

FORCES ET FAIBLESSES, EN FRANCE, DES TRANSPORTEURS DES DIFFERENTS PAYS DE LA C.E.E.

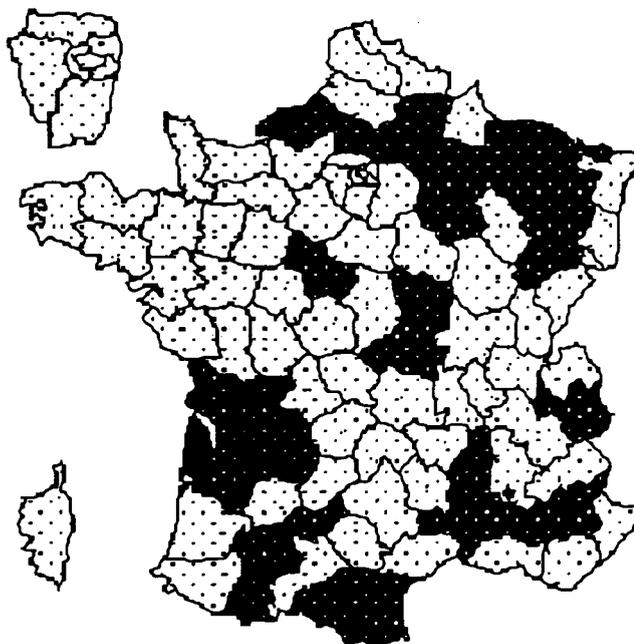
Patrice SALINI

Dans un précédent article, nous nous sommes livrés à une première approche du cabotage.

Nous avons évalué ce que pouvait représenter la pression du cabotage consécutif sur le marché intérieur, et caractérisé les "poches" principales d'offre de nos partenaires.

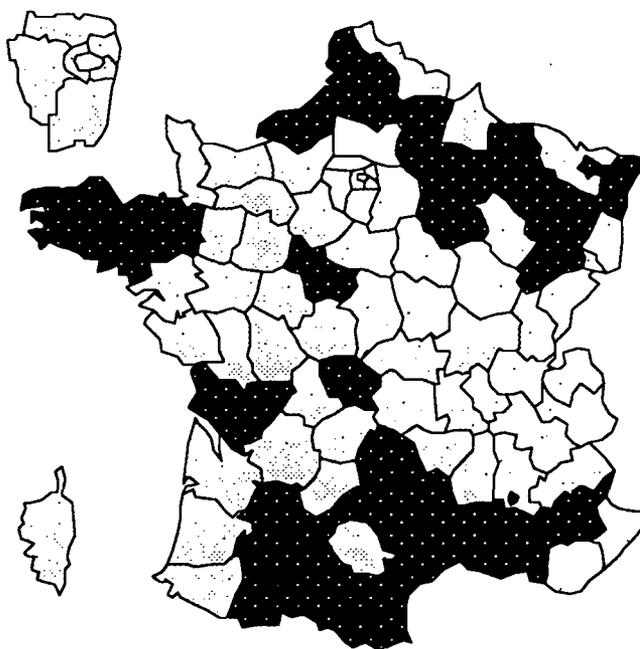
Cette analyse est poursuivie ci-dessous par une étude par pavillon. Apparaissent en clair les départements où les transporteurs sont en position de rechargement et en sombre les départements où les transporteurs sont en excédent de rechargement.

Belges : une certaine ubiquité.



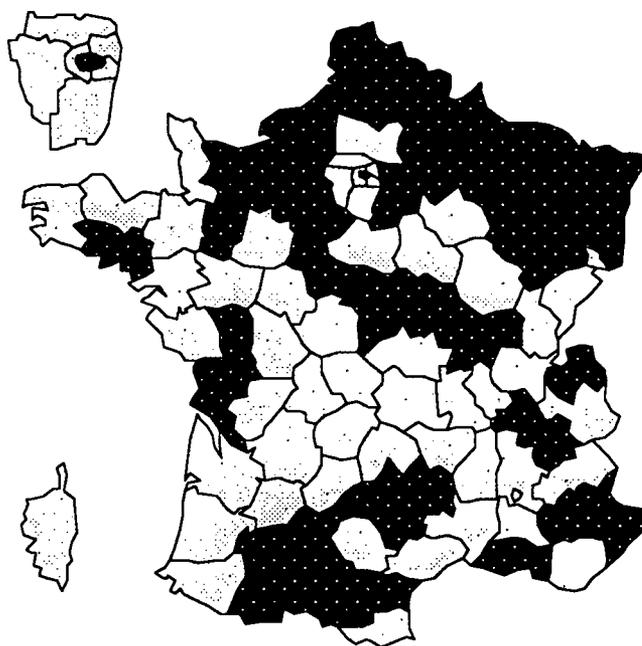
Les départements dans lesquels les belges seront en position de rechargement potentiel en cabotage sont en nombre important. Certaines zones (Nord de l'Aquitaine, Croissant Picardie-Lorraine, sud de la vallée du Rhône, Roussillon, Bourgogne, etc...) coïncident avec des excédents de chargements. Pour autant, le pavillon belge apparaît comme l'un de ceux dont la participation éventuelle à des trafics de cabotage est la plus étendue.

**Allemands : Entre
Seine et Garonne**



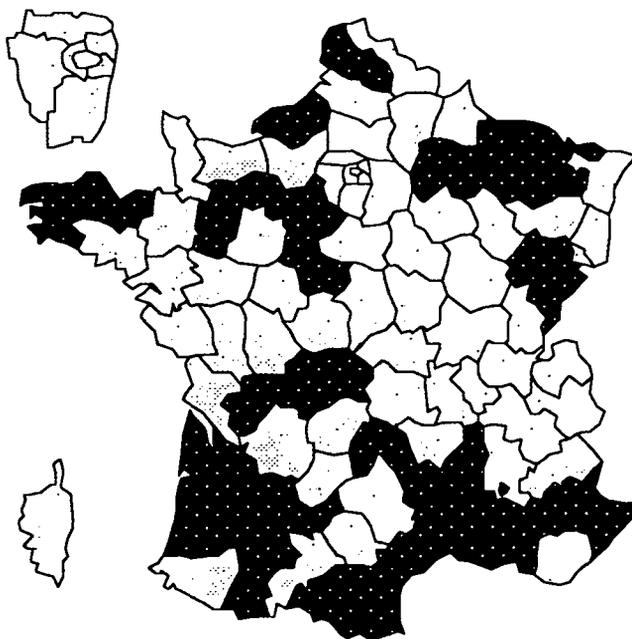
En ce qui concerne les allemands, on retrouve une situation comparable à celle des néerlandais au sud et aux belges dans le croissant nord-est. L'excédent de chargement en Bretagne est à souligner. Pour le reste, la carte de la pression potentielle du pavillon allemand en trafic de cabotage coïncide avec une zone centrale (sud de la seine-garonne) bien desservie par le réseau routier.

**Espagnols : le sud et le
bassin parisien.**



Les espagnols sont en général en excédent de rechargement dans les pyrénées centrales et dans le nord du pays. Leur pression sur le marché intérieur devrait donc être surtout sensible le long des axes autoroutiers nord-sud, et en Ile de France. Pour autant, l'apparente symétrie entre leurs excédents et ceux des pavillons nordiques laisse supposer qu'un mécanisme comparable à celui pouvant jouer pour les néerlandais pourrait se manifester. L'ouverture du marché national aurait, dans cette hypothèse, des vertus équilibrantes sur le marché international

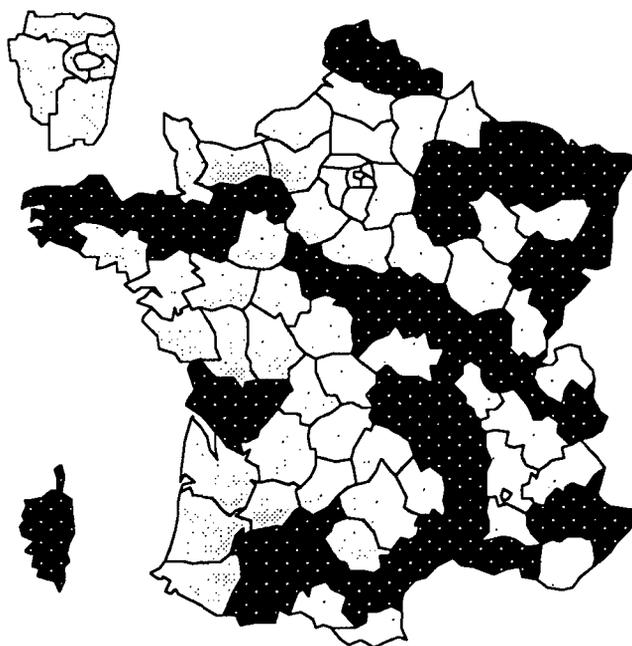
**Néerlandais : comment
tenir compte du dés-
équilibre espagnol ?**



Cette "diffusion" est moins forte pour les néerlandais, en particulier dans le sud. Cette situation peut refléter l'effet du déséquilibre des courants de trafic entre l'Espagne et le nord de l'Europe. Les néerlandais effectuent ainsi probablement des parcours à vide depuis l'Espagne pour se positionner sur nos marchés à l'exportation du sud de la France.

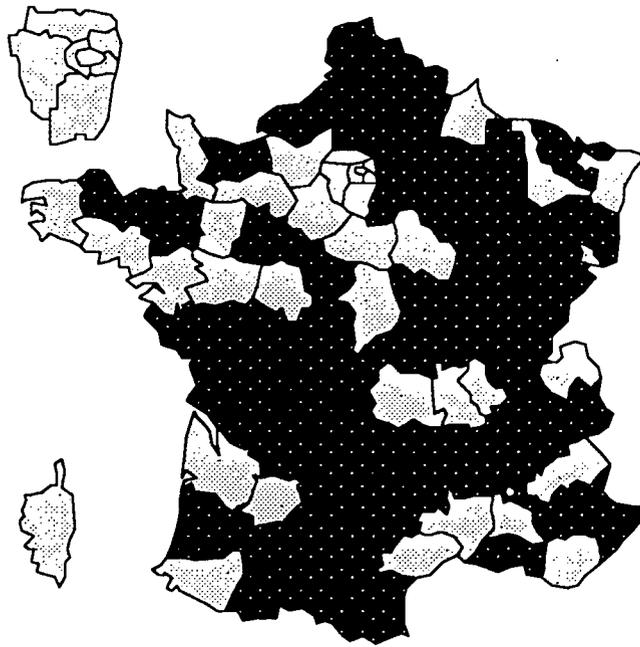
L'introduction du cabotage intérieur, risque de changer cet état de fait. Cela montre de toutes façons les limites de nos approches, dans la mesure où elle ne traite pas des déséquilibres générés par les pays limitrophes.

**Royaume Uni : un enjeu
assez faible**



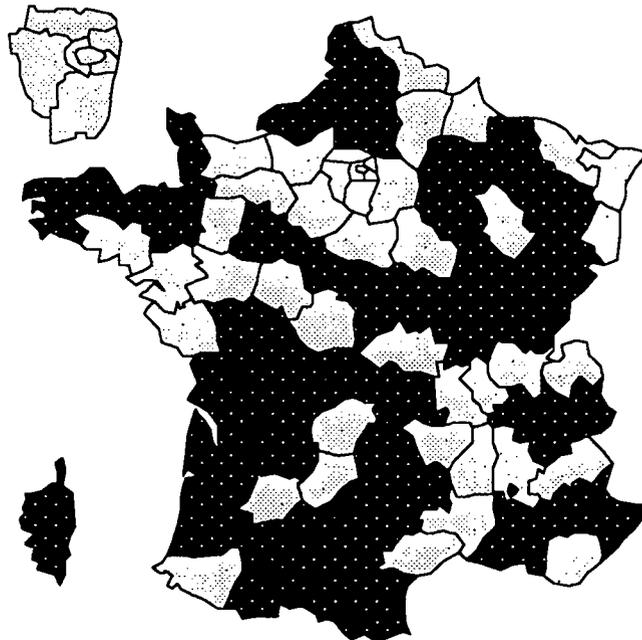
La situation du pavillon britannique doit être analysée avec prudence en raison même de la modicité des trafics routiers de bout en bout. Cependant, on notera que les excédents de chargements sont concentrés le long des grands axes routiers desservant les ports du transmanche, et l'est de la France.

Italiens : une pression faible sur le marché intérieur, et géographiquement limitée.



Les italiens sont de loin les transporteurs qui se trouvent le moins en position de peser sur le marché intérieur. Cette position globale d'excédent de chargement coïncide avec la faiblesse avérée de leur pavillon dans le trafic bilatéral entre nos pays.

Français : des contrastes liés aux zones urbaines et aux grandes productions de base.



La comparaison de ces différentes cartes avec celle qui concerne le pavillon français est intéressante.

Elle reflète en effet les déséquilibres théoriques du transport international qui, déjà, peuvent être absorbés par le marché intérieur des transports. Par ailleurs, elle permet de relativiser les facteurs déséquilibrants ou équilibrants liés à l'instauration du cabotage.

Le premier constat qui s'impose concerne le sud et le croissant nord-est. Ces zones sont constituées de départements structurellement exportateurs en tonnage. Le second fait ressortir le caractère sous-exportateur des zones industrialo-urbaines, à l'exception notable du bordelais et de Marseille (en raison du port).