

TRAFIC ROUTIER FRANCO-ALLEMAND : QUELLE REALITE ?

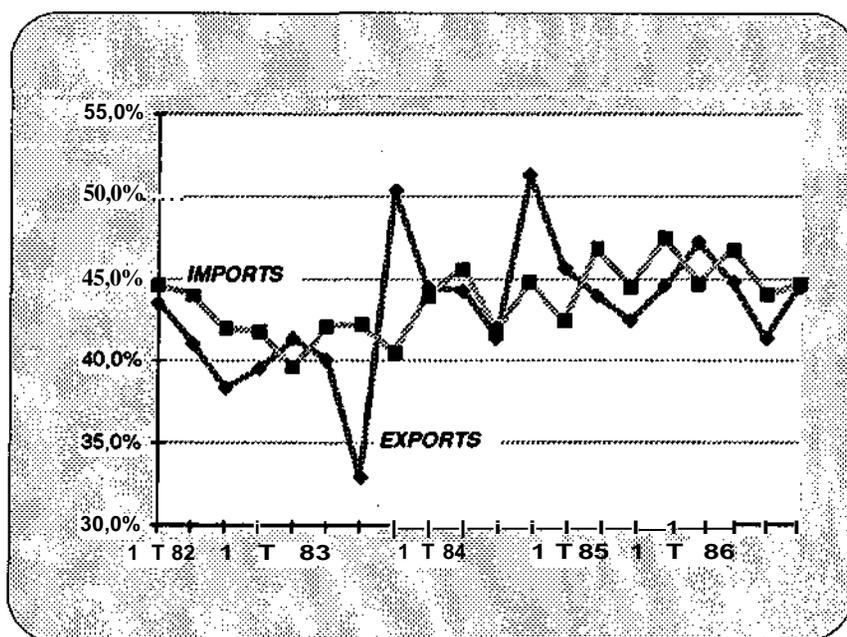
**15 % de nos exportations,
16,5 % de nos importations...**

La RFA est le premier partenaire routier de la France. Bien que situés en deçà de la Belgique en tonnages, mais non en valeur, les trafics routiers franco-allemands reflètent plus directement les échanges réels entre les deux économies, en raison de l'absence de détournements de trafic maritimes.

En première analyse on pourrait penser que l'évolution de notre balance commerciale avec la RFA, et plus particulièrement la détérioration de notre balance manufacturière, devraient avoir une influence déterminante sur la part du pavillon français sur ce marché.

La réalité apparait comme infiniment plus complexe. En effet, le pavillon français ne régresse plus sensiblement et connaît même une certaine embellie depuis 1984.

Part du pavillon français en tonnage à l'import et à l'export (France-RFA)



(Juin 1987 --)

L'approche classique globale par les taux de pavillon est partiellement erronée...

Saisonnalité et part de pavillon trimestrielle

La notion de niveau d'équilibre :

Les 50 % sont généralement implicitement cités comme référence.

Mais est-ce là effectivement un "niveau d'équilibre naturel" ?

Mais une remarque s'impose pour la France : le pays est une zone de transit "naturelle", et l'on ne peut pas négliger l'existence de trafic triangulaire.

Le cas du pavillon allemand est caractéristique à ce sujet, tout particulièrement depuis l'entrée de la péninsule ibérique dans la C.E.E. : l'accroissement des volumes d'échanges entre Europe de Nord et cette zone, et en particulier du volume du déséquilibre, devrait naturellement amplifier la tendance des transporteurs allemands à charger dans le Sud de la France sur leur trajet retour.

En outre, les simples géographies des pays peuvent jouer un rôle sur la répartition naturelle des parts de marchés (dimensions des pays, répartition des centres producteurs et consommateurs...)

Et quand le BTP se met à aller... ?

Le cas le plus marquant est à nouveau celui des matériaux de construction. On peut mettre en évidence une forte consommation de granulats en 1983 : l'analyse annuelle fait apparaître une inversion cette année là de la décroissance des flux totaux de ce produit à destination de la R.F.A. La route est d'ailleurs le seul mode à récupérer ces trafics, la voie navigable en particulier continuant sa régulière décroissance sur ce produit. Il s'est manifestement agi d'un important chantier de travaux routiers (au moins un million de tonnes de graviers/sables et laitiers).

Ce type d'événement peut introduire de fortes distorsions dans une analyse à pas trimestriel, surtout si l'on focalise son attention sur les seuls indicateurs de part de pavillon : en effet, il apparaît que dans ce cas le pavillon français a d'abord assuré ces transports, et ce fut par la suite le pavillon allemand qui a récupéré ce surcroît d'activité.

La minette Lorraine

A l'import : 1985 est une année de redistribution radicale des cartes sur ce marché : le basculement se fait en faveur des transporteurs français.

("Jun 1987")

Effet de balancier ou maîtrise à l'exportation ?

Il s'agit également d'un marché particulièrement capricieux : ainsi à la fin des années 1983 et 1985, il a connu des pointes de trafic supérieures de 50 à 100 000 tonnes aux flux "normaux".

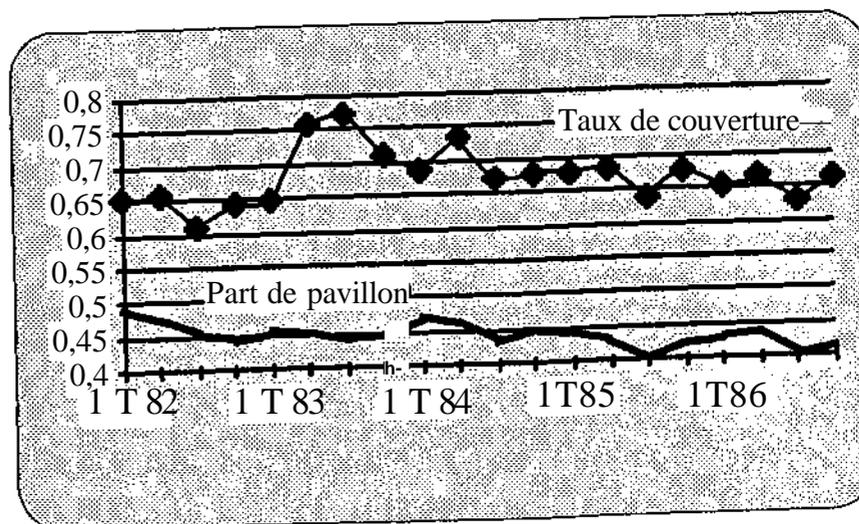
A l'export : Le deuxième trimestre 1982 marque la réduction à quasi-néant de ce trafic (fermeture de hauts-fourneaux ou de mine ?).

Le rôle du déséquilibre, l'effet de balancier, peuvent être évoqués : une certaine corrélation apparaît, mais on ne peut pas constater pas d'effet mécaniste.

On a cherché par là à qualifier un phénomène qui a parfois pu être mis en évidence : celui que l'on peut qualifier de "balancier" : à son origine, les déséquilibres des flux entre importations et exportations (cas de la France et de la R.F.A., avec un ration moyen de l'ordre de 0,75 ces dernières années) ; ainsi, supposons que les transporteurs allemands deviennent plus compétitifs sur le marché franco-allemand : les français, qui vraisemblablement trouveraient assez facilement du fret au départ de France (information, proximité... : ce que l'on a appelé la maîtrise à l'exportation), hésiteraient cependant à partir en direction de l'Allemagne où ils craindraient de peiner à trouver du fret si ce n'est à trop vil prix (vis-à-vis de leurs coûts propres).

Cela accentuerait donc la présence des allemands sur ledit marché. Mais alors, puisque les flux de France vers la RFA sont nettement inférieurs à ceux de l'autre sens, les transporteurs allemands verraient naître des difficultés à trouver du fret de retour, et hésiteraient à s'engager sur ce marché en déséquilibre ; offrant ainsi aux transporteurs français une décrispation de la contrainte sur les frets.

Taux de couverture en tonnages et part du pavillon français pour les produits divers



(Jun 1987)

En direction de la R.F.A., le chiffre global sur les tonnages ne confirme pas une telle intuition.

Mais, manifestement, les transporteurs français "s'approprient" plutôt les marchandises les plus "riches" : leur position se situe au dessus de 50% en valeur, même si l'on assiste insensiblement à une baisse de ce "rendement".

Le positionnement privilégié du pavillon national sur les marchandises diverses se dégrade...

Plus précisément, par produit, on voit clairement le positionnement privilégié du pavillon national : les marchandises diverses (= 60%). Cependant au fil des trimestres, cet effet positif se dégrade, et c'est manifestement lui qui a affecté la position globale tous produits en valeur (*baisse de 4 points à l'import comme à l'export entre 1982 et 1986*).

Cela se vérifie également pour les autres classes "riches" : produits chimiques, métallurgiques et alimentaires.

Le problème n'est pas symétrique sur les flux en provenance de R.F.A., puisque déjà, les allemands globalement maîtrisent mieux les flux que leurs concurrents, et ce d'autant plus, naturellement, que la valeur du produit croît.

Toutefois, et sans attacher une valeur inconsiderée à la précision et à la pertinence des chiffres, il est tout de même troublant de noter un certain déséquilibre :

- sur leurs exportations, les allemands transportent les produits les plus chers dans chaque classe ;
- la réciprocité n'étant plus vraie sur les exportations (*on vérifie cependant que de manière générale, et surtout pour les produits les plus chers, les pavillons tiers se contentent en moyenne des bas de la fourchette*).

Il semble alors que le problème doive être analysé sous un autre angle : il conviendrait de déterminer si l'analyse est simplement en terme de concurrence exclusive sur un marché, ou si il s'agit plus de l'effet du choix des transporteurs français de se situer de préférence sur certains marchés réputés plus accessibles comme l'Italie.

Pavillon et 1992...

La perspective de la formation du marché unique incite à une relativisation du concept de part de pavillon. En effet, cette ouverture devrait jouer dans un sens comparable aux tendances observées sur le marché intérieur français, où l'on a noté de forts déséquilibres en termes de pavillons au niveau des régions (cf. *Notes de synthèse de Mai*).

Ç Juin 1987^