



# COMMERCE EXTÉRIEUR ET TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SOUS PAVILLON FRANÇAIS À L'INTERNATIONAL

Alain GALLAIS

Depuis plusieurs années, et singulièrement en 2000, les résultats du commerce extérieur de la France, orientés à la hausse, tranchent avec la stagnation ou le recul du transport routier de marchandises sous pavillon français à l'international, tel qu'il apparaît au travers des résultats de l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (dite enquête TRM). Le recul de la part de marché du pavillon français, lié à la recomposition du marché européen du transport routier de marchandises, est un aspect de cette divergence, traité dans un précédent article<sup>1</sup>.

Un tel rapprochement est toutefois délicat : les résultats du commerce extérieur les plus couramment utilisés sont des résultats mensuels en valeur, diffusés en cours d'année tous modes de transport confondus ; les données du commerce extérieur par mode de transport, en tonnage, ne sont disponibles que via la banque de données SITRAM, gérée par le SES, au printemps de l'année suivante.

S'agissant de l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM), les résultats les plus largement diffusés, également mensuels, sont relatifs aux tonnes-kilomètres réalisées mais des évaluations relatives aux tonnages sont également diffusées.

Une comparaison n'est donc éventuellement possible qu'après coup, sur les tonnages transportés par route... si l'on dispose en outre des résultats des « enquêtes TRM » des principaux pays européens (pour couvrir l'essentiel des pavillons) et si l'on garde à l'esprit que l'exercice ne peut être qu'approximatif du fait des différences de concept et de champ couvert entre statistiques douanières et statistiques de transport.

## De gros écarts entre les indicateurs usuels de valeur du commerce extérieur et de tonnes-kilomètres à l'international

En 2000, l'écart apparent entre les indicateurs mensuels usuels de valeur du commerce extérieur, d'une part, et les statistiques de tonnes-kilomètres réalisées par route à l'international, d'autre part, est de 29 points mais une telle comparaison n'est absolument pas pertinente.

### Indicateurs les plus utilisés

	1998/1997	1999/1998	2000/1999
Exportations douanières tous modes (en valeur)	6,7%	4,8%	15,3%
Importations douanières tous modes (en valeur)	8,3%	6,3%	22,0%
TRM à l'international (tonnes-kilomètres)	2,5%	4,2%	-10,5%
Divergence apparente (évolution TRM – évolution somme exportations et importations)	-5 points	-1 point	-29 points

Source : SITRAM, douanes et domaine TRM

L'évolution de la valeur des exportations et des importations de biens n'a, en effet, qu'un rapport lointain avec les transports d'acheminement de ces biens. Un rapprochement direct de ces montants monétaires et des tonnes-kilomètres correspondant à ceux de ces biens qui ont été acheminés par mode routier sous pavillon français est donc inapproprié. Pour analyser le lien entre commerce extérieur et transport routier à l'international, il faut comparer les deux sources (statistiques douanières et enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises, dite enquête TRM) sur une même unité : les tonnes transportées, qu'on peut mesurer en entrées et en sorties sur le territoire français.

<sup>1</sup> « Le transport routier international et le cabotage en Europe en 2000 », dans le n° 139 des notes de synthèse du SES.



**L'écart entre les deux sources mesurées en tonnes, entrées plus sorties, se réduit à presque rien voire s'inverse...**

#### Les indicateurs de tonnes

	1998/1997	1999/1998	2000/1999
Exportations douanières tous modes (tonnes)	1,7%	4,5%	2,8%
Importations douanières tous modes (tonnes)	4,6%	-1,6%	-7,5%
TRM sorties (tonnes)	3,4%	0,0%	-6,7%
TRM entrées (tonnes)	8,3%	-1,7%	-0,1%
Divergence apparente (évolution TRM – évolution somme exportations et importations)	3 points	-2 points	-1 point solde de deux sens contraires

Source : SITRAM, douanes et domaine TRM

Contrairement à ce que suggérait le tableau précédent, le transport routier de marchandises sous pavillon français a connu en 1998 une année faste à l'international, si l'on se réfère à ces statistiques établies en nombre de tonnes transportées : en effet, au lieu d'afficher une évolution plus faible de cinq points que ce que les valeurs des douanes laissent pressentir (d'après les indicateurs les plus utilisés), les tonnes transportées en entrées ou en sorties par mode routier sous pavillon français ont connu au contraire (d'après l'enquête TRM) une évolution plus forte de trois points que ces mêmes statistiques douanières établies en tonnes.

**... l'année 2000 est globalement en recul dans les deux sources**

Pour 1999 ou 2000, la divergence entre les deux sources laisse apparaître une évolution moyenne à peine plus forte, d'après les statistiques douanières, que celle enregistrée dans l'enquête (une baisse sur deux années consécutives). Contrairement à ce que laissent croire les évolutions en valeur, 2000 est une année en recul pour les échanges extérieurs mesurés en tonnes. Cependant, la faible amplitude de l'écart moyen recouvre une situation contrastée selon les sens du trafic : en 1999, l'écart sur les exportations est de quatre points et demi (il est nul en importations) ; en 2000, il s'inverse et l'écart moyen en valeur absolue serait de neuf points.

La comparaison de ces chiffres rétablit donc une cohérence apparente à court ou moyen terme, mais n'est pas satisfaisante. En effet, une comparaison théoriquement plus pertinente peut être réalisée en considérant les tonnages acheminés par route à l'international. En effet, la source douanière enregistre - autant que possible - le mode de transport au passage de la frontière européenne pour les échanges extra-communautaires ou de la frontière française pour les échanges intracommunautaires.

**L'écart entre les deux sources, mesurées en tonnes et restreintes au mode routier, s'amplifie paradoxalement et montre une dégradation en 1999 et 2000**

#### Les indicateurs de tonnes, avec mention du mode route

	1998/1997	1999/1998	2000/1999
Exportations douanières mode route (en valeur)	7,9%	3,4%	12,4%
Importations douanières mode route (en valeur)	10,0%	5,5%	14,5%
Exportations douanières mode route (tonnes)	1,7%	4,9%	5,9%
Importations douanières mode route (tonnes)	6,0%	6,0%	8,2%
TRM sorties (tonnes)	3,4%	0,0%	-6,7%
TRM entrées (tonnes)	8,3%	-1,7%	-0,1%
Divergence apparente (évolution TRM – évolution somme exportations et importations)	2 points	-6 points	-10 points

Source : SITRAM, douanes et domaine TRM

Les écarts globaux sont paradoxalement plus importants lorsque l'on compare les statistiques de transport routier de marchandises aux échanges extérieurs acheminés par route que lorsqu'on les compare aux statistiques douanières portant sur l'ensemble des tonnages, indépendamment du mode de transport utilisé. Par contre, les écarts entre les deux sources statistiques sont du même sens et du même ordre de grandeur, que l'on s'intéresse aux importations et ou aux exportations. La divergence, très importante, que l'on constate en 2000 (d'environ 10 %, et non pas de 29 % comme lorsque l'on compare les résultats de TRM aux échanges extérieurs en valeur) a été précédée par une dégradation apparente du pavillon français moitié moindre (de 6 %) en 1999.

Il faut noter que l'évolution 2000/1999 du nombre de tonnes chargées ou déchargées en France par les six pavillons européens qui échangent leurs données d'enquête TRM avec le SES (cf. l'article des notes de synthèse n° 139 déjà mentionné plus haut) est positive et strictement opposée à l'évolution des tonnes transportées par le pavillon français. Ainsi, les sorties de France réalisées

## TRM

par les pavillons allemand, autrichien, belge, luxembourgeois, néerlandais et espagnol ont été globalement en hausse de 6,1 % quand les sorties de France sous pavillon français ont subi un recul de 6,7 %. Les entrées en France assurées par ces pavillons ont crû de 0,7 %, à mettre en regard de la baisse de 0,1 % du pavillon français.

Malheureusement, nous ne disposons pas d'éléments chiffrés sur l'évolution des autres pavillons européens ou tiers relativement aux transports à origine ou destination de France.

Le tableau suivant donne la part de marché apparente du pavillon routier français à l'international, calculée comme le rapport entre le tonnage transporté en sorties ou en entrées par les véhicules de plus de trois tonnes de charge utile immatriculés en France (enquête TRM) et le tonnage des exportations ou importations par le mode route de la source douanes.

### Part de marché apparente du pavillon routier français à l'international

	tonnes			
	1997	1998	1999	2000
Sorties	51%	52%	49%	43%
Entrées	44%	45%	42%	38%
Total	47%	48%	45%	41%

Source : SITRAM, douanes (pour le dénominateur) et domaine TRM (pour le numérateur)

On prendra garde toutefois à la différence de champ entre la source douanes et la source TRM : poids net ou poids brut des marchandises, prise en compte des livraisons à un entrepôt, mode ambigu pour la liaison entre la France et le Royaume-Uni... Ces différences amènent à considérer avec une certaine prudence le "niveau" de cette part de marché apparente ; ses évolutions en sont, par contre, peu affectées.

**Le pavillon français est mal positionné sur les pays avec lesquels les échanges extérieurs sont les plus dynamiques**

Le Benelux, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie représentent 84 % des tonnes chargées ou déchargées et 75 % des tonnes-kilomètres réalisées en transport international par le pavillon français<sup>2</sup>. C'est sur ces liaisons que le pavillon français détient une part de marché importante. En 2000, l'évolution du nombre de tonnes exportées a été de deux points inférieure sur ces destinations à ce qu'elle a été au total pour le mode route (l'écart est moindre pour les importations). En revanche, les échanges extérieurs ont été très dynamiques avec l'Espagne (surtout en importation) et avec les autres pays (notamment d'Europe centrale et orientale) mais, depuis plusieurs années, la hausse du trafic sur ces liaisons ne semble profiter qu'aux pavillons étrangers.

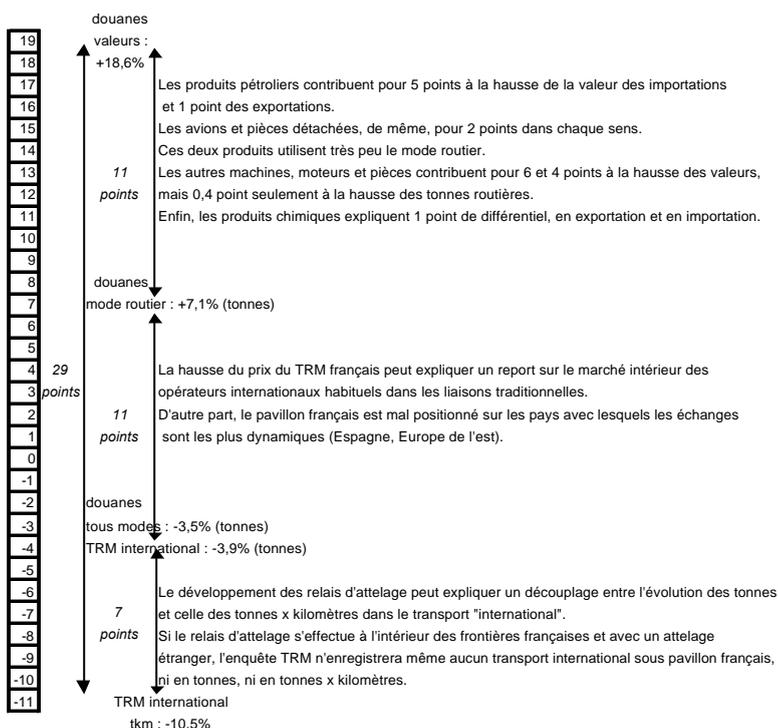
Le transport international fait l'objet d'une concurrence très rude, surtout depuis l'émergence de transporteurs ibériques ou est-européens. Dans ce contexte, la forte hausse de 6 % des prix à la tonne-kilomètre mesurée en zone longue, aussi bien à l'international qu'en national, a nécessairement dû faire perdre des parts de marché à l'international. A contrario, des transporteurs "spécialisés à l'international" ont pu être tentés par des transports nationaux.

**La notion de transport international est de plus en plus complexe à appréhender**

Au cours de ces dernières années, les transporteurs français et européens ont rationalisé leurs transports à longue distance, à la recherche d'économies de déplacement et d'une diminution du nombre de nuits que les conducteurs passent hors de leur domicile. Les relais d'attelage et les alliances européennes ont été les outils de cette rationalisation. Aussi, aujourd'hui, un transport international d'une marchandise se décompose-t-il en plusieurs transports, sous pavillon français et sous pavillon étranger, classés en transports nationaux dans l'enquête TRM si le véhicule observé n'a pas franchi de frontière. Les statistiques de transport international de marchandises issues de l'enquête TRM ne rendent donc que très imparfaitement compte des transports induits par les échanges extérieurs. Le partage du marché en tonnes et en tonnes-kilomètres s'écarte de plus en plus du partage en chiffre d'affaires ou en valeur ajoutée.

<sup>2</sup> Hors Royaume-Uni, qu'on a exclu à cause de la non comparabilité du mode de franchissement de la frontière entre l'enquête TRM et la source douanes.

## Comparaison douanes-TRM en 2000



Au terme de cet examen, les statistiques douanières et les résultats de l'enquête TRM apparaissent assez cohérents et concluent tous deux à un recul du transport routier international sous pavillon français, malgré une augmentation (réduite) du tonnage des échanges extérieurs. La plus grande partie de la divergence apparente tenait dans l'hétérogénéité des unités retenues dans la diffusion principale des sources (valeurs monétaires pour les douanes et l'enquête annuelle d'entreprise, tonnes-kilomètres pour l'enquête TRM) et se réduit fortement lorsque les variables et les unités se réduisent à un champ commun (nombre de tonnes de marchandises transportées par route). Le phénomène des relais d'attelage empêche une mesure exacte par l'enquête TRM des transports induits par les importations et exportations, d'autant que - depuis 1999 (date d'entrée en vigueur du règlement européen sur les statistiques de transport de marchandises par route) - c'est le véhicule tracteur et non le véhicule porteur qui est observé. Le recul du pavillon français, sensible en 2000, demeure un constat net, à mettre vraisemblablement en rapport avec la hausse des prix du transport routier de zone longue et le développement de relations avec des pays (Espagne, Europe de l'est) qui ont un pavillon structurellement plus compétitif pour ces mêmes raisons de prix.

### Statistique, mode de transport et pavillon du transporteur Les enquêtes " TRM " européennes et la source douanes

Les états membres de l'Union européenne transmettent à Eurostat (office statistique des communautés européennes) des données sur le transport routier de marchandises effectué par les véhicules à moteur immatriculés par eux. La précédente directive a laissé la place, depuis 1999, au règlement (CE) n° 1172/98, qui harmonise davantage les concepts et les procédés de l'enquête "TRM" et impose de collecter plus d'informations. Par un échange volontaire de données agrégées entre pays membres, le SES est désormais en mesure de synthétiser plus rapidement, et de façon plus détaillée, les statistiques essentielles des principaux pays partenaires concernant le transport routier de marchandises en données physiques.

S'agissant d'enquêtes, les résultats sont entachés des aléas du sondage, voire des modifications de champ comme celle qu'a entreprise l'Allemagne en 1999.

Pour les relations avec les pays extérieurs à l'Union européenne, les seules informations disponibles sont celles des douanes, qui ne portent que sur des tonnages. Depuis 1993 et la suppression des frontières intra-communautaires, la source douanière comporte un relevé du mode de transport utilisé au franchissement de la frontière communautaire et du pavillon du transporteur. Les pays candidats à l'adhésion à l'Union préparent néanmoins des enquêtes "TRM" équivalentes à celles réalisées dans les pays de l'Union, qui permettront ultérieurement une analyse complètement homogène.