

TRANSPORT ROUTIER ET BALANCE DES PAIEMENTS: DEFICIT ACCRU EN 1986

Maurice Girault

Dégradation en 1986, lueur d'espoir en 1987

Les statistiques douanières décrivant le transport international sont bien connues (voir, par exemple, la note ci-jointe sur la compétitivité des pavillons). En tonnage (ou en valeur des marchandises), la position relative des transporteurs français face à leurs concurrents étrangers a continué de se dégrader jusqu'en 1986, avec toutefois une lueur d'espoir au troisième trimestre 87, où le taux de couverture en tonnage du pavillon français amorce un redressement. Ces données sont-elles confirmées en tonnes-km ou en chiffre d'affaires?

L' OEST, grâce au modèle DNTRI (Dépense Nationale de Transport Routier International), complète les données douanières sur deux plans, d'une part par la prise en compte des transports routiers avec la **Grande Bretagne et l'Irlande** (comptabilisées par les douanes en transport maritime), et d'autre part en estimant les **trafics en tonnes-kilomètres** et les **chiffres d'affaires** correspondants pour les pavillons français et étrangers.

Les résultats du modèle DNTRI confirment malheureusement que la dégradation du taux de couverture en tonnage du pavillon français se répercute aussi sur les trafics exprimés en tonnes-kilomètres et sur les chiffres d'affaires des transporteurs. Les français ne détiennent plus que 47,7% du marché en 1986, soit une perte de -0,3% sur 1985 et -0,8% sur 1984.

	Taux de couverture du pavillon français: en %		
	1984	1985	1986
en tonnage	45,3	44,5	44,3
en t-km	50,1	49,6	49,6
en ch.d'affaires	48,5	48	47,7

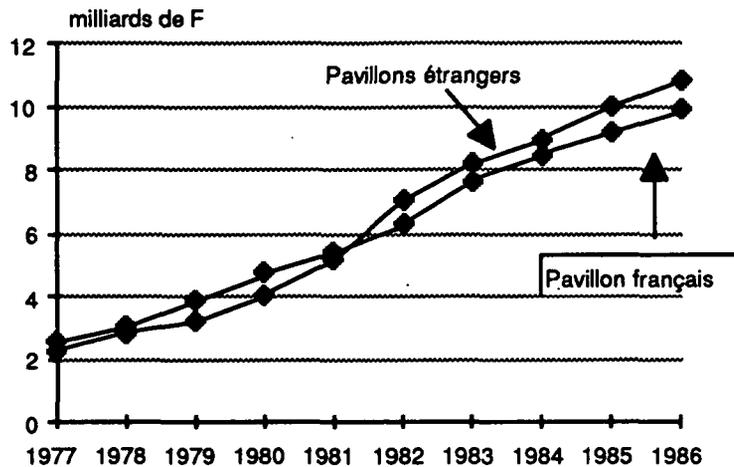
(Nota: les résultats du modèle pour 1986 sont provisoires).

Un marché en forte croissance

Ainsi le chiffre d'affaires du pavillon étranger (10,9 mds F) augmente sensiblement plus vite que celui du pavillon français(9,9 mds F). Globalement, le marché du transport routier international augmente assez fortement : plus de 8% en 86 en volume et près de 7% en 85.

	Evolution des chiffres d'affaires en mds F		
	1984	1985	1986
Pavillon français	8,5	9,2	9,9
Pavillon étranger	9,0	10,0	10,9
Total	17,5	19,2	20,8

Evolution 77-86 des chiffres d'affaires par pavillons

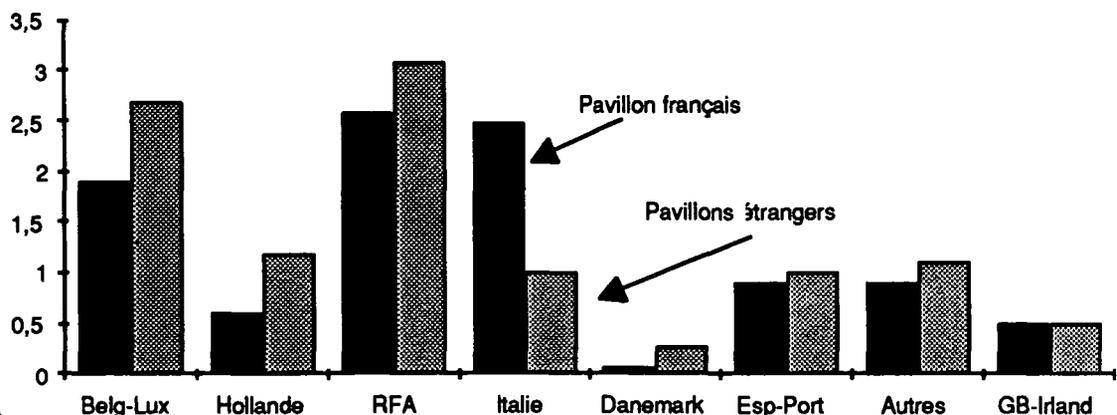


Les acheminements portuaires et aéroportuaires constituent un autre marché du transport international routier, estimé par le modèle à 4,1 milliards de francs en 1986. Réservé actuellement au pavillon français, sa croissance est très faible (3,7 mdsF en 1984 et 4,1 mdsF en 1985).

Des marchés de taille très différente selon les pays

Les principaux marchés de transport routier international sont d'abord l'Allemagne et la Belgique, avec 5,8 et 4,6 mdsF en 1986, reflétant l'importance des échanges commerciaux avec ces deux pays. Viennent ensuite l'Italie (3,6 mdsF), la péninsule Ibérique et les Pays Bas (2,1 et 1,9 mdsF), la Grande Bretagne et l'Irlande (1 mds F) et enfin le Danemark (0,4 mds F). Les autres pays (Suisse-Autriche, pays scandinaves, pays de l'Est) représentent un marché de 2 mdsF.

Repartition par pays des chiffres d'affaires des pavillons français et étrangers (en milliards de francs)



Janvier 1988

Et des taux de couverture de 25 à 75%

De même, les taux de couverture varient beaucoup d'un pays à l'autre. Le pavillon français est très compétitif en Italie, et reste équilibré avec les îles Britanniques et la péninsule Ibérique. Le tableau et le graphique ci-dessous décrivent les principaux marchés par pays, et leur taux de couverture par pavillons:

Taux de couverture du pavillon français sur les chiffres d'affaires par pays

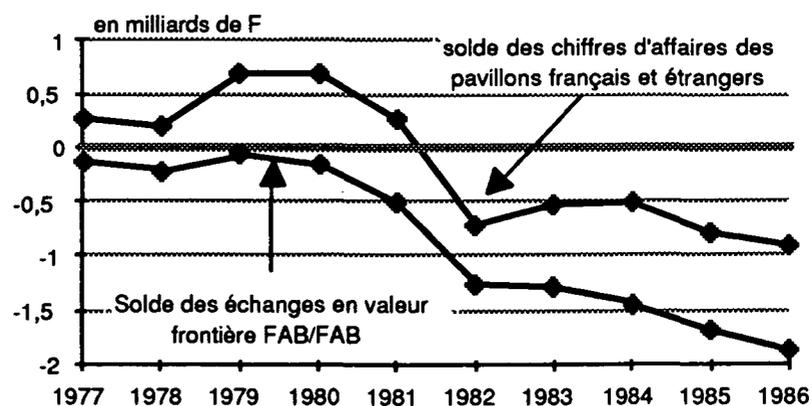
Belgique-Luxembourg	41%
Pays Bas	33%
RFA	46%
Italie	70%
Danemark	23%
EspagnePortugal	47%
GB-Irlande (par hyp.)	50%
Autres pays	46%

Balance des paiements : 1,9 milliards de F de déficit en 1986

L'impact du transport routier international sur la balance des paiements est, par définition, mesuré par les échanges FAB/FAB. Ils ne prennent en compte que les coûts de transport qui ne sont pas inclus dans la valeur des marchandises à la frontière du pays de départ : importations FAB et exportations FAB. Ces conventions permettent alors d'estimer le déficit de nos échanges de transport routier à -1,4 mdsF en 1984, -1,7 mdsF en 1985, et -1,9 mdsF en 1986. Nos principaux soldes déficitaires sont enregistrés avec la Belgique (-1 mdsF), les Pays Bas (-0,5 mdsF), l'Espagne (-0,4 mdsF) et la RFA (-0,33 mdsF). Notre seul excédent important est réalisé avec l'Italie, les autres soldes étant voisins de 0.

Sans entrer dans le détail de ce type de calculs, on peut cependant indiquer qu'ils introduisent des biais liés à la géographie de la France comparée à celle de nos partenaires commerciaux: de par notre taille, nos coûts de transport sont davantage inclus dans la valeur des marchandises à la frontière que ceux de nos voisins; il en est ainsi de nos échanges avec la Belgique ou avec l'Allemagne.

DNTRI 77_36 : Soldes des échanges de transports routiers



Janvier 1988

**Comment
expliquer ces
résultats?**

Les problèmes de coûts et de compétitivité sont à la base de certaines contreperformances . Mais peut être faut-il y voir aussi une attitude trop frileuse des transporteurs nationaux, qui délaissent parfois des marchés très concurrentés et peu rémunérateurs, d'autant plus qu'ils manquent souvent des réseaux et implantations à l'étranger qui leur permettraient de mieux assurer un transport de retour.

Méthodologie:

Le modèle DNTRI de l'OEST: A partir d'un distancier issu des comptes-rendus de voyage des transporteurs français, et d'une estimation des prix par pays et par type de marchandise, le modèle DNTRI estime les t-km et les chiffres d'affaires réalisés par les différents pavillons. Par hypothèse, le même distancier et les mêmes prix sont appliqués aux transporteurs étrangers. Bien entendu, ces estimations sont relativement incertaines, mais leurs évolutions reflètent mieux les parts de marché des transporteurs nationaux et étrangers qu'une simple confrontation des tonnages.

L'impact sur la balance des paiements: rappelons que trois approches sont possibles pour mesurer l'impact du transport routier sur les échanges extérieurs:

-une approche par les **chiffres d'affaires** des pavillons français et étrangers,

-deux approches selon la **valeur à la frontière** des marchandises transportées, l'une "import CAF (y compris coûts-assurances-frêt)" / "export FAB (franco-à-bord)" , dite **CAF/FAB**, l'autre "import et export franco à bord", dite **FAB/FAB**. La dernière approche est la plus équilibrée; elle est retenue pour apprécier l'incidence des transports sur la balance des paiements en comptabilité nationale. ■

Les résultats détaillés du modèle sont disponibles à l'O.E.S.T.
Des variantes peuvent être testées à la demande.

