



L'ÉVOLUTION DES PARTS DE MARCHÉ DES TRANSPORTEURS ROUTIERS FRANÇAIS DANS L'ACHEMINEMENT DU COMMERCE EXTÉRIEUR

Philippe HUAULT

Pendant la période 1987-1991, les parts de marché des transporteurs routiers français sur les échanges France-Union européenne s'étaient renforcées, essentiellement vis-à-vis de l'Allemagne mais aussi de l'Italie et de l'Espagne. Depuis 1992, la situation stagne globalement et même se dégrade légèrement sur certaines relations. Le recul se manifeste sur les exportations vers la Belgique et l'Espagne. Dans les échanges extracommunautaires, qui représentent un marché moins important avec environ 15% des tonnages, un recul se manifeste depuis 1991-1993 avec les pays d'Europe de l'Est, après une période beaucoup plus favorable pour nos transporteurs, qui avait correspondu au début de la période de transition dans ces pays.

La part du transport international dans les transports routiers de marchandises ne cesse de s'accroître. Sur ce segment, la concurrence avec les transporteurs étrangers est vive. Or, observer ce marché de manière continue et sur longue période n'est pas aisé, du fait des évolutions du système statistique (voir encadré). Malgré ces difficultés, on essaiera de décrire ici les évolutions les plus récentes des parts de marché des transporteurs routiers français, à partir des dernières données disponibles (voir encadré).

**Un marché
essentiellement
avec
nos partenaires
de l'Union
européenne**

Les échanges de la France avec ses partenaires de l'Union représentent la plus grosse part des tonnages routiers internationaux (85%) la concernant et, sur ces échanges intracommunautaires, plus des neuf dixièmes se font avec ses six principaux partenaires. Ce sont, par ordre décroissant, l'ensemble Belgique-Luxembourg (UEBL) puis l'Allemagne ; viennent ensuite, avec des niveaux à peine moitié moindres, l'Italie et l'Espagne puis les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Si l'on effectue les comparaisons en tonnes-km, du fait d'un parcours moyen plus long pour l'Italie et l'Espagne, les poids de ces deux pays se rapproche alors beaucoup de ceux de l'Allemagne et de l'UEBL. Le tableau ci-dessous présente les ordres de grandeur correspondants des deux sources statistiques utilisées dans cette note (voir encadré).

Transports routiers pour les échanges en 1992* avec nos partenaires de l'Union européenne

Source : (en millions)	Douanes françaises	Eurostat total		Eurostat (compte d'autrui)	
	tonnes	tonnes	t-km	tonnes	t-km
Belgique+Luxembourg	38,62	35,22	11 231	28,46	9 505
Allemagne	33,65	31,42	14 882	26,50	13 818
Italie	16,29	12,67	11 706	11,84	11 230
Espagne	13,82	13,51	10 480	12,85	10 118
Pays-Bas	9,54	10,02	6 131	9,57	5 831
Royaume-Uni**	(n.s.)	5,15	3 842	4,72	3 639
Port.+DK+Gr.+ Irl.	2,75	2,34	3 588	2,23	3 438
Autr.+ Suède + Finl.	3,56	nd	nd	nd	nd

Sources : Douanes, Eurostat (données collectées dans le cadre des directives statistiques « route »)
Lecture : Les échanges routiers entre la France et l'Allemagne se sont élevés à 33,6 millions de tonnes selon les données douanières françaises, et à 31,4 millions de tonnes selon les résultats des enquêtes transports routiers de marchandises (TRM) rassemblés par Eurostat ; dans ce dernier total, le compte d'autrui a atteint 26,5 millions de tonnes et 13,8 milliards de tonnes-kilomètres (t-km).

* Le choix de l'année 1992 est motivé par le fait qu'elle est la dernière avant la rupture statistique induite par le règlement « intrastat » (voir encadré).

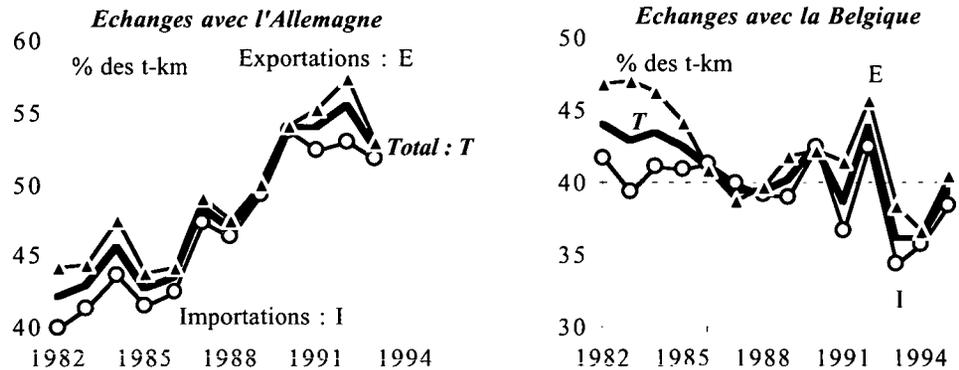
** Dans les données douanières (voir encadré, dernier paragraphe) tous les transports par camion empruntant les ferries desservant les îles britanniques à partir de ports français sont codés comme mode maritime.



TRM

Aussi, nous concentrerons l'analyse aux évolutions de part de marché des transporteurs français sur ces six principales relations. Nous nous limiterons au seul compte d'autrui et à une analyse par pays partenaire ; cette analyse sera par ailleurs exprimée en part des tonnes-km réalisées (1).

Evolution de la part des transporteurs français dans les échanges routiers avec l'Allemagne et la Belgique (en t-km, compte d'autrui)



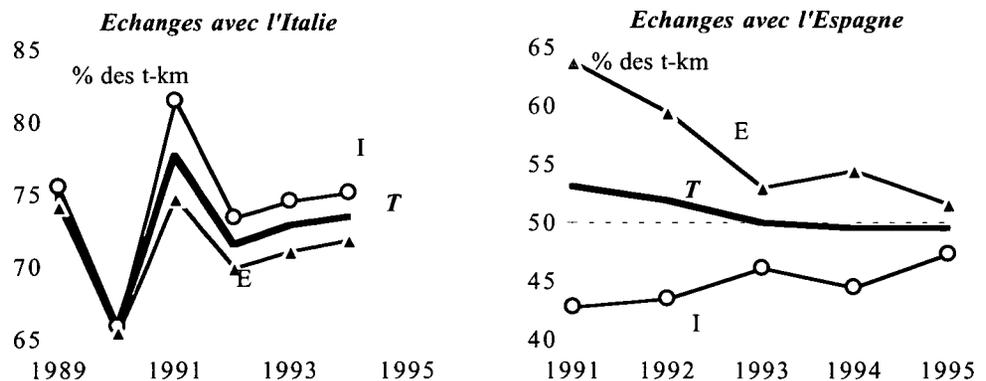
Source : Eurostat (données collectées dans le cadre des directives statistiques « route »)

Stagnation ou léger recul des parts de marché depuis 1991 sur les échanges intracommunautaires

Pour les échanges franco-allemands, les dernières données qui ont pu être mobilisées s'arrêtent malheureusement à 1993. En tendance, la part des transporteurs français a augmenté jusqu'en 1990 pour dépasser, cette année-là, la barre des 50%. Depuis, le mouvement de hausse s'est sérieusement infléchi, tout en se maintenant au-dessus de cette barre.

Avec l'Italie, la part des transporteurs français reste élevée (entre 70 et 75%), mais il n'est pas possible de dégager de tendance sur la période allant de 1989 à 1994, en raison de la faiblesse de l'échantillon italien sur cette relation. Les données italiennes débutent en effet en 1989.

Evolution de la part des transporteurs français dans les échanges routiers avec l'Italie et l'Espagne (en t-km, compte d'autrui)



Source : Eurostat (données collectées dans le cadre des directives statistiques « route »)

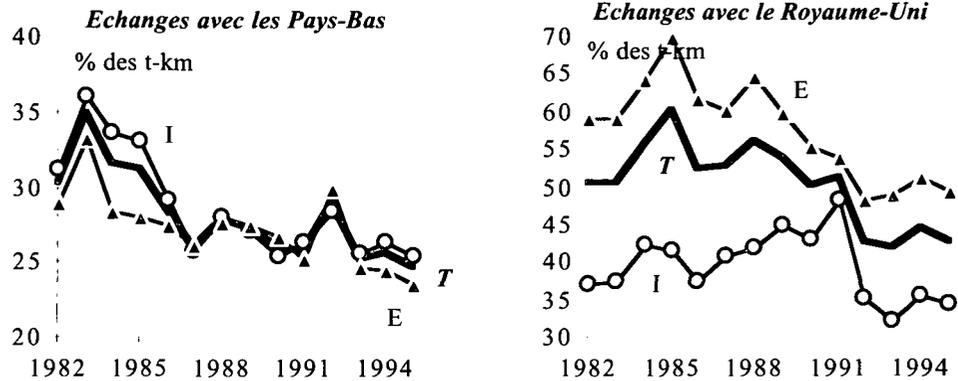
Avec la Belgique et les Pays-Bas, par contre, la part des transporteurs français est sensiblement inférieure à 50% et la tendance semble légèrement à la baisse par rapport aux niveaux de la fin des années quatre-vingt. Pour les échanges avec l'Espagne, la tendance est, depuis 1991, à une légère baisse de la part de marché des transporteurs français, qui avoisine désormais les 50%. Enfin, avec

(1) Ces choix sont motivés par la diversité des périodes couvertes, le caractère incomplet des dernières données italiennes (1994) et l'incohérence temporelle de certaines données espagnoles (voir plus loin).

TRM

le Royaume-Uni, la tendance est nettement orientée à la baisse sur la période 1985-1992 mais la situation semble se stabiliser depuis 1993, avec une part comprise entre 40% et 45%.

Evolution de la part des transporteurs français dans les échanges routiers avec les Pays-Bas et le Royaume-Uni (en t-km, compte d'autrui)



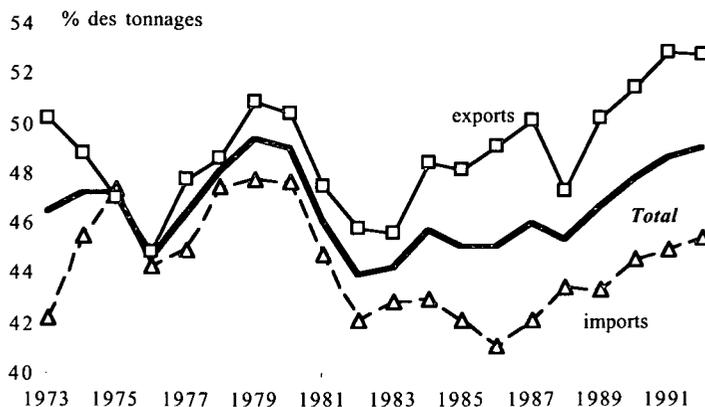
Source : Eurostat (données collectées dans le cadre des directives statistiques « route »)

Les reculs se manifestent plutôt à l'exportation

L'analyse peut être affinée en distinguant importations et exportations. Logiquement, les performances en niveau sont plutôt meilleures à l'exportation qu'à l'importation. Mais, si la performance des transporteurs français est stable ou en très légère baisse à l'importation, c'est sur certaines exportations que se manifestent les dégradations les plus marquées. La baisse de performance sur les exportations vers l'Espagne depuis 1991 est nette. De même, avec le Royaume-Uni, la baisse sur longue période est sensible, même si la situation se stabilise depuis 1992. Avec la Belgique, la baisse en tendance semble également très légèrement plus marquée pour les exportations avec la Belgique que pour les importations ; il en est de même avec les Pays-Bas. L'Allemagne, au moins jusque en 1992, est un contre exemple mais, sur cette relation, ce sont les importations qui manifestent depuis 1990 une baisse tendancielle de la performance.

On peut vouloir replacer ces tendances récentes dans une tendance de long terme. Les données douanières (voir encadré) le permettent, mais uniquement de 1973 à 1992 pour ces principaux échanges intracommunautaires et seulement en tonnages.

Evolution des parts de marché des transporteurs français en tonnages, de 1973 à 1992, (échanges routiers de la France avec les 14 autres pays de l'Union européenne)



Source : Douanes

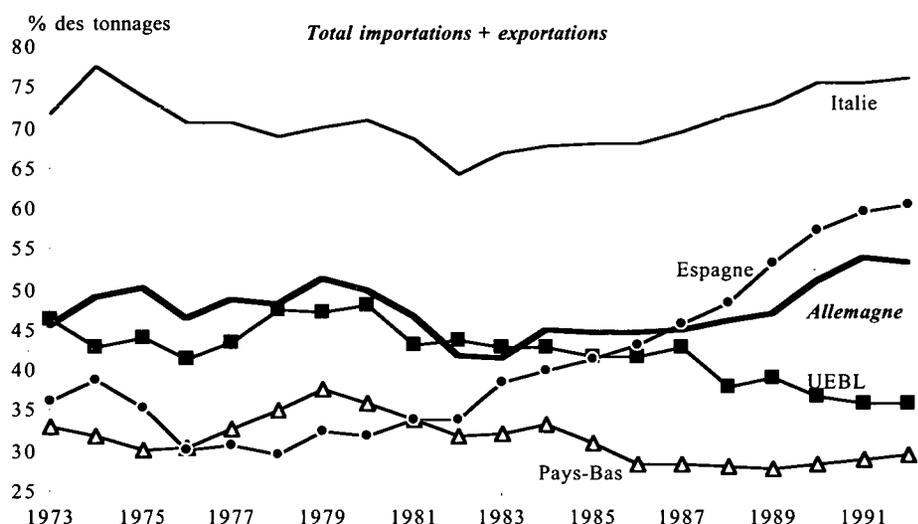
Note : En raison d'une incohérence sur la part de pavillon relative aux importations en provenance de Belgique pour 1992, cette part a été arbitrairement supposée identique à celle de 1991 sur cette liaison.

TRM

Progression de la part globale de marché de 1988 à 1991...

Sur la période allant de 1973 à 1992, les tonnages routiers échangés avec nos partenaires de l'Union européenne (observations à champ constant sur les quinze pays constituant l'U.E. en 1996 y compris les nouveaux lander allemands) sont passés de 47,6 à 119,8 millions de tonnes, soit une croissance moyenne annuelle de 5%. La part des transporteurs routiers français dans les tonnages transportés a oscillé autour de 47% de 1972 à 1982, pour descendre à 44% en 1982. Elle est remontée ensuite, assez lentement de 1982 à 1988 (en raison de mouvements contraires sur les importations et les exportations) et plus fortement de 1988 à 1991, pour atteindre 48,5% en 1992. Sur cette dernière période les parts de marché ont augmenté plus fortement sur les exportations que pour les importations.

Evolutions des parts de marché, en tonnages, des transporteurs routiers français de 1973 à 1992 dans les échanges extérieurs de la France avec ses principaux partenaires européens



Source : Douanes

Note : Pour 1992, la part de pavillon relative aux importations en provenance de Belgique, dont l'évaluation spontanée était aberrante, a été estimée.

... surtout due aux échanges avec l'Allemagne et l'Europe du Sud

Le redressement des performances françaises, de 1982 à 1991, s'observe sur les liaisons avec l'Allemagne (surtout de 1989 à 1991), l'Italie et surtout avec l'Espagne. Par contre, avec l'Union économique belgo-luxembourgeoise (UEBL), la tendance sur la période est défavorable. De même, la performance a nettement reculé avec les Pays-Bas de 1984 à 1989, surtout en début de période, une très légère amélioration s'étant manifestée de 1990 à 1992.

Si le commerce intracommunautaire prédomine nettement, les transports routiers extracommunautaires ne sont cependant pas négligeables.

Tonnages échangés par route avec les pays extérieurs à l'Union européenne en 1996

Pays partenaires hors Union européenne	millions de tonnes		
	Importations	Exportations	Total
Suisse	2,233	4,644	6,877
Pologne	0,495	0,387	0,882
Rép. tchèque + Slovaquie + Hongrie	0,451	0,505	0,955
Norvège + Pays baltes	0,449	0,185	0,635
Roumanie + Bulgarie	0,123	0,096	0,218

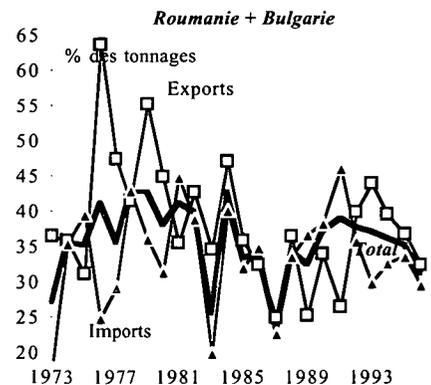
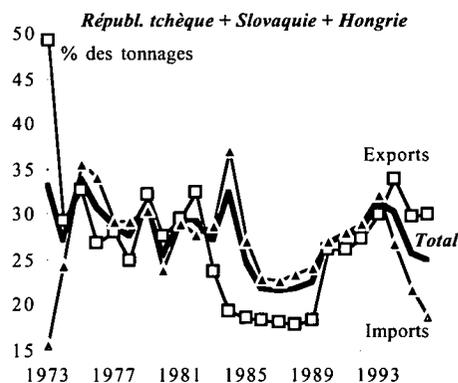
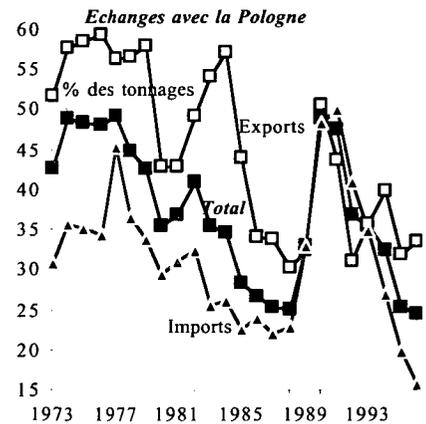
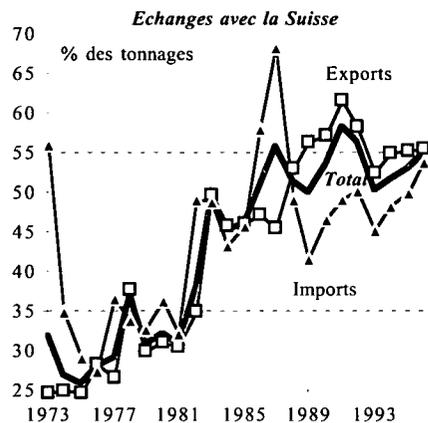
Source : Douanes

Note : Pour les pays autres que ceux figurant dans ce tableau, des incertitudes pèsent sur les données qui n'ont pas été présentées ici. La ligne total a donc été volontairement omise.

TRM

L'essentiel de ces échanges routiers est constitué par les échanges avec la Suisse, qui approchent sept millions de tonnes en 1996 ; viennent ensuite, loin derrière avec moins d'un million de tonnes, la Pologne et l'ensemble constitué de la République tchèque, de la Slovaquie et de la Hongrie. Les échanges avec ces trois pays réunis dépassent légèrement les échanges avec la seule Pologne. L'analyse est limitée, ici, aux deux entités ainsi définies auxquelles est ajouté l'ensemble Roumanie plus Bulgarie.

Evolutions des parts de marché des transporteurs routiers français de 1973 à 1996 pour quelques relations extracommunautaires



Source : Douanes

Note : voir l'encadré pour la rupture statistique de 1993, qui a aussi touché les échanges extracommunautaires.

**Retour
à la situation
de 1986
avec les pays
de l'Est
de l'Europe**

Les séries apparaissent beaucoup plus irrégulières que pour nos échanges intracommunautaires. La part de marché des transporteurs français dans les échanges avec la Suisse, qui avait évolué favorablement sur la période 1973-1986, oscille depuis dix ans entre 50% et 58%. Pour la Pologne, cette part a fortement chuté de 1977 à 1988. Elle est remontée en 1990 au niveau de 1977, avec les bouleversements intervenus dans ce pays. Puis elle a chuté à nouveau de 1992 à 1995, retrouvant le niveau de 1988 soit 25%. Pour les autres entités regroupant des pays de l'Est de l'Europe, on observe une baisse des parts de marché françaises depuis 1993 et même depuis 1991 pour l'ensemble Roumanie-Bulgarie.



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 des transporteurs routiers français sur chaque relation de notre commerce extérieur, 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 demander 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 ces échanges routiers donnant l'information 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 pour 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. En mai 1997 l'Allemagne, qui refond entièrement la collecte de ses données, n'avait toujours pas transmis de résultats postérieurs à 1993 et l'Italie n'avait pas fourni ceux de l'année 1995. Il est également essentiel qu'Eurostat rediffuse rapidement, au moins aux Etats membres ayant transmis leurs données, les résultats disponibles (même incomplets) sur les autres pays afin de permettre un suivi au plus près de l'évolution des parts de marché.

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 extraites des directives « 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 qui ne sont ni français ni du pays partenaire) reste infime.