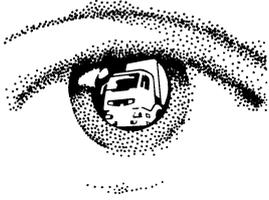


LE POSITIONNEMENT DES PAVILLONS TIERS DANS LE TRM EUROPÉEN ET FRANÇAIS



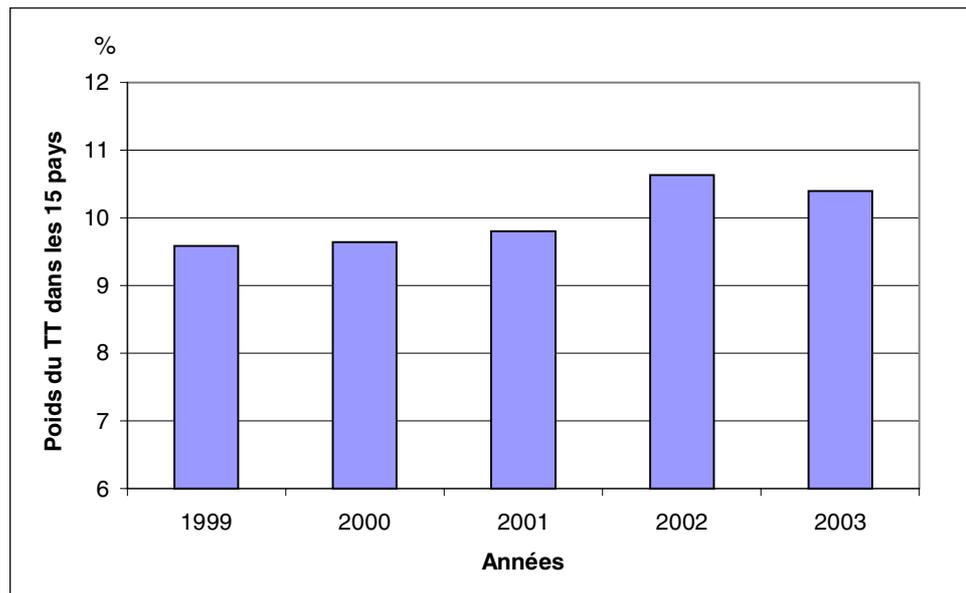
Didier ROUCHAUD

Sur l'ensemble des pays de l'Europe des Quinze, à l'exception de la Grèce, plus la Norvège, 11 % du transport routier de marchandises international entre deux pays est réalisé par les transporteurs d'un troisième pays (pavillon tiers). Ce type de transport a augmenté de 19 % entre 1999 et 2002. Il est présent dans la plupart des origines-destinations dans l'Union Européenne, sauf pour celles reliant des pays excentrés, Finlande-Irlande par exemple. Il est le fait surtout des pavillons de pays situés au centre de l'Union Européenne, Bénélux, Autriche, Allemagne, mais relativement peu de la France. A l'inverse, les pays les plus excentrés (Finlande, Irlande et Portugal) effectuent le moins de transport par pavillon tiers.

Le transport par pavillon tiers augmente deux fois plus vite que le transport bilatéral

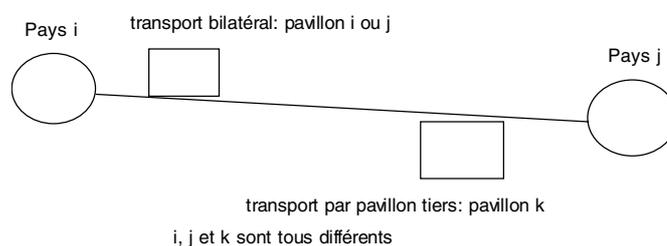
Entre 1999 et 2002, le transport effectué par pavillon tiers (voir schéma) a crû de 19,2 % en t-km contre 9,2 % pour le transport bilatéral. En proportion du TRM international (transport par pavillon tiers + transport bilatéral) de la zone considérée, son poids a légèrement augmenté (*figure 1*).

Figure 1 : Stabilité du transport par pavillon tiers dans le TRM international (Europe des Quinze – la Grèce + la Norvège)



Source : Enquêtes TRM européennes

Schéma : transport par pavillon tiers et transport bilatéral



TRM

L'évolution des parts de marché (*encadré*) pour les différents pavillons sur les trois segments du transport international permet de dresser une typologie des pavillons (*figure 2*).

Figure 2 : Evolution des parts de marché des pavillons par segment du TRM international entre 1999 et 2002 (*)

	Augmentation de la part de marché en pavillon tiers	Diminution de la part de marché en pavillon tiers
Augmentation de la part de marché en bilatéral	<i>Allemagne, Belgique, Espagne, Finlande, Portugal</i>	<i>Autriche, Italie, Irlande, Luxembourg</i>
Diminution de la part de marché en bilatéral	Danemark	<i>France, Pays-Bas, Royaume-Uni</i>

Source : Enquêtes TRM européennes

(*) En italique, les pays pour lesquels il y a une diminution du cabotage.

Tous les pavillons qui ont augmenté leur part de marché en transport par pavillon tiers, ont également augmenté leur part de marché dans l'un et/ou l'autre type de transport international, bilatéral et/ou cabotage.

Le classement des pavillons suivant l'importance de leur part de marché dans les trois types de transport en 2002, révèle une forte corrélation entre les positions des pays sur les marchés du cabotage et du transport par pavillon tiers (coefficient de corrélation égal à 0,87). Le transport par pavillon tiers apparaît comme une forme de cabotage plus complexe où les lieux de chargement étrangers diffèrent.

Les parts de marché de la France dans ces trois types de transport sont faibles et diminuent au cours de la période étudiée.

Evolution hétérogène du transport par pavillon tiers dans l'offre de TRM

Les évolutions du transport par pavillon tiers sont très diverses selon les pays qui l'effectuent (*figure 3*). Entre 1999 et 2003, la croissance du transport par pavillon tiers est importante au Portugal, en Espagne, en Suède et au Danemark. La France connaît la plus forte décroissance.

Figure 3 : Part du transport par pavillon tiers dans le transport international en 1999 (2000 pour la Suède) et 2003

En %

Pavillon (nom du pays)	En 1999	En 2003
Luxembourg	70,2	64,6
Autriche	27,4	24,5
Pays-Bas	16,8	17,7
Belgique	15,1	17,6
Portugal	5,9	13,1
Suède	8,2	13,0
Allemagne	8,9	9,6
Irlande	17,2	9,4
Danemark	3,4	5,2
Espagne	2,2	3,6
Italie	2,0	2,8
Norvège	2,5	2,7
France	6,5	2,6
Finlande	2,7	2,5
Royaume-Uni	1,7	2,0

Source : Enquêtes TRM européennes

TRM

De même que la position géographique du pays joue un rôle dans le transport par pavillon tiers qu'il effectue, sa taille entre également en jeu. Ainsi, plus sa surface est petite et plus il est impliqué dans le transport international par pavillon tiers (*figure 4*).

Figure 4 : Poids du transport par pavillon tiers dans le TRM international de chaque pavillon en 2003 (en %)

	Pays central	Pays périphérique
Petit pays (*)	Luxembourg : 64,6 Autriche : 24,5 Pays-Bas : 17,7 Belgique : 17,6	Irlande : 9,4 Portugal : 13,1 Danemark : 5,2
Grand pays (*)	Allemagne : 9,6 France : 2,6	Suède : 13,0 Finlande : 2,5 Espagne : 3,6 Norvège : 2,7 Royaume-Uni : 2,0 Italie : 2,8

(*) Au sens de la superficie.

Source : Enquêtes TRM européennes

Le Luxembourg effectue le plus de transport par pavillon tiers par rapport à son TRM international (64,6 %). Loin derrière, l'Autriche est le deuxième pavillon. La France, l'Italie, le Royaume-Uni, l'Espagne et les pays scandinaves effectuent peu de transport par pavillon tiers par rapport à leur TRM international.

Le transport par pavillon tiers se diffuse dans l'offre internationale des pavillons

Pour identifier les pays spécialisés dans le transport par pavillon tiers, on peut calculer un indice de spécialisation¹ qui le situe par rapport au transport bilatéral (*figure 5*). Un indice supérieur à 1 correspond à un pays bien spécialisé en transport par pavillon tiers. Le Luxembourg apparaît nettement comme le pays le plus spécialisé même si sa spécialisation diminue sur la période 1999 à 2002. L'Autriche apparaît également spécialisée sur ce marché. A l'opposé, le Royaume-Uni et l'Italie apparaissent clairement comme les pays les moins spécialisés sur le transport par pavillon tiers. La position géographique de ces quatre pays dans l'UE semble constituer une bonne explication : l'Autriche et le Luxembourg sont situés au centre de l'Europe alors que le Royaume-Uni et l'Italie sont plutôt excentrés. Les effets de la compétitivité des pavillons en terme de coûts ne doivent pas être négligés et peuvent expliquer le bon niveau de spécialisation de la Belgique et des Pays-Bas.

Figure 5 : Indice de spécialisation dans le transport par pavillon tiers ¹

	1999	2002	
Luxembourg	20,39	14,30	 diminution du seuil de spécialisation
Autriche	3,27	2,71	
Pays-Bas	1,75	1,85	
Belgique	1,55	1,56	
Irlande	1,80	1,37	
Portugal	0,55	1,14	
Suède	0,76	1,09	
Allemagne	0,84	0,91	
France	0,60	0,34	
Finlande	0,24	0,34	
Espagne	0,20	0,32	
Danemark	0,31	0,32	
Norvège	0,22	0,13	
Italie	0,18	0,13	
Royaume-Uni	0,15	0,13	

Source : Enquêtes TRM européennes (la première année pour le pavillon suédois est 2000).

¹ indice de spécialisation = $\frac{t - \text{km en transport par tiers du pavillon } i / t - \text{km en transport par tiers en Europe}}{t - \text{km en bilatéral du pavillon } i / t - \text{km en bilatéral en Europe}}$

Cet indice permet de comparer la part du transport par pavillon tiers du pays i en Europe à la part du transport bilatéral du pays i en Europe.

TRM

Le transport par pavillon tiers se substitue au transport bilatéral

Dans le marché du transport international à l'origine ou à destination d'un pays donné, les pavillons tiers sont en concurrence avec le transport bilatéral (voir schéma).

Dans cette concurrence, la part de marché des pavillons tiers a augmenté vis-à-vis de pratiquement tous les pavillons du transport bilatéral. Des pays fortement spécialisés dans le transport par pavillon tiers ont aussi vu leur propre marché s'ouvrir aux pavillons tiers. Pour la moitié des pays, la part de marché des tiers est comprise entre 10 et 13 % (figure 6).

Figure 6 : Parts de marché des pavillons tiers (*)

En %

Pays d'origine ou de destination	Part de marché des tiers (*)	
	1999	2002
Italie	12,0	13,9
Allemagne	11,6	12,8
Royaume-Uni	8,4	12,4
Belgique	12,9	12,1
Danemark	7,3	11,7
France	8,1	11,0
Suède	10,3	11,0
Luxembourg	9,3	10,9
Norvège	5,4	9,3
Autriche	13,7	9,1
Espagne	8,8	7,0
Pays-Bas	4,9	6,8
Portugal	5,1	5,5
Irlande	1,4	2,3
Finlande	2,0	1,7

Source : Enquêtes TRM européennes

$$(*) \text{ Part de marché des tiers (j) prise au pavillon k} = \frac{\sum_j t - \text{km de } j \neq k \text{ au départ ou à destination de } k}{\sum t - \text{km au départ ou à destination de } k}$$

Par exemple pour l'Italie en 2002, les pavillons tiers (donc hors Italie) ont réalisé 13,9 % des transports internationaux ayant pour origine ou destination l'Italie.

Les pays les moins concurrencés par les pavillons tiers sont plutôt excentrés (Finlande, Irlande, Portugal). Bien que leur taux d'ouverture augmente, les Pays-Bas restent le pays le moins ouvert au transport par pavillon tiers parmi les pays n'ayant pas une situation géographique particulière. La France, l'Italie et le Royaume-Uni voient leur situation d'ouverture aux pavillons tiers augmenter sensiblement. Le transport par pavillon tiers connaît sa plus forte diminution en Autriche. La Belgique et le Luxembourg sont des pays où le poids du transport par pavillon tiers dans le TRM international est important (figure 4) et qui sont dans le même temps relativement ouverts au transport par pavillon tiers des autres pavillons (figure 6).

Le transport par pavillon tiers est prépondérant pour plusieurs liaisons avec les pays scandinaves

Certaines origines-destinations sont davantage desservies par du transport par pavillon tiers que par du transport bilatéral. Ainsi, le transport par pavillon tiers est 1,4 fois supérieur au transport bilatéral sur Italie-Suède.

Les 10 origines-destinations les plus ouvertes au transport par pavillon tiers impliquent 8 fois sur 10 un pays scandinave dont 5 fois sur 10 la Suède (figure 7).

TRM

**Figure 7 : Les origines-destinations dédiées au transport par pavillon tiers en 2002
(Rapport transport par pavillon tiers/transport bilatéral)**

Liaisons	TT/transport bilatéral	En %
Italie - Suède		140
Luxembourg - Suède		126
Belgique - Suède		111
Luxembourg - Portugal		106
Luxembourg - Royaume-Uni		102
France - Suède		93
Belgique - Norvège		92
Royaume-Uni - Suède		91
Belgique - Danemark		84
Italie - Norvège		47

Source : Enquêtes TRM européennes

Les autres liaisons où la part du pavillon tiers est importante sont France-Autriche (37 %), Allemagne-Italie (34 %), Autriche-Belgique (28 %) et Allemagne-Belgique (22 %).

A l'inverse, seulement six liaisons supportent un transport par pavillon tiers négligeable : Autriche-Finlande, Autriche-Irlande, Danemark-Portugal, Finlande-Italie, Finlande-Portugal et Irlande-Portugal. Il s'agit toutefois, de liaisons très peu significatives en terme de t-km.

**Les Pays-Bas,
principal pavillon
tiers sur les
liaisons françaises
et européennes**

En France, ce sont les pays du Bénélux qui sont les premiers pavillons tiers. Plus généralement, les premiers pavillons tiers de la France sont des pays qui lui sont frontaliers (ou quasi frontaliers comme les Pays-Bas), y compris pour la liaison France-Irlande, où la Belgique passe avant le Royaume-Uni (*figure 8*).

Figure 8 : Premiers pavillons tiers dans les liaisons d'origine ou destination France entre 1999 et 2002

Liaisons	Pavillons tiers
France-Allemagne	Pays-Bas
France-Autriche	Allemagne
France-Belgique	Pays-Bas
France-Danemark	Pays-Bas
France-Espagne	Allemagne
France-Finlande	Allemagne
France-Irlande	Belgique et Pays-Bas
France-Italie	Bénélux
France-Luxembourg	Belgique
France-Norvège	Pays-Bas
France-Pays-Bas	Belgique
France-Portugal	Espagne
France-Royaume-Uni	Pays-Bas
France-Suède	Pays-Bas et Allemagne

Source : Enquêtes TRM européennes

Pour l'ensemble des origines-destinations européennes, la position géographique centrale des Pays-Bas et de l'Allemagne au sein des 15 pays est sûrement une des explications du fait que ces deux pays figurent souvent comme premier pavillon tiers dans les différentes origines-destinations.

En 2002, les Pays-Bas apparaissent 9 fois premier sur les 14 liaisons ayant pour origine le Royaume-Uni et l'Allemagne 10 fois premier avec pour origine l'Autriche. Les Pays-Bas sont également 10 fois premier avec pour origine la Belgique.

TRM

La position de tête des Pays-Bas s'explique aussi par sa spécialisation dans le transport lié à la maîtrise des chaînes logistiques complètes.

Sur les 182 origines-destinations où la France est susceptible de réaliser du transport par pavillon tiers en 2002, elle est en première position sur seulement 3 origines-destinations : Belgique-Irlande, Italie-Luxembourg et Portugal-Allemagne. Elle est 17 fois en seconde place.

**A peu près
les mêmes types
de marchandises
pour le transport
bilatéral
et pour le transport
par pavillon tiers**

Pour expliquer la part du pavillon tiers par rapport au transport bilatéral, on peut examiner la structure des marchandises transportées dans les deux types de transport grâce à un indicateur (*encadré* et *figure 9*) qui compare la proportion de chaque marchandises dans ces transports. Une forte similarité (indicateur entre 0,5 et 1) entre les structures peut laisser présager une forte substituabilité.

Dans le cas français, pour les partenaires les plus importants, l'indicateur de similarité est très élevé, supérieur à 0,7. Ainsi, il faudrait déplacer moins de 30 % des t-km d'une catégorie de marchandises à une autre pour avoir des structures complètement identiques dans les deux types de transport.

Figure 9 : Indicateur de comparabilité des structures de marchandises entre le transport bilatéral et le transport par pavillon tiers sur les liaisons d'origine France

Origine	Destination	Indicateur de comparabilité
France	Allemagne	0,84
	Royaume-Uni	0,81
	Italie	0,79
	Pays-Bas	0,78
	Belgique	0,78
	Espagne	0,71
	Danemark	0,65
	Autriche	0,65
	Luxembourg	0,62
	Norvège	0,55
	Portugal	0,54
	Suède	0,46
	Irlande	0,23
	Finlande	0,03

Source : Enquêtes TRM européennes

**En France,
le transport
par pavillon tiers
progressé plus vite
que les autres
segments du TRM
international**

Au cours de la période 1999-2003, le pavillon français a perdu sur ses principales origines-destinations internationales 9,8 milliards de t-km, soit 10,4 % de son TRM international, alors que dans le même temps, le transport bilatéral des pavillons étrangers de ou vers la France a crû de 16,1 milliards de t-km et le transport par pavillon tiers de 3,4 milliards de t-km.

Sur les 24 principales origines-destinations internationales de la France, le transport par pavillon tiers est particulièrement actif, il progresse dans 21 cas sur les 24 (*figure 10*).

Dans 19 cas sur ces 21, le transport bilatéral français baisse, attestant d'un problème général de compétitivité ; dans 6 cas sur 19, la baisse ne se fait pas au profit du pavillon du pays partenaire, mais au profit d'un pavillon tiers.

TRM

Figure 10 : Répartition des 24 origines-destinations internationales françaises selon l'évolution des différents TRM

		Transport bilatéral étranger	Transport par pavillon tiers	
			augmentation	diminution
Transport bilatéral français	augmentation	augmentation	1 ^a	0
		diminution	1 ^b	1 ^e
	diminution	augmentation	13 ^c	2 ^f
		diminution	6 ^d	0

Source : Enquêtes TRM européennes

- a : Luxembourg-France
- b : Finlande-France
- c : Belgique-France ; Allemagne-France ; Espagne-France ; France-Belgique ; France-Allemagne ; France-Espagne ; France-Irlande ; France-Italie ; France-Luxembourg ; France-Portugal ; Irlande-France ; Italie-France ; Pays-Bas -France
- d : Danemark-France ; France-Danemark ; France-Pays-Bas ; France-Royaume-Uni ; Norvège-France ; Royaume-Uni-France
- e : France-Norvège
- f : Autriche-France ; France-Autriche.

Définitions des parts de marché dans les différents types de transports internationaux et de l'indicateur de similarité des structures de marchandises

$$\text{Part de marché}_{\text{bilatéral}}^{\text{pavillon } i} = \frac{\sum_{j \neq i} t - \text{km transportées par } i \text{ entre } i \text{ et } j}{\sum_{j \neq i} t - \text{km transportées par } j \text{ ou } i, \text{ entre } i \text{ et } j}$$

Par exemple pour la France, au numérateur il y a la somme des t-km transportées sous pavillon français en bilatéral avec les 14 autres pays ; au dénominateur, la somme des t-km transportées en bilatéral entre la France et les 14 autres pays.

Pour le cabotage et le transport par pavillon tiers, c'est la même logique : le cabotage effectué par la France dans les 14 autres pays est divisé par le cabotage effectué par les quinze pays dans les quatorze autres pays que la France ; le transport par pavillon tiers effectué par la France entre les quatorze autres pays pris 2 à 2 est divisé par le transport par pavillon tiers effectué par les quinze pays entre les quatorze autres pays que la France.

$$\text{Part de marché}_{\text{cabotage}}^{\text{pavillon } i} = \frac{\sum_{j \neq i} t - \text{km transportées par } i \text{ à l'intérieur de } j}{\sum_{j \neq k} t - \text{km transportées par } j \text{ à l'intérieur de } k \text{ différent de } i}$$

$$\text{Part de marché}_{\text{TT}}^{\text{pavillon } i} = \frac{\sum_{j \neq i \text{ et } k \neq i} t - \text{km transportées par le tiers } i \text{ entre } j \text{ et } k}{\sum_{j \neq i \text{ et } k \neq i} t - \text{km transportées par tous les tiers entre } j \text{ et } k}$$

L'indicateur de similarité des structures de marchandises est calculé pour chaque origine-destination. Dans les enquêtes TRM européennes, la nomenclature utilisée est à 24 types de marchandises (groupes de la nomenclature statistique des transports). On fait le calcul suivant :

$$\text{Indicateur} = 1 - 0,5 * \sum_{i=1}^{24} |P_i^{\text{bilatéral}} - P_i^{\text{TT}}|$$

où $P_i^{\text{bilatéral}}$: poids de la marchandise i dans le transport bilatéral en t-km (2002)

P_i^{TT} : poids de la marchandise i dans le transport par pavillon tiers en t-km (2002)

Par construction, l'indicateur est compris entre 0 (structure totalement différente, par exemple cas extrême où le transport bilatéral ne concernerait que les produits agricoles et le transport par pavillon tiers que les produits manufacturés) et 1 (cas où la part de chaque catégorie de marchandises est la même en bilatéral et en transport par pavillon tiers).

Bibliographie

DECURE J.-P., de SABOULIN M., (2004),
« Le transport routier de marchandises en Europe en 2002 »,
Notes de synthèse du SES n° 152, mars-avril.

VICAIRE V., (2005),
« Le rôle prépondérant de la fiscalité dans les évolutions des pavillons européens du TRM », Notes
de synthèse du SES n° 157, janvier-février.

GALLAIS A., DECURE J.-P., (2003),
« Le transport routier international de marchandises et le cabotage en Europe en 2001 »,
Notes de synthèse du SES n° 146, mars-avril.

« Le transport routier de marchandises »,
Dossiers thématiques des notes de synthèse du SES (édition 2003).

