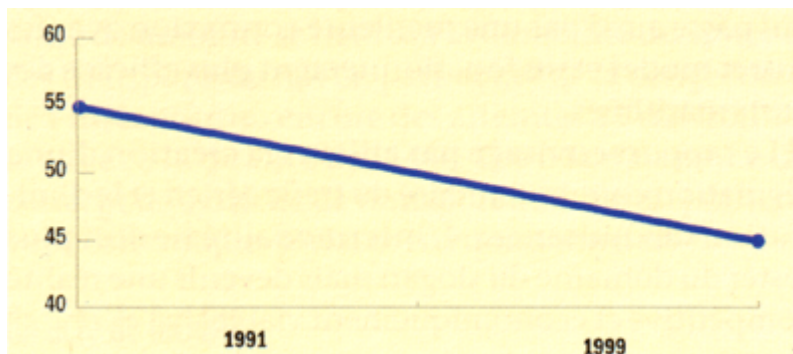


TRM : 1991 à 1999, chute du pavillon français en Europe

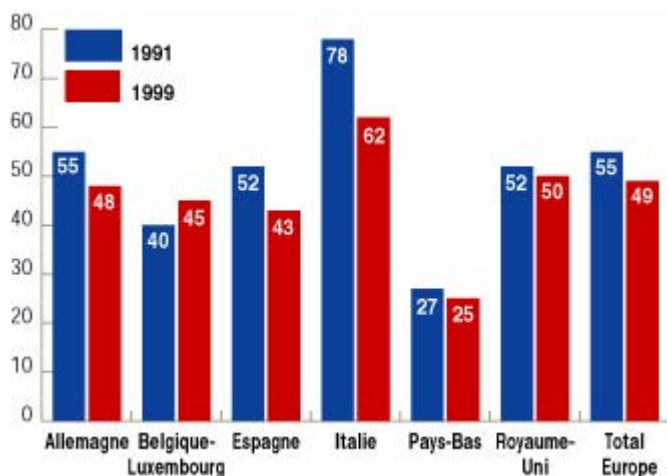
En dépit de certaines différences méthodologiques, il est possible de comparer la performance de chacun des pays composant l'Europe. De ce point de vue, le transport routier français se porte mal. En effet, excédentaire en 1991 (55% des échanges étaient assurés par la pavillon français), il devient déficitaire en 1999 (tombant à environ 45%).

Evolution de la part du pavillon français en Europe (en pourcentage sur les TK)



La dégradation est générale sur tous les flux importants et la balance est déséquilibrée partout sauf encore en Italie où le pavillon national perd quand même 16 points (78% en 1991 et 62% en 1999).

Part du pavillon français (en pourcentage)

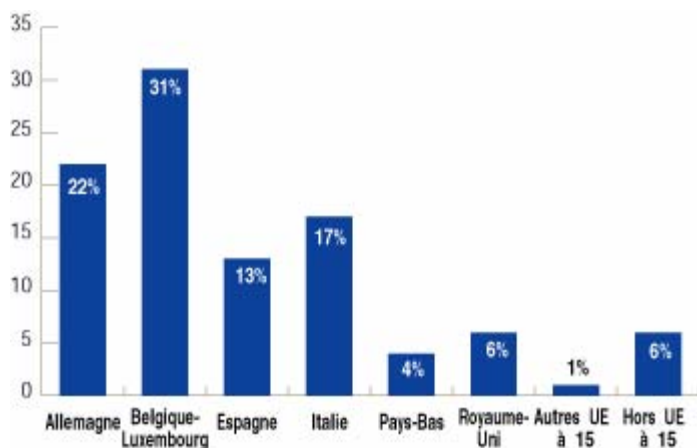


Cette analyse des performances des pavillons routiers est d'autant plus intéressante qu'on sait que la route assure la presque totalité des échanges terrestres au sein du vieux continent. Le fer est partout en situation d'extrême faiblesse et la voie d'eau n'occupe de parts significatives qu'en Allemagne, en Belgique et aux Pays-Bas. Par ailleurs, 90% du transport routier international est interne à l'Union européenne.

Bien qu'il soit intéressant d'étudier chacun des pays, il faut toutefois se souvenir que le trafic potentiel est concentré à presque 80% dans quelques pays seulement, à savoir : l'Allemagne, l'Italie, la France, l'Espagne et le Royaume-Uni.

L'indicateur de tonnage est surtout intéressant pour mesurer le volume des échanges, il est beaucoup moins pertinent pour apprécier le marché de transports. Ceci étant, on remarquera quand même que sur les tonnages entrés ou sortis de France, et qui sont assurés par tous les pavillons, le trafic représente 170 millions de tonnes. Sur ces 170 millions de tonnes, moins de la moitié est assurée par le pavillon français (77 millions de tonnes), soit la même couverture que sur les TK à savoir 45%.

Pourcentage sur les tonnages internationaux assurés par le pavillon français dans chacun des pays – 1999



Il est utile de noter que sur les tonnages (il s'agit ici de pourcentages) la part du pavillon français est assez proportionnelle au marché international (entrées et sorties de France) ; la seule exception importante concerne la Belgique pour les raisons déjà évoquées où, là, le pavillon français se tient bien. Par contre, il faut aussi souligner la faiblesse du transport français hors Union économique.

Allemagne : maintien jusqu'en 1998 et baisse en 1999

La situation la plus satisfaisante - ou plus exactement la moins dégradée - est sans doute celle de nos échanges avec l'Allemagne. En effet, d'après l'enquête allemande, jusqu'en 1998 la part du pavillon français était de l'ordre de 55% ; en 1999, la part française serait passée sous la barre des 50%. Il faut souligner encore qu'il s'agit du plus gros marché européen puisque l'Allemagne est notre principal partenaire économique. Par ailleurs, 5% du trafic bilatéral franco-allemand est assuré par des pavillons autres que français et allemands.

Chute importante avec l'Espagne

Pendant très longtemps le pavillon français avait un taux de couverture excédentaire vis-à-vis de l'Espagne mais, en moins de dix ans, nous avons perdu 10% au point d'être désormais déficitaire. C'est un renversement de tendance très significatif de la baisse de compétitivité du transport routier français. On sait, en effet, que la structure de la profession espagnole est notablement plus éclatée que celle de la France et que la qualité des prestations françaises était en général supérieure. Il faut reconnaître que le transport espagnol s'est restructuré au cours de ces dernières années, même s'il reste un nombre important d'artisans. Par ailleurs, le différentiel de coûts est tel (social, fiscal, gazole) que le pavillon espagnol est très compétitif et qu'il est également sollicité par de grands affréteurs européens.

Perte de 16% avec l'Italie

En pourcentage, c'est la plus grosse perte. C'est d'autant plus paradoxal que nous exportons le double de ce que nous importons. Or, on sait que structurellement un pavillon national est avantagé par les exportations de son pays ; la part de chaque pavillon est toujours supérieure sur les exportations par rapport aux importations. Par ailleurs, comme l'Espagne, l'Italie présente une structure de profession très éclatée ; traditionnellement aussi on considérait que la qualité de la prestation était meilleure chez les routiers français. Il faut donc penser que certains facteurs explicatifs se sont modifiés et que là, comme ailleurs, c'est la question de la compétitivité du pavillon français qui est en cause (la fermeture du tunnel du Mont-Blanc n'étant pas de nature à améliorer la situation).

Relative stabilité avec le Royaume-Uni

D'une certaine manière, c'est sans doute un bon score pour la France. D'une part, parce que le pourcentage des parts de marchés ne bouge pas et, surtout, que le volume d'exportations est nettement inférieur au volume d'importations. La relative bonne tenue du pavillon français peut aussi s'expliquer par les difficultés du pavillon anglais actuellement, lequel a notamment à subir une fiscalité sur le carburant particulièrement élevée, même si d'autres aspects fiscaux lui sont plus avantageux.

Marginalisation de la France sur les Pays-Bas

Depuis toujours on considère le pavillon néerlandais comme l'un des plus performants d'Europe. Son adossement aux grands ports, points d'entrée du commerce extérieur de l'Europe, sa tradition internationale, sa structure, le rendent particulièrement performant. Il faut aussi noter qu'on importe davantage qu'on exporte dans ce pays, ce qui favorise aussi le pavillon hollandais.

Evolution du pavillon et compétitivité

A partir de l'analyse de la compétitivité des pavillons on comprend mieux l'évolution des parts respectives de chacun.

Ratio de gestion Comparaison européenne

	VA/CA	EBE/VA	Personnel/ CA	Personnel/ VA	EBE/CA
Pays-Bas	54	31	37	69	17
Autriche	47	37	30	63	17
Royaume-Uni	46	19	27	58	19
France	38	22	29	78	8
Belgique	37	35	24	65	13
Italie	34	55	15	45	19
Espagne	nc	62	nc	38	nc

Sur les 5 ratios de gestion retenus, le classement s'effectue de la manière suivante sur le plan de la compétitivité (la France se trouve en queue de peloton):

1. Italie 2. Espagne 3. Autriche 4. Royaume-Uni 5. Pays-Bas 6. Belgique 7. France.

Il était en effet nécessaire de croiser plusieurs critères car malheureusement le critère EBE/CA est trop faible en valeur absolue pour rendre compte de la compétitivité. Dans cette étude, on a retenu l'Autriche dont la structure et le niveau des coûts est assez proche de l'Allemagne, pays pour lequel nous ne disposons pas d'éléments suffisants.

On peut observer une certaine corrélation entre la compétitivité et l'évolution des parts de marché. En effet, les pays où nous perdons le plus en pourcentage de parts sont les suivants :

Pertes du pavillon français de 1991 à 1999 (en pourcentage)

Italie	-16
Espagne	-9
Allemagne	-7
Belgique-Luxembourg	-5
Pays-Bas	-2
Royaume-Uni	-2
Total Europe	-6

Bien qu'on puisse discuter du degré de pertinence du classement des critères de compétitivité, il n'en reste pas moins que ce classement est cohérent avec les pertes de parts de marché à une exception près : celle du Royaume-Uni où les pertes de marchés au regard des comparaisons de compétitivité auraient dû être plus fortes pour le pavillon français. Compte tenu de la position géographique du Royaume-Uni, l'offre internationale est assez spécialisée et subit moins la concurrence que sur le reste de l'Union économique.

Source : IFRET SES DOUANES - ENQUETES EUROPÉENNES