

# L'ÉVOLUTION RÉCENTE DES PARTS DE MARCHÉ DES TRANSPORTEURS ROUTIERS FRANÇAIS DANS L'ACHEMINEMENT DU COMMERCE EXTÉRIER\*

Philippe HUAULT

Les transports du compte d'autrui sur les relations de la France avec ses principaux partenaires de l'Union européenne ont progressé d'environ 30% de 1991 à 1996. Si, sur cette période, la part de marché des transporteurs français est stable avec l'Allemagne, l'Espagne, la Belgique et les Pays Bas, cette tendance est sensiblement en baisse avec l'Italie et surtout le Royaume-Uni. Hors Union européenne, si la situation est bonne avec la Suisse, elle se dégrade nettement avec les pays d'Europe centrale et orientale en raison surtout des importations, les volumes, bien que faibles, progressant fortement.

L'essentiel des échanges routiers liés au commerce extérieur de la France concerne les pays de l'Union européenne, soit environ 91% des 151 millions de tonnes transportées par la route en 1996. Les échanges routiers avec l'Allemagne, le Benelux, l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni, représentent, à eux seuls, 86% des tonnages du commerce extérieur acheminés par voie routière.

Les transports routiers dans les échanges de la France avec les pays de l'Union en 1996

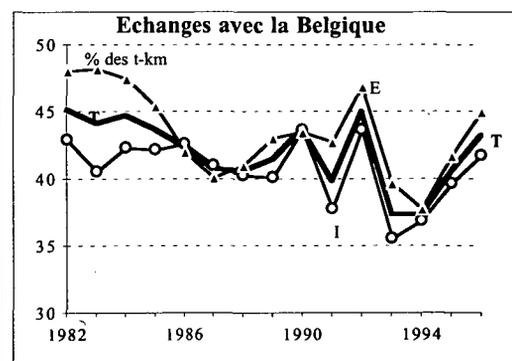
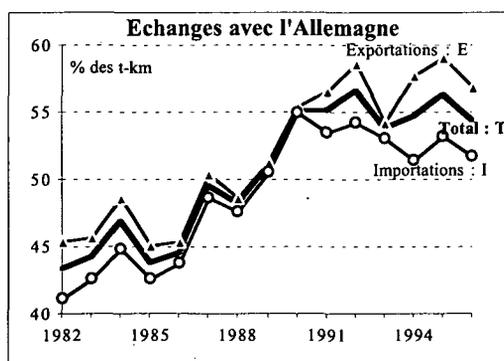
Sources (en millions)	Douanes françaises tonnes	Eurostat total		Eurostat (compte d'autrui)	
		tonnes	t-km	tonnes	t-km
Belgique + Luxembourg	39,33	45,44	13 634	37,65	11 880
Allemagne	36,70	33,14	17 146	29,34	16 242
Italie	17,86	16,29	14 194	15,15	13 454
Espagne	18,03	19,36	14 164	17,62	13 324
Pays-Bas	11,92	11,97	7 363	11,25	6 943
Royaume-Uni	(n.s.)	6,74	6 310	6,22	4 459
Port. + DK + Gr. + Irl.	3,33	2,05	3 039	1,70	2 525
Autr. + Suède + Finl.	4,19	nd	nd	nd	nd

Sources : Douanes, Eurostat

**Croissance de 20% des transports routiers du compte d'autrui dans les échanges avec nos principaux partenaires européens**

Le transport pour compte d'autrui lié aux échanges extérieurs de la France est en forte expansion. Ainsi, de 1991 à 1996, il a progressé (en tonnes-kilomètres) d'environ 30% sur les principales liaisons, énumérées au paragraphe précédent.

Evolution des parts de marché des transporteurs français dans les échanges avec l'Allemagne et la Belgique (en tonnes-km, compte d'autrui)



Source : Eurostat

Note : le changement méthodologique intervenu dans l'enquête française en 1996, et destiné à la mettre en conformité avec la directive européenne a pour conséquence une rupture avec les résultats publiés antérieurement qui ont été réropolés afin d'assurer une continuité.

\* Cette note reprend celle de septembre-octobre 1997 sur le même sujet, en y ajoutant les dernières informations disponibles.

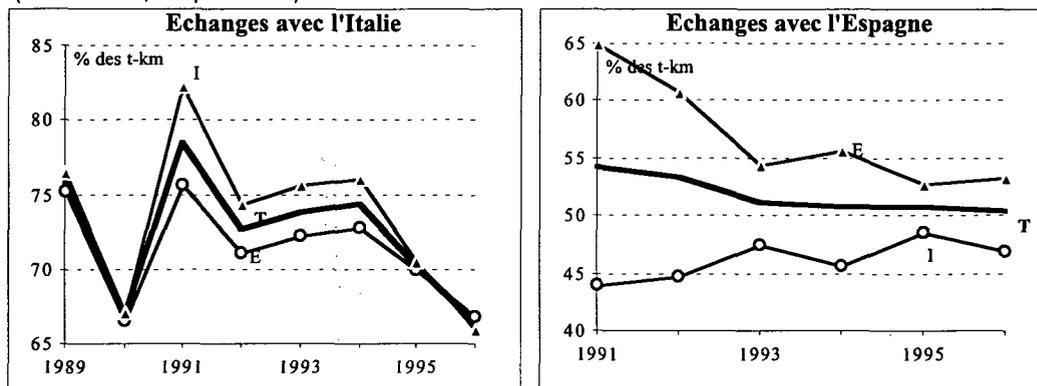


**Stabilité apparente des parts de marché avec l'Allemagne...**

Les entreprises françaises assurent 55% des transports (exprimés en tonnes-kilomètres) liés à notre commerce avec l'Allemagne (importations et exportations). Cette part de marché a tendance à stagner depuis 1992, avec néanmoins des évolutions divergentes pour les importations et les exportations. Il convient cependant de rester prudent dans l'interprétation des résultats postérieurs à 1994 puisque l'Allemagne a également modifié son système de recueil de données après 1993.

Avec la Belgique, où les résultats oscillent fortement en raison de l'enquête belge, la part de marché des transporteurs français apparaît plutôt à la hausse depuis 1993, mais reste inférieure à 45%.

**Evolution des parts de marché des transporteurs français dans les échanges avec l'Italie et l'Espagne**  
(en tonnes-km, compte d'autrui)



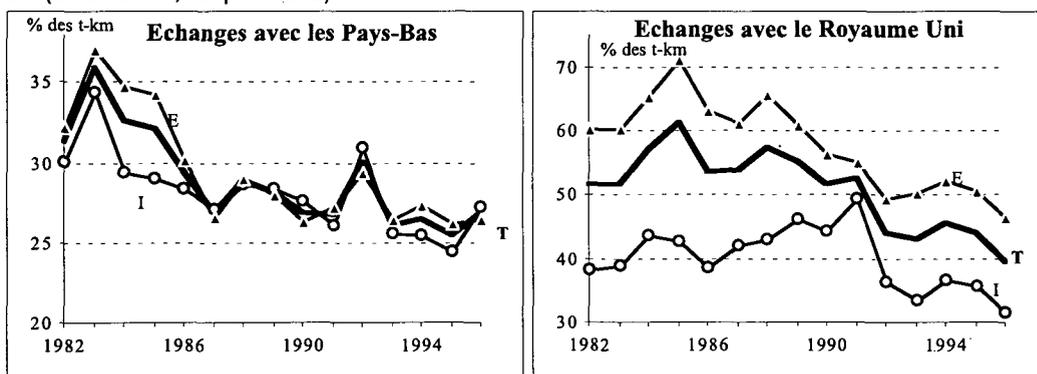
Source : Eurostat

**... mais tendance à la décroissance avec l'Italie...**

Si, dans le transport entre la France et l'Italie, la part des transporteurs français reste supérieure à 65%, la tendance à la baisse est particulièrement sensible sur les deux dernières années ; là encore, l'enquête italienne, en raison d'effectifs observés assez faibles, présente quelques aléas statistiques qui obligent à interpréter les résultats en tendance.

Cette évolution est également à la baisse pour les parts de marché des transporteurs français sur l'Espagne, notamment à l'exportation, alors qu'à l'importation on observe une légère tendance à la hausse. Le marché est partagé en deux parts égales et a peu évolué depuis 1993.

**Evolution des parts de marché des transporteurs français dans les échanges avec les Pays-Bas et le Royaume-Uni**  
(en tonnes-km, compte d'autrui)



Source : Eurostat

**... et surtout avec le Royaume-Uni**

La position des transporteurs français dans les échanges avec les Pays Bas s'est continûment affaiblie depuis le début des années quatre-vingt ; elle semble néanmoins se stabiliser autour de 26% depuis 1993. Elle évolue également tendancielllement à la baisse dans les échanges avec le Royaume-Uni, descendant à 40% en 1996, alors qu'elle dépassait les 50% dans la seconde moitié de la dernière décennie.

Globalement, sur ces six relations d'échanges, la part des transporteurs français, qui était de 54% en 1991, est passée à 50 % en 1996.

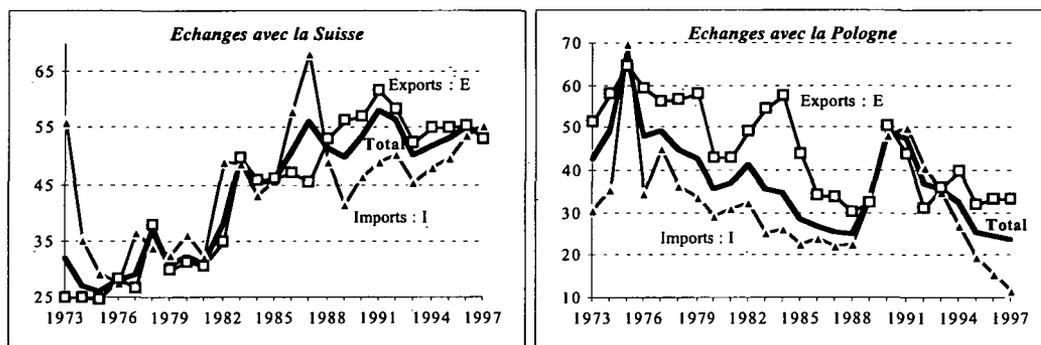
### Les transports routiers dans les échanges de la France avec les pays extérieurs à l'Union en 1997 et évolution récente

Pays partenaires (Hors U.E.)	Niveaux 1997 (millions de tonnes)			Croissance moyenne/an depuis 1994 (total)
	Importations	Exportations	Total	
Suisse	2,50	4,61	7,11	-9,1%
Pologne	0,56	0,52	1,08	20,7%
Rép. tchèque + Slovaquie + Hongrie	0,51	0,57	1,08	12,3%
Norvège + pays baltes	0,51	0,22	0,72	2,9%
Roumanie + Bulgarie	0,13	0,10	0,23	14,6%

Source : Douanes

Le pays extracommunautaire avec lequel nos échanges extérieurs génèrent le plus de transport routier reste, de loin, la Suisse mais les tonnages sont tendanciellement en baisse. Dans ce cas particulier, la part des matériaux de construction est importante puisqu'elle représente plus de la moitié des tonnages et est responsable de l'essentiel de la baisse sur les trois dernières années. A l'inverse, les croissances récentes des tonnages (tous produits) sont importantes avec les pays d'Europe centrale et orientale, notamment avec la Pologne.

### Evolution des parts de marché des transporteurs français dans les échanges avec la Suisse et la Pologne (en tonnages)



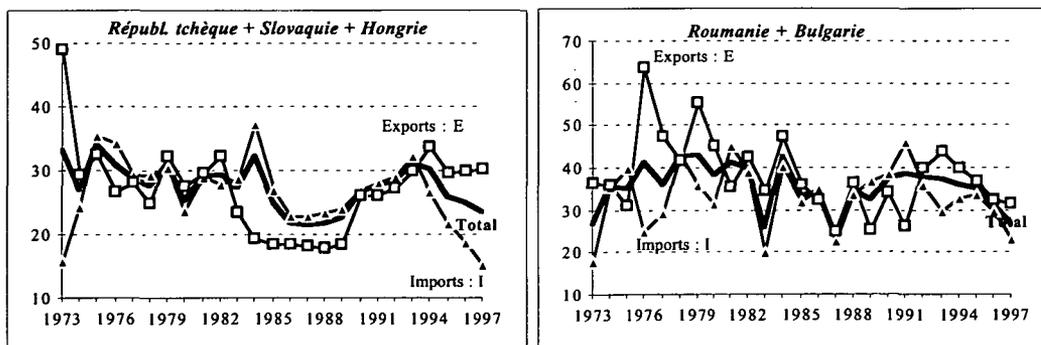
Source : Douanes

La part de marché des transporteurs français dans les échanges avec la Suisse oscille autour de 53% depuis la fin des années 1980.

### Forte baisse des parts de marché des transporteurs français avec les pays de l'Est sur les importations

Dans les échanges avec la Pologne, les transporteurs routiers français ont beaucoup de mal à résister à la concurrence des routiers polonais depuis 1992, en particulier pour les importations. Leur part de marché dépasse tout juste 10% à l'importation en 1997, alors qu'ils résistent mieux à l'exportation.

### Evolution des parts de marché des transporteurs français dans les échanges avec les autres pays d'Europe centrale et orientale (en tonnages)



Source : Douanes

Des phénomènes de même nature s'observent dans les échanges avec l'ensemble Hongrie, Slovaquie et République tchèque. Dans les échanges avec l'ensemble Bulgarie-Roumanie, on constate une évolution semblable à celle observée pour la Pologne mais la baisse est moindre et concerne ici également les exportations.

### Statistique, mode de transport et pavillon du transporteur

Jusqu'à la suppression des frontières intracommunautaires au premier janvier 1993, les statistiques douanières permettaient le suivi de la performance du pavillon français sur chaque relation du commerce extérieur de la France, performance exprimée en part des tonnages échangés. Les documents douaniers (document administratif unique : DAU) assuraient le recueil des informations statistiques nécessaires qui, outre les tonnages, la catégorie de marchandises, les modes à la frontière française (mode extérieur, mode intérieur), etc., comprenaient notamment la nationalité du transporteur.

La suppression des frontières intracommunautaires a bouleversé le suivi de ces échanges. La mise en œuvre du règlement Intrastat a nécessité de définir de nouvelles procédures statistiques. Cela s'est traduit, en France, par l'obligation faite aux grands opérateurs commerciaux internationaux de remplir une déclaration mensuelle d'échanges de biens (DEB), qui s'est substituée au document administratif unique antérieur (ce dernier étant maintenu pour les échanges extracommunautaires).

Les conséquences statistiques sont importantes : outre la rupture inhérente à tout changement de méthode, des variables ont été supprimées (le mode de transport utilisé en France, par exemple), mais surtout la nationalité du transporteur (devenue impossible à renseigner dans les nouvelles conditions). Une information portant sur le pavillon du transporteur, à coût marginal très faible et quasi exhaustive, a ainsi disparu pour les échanges internes à l'Union. Le seul matériel statistique disponible pour décrire ces échanges routiers comportant l'information du pavillon du transporteur est constitué des données recueillies dans le cadre des directives statistiques européennes sur le transport routier de marchandises, en application desquelles chaque Etat membre doit transmettre à Eurostat des informations sur les transports réalisés par les véhicules immatriculés chez lui. L'exploitation de l'ensemble de ces données réunies permet, en théorie, de répondre aux questions posées en matière de performance des transporteurs des différents pays.

Cependant, dans la plupart des pays, ces données sont élaborées à partir d'enquêtes statistiques, ayant des taux de sondage variables, destinées surtout à déterminer les principaux agrégats relatifs au transport routier de marchandises. Or les transports routiers restent avant tout nationaux et les observations sur l'international sont réduites en nombre, ce qui accroît d'autant l'incertitude entourant les résultats sur chaque liaison internationale. Cela se manifeste clairement sur les données italiennes relatives à nos échanges avec ce pays, par exemple. Les évolutions doivent donc être regardées en tendance sur plusieurs années.

Une difficulté supplémentaire résulte du fait que les pays transmettent avec parfois beaucoup de retard leurs résultats, même si de substantiels progrès ont été réalisés récemment.

Les difficultés statistiques ne concernent pas que les échanges intracommunautaires. Si le document administratif unique subsiste pour les échanges extracommunautaires, des modifications ont néanmoins été introduites à partir de 1993. Toutes les variables liées à la frontière française ont été remplacées par des variables liées à la frontière communautaire. Ces frontières ne sont pas nécessairement identiques et donc, de même, les variables qui leur sont liées. Cela concerne notamment la variable « mode de transport » et les séries par mode subissent, de ce fait, une discontinuité pour les pays autres que la Suisse. De même, la variable « pavillon du transporteur » n'est plus toujours systématiquement renseignée à l'importation ; pour estimer la part de marché, il est alors nécessaire de faire l'hypothèse forte que les non réponses, certes limitées, peuvent être proportionnellement réparties entre les pavillons présents et définis.

Les sources statistiques utilisées, statistiques douanières d'une part, données provenant des statistiques mises en place en application de la directive « transport routier de marchandises » d'autre part, ne recouvrent pas des champs parfaitement identiques. Les douanes françaises fournissent des informations relatives à nos échanges de biens (pays partenaire, mode du côté extérieur à la frontière française, etc). Les directives statistiques TRM d'Eurostat rassemblent les déclarations de chaque pays relatives aux transports réalisés par les véhicules immatriculés par lui avec indication du pays de chargement (ou le pays de déchargement) du transport routier, qui peuvent être différents du partenaire exportateur (ou importateur) en cas de changement de mode à la frontière ou en cas de transport intermodal.

Enfin, dans nos échanges extérieurs, la part des transporteurs tiers (c'est-à-dire ceux qui ne sont ni français ni du pays partenaire) reste infime.

