

LES EFFETS DE LA REGLEMENTATION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES DE 1968 A 1987

Maurice GIRAULT

La libéralisation du transport routier de marchandises est déjà inscrite dans les textes législatifs et réglementaires, et sa mise en oeuvre est en cours. Au terme de l'application d'une réglementation qui restait largement fondée sur le décret de coordination de 1949, une étude récente de l'OEST réalisée à la demande de la Direction de la Prévision cherche à analyser certains de ses effets sur le marché et sur les entreprises.

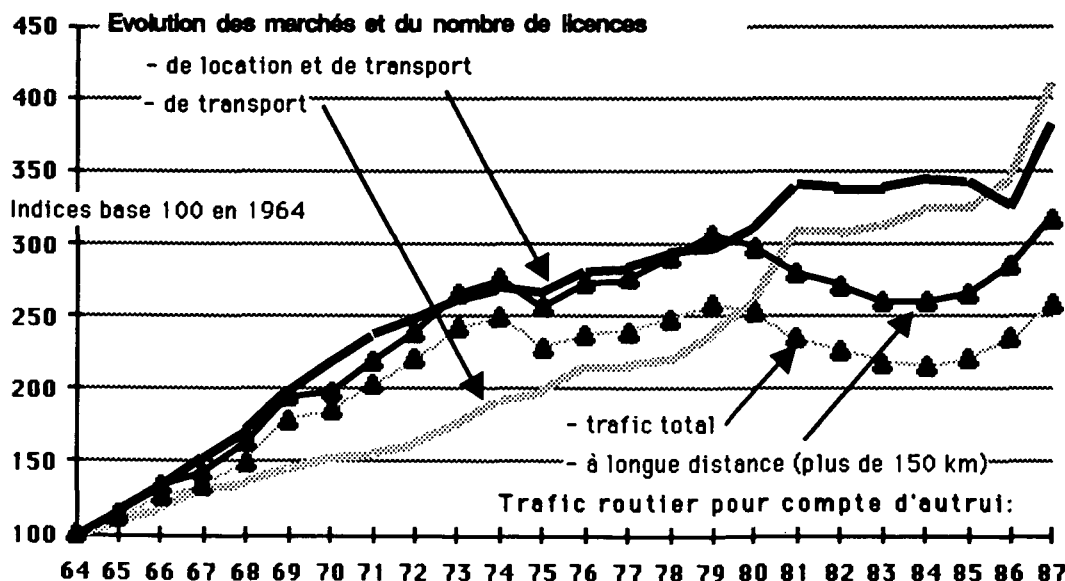
- **Une première partie: le marché.** Une étude d'évolution sur longue période (1964-1987) montre comment le transport routier s'est développé malgré le contingentement des licences. Le point sur l'évolution récente du marché du transport routier de marchandises et du contingentement est particulièrement intéressant, compte tenu d'une part des mesures de libéralisation mises en oeuvre de 1986 à 1988, et d'autre part du nouveau contexte économique du transport routier marqué notamment par une importante baisse des prix et l'amorce d'un redressement du taux de couverture du pavillon français.

- **Une deuxième partie: les entreprises.** L'étude plus structurelle de l'influence des licences sur l'activité et les résultats des entreprises de transport, à partir du rapprochement pour l'année 1985 du fichier EAE et du registre des transporteurs et des licences, Geaulit, permet de souligner certaines caractéristiques du secteur méconnues jusqu'à maintenant, telle la relative faiblesse de l'activité internationale des transporteurs de zone longue, cette activité étant plutôt le fait de petites entreprises. Cette deuxième partie sera traitée dans une prochaine note de synthèse.

Forte croissance du trafic grâce aux licences de location

Le contingentement des licences de zone longue (1) n'a pas empêché le développement très important du transport routier pour compte d'autrui, corrélativement avec la forte croissance de la capacité de transport des licences, ceci grâce à la délivrance, sur simple demande aux préfets, des licences de location de longue durée: ces dernières étaient plus nombreuses que les licences de transport dès 1971-72.

La réglementation prévoyait également des dispenses de licences pour les transports prolongeant ou complétant un trafic international (avec les ATIE, les «autorisation de transport intérieur d'encadrement») et pour certains transports de conteneurs, le transport international étant couvert par d'autres types d'autorisations.



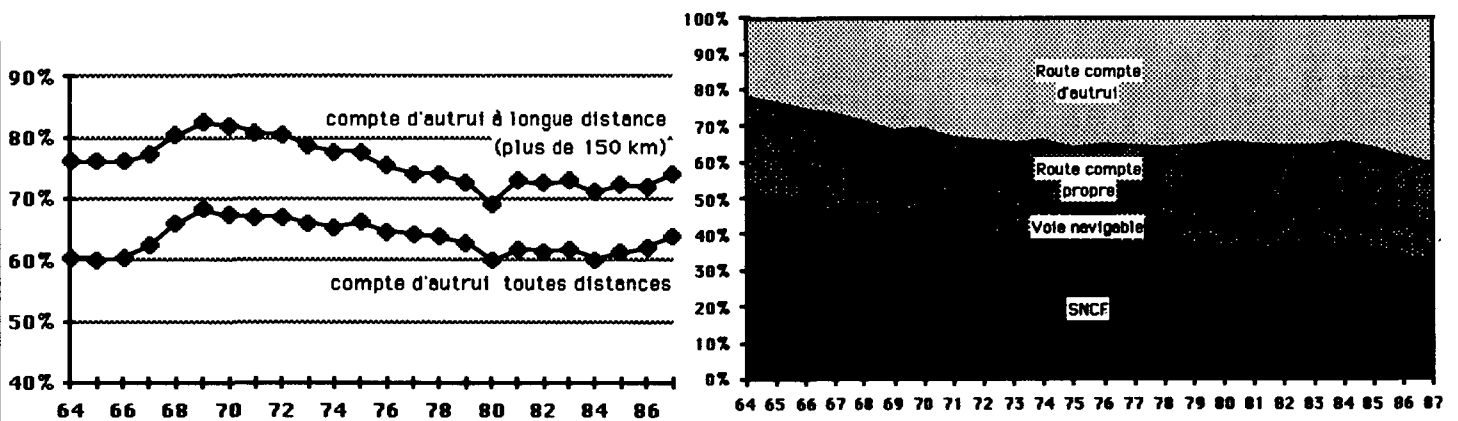
(1) Il n'existe plus de camionnage d'un point de vue réglementaire et la zone courte est libéralisée dès 1979. Seule la zone longue est demeurée soumise au contingentement et à la tarification obligatoire jusqu'en 1986..

L'analyse sur longue période fait apparaître plusieurs phases. Comme le montre le graphique, on constate jusqu'en 1978-79 de fortes augmentations corrélatives du trafic et de la capacité théorique des licences de transport et de location. De 1979 à 1981 les premières mesures de libéralisation par distribution de licences coïncident avec la chute des trafics consécutive au 2ème choc pétrolier. La capacité de transport correspondant aux licences (de transport et de location) est sensiblement supérieure aux trafics et évolue de façon divergente malgré la stagnation du nombre de licences jusqu'en 1985. Les chargeurs critiquent la surcapacité de l'offre de transport qui pèserait sur les coûts.

On note une reprise des trafics à partir de 1985-86, alors que les licences de location sont échangées contre des licences de transport grâce à l'augmentation des contingents de licence (+15% par an).

Le compte propre principal concurrent du compte d'autrui :

Le transport routier de marchandises a gagné beaucoup de parts du marché, notamment sur le fer et la voie d'eau. Malgré une stabilisation de 1975 à 1984. Surtout, le compte propre a lui-même pris des parts de marché au compte d'autrui de 1969 à 1980; puis après une phase d'équilibre jusqu'en 1984, le compte d'autrui inverse la tendance et regagne des parts de marchés à partir de 1985.



Ces évolutions peuvent être mises en relation avec celle des prix en francs constants du transport routier, dont l'augmentation coïncide précisément avec la stagnation de la part du compte d'autrui. La diminution des prix sur longue période est limitée par la faiblesse des gains de productivité propre aux activités de services. La plus grande diminution des prix du transport ferroviaire ne suffit pas à enrayer ses pertes de part de marché ■

