

## **MARCHE INTERIEUR : NOUVELLE CONCURRENCE EUROPEENNE OU INTEGRATION ECONOMIQUE ?**

*Par Patrice SALINI*

***En situation  
«harmonisée» Il  
devrait y avoir une  
banalisation quasi-  
totale des moyens  
de transport***

L'introduction du cabotage a une double nature :

Il devrait produire une optimisation des transports et une banalisation progressive des flottes et un élargissement des sphères de marché des entreprises, en particulier en région frontalière.

Le cabotage implique par construction une optimisation des transports et donc une concurrence nouvelle résultant de l'unification du marché. La fusion des marchés nationaux entre eux et leur imbrication avec l'international communautaire ne peut que limiter globalement le nombre de parcours à vide et augmenter les coefficients de remplissage. Il s'agit donc d'un facteur du progrès de la productivité. Le véritable enjeu est celui du partage des gains de productivité.

En toute rigueur, il conviendrait de distinguer le cabotage consécutif, voire saisonnier, du cabotage inhérent à la libre prestation de service en zones frontalières. Ce dernier est théoriquement largement dépendant de l'organisation logistique des chargeurs, et des réseaux de transport et de distribution que d'autres paramètres.

Le cabotage est une activité inhérente au transport. En France, sur un trafic inter-régional pour compte d'autrui de 140 millions de tonnes, des déséquilibres massifs existent, entraînant la recherche de trafics triangulaires. Par exemple, le marché parisien est «sur importateur» de 5 millions de tonnes (soit 1/3 de ses sorties). En fait nous ne connaissons pas la réalité des courants de cabotage régional, c'est-à-dire la contribution des non-régionaux aux courants de trafics entre deux régions.

***Une optimisation des transports***

Pour autant, le déséquilibre parisien est comparable à celui de la France à l'égard de l'UEBL et celui des Pays de Loire, à celui de notre pays à l'égard des Pays-Bas. A l'inverse nous sommes : exportateurs vers l'Italie comme l'est la Picardie à l'égard du reste de la France.

Pour le trafic territorial français, cette incidence demeure faible. Nous avons essayé de la chiffrer.

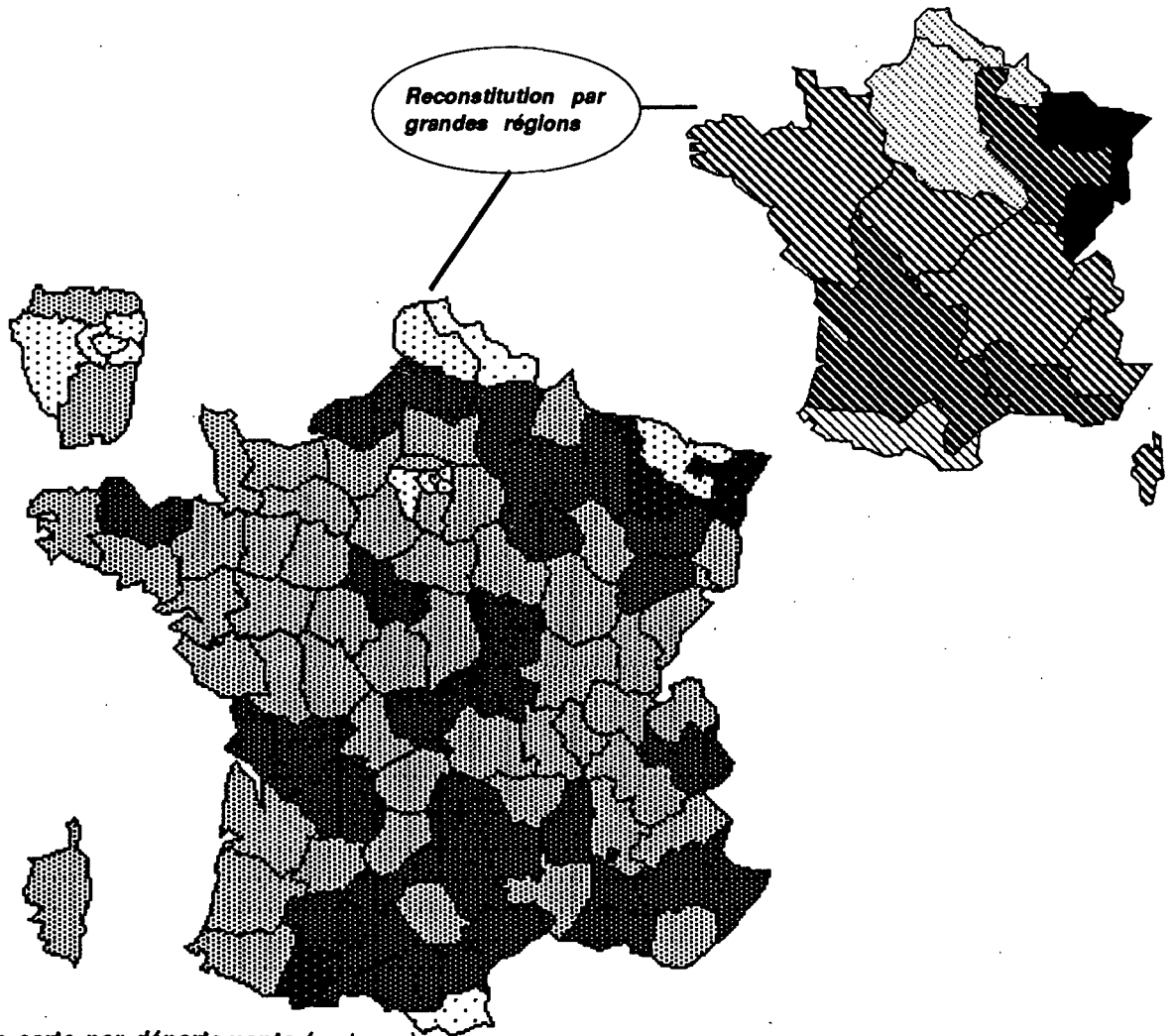
L'exercice qui suit porte sur l'évaluation du cabotage consécutif d'un transport international.

**1. les déséquilibres théoriques liés à l'acheminement de notre commerce extérieur.** La carte qui suit repose sur une analyse par départements français.

De cette tentative de visualisation - la première- il ressort une grande disparité des enjeux suivant les régions.

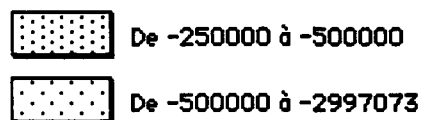
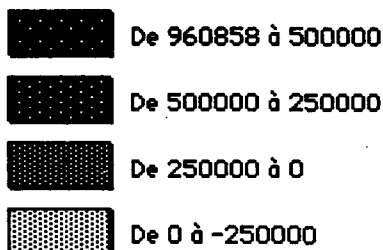
En gros, la situation est caractérisée par un déficit de fret pour les belges, mais essentiellement en zone frontalière nord, et pour les allemands en région parisienne. Pour le reste, la situation de la zone ouest-centre-Lyonnais-grand sud, à l'exception de la frontière ibérique, est caractérisée par un excédent global d'exportations françaises sous pavillon étranger par rapport aux importations. En effet, les choses se compensent plus ou moins au niveau des grandes zones économiques.

**Carte 1 : capacité théorique de rechargement de nos principaux partenaires**



**Légende de la carte par départements (en tonne)**

Les départements sombres correspondent à des zones où nos partenaires acheminent plus de nos exportations que de nos importations. Ils devraient donc peu peser sur le marché intérieur au titre du cabotage consécutif. A l'inverse, les zones claires correspondent à des situations où nos partenaires devraient exprimer une offre sur le marché intérieur.



**La pression  
éventuelle du  
cabotage  
consécutif :  
2,3 % du trafic ?**

Il y a donc une faible menace de cabotage consécutif.

Au total, si toutefois ce calcul a un sens, on peut estimer à 3,4 millions de tonnes de capacité théorique le déséquilibre pouvant donner lieu à cabotage consécutif de nos partenaires en dehors des zones frontalières. Ce chiffre est à rapporter au trafic pour compte d'autrui à plus de 150 km, soit 143 millions de tonnes.

Cette première approche permet d'évaluer à 2,3 % du trafic actuel la pression éventuelle du cabotage consécutif.

Un autre calcul, fondé sur les capacités théoriques des véhicules aboutit à un chiffre plus faible, inférieur à 1 %. Il faut cependant discuter de cette évaluation.

Le cabotage consécutif a une double nature. Il correspondra d'abord à une contribution à des transports à la demande, donc relativement banals. Sur de tels marchés, les mécanismes de concurrence reposeront essentiellement sur les prix. Ceux-ci sont d'ailleurs de plus en plus proches sur les marchés nationaux et internationaux français. Il est clair par contre, que dans certains pays comme la RFA, le "choc" d'une offre de cabotage risque d'être plus fort qu'en France.

**A bien des égards, le  
cabotage consécutif  
demeurera un stade  
transitoire**

Mais à bien des égards, le cabotage consécutif demeurera un stade transitoire, préalable à l'implantation dans le pays tiers. Cette implantation effectuée, le trafic ne sera plus à proprement parler du cabotage, mais du trafic national "ordinaire".

En réalité, comme nous l'avons indiqué, ce qui est en jeu, derrière la libre prestation de service, c'est la globalisation de la gestion des parcs, qui, du coup, dévalorise complètement la notion de pavillon.

Il restera à évaluer la contribution de chaque nation ou de chaque région au transport communautaire. Et cela n'a de sens qu'en termes de valeur ajoutée produite.

**Un élargissement des  
sphères de marché**

**2. Les déséquilibres ne sont pas le propre des trafics Internationaux.** Nous évaluons à - 2 millions de tonnes le déséquilibre français en trafic intérieur interrégional hors régions frontalières.

Ceci signifie, toujours théoriquement, que les français sont actuellement contraints de déplacer à vide une partie de la capacité de transport pour satisfaire aux besoins de réception des régions non frontalières.

Ce déséquilibre théorique - moins de 1,5 % du trafic- est à comparer au taux de parcours à vide évalué à environ 20 %.

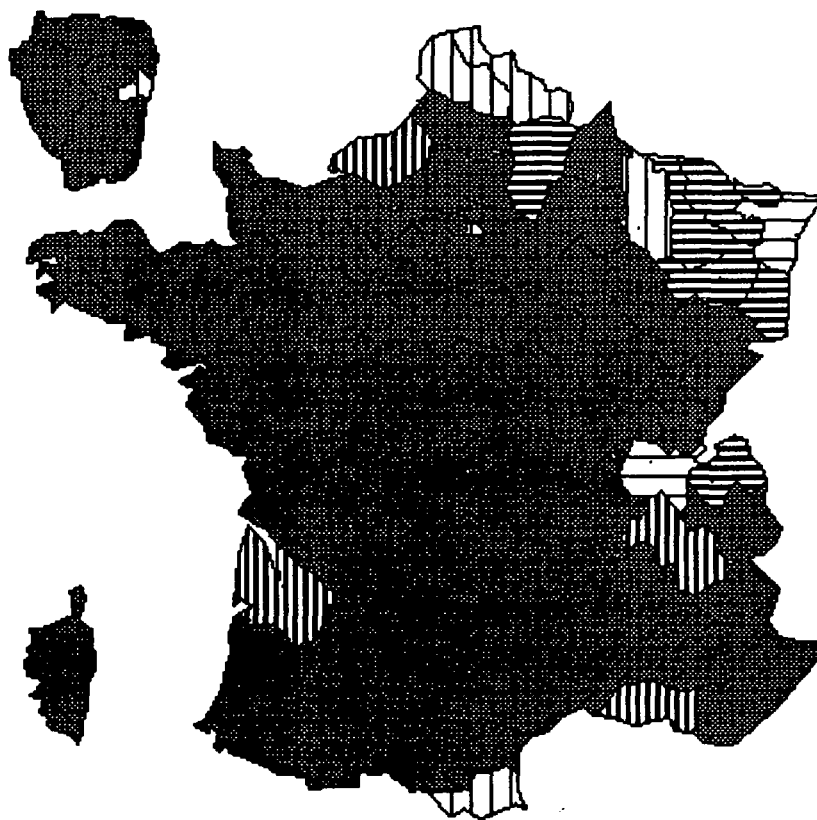
Pour autant, le cabotage élargit les sphères de marché de toutes les entreprises et il n'y a aucune raison « en soi » que les déséquilibres internationaux soient plus pénalisants pour nos transporteurs que les déséquilibres régionaux.

On peut même avancer le contraire. En effet, la globalisation du marché ne manquera pas d'entraîner celle des cotations des frets intérieurs et internationaux. L'effet dépressif ou inflationniste des déséquilibres sera plus faible grâce au décloisonnement des marchés.

## Carte 2 : Relation entre le déséquilibre de nos partenaires et celui du pavillon français

Cette approche permet de relativiser les déséquilibres de nos partenaires. Pour établir la carte qui suit, une relation linéaire entre déséquilibres a été estimée.

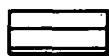
Très grossièrement, on peut estimer que nos partenaires ont en général un déficit supérieur au notre de 12 %. Les zones grises correspondent à cette relation théorique.



*Dans les zones grises, les déséquilibres sont très proches du calcul théorique*

Lorsque les hachures sont verticales, le déséquilibre des transporteurs étranger est très supérieur à celui des transporteurs français (importations ou exportations) par rapport à l'écart théorique. La situation est inverse lorsque les hachures sont horizontales. Les zones en grisé correspondent à la situation moyenne.

### Écarts à la moyenne



Plus de + 1,5 écart type (Ey)



Moins de -1,5 Ey



De +0,5 Ey à +1,5 Ey



De -0,5 Ey à +0,5 Ey



De -1,5 Ey à -0,5 Ey