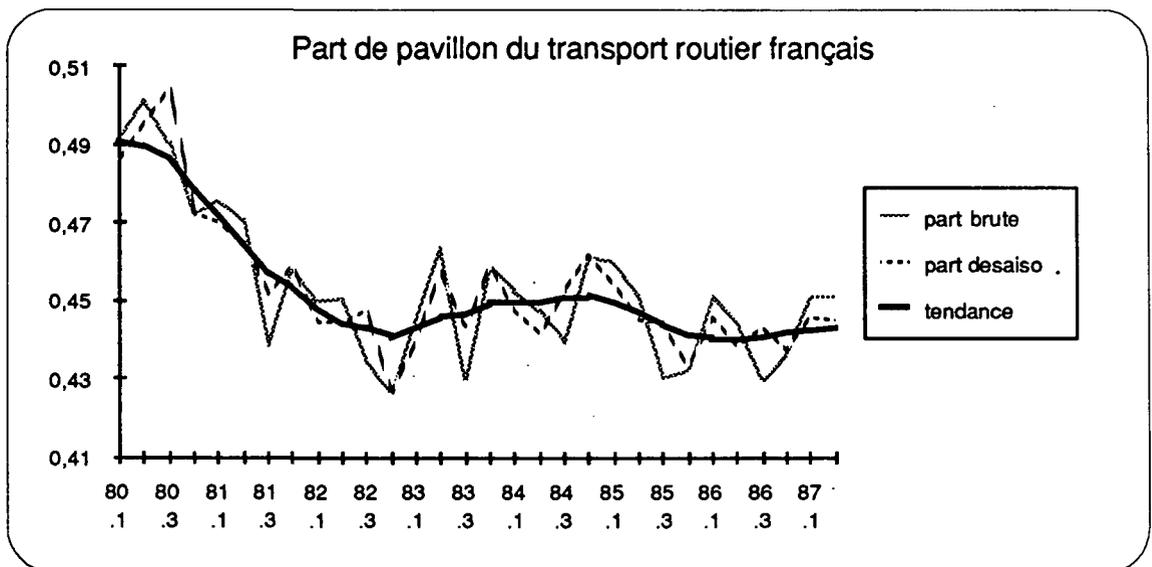


LA COMPETITIVITE DU PAVILLON ROUTIER FRANCAIS STABILISEE AU 2° TRIMESTRE 1987

Sur les dernières années l'évolution favorable de la structure de nos trafics atténue la baisse de compétitivité des transporteurs

La part du pavillon français en transport routier de marchandises s'est stabilisée depuis le début 1986. C'est ce que montre l'application aux données trimestrielles d'un traitement de désaisonnalisation et de mise en tendance des données trimestrielles du commerce extérieur.

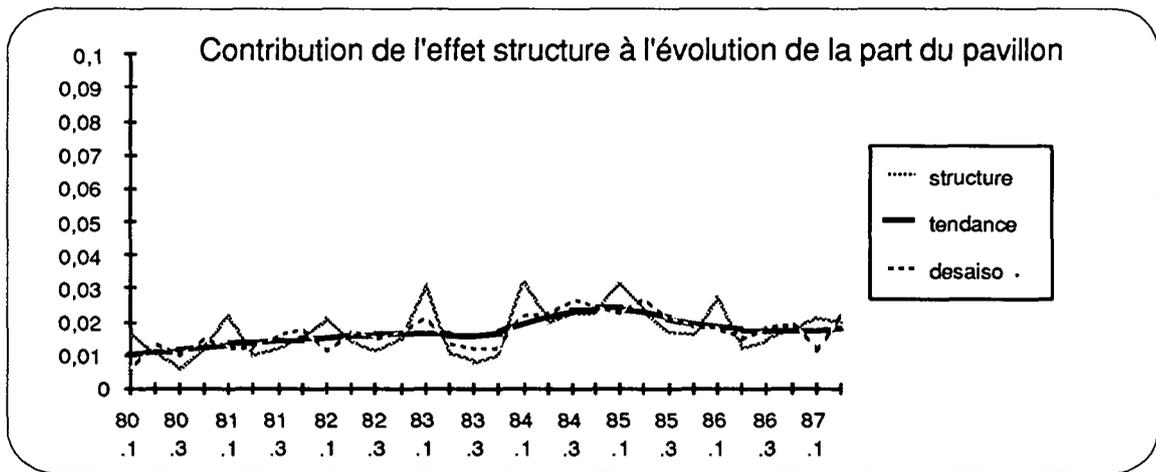
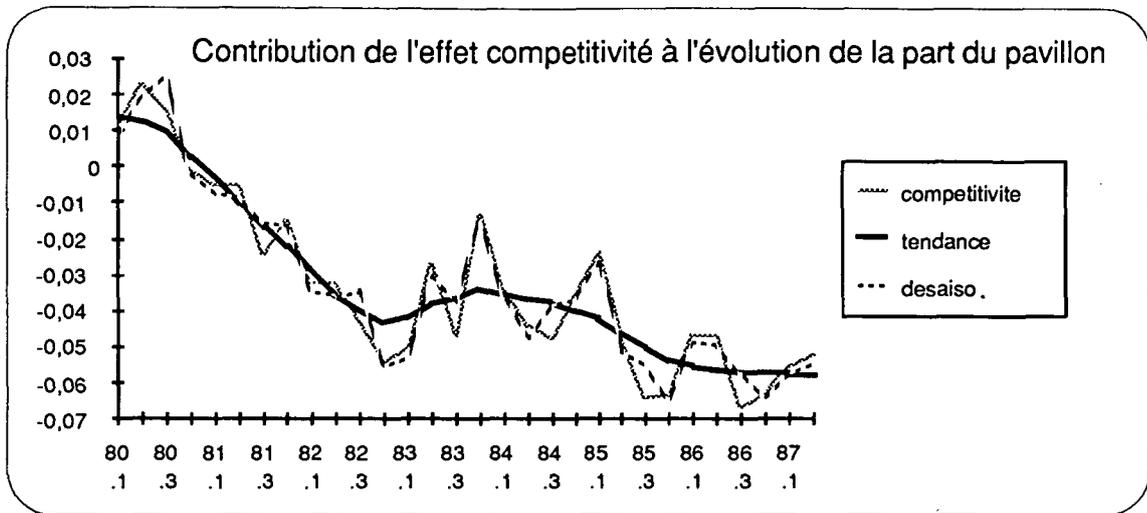
La méthode utilisée (voir encadré) permet également de faire la part dans cette évolution de ce qui est dû aux effets d'entraînement des déformations de structures de nos échanges (effet structure) et de ce qui est dû à l'évolution réelle de la compétitivité des entreprises (effet compétitivité). Elle fait apparaître également la capacité des entreprises à se reposer sur les marchés les plus porteurs (effet adaptation).



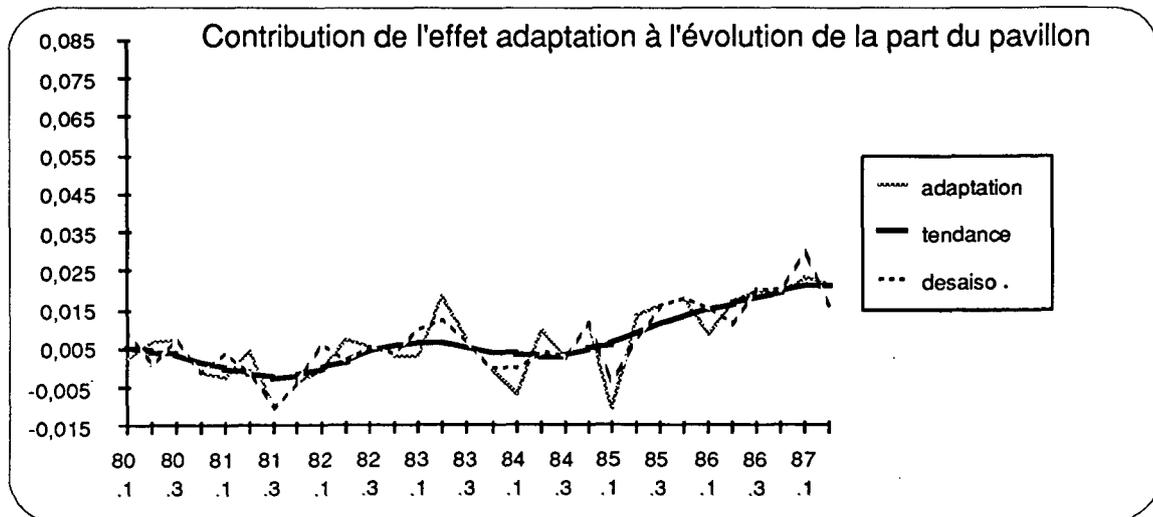
Depuis 1980, la compétitivité des transporteurs a connu une forte dégradation, à peine interrompue durant 1983. Seul le 2° trimestre de 1987 fait apparaître une stabilisation qu'il est encore trop tôt pour qualifier de durable. Au total, depuis 1980, c'est plus de 6 points de part de pavillon qui auraient été perdus sans l'effet des autres facteurs. L'évolution de la structure de notre commerce extérieur a en effet été favorable aux routiers français jusqu' au début de 1985. Par contre les années 1985 et 1986 ont enregistré des évolutions légèrement défavorables. Une stabilisation s'est opérée depuis le 2° trimestre 1986 et une évolution positive est même perceptible au 2° trimestre 1987.

Octobre 1987

Les données figurant en ordonnée sont soit la part globale du pavillon français, soit la contribution à l'évaluation de cette part globale, des différents effets mis en évidence.



La stabilisation enregistrée en 1986 dans notre part de pavillon globale s'explique donc essentiellement par un redéploiement favorable de nos parts de marchés, sans que l'on puisse dire à ce stade de l'étude s'il provient de progrès sur les marchés les plus porteurs, ou d'une limitation des pertes de compétitivité aux marchés en regression. A lui seul, depuis le début de 1982, le redéploiement serait à l'origine d'un gain de 2 points de notre part de pavillon global.

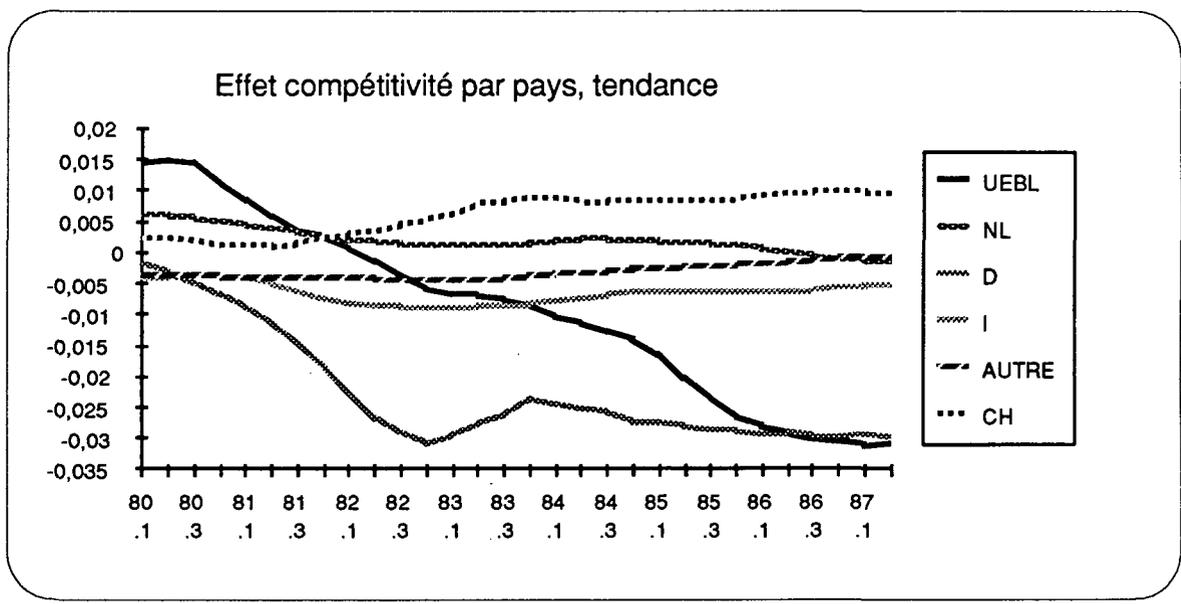


Compétitivité : nos pertes proviennent de la Belgique et de la RFA

La méthode utilisée permet également de mesurer la contribution de chaque relation à l'effet compétitivité. Il apparaît que notre perte globale de compétitivité provient essentiellement des trafics franco-belges et des trafics franco-allemands. Depuis 1980, notre perte de compétitivité sur les trafics franco-belge a généré une perte de 4,5 points de notre part de pavillon tous trafics confondus.

Cette dégradation est continue depuis le dernier trimestre de 1980, bien que les douze derniers mois laissent entrevoir l'espoir d'une stabilisation. Les trafics franco-allemands sont également responsables d'une perte considérable, de l'ordre de 3 points de notre part globale, circonscrite sur la période 1980-1982.

On constate également que notre compétitivité sur les échanges franco-néerlandais est en légère baisse, mais que cela pèse peu sur notre position globale, et que par contre nos positions sur les échanges franco-italiens et franco-suisses sont en lente amélioration.



Les données utilisées sont issues d'une exploitation par la banque de donnée SITRAM des données des douanes. Les chiffres sont ceux du trafic routier de "bout en bout", chargement ou déchargement à l'intérieur du territoire français (hors chargement ou déchargement à la frontière), le pays partenaire étant celui du déchargement ou du chargement du véhicule. En cas de rupture de charge, la marchandise peut avoir une origine ou une destination différente.

**La méthode
utilisée :
séparation des
effets compétitivité,
structure et
adaptation.**

Un calcul assez simple montre que l'évolution à partir d'une année de base (ici 1975) de la part globale du pavillon routier français peut être décomposée en la somme de trois termes :

. **l'effet compétitivité** : c'est la variation de la part du pavillon si l'on fixe la structure des échanges à sa configuration de 1975. Il traduit le jeu des performances du pavillon français sur chacun des marchés élémentaires.

. **L'effet structure** : c'est la variation de la part globale du pavillon si, sur chacun des marchés élémentaires, on fixe la part des transporteurs français à sa valeur de 1975. Il est positif si les marchés en plus forte croissance sont ceux sur lesquels nos positions étaient les meilleures.

. **L'effet d'adaptation** : il s'agit d'un terme "résiduel" qui peut néanmoins être interprété comme la capacité des transporteurs français à s'adapter à l'évolution des marchés; il est positif lorsque des parts sont gagnées sur des marchés en expansion ou perdues sur des marchés en régression, négatif quand des parts sont gagnées sur des marchés en régression, ou perdues sur des marchés en expansion.

On a au total l'équation suivante :

Part de marché au trimestre T = part en 1975 + effet compétitivité + effet structure + effet adaptation.

L'étude est menée à partir d'une décomposition des trafics routiers en 1456 marchés : 2 sens (import, export) X 14 pays ou groupes de pays x 52 produits (groupes NST).

L'effet compétitivité peut à son tour se décomposer en une somme de termes relatifs à chacun des pays ou groupe de pays. Un terme représente la contribution de la compétitivité sur une relation à la part globale de pavillon.

Chacun des facteurs est ensuite désaisonnalisé (sur un terme, les effets saisonniers peuvent représenter 1,2 points en part de pavillon) et une tendance est calculée à partir des données désaisonnalisées).

Une note complète sur la méthode et les résultats est disponible à l'O.E.S.T.