

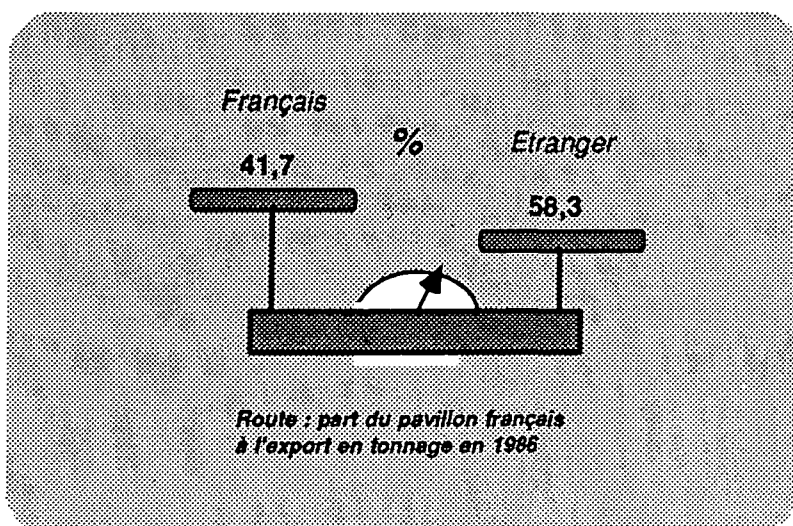
TRANSPORTEURS FRANÇAIS ... COMMENT APPRECIER LEUR POSITION DANS LE MONDE ?

Le problème de l'évaluation de la position du pavillon français...

Le développement du trafic international, la perspective du marché unique européen, et l'intensification de la concurrence entre transporteurs au niveau mondial, posent, sous un jour nouveau, le problème de la position du pavillon français dans le monde.

En publiant des données fondées sur la notion de "contrôle", le Secrétariat d'Etat à la Mer a mis l'accent sur un nouvel éclairage, en dépassant les notions traditionnelles de pavillon et de balance. Cependant, chaque chiffre renvoie à une réalité, ou plus exactement une vision de la réalité. Le court article qui suit tente d'en indiquer le sens.

En se référant à notre commerce extérieur, on peut chercher à évaluer la part revenant aux intérêts français. Le plus simple est de partir dans ce cas de la notion habituelle de pavillon, c'est à dire de nationalité du véhicule, ou du moyen de transport. On peut dès lors mesurer la part du pavillon français sur la totalité ou une partie de nos échanges à partir des données des douanes exprimées soit en tonnage, soit en valeur.



Novembre 1987

**La part de pavillon
n'est pas un
indicateur de partage
du marché...**

**...et le partage du
marché n'est pas une
balance des
échanges...**

**Les échanges
effectifs tiennent
compte des trafics
tiers...**

Cette étude a cependant des limites. En en restant à l'objectif qui est le sien, on pourra objecter que la part du commerce extérieur (en tonnage ou en valeur) acheminée par le pavillon français, ne reflète pas la réalité du partage du marché en tonnes.km ou encore en chiffre d'affaires.

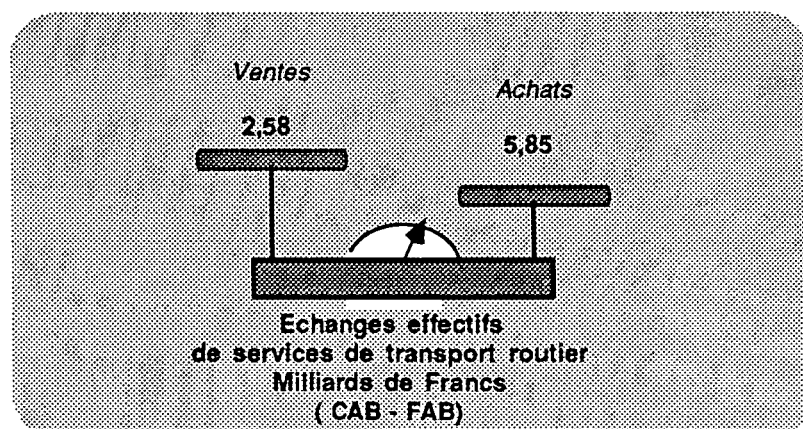
Une approche, plus conforme aux préoccupations des transporteurs, a été menée par l'OEST aux fins d'évaluer ce que l'on appelle la *Dépense d'Acheminement du Commerce International* et sa répartition entre le pavillon français et le pavillon étranger.

Un tel calcul conduit donc concrètement à évaluer la part de marché des véhicules français dans le transport de notre commerce extérieur.

Mais, elle est tout aussi contestable que la première.. Elle ne reflète pas la réalité des entrées et sorties de devises, ou si l'on préfère, les conséquences de l'organisation de nos échanges extérieurs sur la balance des paiements.

C'est pourquoi, en liaison avec la Direction de la Prévision (Economie-Finances) nous travaillons à la confection de la balance des échanges effectifs de services de transport. La grande différence entre une analyse en termes de balance et une analyse en termes de pavillon réside dans le fait que la première ne cherche qu'à mesurer les conséquences sur notre balance de l'activité de nos opérateurs de transport, et aucunement d'analyser le partage du marché.

Au surplus, l'approche "balance" tient compte de la participation du "pavillon" français aux trafics tiers, c'est à dire à des transports correspondant à des échanges non retracés dans notre balance commerciale.



Novembre 1987

La réalité économique et organisationnelle est plus complexe...

Pour autant, ces différentes façons de décrire la réalité, soit qu'elles reposent sur la notion de nationalité d'immatriculation des véhicules ou navires, soit qu'elles reposent sur l'analyse des échanges entre résidents et non résidents, ne reflètent pas la réalité économique de l'organisation des transports.

Détenir le fret n'est pas transporter...

En premier lieu, les entreprises françaises et étrangères peuvent ou non "détenir" le fret, c'est à dire contrôler l'organisation de la chaîne de transport, et choisir de sous-traiter ou non. Pour beaucoup, comme en transport intérieur, le choix du pavillon est secondaire, ou résulte plus exactement d'un choix économique et pratique fondé sur les conditions d'exploitation des lignes de transport. A la limite, un pays peut apparaître comme un tractionnaire dominant, sans pour autant détenir le fret, c'est à dire sans maîtriser son marché. Le recours à des pavillons de libre immatriculation dans le domaine maritime, l'affrètement routier, la location avec conducteur, compliquent donc la lecture un peu simplificatrice des données exprimées en termes de balance ou de pavillon.

La division internationale du travail, phénomène connu en matière industrielle, s'exprime également dans le domaine des transports, et ce d'autant plus facilement qu'il est possible de différencier les fonctions d'organisation des fonctions de traction et d'exploitation de la flotte. La France a par ailleurs une situation originale, et singulièrement novatrice, en ayant su permettre le développement d'un secteur dynamique de location de véhicules.

Ces éléments prendront encore plus de force dans le cadre du grand marché européen. En effet, le développement de réseaux, dont l'objectif est de mieux maîtriser le fret, et de mieux le traiter de bout en bout, rend de moins en moins pertinente la notion de pavillon, voire même de balance.

Réseaux et filiales : l'impossible prise en compte...

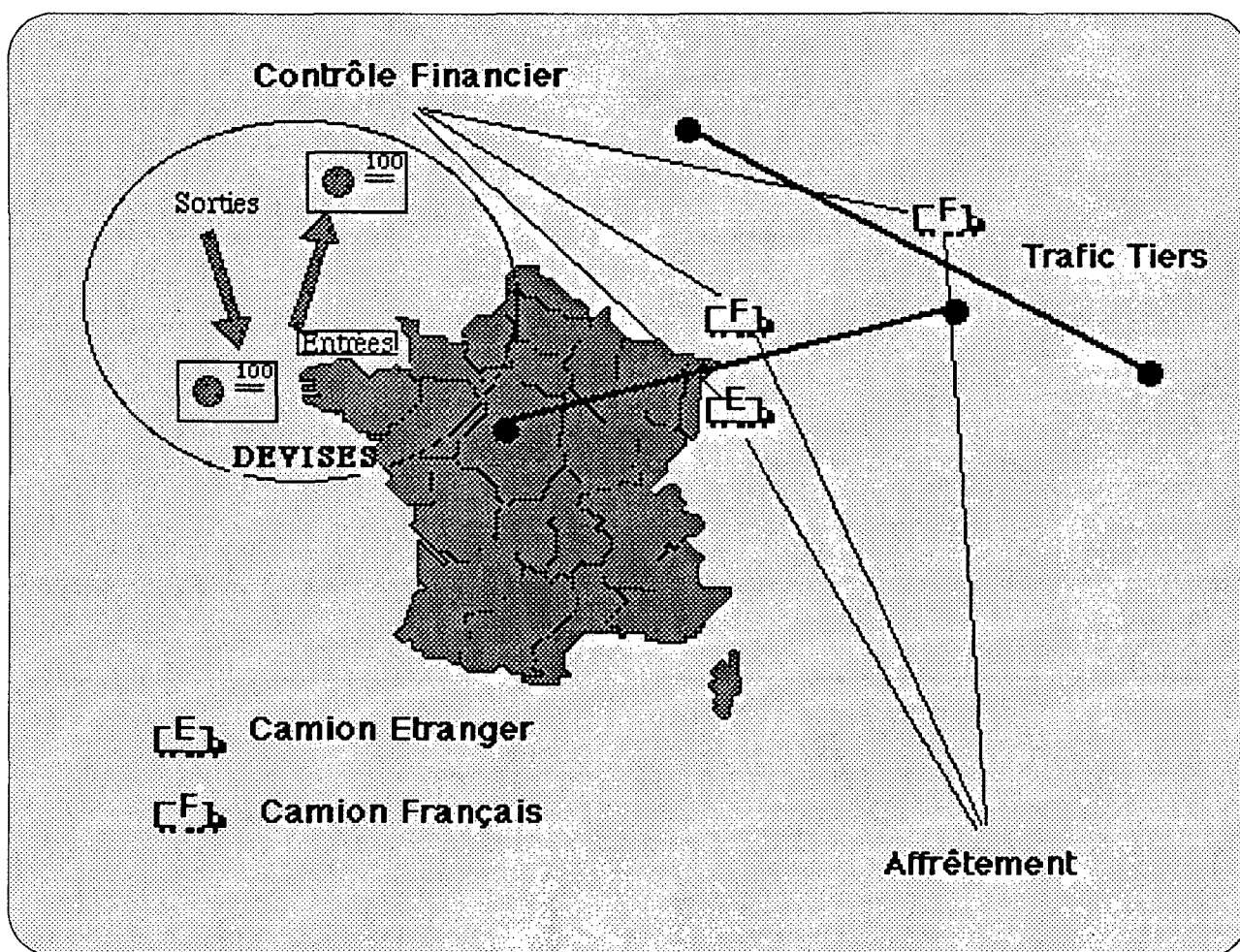
En second lieu, la notion même de nationalité n'a qu'une signification limitée. Les entreprises françaises contrôlent des firmes étrangères et réciproquement. Ainsi, plusieurs grandes entreprises de transport françaises, aux chiffres d'affaires consolidés impressionnants, ont des intérêts plus importants à l'extérieur qu'à l'intérieur de nos frontières.

Novembre 1987

Cette organisation, qui témoigne d'un grand dynamisme commercial et financier n'est prise en compte dans aucune approche macro-économique. La récente étude de l'OEST sur la stratégie des "Grands Groupes de transport" donne un éclairage intéressant de cet aspect de la réalité.

Les limites d'un certain nombre de représentations chiffrées de la position des transporteurs français dans le monde, sont évidentes. Elles n'en demeurent pas moins indispensables à une approche indubitablement multi-critères- d'un sujet sensible.

La difficile prise en compte de l'activité des opérateurs français...



Le schéma ci dessus montre bien la complexité de la prise en compte de la réalité de la position des opérateurs français. Au surplus, les différentes logiques de comptabilisation, si elles étaient opérationnelles, ne sont visiblement pas combinables. C'est pourquoi l'OEST s'attache à suivre les différents aspects, essentiels, décrivant la place des opérateurs français.

Novembre 1987