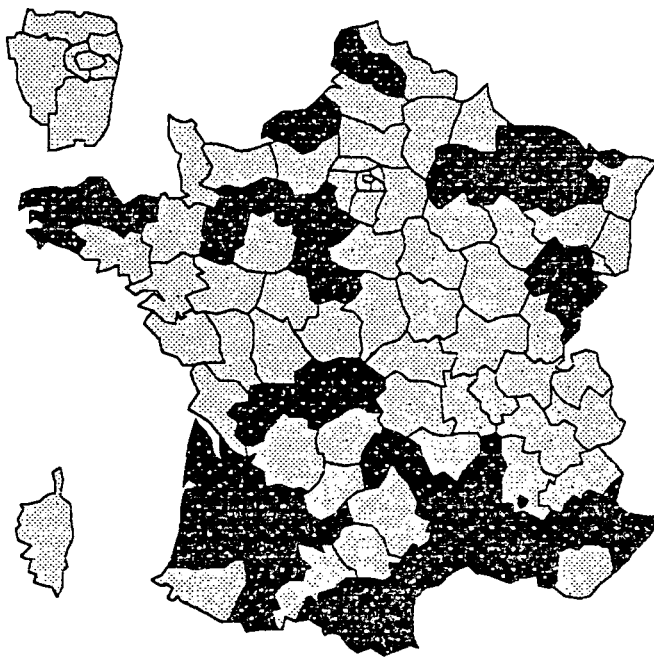
Belges : une certaine ubiquité.



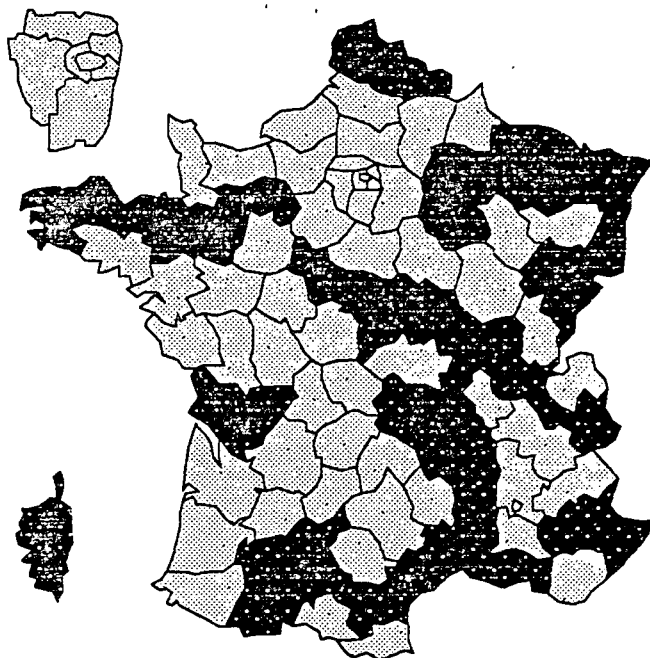
Les départements dans lesquels les belges seront en position de rechargement potentiel en cabotage sont en nombre important. Certaines zones (Aquitaine Nord, Croissant picardie-lorraine, sud de la vallée du Rhône, Roussillon, bourgogne, etc...) coïncident avec des excédents de chargements. Pour autant, le pavillon belge apparaît comme l'un de ceux dont la participation éventuelle à des trafics de cabotage est la plus étendue.

Cette "diffusion" est moins forte pour les néerlandais, en particulier dans le sud. Cette situation peut refléter l'effet du déséquilibre des courants de trafic entre l'Espagne et le nord de l'Europe. Les néerlandais effectuent ainsi probablement des parcours à vide depuis l'Espagne pour se positionner sur nos marchés à l'exportation du sud de la France.

L'introduction du cabotage intérieur, risque de changer cet état de fait. Cela montre de toutes façons les limites de nos approches, dans la mesure où elle ne traite pas des déséquilibres générés par les pays limitrophes.



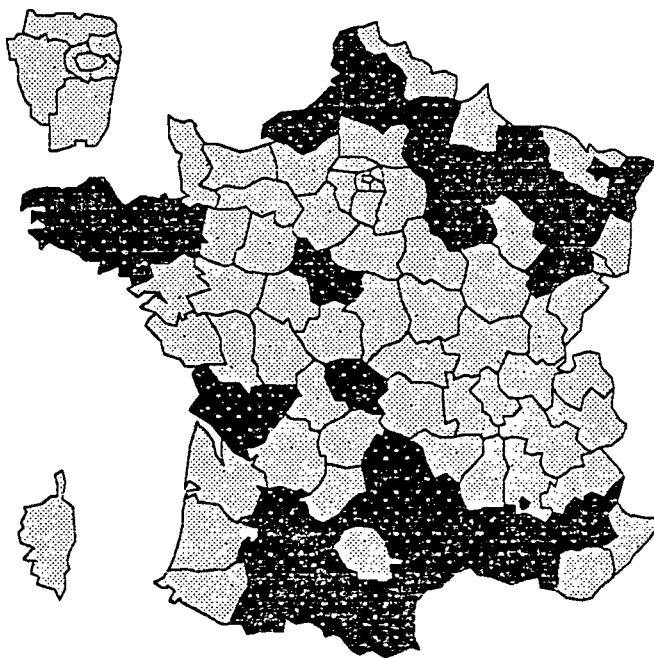
Néerlandais : comment tenir compte du déséquilibre espagnol ?



La situation du pavillon britannique doit être analysée avec prudence en raison même de la modicité des trafics routiers de bout en bout. Cependant, on notera que les excédents de chargements sont concentrés le long des grands axes routiers desservant les ports du trans-manche, et l'est de la France.

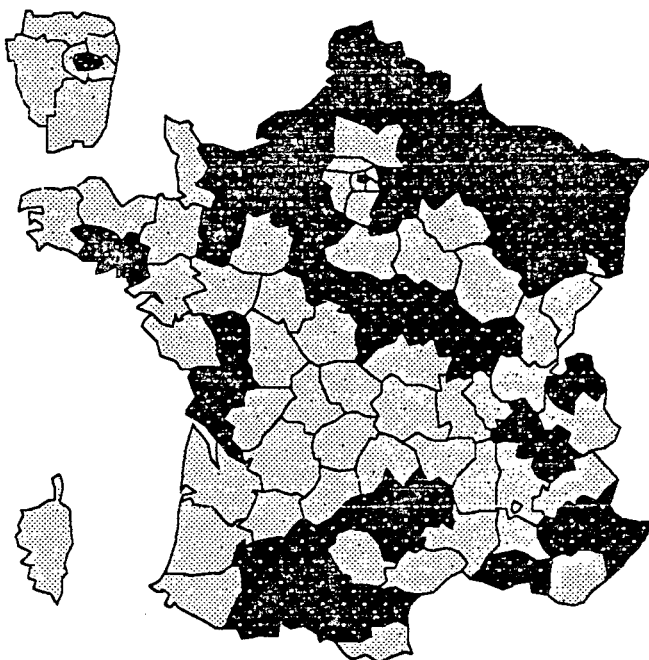
Allemands : Entre Seine et Garonne

En ce qui concerne les allemands, on retrouve une situation comparable à celle des néerlandais au sud et aux belges dans le roissant nord-est. L'excédent de chargement en Bretagne est à souligner. Pour le reste, la carte de la pression potentielle du pavillon allemand en trafic de cabotage coïncide avec une zone centrale (sud de la Seine-Garonne) bien desservie par le réseau routier.



Espagnols : le sud et le bassin parisien.

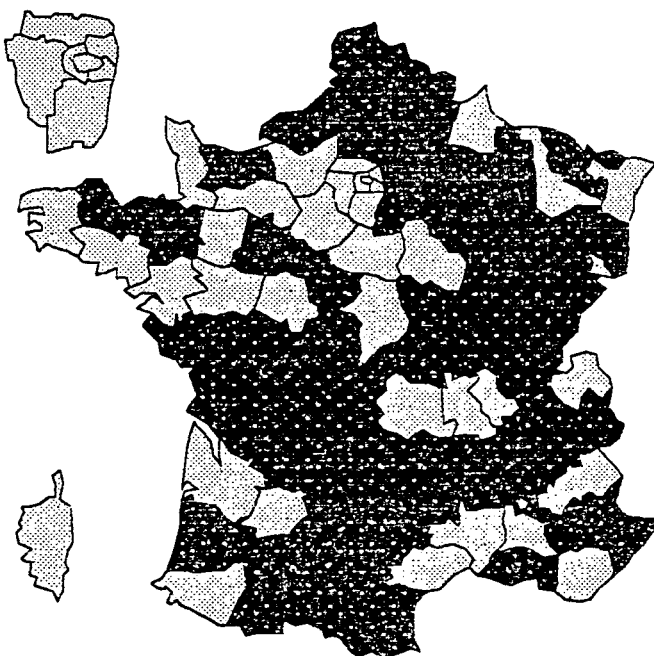
Les espagnols sont en général en excédent de rechargement dans les pyrénées centrales et dans le nord du pays. Leur pression sur le marché intérieur devrait donc être surtout sensible le long des axes autorou-



tiers nord-sud, et en Ile de France. Pour autant, l'apparente symétrie entre leurs excédents et ceux des pavillons nordiques laisse supposer qu'un mécanisme comparé à celui pouvant jouer pour les néerlandais pourrait se manifester. L'ouverture du marché national aurait, dans cette hypothèse, des vertus équilibrantes sur le marché international.

Italiens : une pression faible sur le marché intérieur, et géographique-ment limitée.

Les italiens sont de loin les transporteurs qui se trouvent le moins en position de peser sur le marché intérieur. Cette position globale d'excédent de chargement coïncide avec la faiblesse avérée de leur pavillon dans le trafic bilatéral entre nos pays.



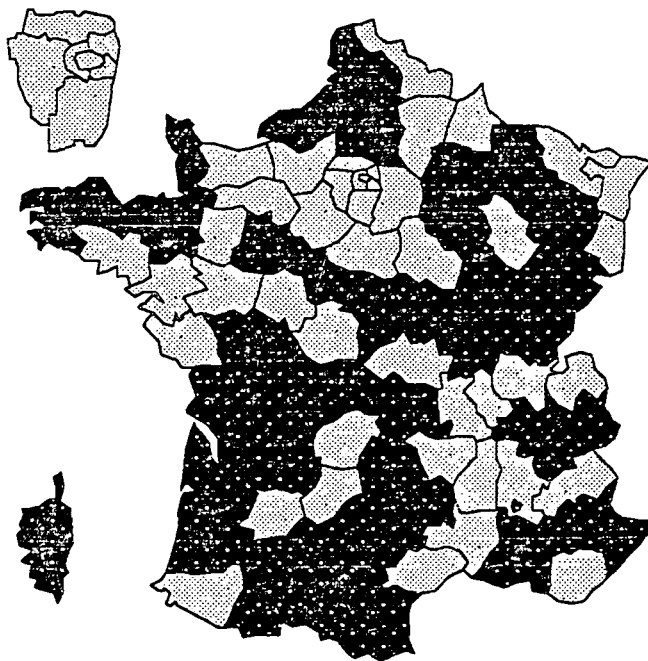
Français : des contrastes liés aux zones urbaines et aux grandes productions de base.

La comparaison de ces différentes cartes avec celle qui concerne le pavillon français est intéressante.

Elle reflète en effet les déséquilibres théoriques du transport international qui, déjà, peuvent être absorbés par le marché intérieur des transports. Par ailleurs, elle permet de relativiser les facteurs déséquilibrants ou équilibrants liés à l'instauration du cabotage.

Le premier constat qui s'impose concerne le sud et le croissant nord-est. Ces zones sont constituées de départements structurellement exportateurs en tonnage. Le second fait ressortir le caractère sous-exportateur des zones industrialo-urbaines, à l'exception notable du bordelais et de Marseille (en raison du port).

Il reste à prendre en compte les contrastes les plus parlants, c'est à dire à rechercher ce qui, au bout du compte, risque de marquer le plus sensiblement l'évolution des marchés, et leur perception par les acteurs.



Les grands déséquilibres : recherche des contrastes.

La représentation des déséquilibres qui précède permet de se faire une idée de la pression potentielle que pourront exercer les transporteurs étrangers sur le marché intérieur. Cependant, il peut être intéressant de privilégier la recherche des départements dans lesquels le déséquilibre est particulièrement marqué. Ces zones correspondraient à de véritables "poches" de tension sur le marché national.

La technique de visualisation retenue (de discrétisation) est celle de la représentation des écarts par rapport à la moyenne. Elle permet de mesurer grossièrement trois situations :

a) une situation moyenne ; c'est celle que connaît le pavillon sur le territoire national. Elle peut être, bien sûr, déséquilibrée.

b) Une situation s'éloignant, dans le sens d'un excédent en exportation très sensiblement de la moyenne ;

c) Une situation inverse, celle qui nous intéresse, d'écart important dans le sens d'un excédent d'importations.

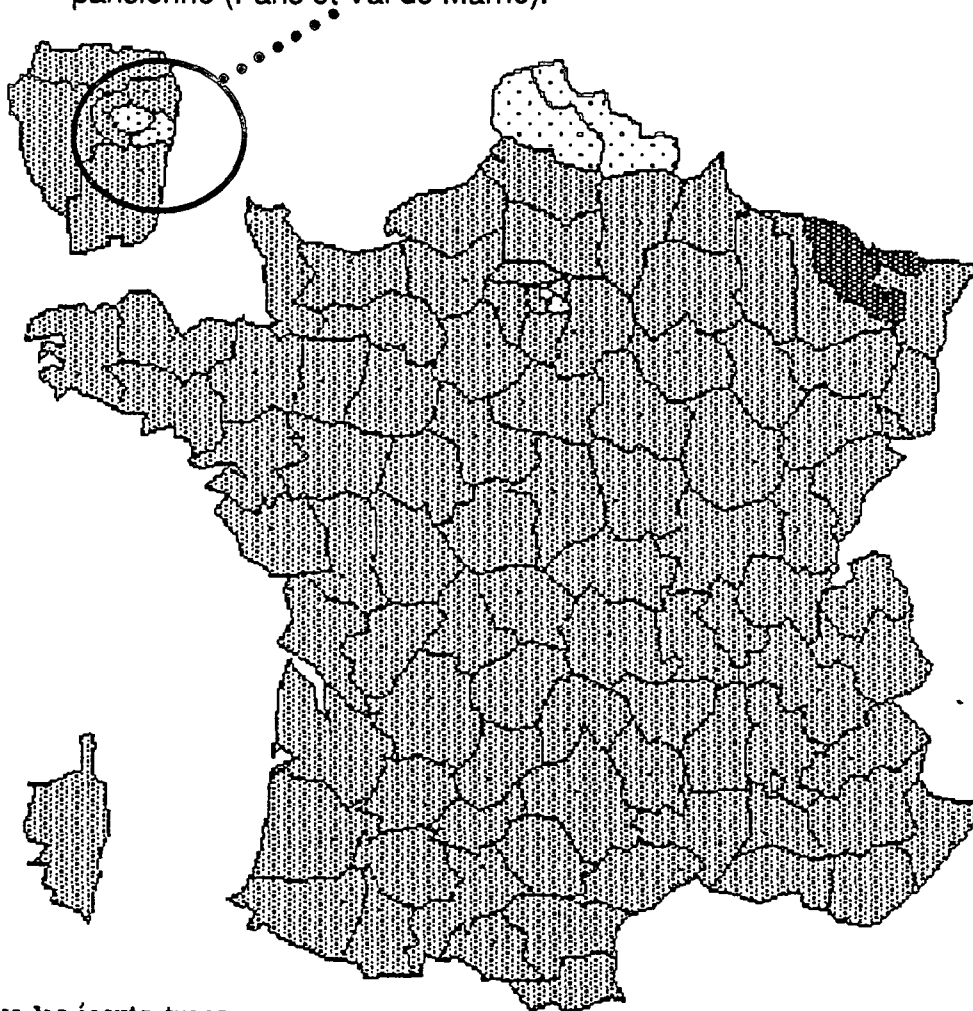


La situation du pavillon belge : le plus gros potentiel moyen de cabotage

La situation du pavillon belge est très caractéristique de profils que nous retrouverons souvent.

1 Une zone de déséquilibre coïncide avec la frontière du Nord Pas de Calais. Elle ne devrait donc pas peser directement sur le marché intérieur à longue distance.

2 Un fort potentiel de cabotage apparaît seulement en région parisienne (Paris et Val de Marne).



© OEST

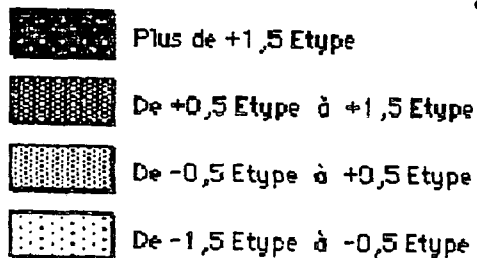
Discretisation selon les écarts-types

Moyenne = -48798

Ecart-type = 296948

Minimum = -2832349

Maximum = 251478



Moins de -1,5 Etype

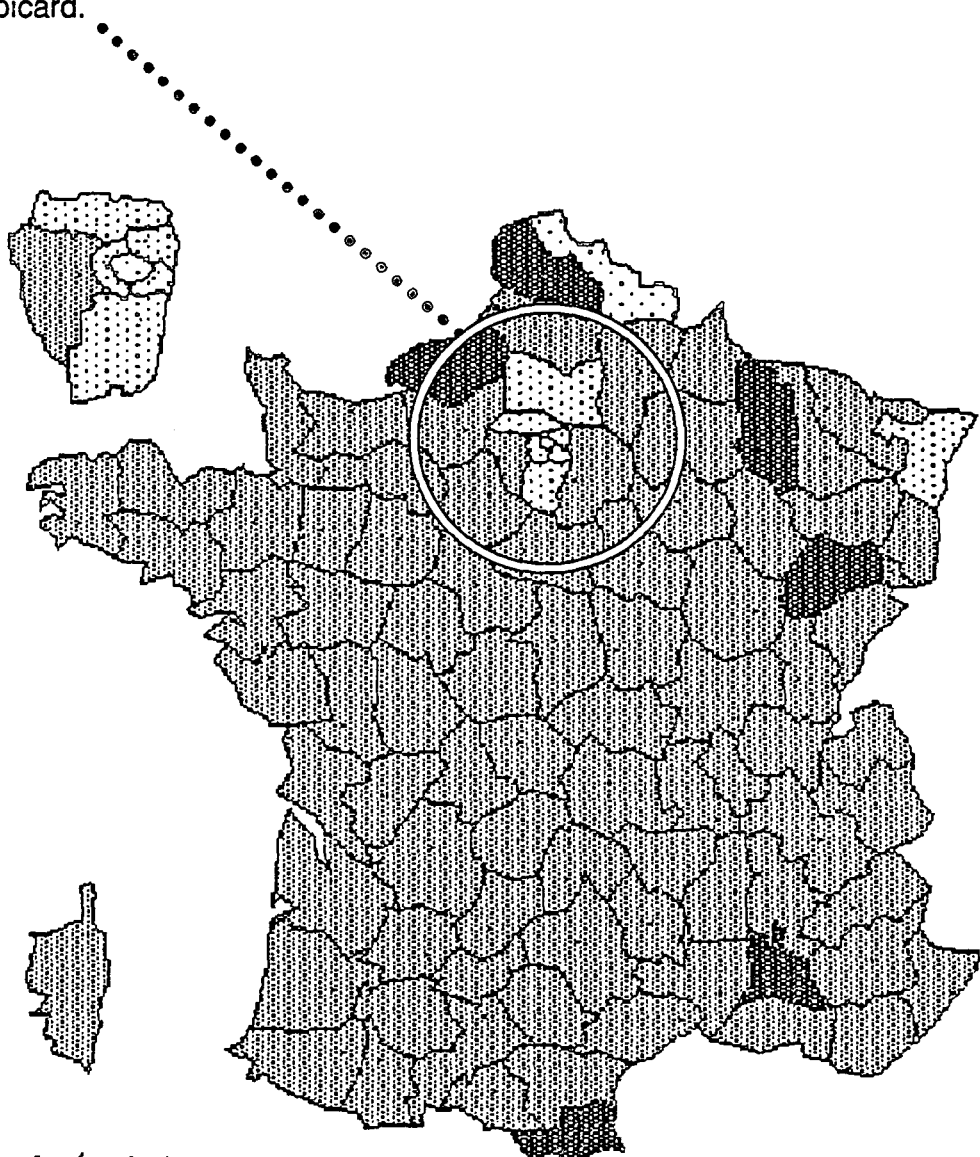
Déséquilibre moyen par département = 49 000 tonnes



La carte qui précède a le mérite de visualiser les zones correspondant à des tensions prévisibles fortes du marché.

La situation du pavillon néerlandais est assez proche de la précédente. Elle met en lumière un pôle de pression sur les marchés parisien et picard.

Le pavillon néerlandais



© OEST

Discretisation selon les écarts-types

Moyenne = -13578

Ecart-type = 46044

Minimum = -325382

Maximum = 43514



Plus de +1,5 Etype



Moins de -1,5 Etype



De +0,5 Etype à +1,5 Etype



De -0,5 Etype à +0,5 Etype



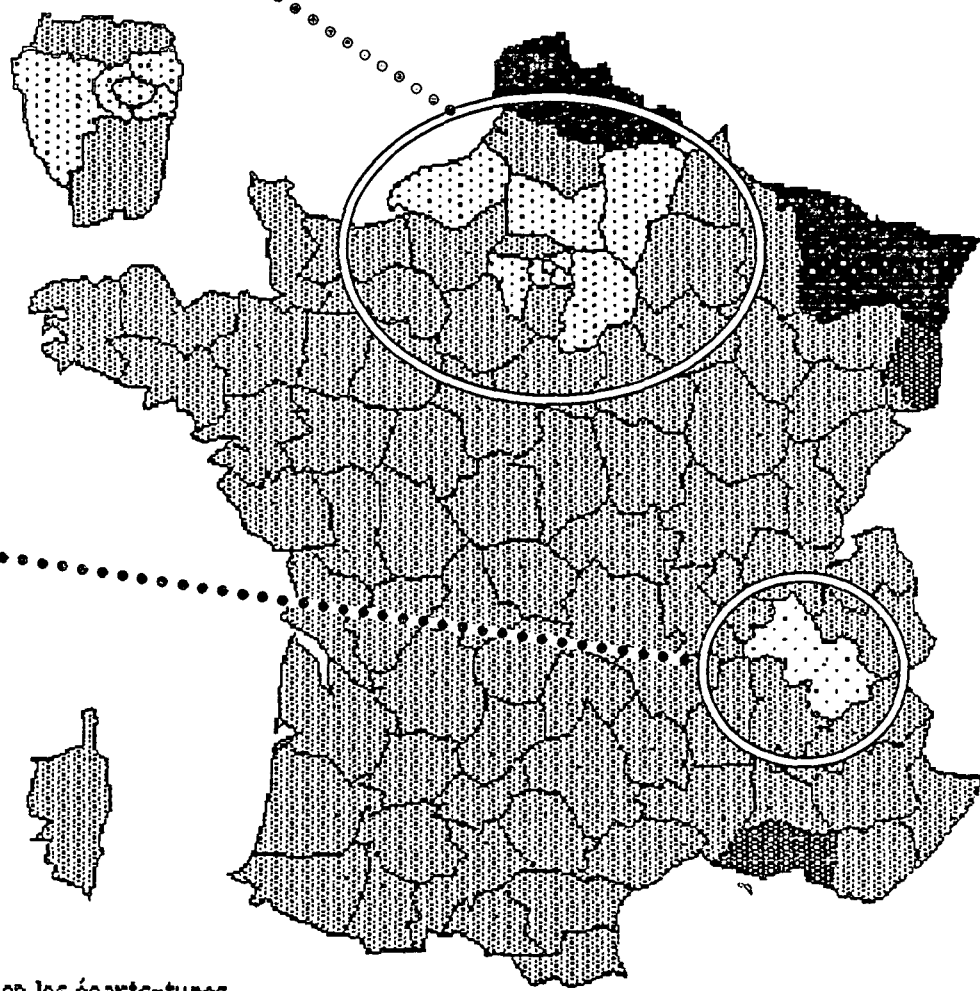
De -1,5 Etype à -0,5 Etype



Le pavillon britannique

La situation du pavillon britannique, actuellement peu pertinente, en raison de la faiblesse du trafic routier, est surtout intéressante dans la perspective de l'ouverture du lien fixe. On remarque essentiellement la présence d'une zone Ile de France - Picardie, qui peut d'ailleurs être relativement compensée par le déséquilibre inverse en Nord Pas de Calais.

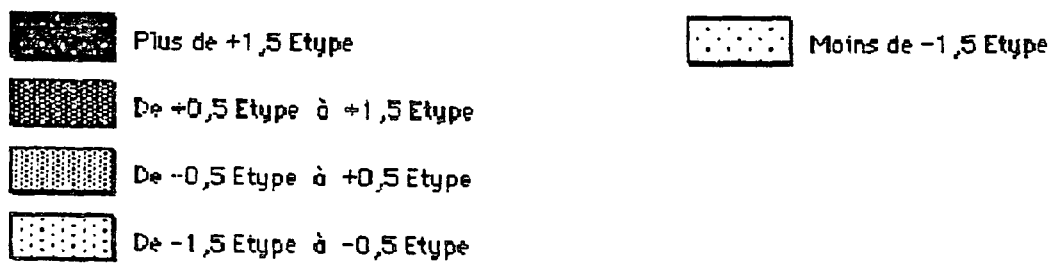
Le département de l'Isère apparaît également comme une "poche" de potentialités de cabotage.



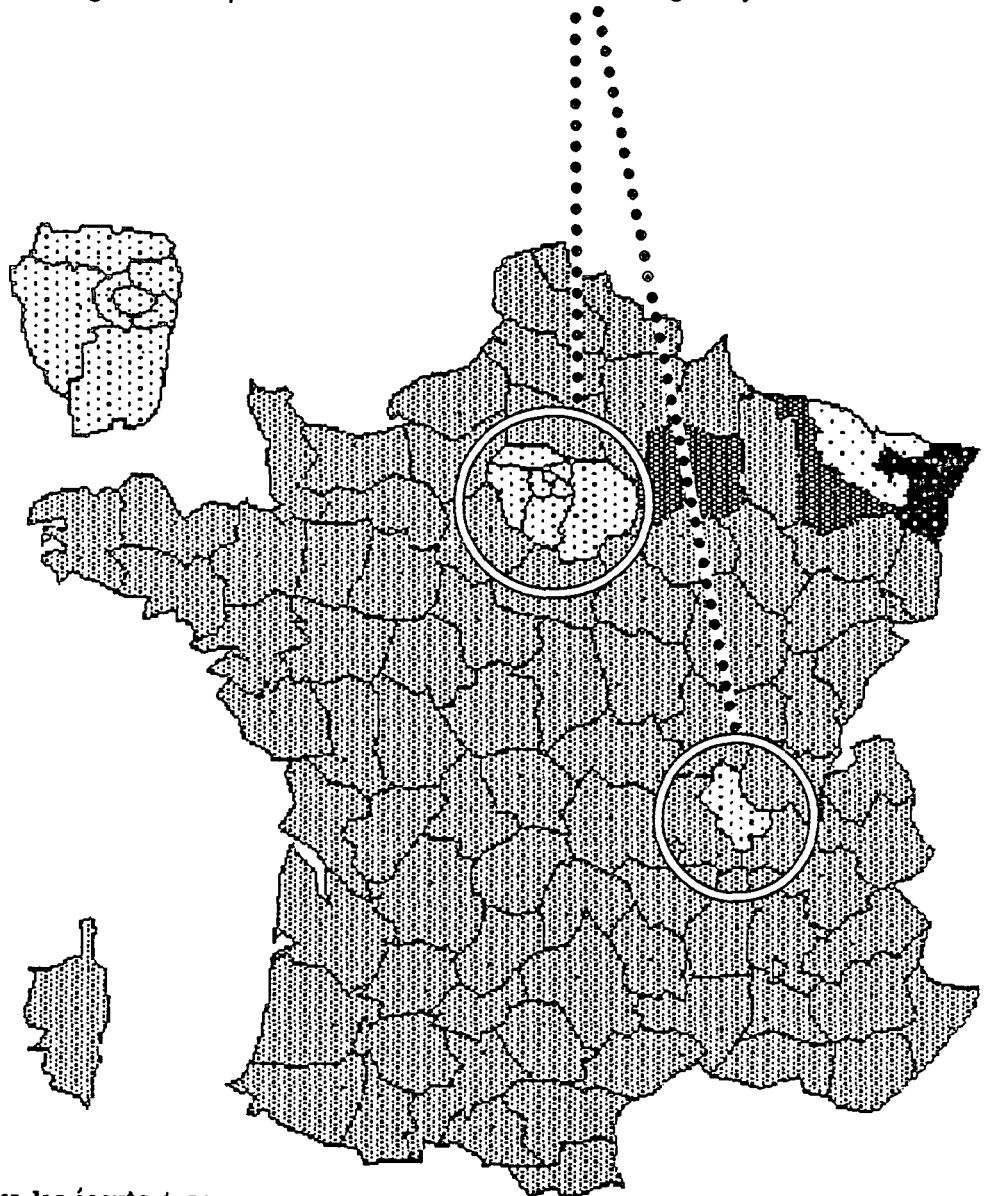
© OEST

Discrétisation selon les écarts-types

Moyenne = 170
Ecart-type = 2281
Minimum = -5657
Maximum = 14799



La situation des allemands, en moyenne assez faiblement en position de rechargement en France, est caractérisée par deux "gisements de cabotage" correspondant à l'Île de France et la région lyonnaise.



© OEST

Discretisation selon les écarts-types

Moyenne = -2391

Ecart-type = 133862

Minimum = -579784

Maximum = 1104980



Plus de +1,5 Etype



Moins de -1,5 Etype



De +0,5 Etype à +1,5 Etype



De -0,5 Etype à +0,5 Etype

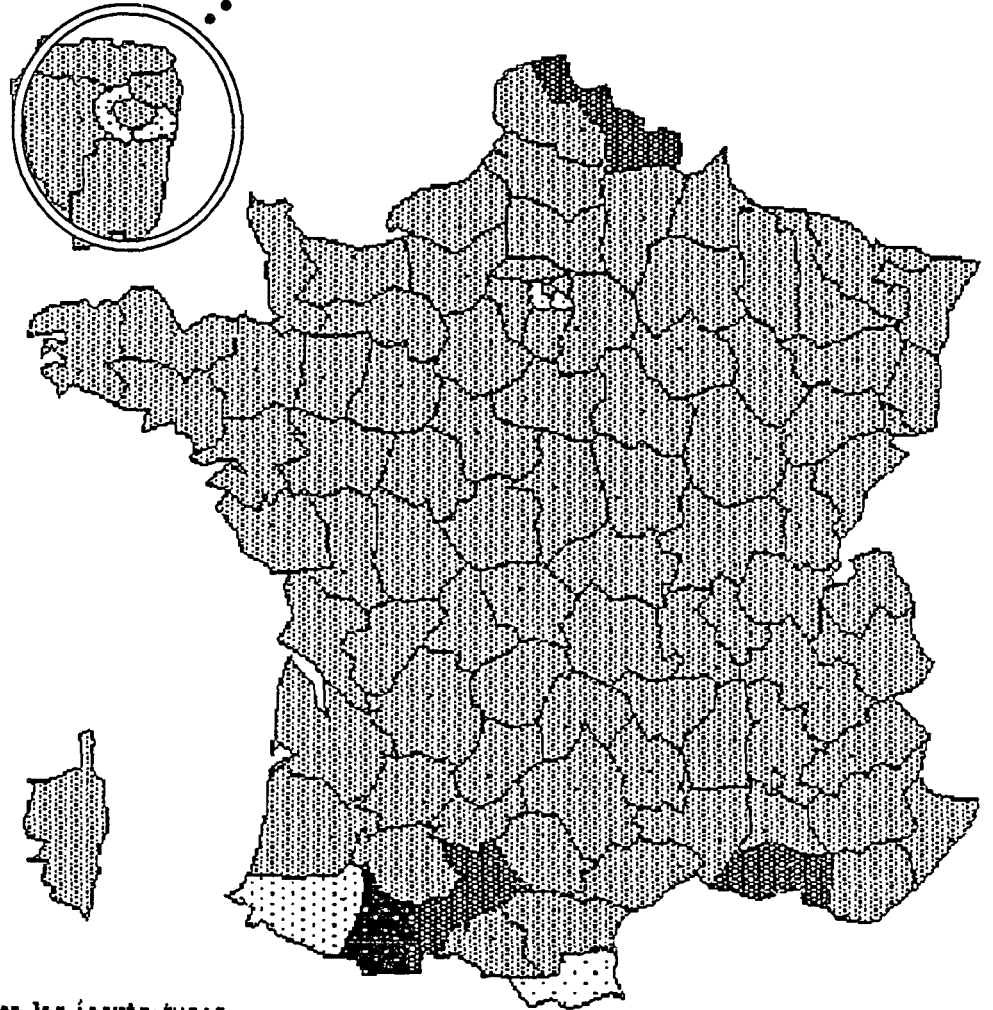


De -1,5 Etype à -0,5 Etype



Les espagnols

Les espagnols, comme tous les pavillons, connaissent des situations contrastées en zones frontalières. Leurs poches de cabotage sont limitées essentiellement en région parisienne. On remarquera, cependant, que leur pression moyenne sur le sol national est plus de deux fois plus forte que celle des allemands.



© OEST

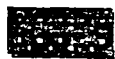
Discrétisation selon les écarts-types

Moyenne = -7437

Ecart-type = 97431

Minimum = -878966

Maximum = 290013



Plus de +1,5 Etype



Moins de -1,5 Etype



De +0,5 Etype à +1,5 Etype

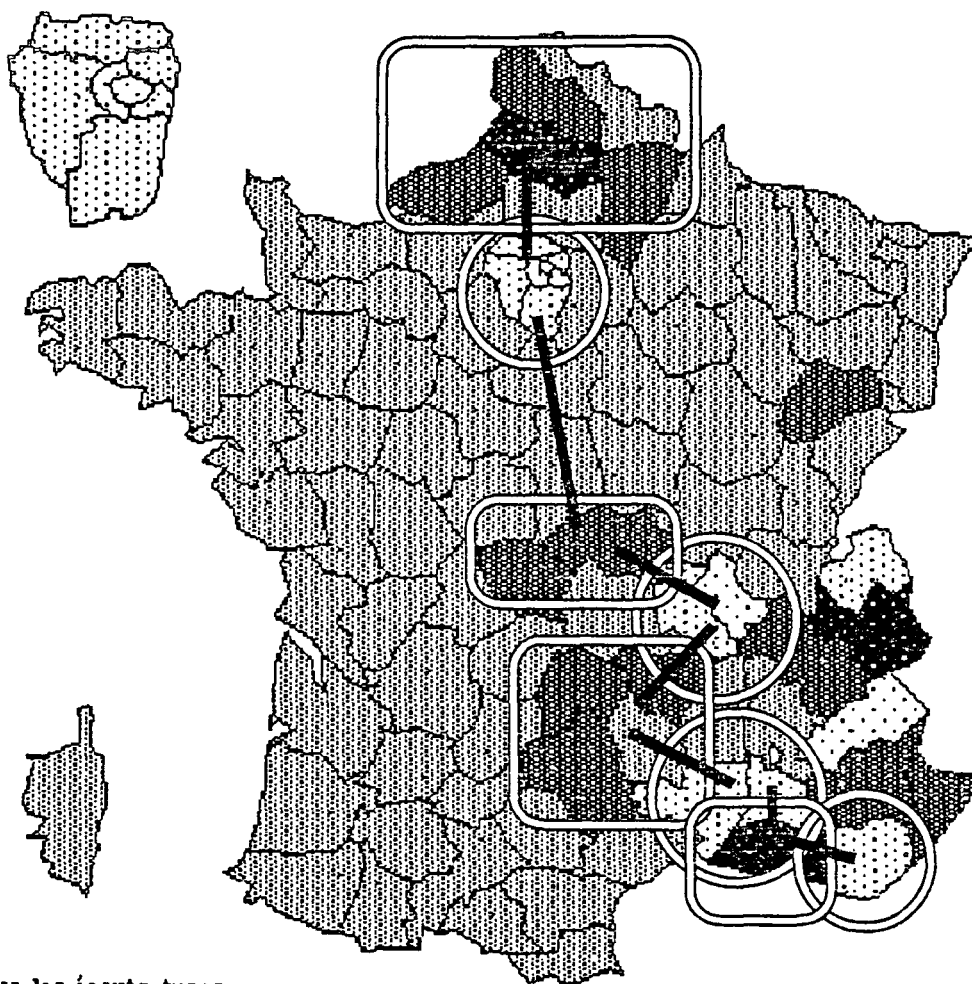


De -0,5 Etype à +0,5 Etype



De -1,5 Etype à -0,5 Etype

En moyenne, les italiens sont en situation de déséquilibre défavorable. Ceci signifie qu'ils n'auraient pas, de manière générale, de poids spécifique sur le marché intérieur en termes de cabotage consécutif. Au contraire, même, dans certaines zones éloignées de leur frontière, ils acheminent plus de nos exportations que de nos importations. On peut se demander par contre, si leurs déséquilibres ne peuvent pas, plus que d'autres, être propices à la recherche de trafics triangulaires. Pour autant, les "gisements" de cabotage sont plus nombreux, et plus diffus - bien que modérés - que pour les autres pavillons.



© OEST

Discrétisation selon les écarts-types

Moyenne = 3276

Ecart-type = 27856

Minimum = -127203

Maximum = 120409



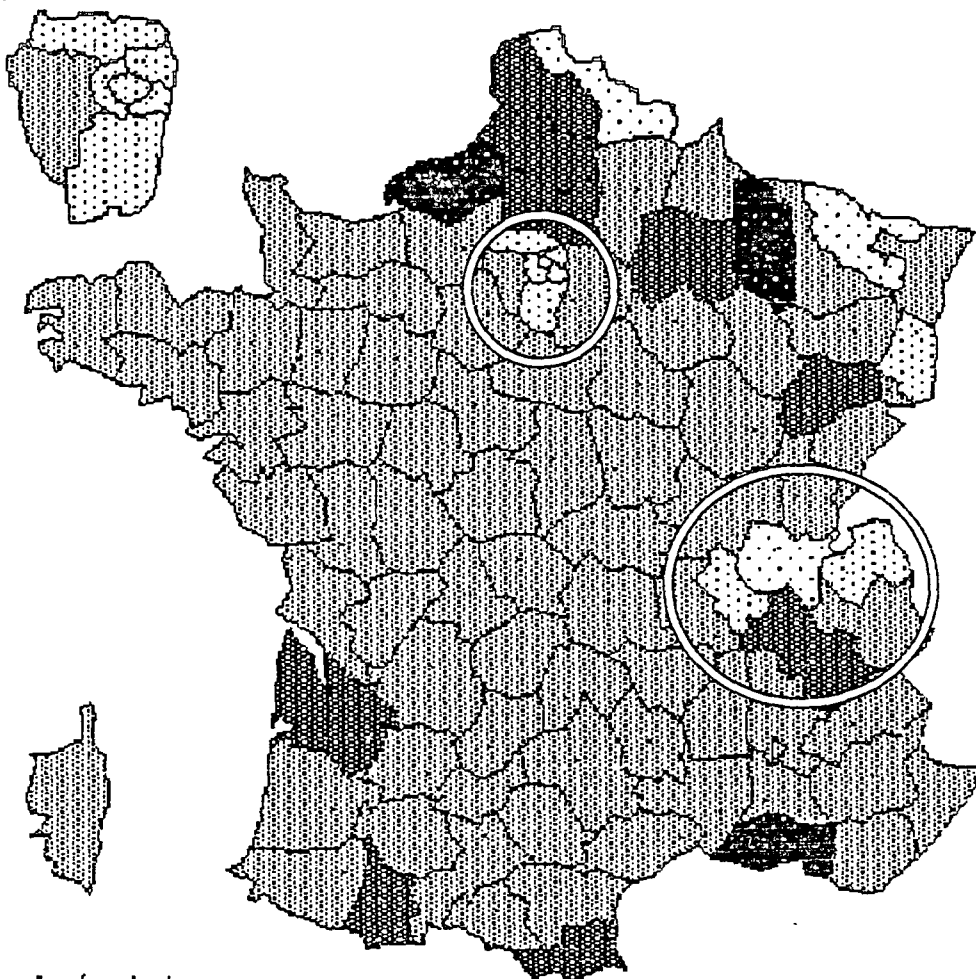
Repositionner les dés-équilibres par rapport à ceux de nos routiers

Ces identifications de "poches" de cabotage n'ont pour autant de signification que relativement à ceux du pavillon français, en trafic international, certes, mais aussi en trafic intérieur.

L'analyse de la situation sur les relations internationales a cependant le mérite de permettre d'identifier les zones dans lesquelles s'opère déjà une pression du marché international sur le marché intérieur. Ce sont "théoriquement" des zones de tension plus fortes, marquées en outre par une forte interdépendance des trafics.

Plusieurs remarques peuvent être faites.

En premier lieu, le pavillon français est globalement en position de "pesée" sur le marché intérieur.



© OEST

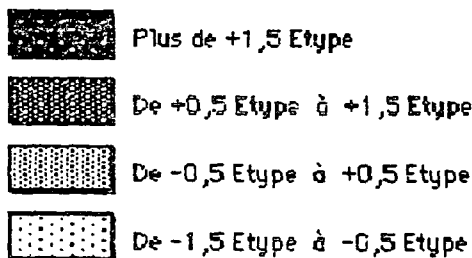
Discretisation selon les écarts-types

Moyenne = -14807

Ecart-type = 204621

Minimum = -1149513

Maximum = 691425

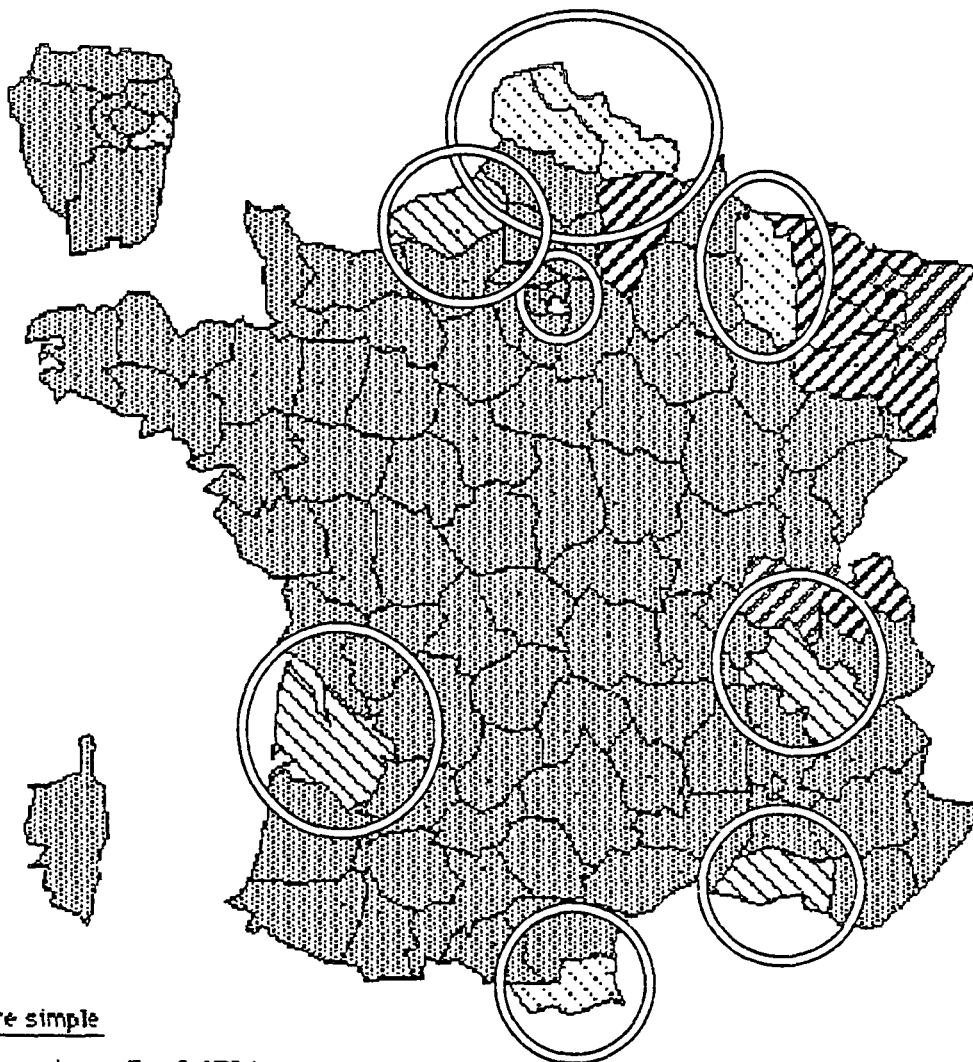


Par ailleurs, il y a coïncidence, logique, entre les zones de déséquilibres "étrangères" et nationales. La carte ci-dessous, explicitant la corrélation entre les déséquilibres français et étrangers illustre ce phénomène.

En "moyenne", le déséquilibre étranger, à une constante près (correspondant à un potentiel de 50 000 tonnes / département de potentiel de cabotage), est égal au français majoré de 12 %.

Dans les zones entourées, les étrangers s'écartent très fortement de cette situation moyenne. Alors, le potentiel de cabotage des étrangers est fort, et "disproportionné" par rapport au notre.

La corrélation entre les déséquilibres des étrangers, et ceux du pavillon français



© OEST

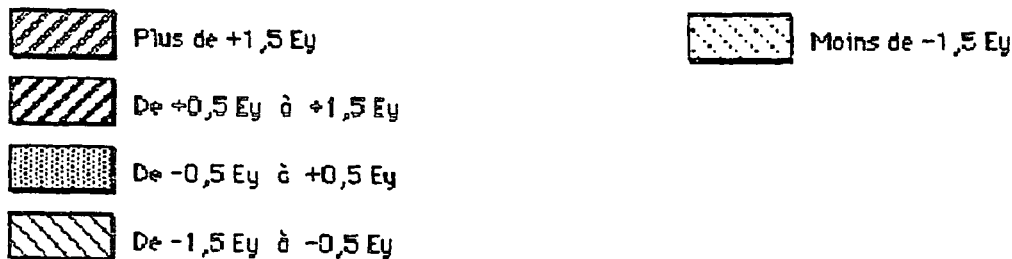
Régression linéaire simple

Coefficient de régression : $R = 0.6384$

Equation de régression : $Y = 1.1253 X - 52095.3983$

$E_y = 277593.9570$

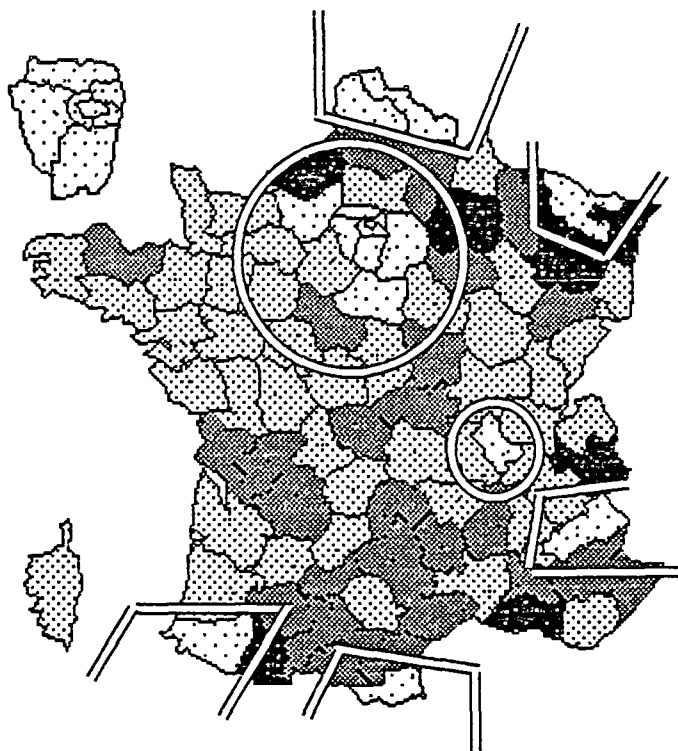
$F = 0.0115$



**Les ordres de grandeur
globaux (tous partenai-
res étudiés)**

La carte qui suit représente les déséquilibres globaux. Elle a été établie non plus à partir de la notion d'écart à la moyenne, mais visualise 4 classes centrées sur zéro.

Les zones sombres correspondent à des départements dans lesquels il ne devrait pas y avoir d'offre globale de trafic de cabotage. On remarquera que de tels départements, sont, pour nombre d'entre-eux "à l'écart des grandes voies de communication, où spécifiques (zones portuaires, etc...)



Déséquilibres en tonnes pavillon de nos partenaires

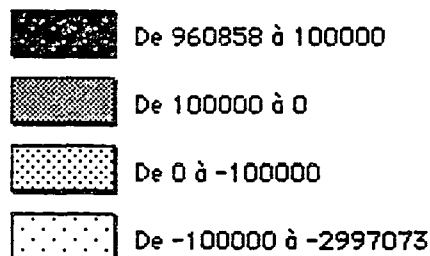
Discrétisation selon les seuils observés

Moyenne = -68757

Ecart-type = 360661

Minimum = -2997073

Maximum = 960858

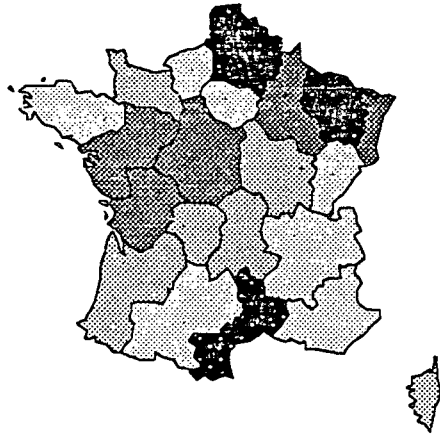


La lecture de cette carte est claire. Elle confirme la concentration des poches de cabotage en Ile de France et dans le Lyonnais.

La carte qui suit visualise les grands déséquilibres du trafic intérieur français.

De la confrontation des différentes données que nous avons produites, on peut tirer deux observations principales :

Déséquilibres franco-français



1 L'offre de cabotage pèsera surtout des zones déjà en déséquilibre, c'est à dire en déficit de fret à l'export, soit vers l'étranger, soit vers d'autres régions françaises. Son impact sera donc bien réel, mais ses conséquences se "fondront" dans un ensemble de déséquilibres géographiques plus vaste. On peut même s'interroger sur les conséquences réelles de "surplus" de déséquilibre.

En effet, les déséquilibres ne sont pas le propre des trafics internationaux. Nous évaluons à - 2 millions de tonnes le déséquilibre français en trafic intérieur interrégional hors régions frontalières.

Ceci signifie, toujours théoriquement, que les français sont actuellement contraints de déplacer à vide une partie de la capacité de transport pour satisfaire aux besoins de réception des régions non frontalières.

Ce déséquilibre théorique - moins de 1,5 % du trafic- est à comparer au taux de parcours à vide évalué à environ 20 %.

b) Pour autant, le cabotage élargit les sphères de marché de toutes les entreprises et il n'y a aucune raison «en soi» que les déséquilibres internationaux soient plus pénalisants pour nos transporteurs que les déséquilibres régionaux.

On peut même avancer le contraire. En effet, la globalisation du marché ne manquera pas d'entraîner celle des cotations des frets intérieurs et internationaux. L'effet dépressif ou inflationniste des déséquilibres sera plus faible grâce au décloisonnement des marchés.

2 L'offre de cabotage ne peut que préfigurer une restructuration des transports. En effet, le cabotage consécutif a une double nature. Il correspondra d'abord à une contribution à des transports à la demande, donc relativement banals. Sur de tels marchés, les mécanismes de concurrence reposeront essentiellement sur les prix. Ceux-ci sont d'ailleurs de plus en plus proches sur les marchés nationaux et internationaux français. Il est clair par contre, que dans certains pays comme la RFA, le "choc" d'une offre de cabotage risque d'être plus fort qu'en France.

Mais à bien des égards, le cabotage consécutif demeurera un stade transitoire, préalable à l'implantation dans le pays tiers. Cette implantation effectuée, le trafic ne sera plus à proprement parler du cabotage, mais du trafic national "ordinaire".



Le cabotage est-il un phénomène important ?

Ces considérations conduisent à s'interroger sur la nature même du phénomène du cabotage. Quantitativement relativement peu important par rapport au degré d'ouverture de notre économie, véritable problème d'intégration, le cabotage est avant tout symbolique dans la mesure où, en France comme ailleurs, il se heurte à des pratiques issues de règlements relativement archaïques.

La CEE : une économie compacte

Or, déjà, considérée globalement, l'économie européenne est une économie compacte.

Plusieurs indices démontrent - outre l'importance des échanges entre pays - le caractère compact, interdépendant de nos économies.

Différents éléments peuvent être versés à ce dossier. Il nous a paru intéressant de les examiner.

Des productions interdépendantes

La problématique du cabotage part d'une distinction entre trafic national (intérieur) et international. Par ailleurs, elle repose sur l'idée qu'une concurrence plus large est une menace pour les nationaux. Pourtant, force est de constater qu'en matière industrielle, les problèmes se posent de plus en plus directement en termes d'interdépendance généralisée.

On connaît les aspects structurels relatifs aux grandes filières productives. Certaines unités de production sont localisées dans telle ou telle région, et une partie importante de l'activité des firmes en Europe et dans le monde, consiste à mettre en oeuvre la logistique complexe d'une production dispersée dans l'espace.

Fondamentalement, cela implique que nos économies "nationales" sont de plus en plus liées les unes aux autres, à la fois concurrentes et complémentaires. De la sorte, le transport routier s'est internationalisé, et lorsqu'il est intérieur, il achemine des produits de plus en plus cosmopolites.

C'est donc une particularité quelque peu paradoxale que de voir les transports intérieurs échapper à une organisation européenne.

En effet, la corrélation entre notre production industrielle et celle de nos partenaires (séries désaisonnalisées NACE 1-4 1978-1988 ; Source : EUROSTAT) est loin d'être négligeable.

Corrélation et élasticités

© OEST	E	I	NL	D	GB	B	CEE
R ² (Coefficient de détermination)	0,62	0,55	0,46	0,69	0,56	0,65	0,76
Elasticité	0,35	0,38	0,41	0,45	0,34	0,46	0,51



Ce tableau illustre bien le caractère fortement interdépendant de nos indices de production industrielle (nous avons travaillé sur des données mensuelles !).

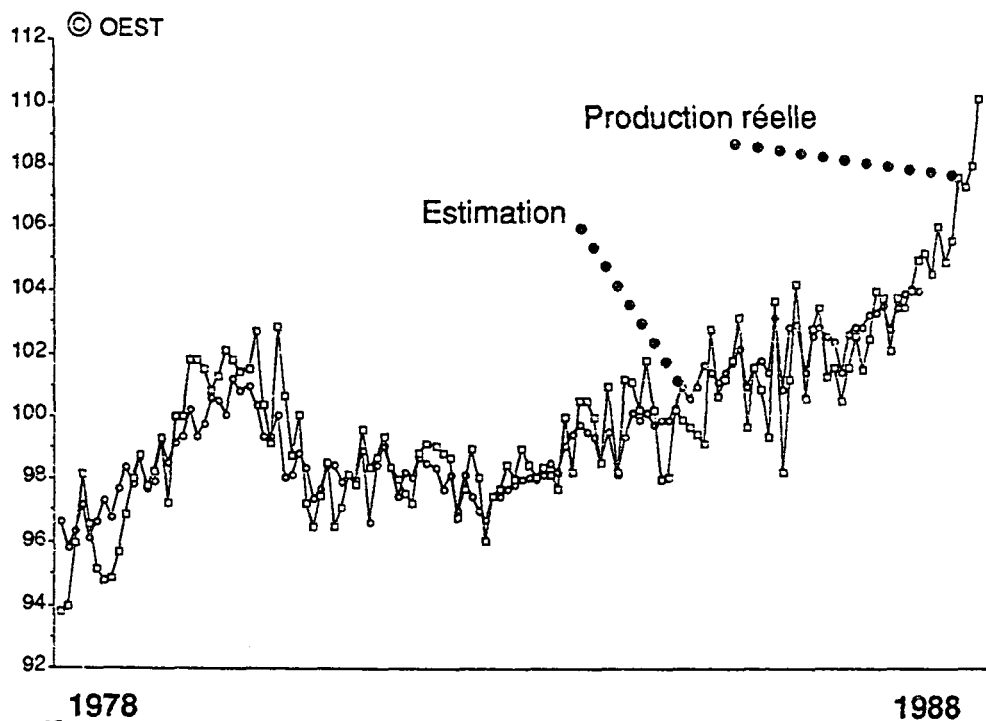
En effet, on peut raisonnablement considérer que plus de la moitié des fluctuations de notre production industrielle est "liée" à celles de nos partenaires, pris individuellement, ou globalement.

Il est significatif de relever que l'élasticité calculée a un ordre de grandeur global comparable au degré d'externalisation de notre économie.

2 fois 0,5 = 1

Sans vouloir accorder trop d'importance à ces chiffres, force est de constater que l'activité du transport intérieur routier, très sensible à la production industrielle (élasticité proche de 2), est donc largement rythmée par une conjoncture désormais européenne, marquée par une forte interdépendance de nos économies. *Arithmétiquement, et si nos modèles ont un sens, le trafic routier français varie rigoureusement comme la conjoncture européenne.*

La production industrielle française et son estimation en fonction de celle de la CEE



La sensibilité de notre économie à la conjoncture européenne est encore plus forte si l'on considère l'évolution de l'emploi, et du commerce extérieur.

**Commerce extérieur :
on joue groupés**

Même si le couplage conjoncturel des économies est spécifique (écarts de taux de croissance, modèles de développement non identiques, maturités différentes des économies), les échanges extérieurs de européens constituent un ensemble largement interdépendant.

Cela n'a rien de surprenant. Pour autant, ce sont les ordres de grandeur qu'il convient de souligner.

L'analyse des données du commerce extérieur en ECU (source : EUROSTAT) nous a permis de mettre en évidence un degré particulièrement élevé de corrélation entre l'ensemble des données exprimées en tendances, comme d'ailleurs en données corrigées des variations saisonnières. Il n'y a nul mystère à ce que nos importations soient corrélées aux exportations de nos principaux partenaires. Mais, comme le montre le tableau ci-dessous, c'est finalement l'ensemble des échanges qui sont fortement liés.

Matrice de corrélation

	EM	EX	FM	FX	M	IX	NLM	NLX
EM	1							
EX	,923	1						
FM	,94	,96	1					
FX	,891	,98	,973	1				
IM	,849	,94	,962	,966	1			
IX	,867	,976	,96	,991	,965	1		
NLM	,837	,958	,953	,985	,982	,98	1	
NLX	,82	,944	,951	,974	,975	,979	,99	1
RFAM	,862	,967	,968	,989	,975	,988	,992	,991
RFAX	,872	,973	,947	,981	,935	,987	,963	,957
RUM	,915	,976	,975	,981	,956	,971	,966	,956
RUX	,825	,894	,943	,925	,969	,92	,952	,964

	RFAM	RFAX	RUM	RUX
RFAM	1			
RFAX	,974	1		
RUM	,972	,949	1	
RUX	,951	,873	,935	1

Légende :

Les lignes et colonnes correspondent aux échanges extérieurs de la France et de ses principaux partenaires. D'abord figure le pays, puis M pour importation ou X pour exportation.

Les pays sont codés ainsi :

- E = Espagne
- F = France
- I = Italie
- NL = Pays Bas
- RFA = RFA
- RU = Royaume Uni

Ainsi RUM signifie importations du Royaume

Uni



Pour autant, l'Europe connaît, comme on le sait, des évolutions conjoncturelles contrastées.

En se référant aux données EUROSTAT du commerce extérieur, comme aux données de production, force est de constater que la forte corrélation des économies masque des profils d'évolution différents.

Par exemple, à la mi 1988, les tendances du commerce extérieur, exprimé en ECU, étaient les suivantes :

Taux de croissance (glissement) de la tendance sur 12 mois

1) Exportations		2) Importations	
Espagne :	7,85 %	Espagne :	25,28 %
France :	9,71 %	France :	17,82 %
Italie :	7,93 %	Italie :	4,05 %
Pays Bas :	4,51 %	Pays Bas :	3,10 %
RFA :	3,97 %	RFA :	4,48 %
Roy. Uni :	13,43 %	Roy. Uni :	25,22 %

Finalement, ces différences structurent une dynamique des déséquilibres en Europe, directement sensibles pour les transports.

Dans un tel contexte, les logiques de réseaux, seules capables de gérer convenablement ces déséquilibres sont d'autant plus stratégiques. En effet, l'intégration économique, apparaît bien comme un facteur réducteur de déséquilibres. Le cabotage apparaissant - quand il sera instauré - comme le révélateur de l'évolution différentielle des conjonctures.

Mais, au total, il convient de souligner la prééminence des mécanismes géographiques. Une géographie naturelle bien sûr, qui différencie les espaces, mais aussi une géographie économique, marquée par l'histoire du développement. Finalement, l'intégration économique ne fait que renforcer encore le rôle des facteurs de différenciation des espaces économiques, et de concurrence entre pôles de développement. C'est dans un tel contexte que l'organisation des transports peut prendre une place active dans la compétition économique.

Hubs, plates-formes, réseaux, ne sont pas seulement des mots à la mode, mais des gisements de valeur-ajoutée, et donc de richesse. ■

