

# L'impact de la crise sur les dynamiques sectorielles dans les transports internationaux

Emeric Lendjel

► **To cite this version:**

Emeric Lendjel. L'impact de la crise sur les dynamiques sectorielles dans les transports internationaux. ACCOMEX, 2009, pp.5-9. halshs-00636502

**HAL Id: halshs-00636502**

**<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00636502>**

Submitted on 27 Oct 2011

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# L'impact de la crise sur les dynamiques sectorielles dans les transports internationaux

Emeric Lendjel<sup>1</sup>

**Une dimension spéculative affecte désormais le secteur des transports, en particulier le transport maritime de marchandises. Elle explique la coïncidence de l'essor des commandes de navire avec la formation de la bulle spéculative immobilière et financière que l'on connaît depuis 2002. Comme dans le maritime, tous les modes de transport connaissent une superposition d'une dynamique interne avec la crise actuelle. La question de savoir comment la crise affecte ces dynamiques sectorielles est cruciale pour leur évolution future. Une dynamique sectorielle en phase de croissance n'a *a priori* aucune raison de conserver les mêmes caractéristiques en phase de récession. Existe-t-il des fragilités systémiques que la crise met à jour et qui en favorisent la propagation ? La crise provoquera-t-elle des mutations industrielles dans certains modes de transport ?**

Dans la litanie actuelle des mauvais chiffres des indicateurs économiques, les transports ne sont pas en reste, bien au contraire. Les transports n'étant par nature jamais – ou presque – demandés pour eux-mêmes, ce secteur est le premier à subir la récession de l'activité économique, tant dans le transport interurbain de passager que dans le fret. Néanmoins, l'appréciation de l'impact de la crise sur ce secteur nécessite de faire le tri entre les logiques industrielles internes au secteur et celles de son environnement macroéconomique. La question de savoir comment la crise affecte ces dynamiques sectorielles est cruciale pour leur évolution future. Le retournement de la conjoncture économique soulève en effet la question de savoir si les dynamiques économiques propres à chaque sous-secteur sont affectées. L'altération brutale de la demande conduit tout secteur à ajuster son offre et, par là, pourrait le conduire à rompre avec la dynamique observée en phase de croissance. Or, à quelques exceptions près, ce n'est pas ce que l'on observe actuellement. La dynamique interne à chaque sous-secteur semble au contraire souvent accélérée par la crise.

Il va de soi que chaque mode de transport connaît une dynamique singulière, en raison des conventions spécifiques à cette branche, du degré d'ouverture à la concurrence, de l'historique de chaque sous-secteur, etc. Il convient donc de les analyser séparément, en suivant l'ordre chronologique de leur libéralisation, pour le montrer.

## 1. L'impact de la crise sur les transports

La demande de transport est une demande dérivée, provenant d'une demande émise au point A pour une marchandise se trouvant au point B. La baisse de la demande mondiale induit forcément une baisse des trafics, selon le couplage désormais bien connu entre croissance et trafic. Cet effet démultiplicateur de la croissance sur les trafics joue en effet dans les deux sens. Comme le souligne le Journal des Finances, les transports maritimes ont été les premiers à mesurer le retournement de la croissance :

---

<sup>1</sup> Directeur du Master 2 Transports Internationaux, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Cet article présente une synthèse partielle des travaux du séminaire de Recherche Collective du M2TI de l'année 2008-2009.

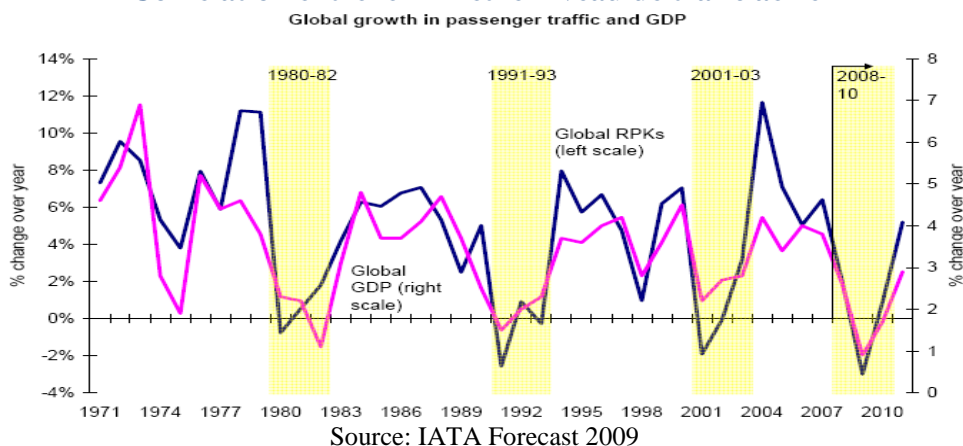
« Alors que les modèles mathématiques se sont avérés impuissants à prédire la crise, le Baltic Dry Index (BDI) apparaît comme le nouvel oracle des salles de marché. Cet indice a anticipé de deux mois la chute des prix des matières premières ».<sup>2</sup>

Selon Eurostat, l'élasticité entre croissance et trafic dans l'UE à 27 est égale à 1,06 en moyenne. Ce qui signifie qu'une baisse de 1% de la croissance engendre une baisse de 1,06% du tonne-km transportées (en volume). Ainsi, contrairement à ce qu'annonce l'institut Allemand Fraunhofer, le marché de la logistique en Europe risque bien de baisser de plus de 6%, le maximum prévu par cet institut<sup>3</sup>. Cette élasticité moyenne cache des disparités importantes, puisque nombre pays de l'UE à 15 avaient entrepris depuis longtemps de rompre l'effet démultiplicateur de trafic de la croissance. Si l'élasticité moyenne est à 1, dans l'UE à 15, elle se monte à 1,66 en Roumanie ou à 1,55 au Portugal ! L'impact de la récession sur les trafics risquent d'être démultiplié dans ces pays, alors que des pays comme l'Estonie (0,67), le Danemark (0,78), la Finlande (0,77), voire la France (0,88) les trafics diminueront moins rapidement que l'activité économique.

A titre d'illustration, l'effet démultiplicateur joue à plein dans les transports maritimes. Maersk Line, n°1 mondial, vient d'annoncer une chute de 14% des volumes transportés au premier trimestre 2009, accompagné d'une chute des taux de fret de 24%<sup>4</sup>.

Il en va de même dans le transport aérien de passager, comme en témoigne le graphique suivant mettant en corrélation le PIB mondial avec le nombre de passager-km<sup>5</sup>.

### Corrélation entre le PIB et le niveau de trafic aérien



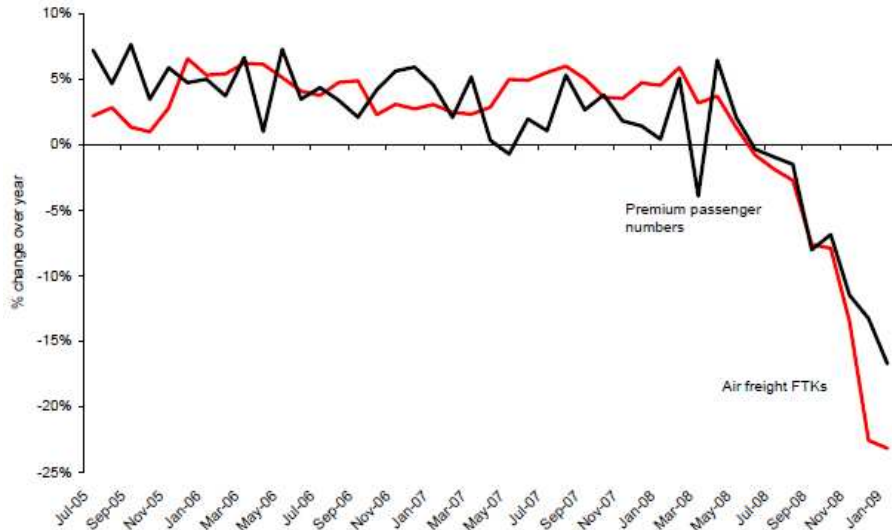
Selon cet organisme, l'élasticité de la demande du transport aérien passager est de l'ordre de 1,5 en Europe et approche de 1,1 aux Etats-Unis. La conséquence est une chute drastique des trafics et des revenus pour le secteur :

<sup>2</sup> <http://www.jdf.com/dossier/2009/03/07/04007-20090307ARTHBD00041-focus-sur-le-baltic-dry-index.php>

<sup>3</sup> [http://www.lloyd.be/nieuws/id24456-Le\\_march\\_europen\\_de\\_la\\_logistique\\_baissera\\_de\\_\\_au\\_maximum.html](http://www.lloyd.be/nieuws/id24456-Le_march_europen_de_la_logistique_baissera_de__au_maximum.html)

<sup>4</sup> [http://www.lloyd.be/nieuws/id24453-Maersk\\_Line\\_plonge\\_dans\\_le\\_rouge.html](http://www.lloyd.be/nieuws/id24453-Maersk_Line_plonge_dans_le_rouge.html)

<sup>5</sup> Source : IATA, Industry Outlook Q4 Update, December 2008 : [http://www.iata.org/NR/rdonlyres/DA8ACB38-676F-4DB1-A2AC-F5BCEF74CB2C/0/Industry\\_Outlook\\_December08.pdf](http://www.iata.org/NR/rdonlyres/DA8ACB38-676F-4DB1-A2AC-F5BCEF74CB2C/0/Industry_Outlook_December08.pdf)

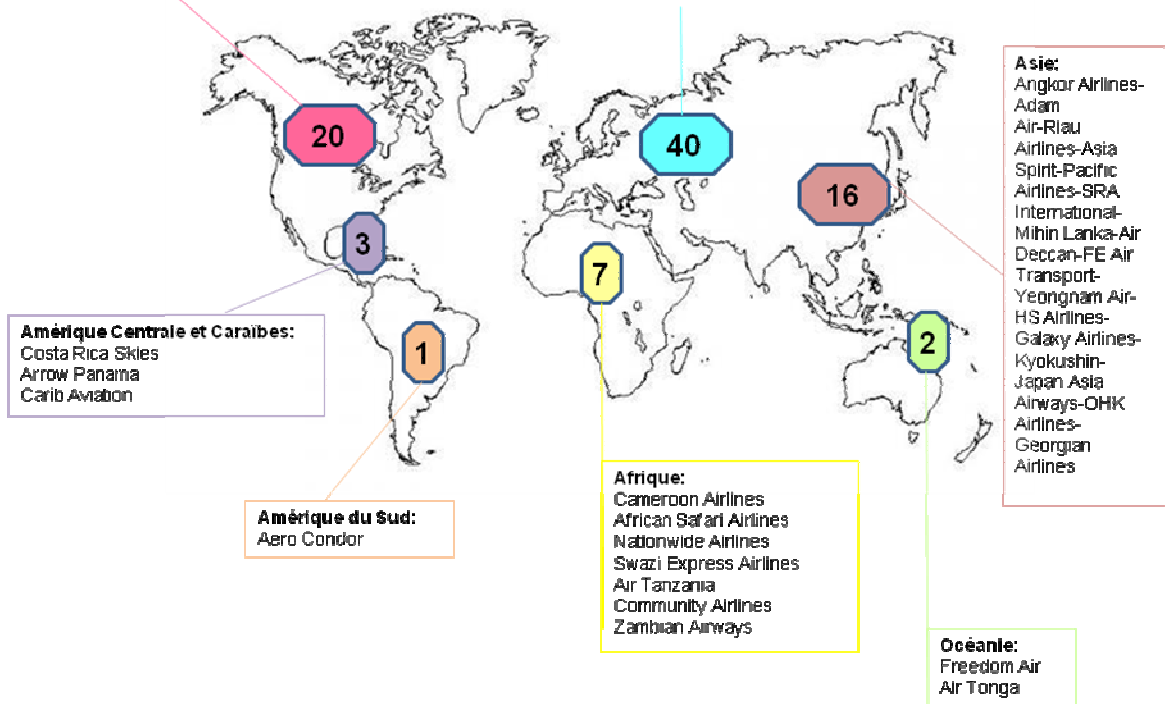


La chute du nombre de passager premium et des TK<sup>6</sup>

Elle s'accompagne d'un boom des défaillances de compagnies aériennes en 2008 (87 faillites recensées par IATA) :

**Amérique du Nord:** TED-Skyway Airlines-SkyBus-Midwest Connect-Gemini AirCargo-Focus AirCargo-Eos Airlines-Champion Air-BM Airways-BS Airlines-AS Airlines-ATA Airlines-Air Midwest-Air Tahoma-Nova Air-Avolar-Alma de Mexico-Alacria Airlines-Aero California-Zoom Airlines

**Europe** My Travel Denmark - Sterling Airlines - Aero Airlines - GB Airways - Jet X Air Bee - F.A International - Landsflug - Futura Gael - Ocean Airlines - Club Air - Cargo Italia - Alpi Eagles - AirEurope Italy - LatCharter Airlines FlyLal - CoastAir - FlyNordic - Fischer Air Polska - ATA - Tesis Air Cargo Ornskaviz Airlines - Krasair Airlines - Domodevo Airlines - Aerolineas de Baleares - Airclass Airways - Futura International - Gijet - Lagun Air - LTE - Visig Operaciones Aereas - Anikair - InterAirlines - BritishJet.com - CSAirlines - EuroManx - EA AirCharter - FlightLine - SilverJet - XLAirways UK



Carte des défaillances de compagnies aériennes recensées par IATA depuis 2008<sup>7</sup>

La chute de l'activité économique produit donc un effet démultiplicateur sur les trafics des passagers et des marchandises transportées. Comment cette chute de la demande impacte-t-elle l'offre de transport dans chaque mode de transport ?

<sup>6</sup>[http://www.iata.org/NR/rdonlyres/DA8ACB38-676F-4DB1-A2AC-F5BCEF74CB2C/0/Industry\\_Outlook\\_Mar09.pdf](http://www.iata.org/NR/rdonlyres/DA8ACB38-676F-4DB1-A2AC-F5BCEF74CB2C/0/Industry_Outlook_Mar09.pdf)

<sup>7</sup> M2TI (2009), *La crise et le transport aérien*, p. 52.

## 2. Le transport maritime

En l'espèce, la crise vient renforcer les évolutions profondes de l'offre de transport maritime que l'on observe depuis plus de vingt ans.

### Le cadre institutionnel

Le transport maritime est, depuis longtemps sans doute, le secteur le plus exposé à la concurrence mondiale. Les distorsions de concurrence entre pavillons y sont monnaie courante. Le transport de ligne régulière avait pourtant mis en place un système d'entente tarifaire (les « conférences maritimes »). Mais ce dernier vient d'être interdit par l'Union Européenne. Seuls subsistent depuis octobre 2008 des accords de partage de capacités entre opérateurs.

### La dynamique sectorielle : cycle et concentration

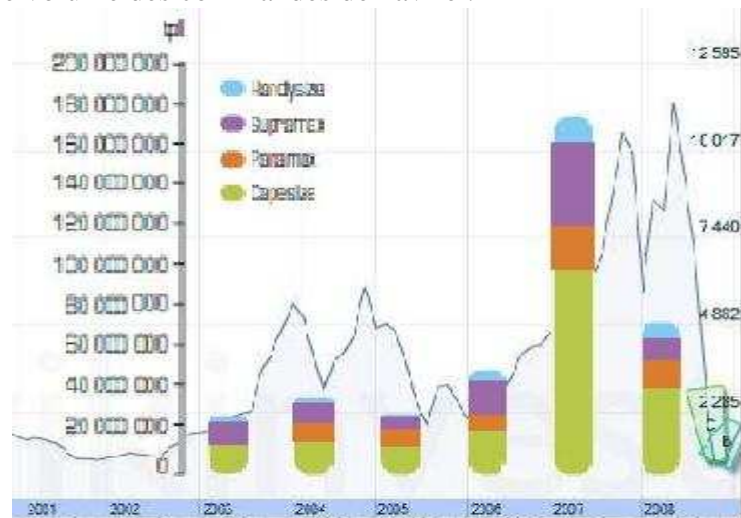
Le maritime connaît une dynamique sectorielle contrastée selon le type d'activité. La tendance à la concentration est patente dans la ligne régulière (Frémont, 2007), avec 3 acteurs qui dominent le marché (Maersk Line, MSC et CMA-CGM). Cette concentration est encore plus nette avec les quatre grandes alliances qui représentent plus de 30% de la capacité hebdomadaire totale de conteneur dans le monde (*idem*, p. 81). Elle s'explique pour une part par l'importance des économies d'envergures obtenues par la mise en commun des ressources. D'autre part, l'essor, à partir des années quatre-vingt-dix, du maillage en *hub and spokes* des réseaux de transports conteneurisés a permis d'obtenir d'importantes économies d'échelles renforçant la tendance à la concentration (*ibid.*, p. 31). Cette tendance se manifeste également dans le *feeder* (consubstantiel au système de *hub and spokes*) ou dans les marchés de niche (comme le Ro-Ro ou le colis lourd), exigeant un savoir-faire spécifique (Isemar, 2007). A l'inverse, le transport à la demande (ou *tramping*) reste caractérisé par une forte atomocité même si plus du tiers du tonnage mondial de vraquier et de tanker en service dans le monde en 2005 était contrôlé par des intérêts financiers européens (*idem*). Cette atomocité est renforcée par le recours massif, pour des raisons fiscales et de maîtrise des risques, à des *single-ship companies*, des armements créés spécifiquement pour chaque nouveau navire construit. La dynamique démographique du secteur est, de ce fait, difficile à évaluer (M2TI, 2007).

Ces marchés partagent en revanche la même instabilité structurelle due à la lenteur de l'ajustement de la capacité statique (et non dynamique, comme on le verra dans la section 3), *i.e.*, le nombre de navires disponibles pour l'offre. Celle-ci s'explique par les délais de livraisons importants des navires et par le mécanisme même de leur commande. Le cycle en transport maritime se décompose alors en trois phases.

Dans un premier temps, en phase de croissance, la demande de transport excède les capacités disponibles de transport. En général, la théorie stipule qu'en situation d'excès de demande, les prix augmentent dans un premier temps, puis la capacité de production s'ajuste grâce à la construction desdites capacités. Dans le cas présent, la demande de transport, qui est une demande dérivée des souhaits d'échanges, ne diminue pas à raison de l'augmentation du prix de transport. Elle se résorbe dans le temps par la constitution d'une file d'attente résultant de capacités de transport congestionnées.

Dans un deuxième temps, le déséquilibre sur le marché des transports maritimes se reporte sur le celui des vecteurs de transport, tant de navires neufs que d'occasion. De façon plus surprenante, l'excès de demande propulse le prix des navires d'occasion à un niveau supérieur au prix des navires en construction. En effet, le coût d'opportunité devient tel que des vieux navires disponibles immédiatement valent plus cher que des navires neufs disponibles demain. La forte hausse des taux de fret et la tension sur le marché des vecteurs

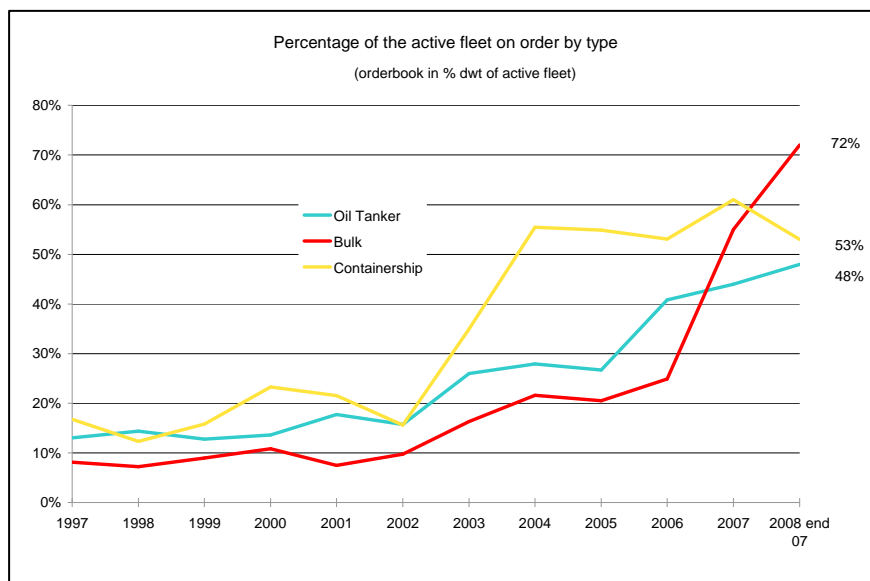
d'occasion conduisent les armateurs à commander des navires, principalement aux chantiers navals asiatiques. La deuxième phase du cycle s'amorce alors, en raison des délais de livraison des navires (deux à trois ans en moyenne). Le volume de commande de navires livrable en  $t+3$  est en effet déterminé par les taux de fret constatés à l'instant  $t$ , autrement dit, par le prix résultant de la situation du marché à l'instant  $t$ . La capacité (statique) de transport à l'instant  $t$  résulte donc de décisions prises deux à trois ans plus tôt, comme on peut le constater en mettant en corrélation l'évolution de l'indice des taux de fret dans le vrac (le Dry Baltic Index<sup>8</sup>) et le volume des commandes de navire :



Source : BRS 2009 et Wikinvest

Dans un troisième temps, l'arrivée massive et retardée de nouvelles capacités de transport renverse la situation du marché avec une offre excédentaire et, par conséquent, une chute brutale des taux de fret. Comme le souligne JF Laurent (BRS) en commentant le graphique ci-dessous<sup>9</sup> :

« En général, le taux de renouvellement de la flotte est à 6% par an. En 2008, on a atteint des niveaux disproportionnés : sur les vraquiers, on a en commande 72% de ce qui flotte actuellement pour transporter minerais de fer ou charbon ; pour les porte-conteneurs, on est à 53% ... »



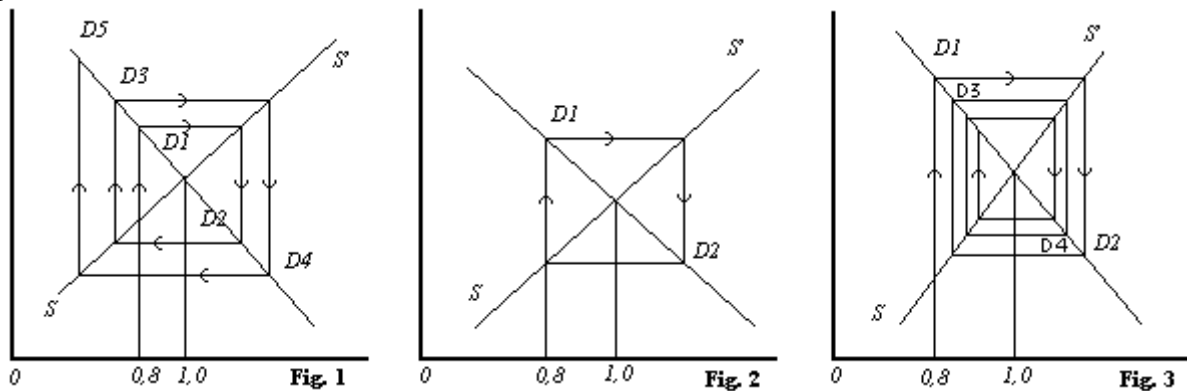
Source : BRS, 2009

<sup>8</sup> Indice établi à partir des prix pratiqués sur 24 routes maritimes de transport de vrac.

<sup>9</sup> Conférence donnée au M2TI le 12 novembre 2008.



Ce cycle peut converger vers - ou au contraire diverger de - la situation d'équilibre. Le diagramme du cobweb (Blauvens, De Baere et Van de Voorde, 2002) aide à comprendre si le marché du transport maritime est dans une situation d'instabilité structurelle ou non. Trois configurations du processus d'ajustement du marché maritime sont en effet possibles, selon la pente des courbes d'offre (S) et de demande (D), comme le montre Ricci (1930) :



L'intérêt de ce diagramme déterministe est de montrer dans quelle direction s'oriente le marché en l'absence d'anticipations des agents. Cette tendance dépend de la pente (ou de la sensibilité au prix) des courbes d'offre et de demande. Quand l'offre est plus sensible aux prix que la demande (Fig.1), le processus sera divergent ou instable (et réciproquement, Fig. 3). Dans les transports maritimes, la demande de transport, en tant que demande dérivée, est moins sensible au prix de transport que ne l'est l'offre. Dans ce diagramme, le processus d'ajustement du marché maritime ne peut donc jamais connaître de point d'équilibre.

Ce mouvement cyclique est renforcé par l'irruption d'une dimension spéculative – pro-cyclique<sup>10</sup> - sur le marché des vecteurs de transport. Les délais de fabrication de navires étant généralement de 3 ans, l'écart entre la situation présente du marché du transport et celle dans le futur introduit nécessairement une incertitude sur la valeur future des actifs de transport et, par là, une dimension spéculative dans le marché des vecteurs de transport. L'armateur sort ainsi de la logique industrielle pour entrer dans la logique de la spéculation financière. Associé à la libéralisation des marchés financiers, les navires sont devenus des actifs financiers parmi d'autres et soumis aux mêmes logiques spéculatives que n'importe quel autre actif (immobilier, matières premières, etc.). La boucle avec la crise des *subprimes* se boucle ici.

La dynamique de concentration du secteur est donc probablement une réponse au haut degré d'incertitude (résultant de son instabilité structurelle) régnant sur ce marché (Pirrong, 1993). La crise ne fait donc que renforcer les dynamiques structurantes du transport maritime.

### 3 Le transport aérien

Tout comme dans le maritime, la crise renforce les dynamiques structurantes du secteur du transport aérien.

### Cadre institutionnel

Le transport aérien connaît une libéralisation croissante de son marché depuis les années 80. En Europe, elle a connu plusieurs vagues successives en 1987, 1990 et 1992 (De Barbeyrac, 2002, p. 153 et suivantes). Elles se sont traduites par le libre accès au ciel européen à tout transporteur titulaire d'une licence, l'abandon du contrôle des capacités et

<sup>10</sup> On retrouve là les mécanismes bien connus de formation des bulles spéculatives et des prédictions auto-réalisatrices. L'anticipation d'une hausse du prix conduit le spéculateur à prendre des positions d'achats et de ventes qui alimentent cette hausse (Orléan, 2009).

celui des tarifs. Le « ciel unique européen » permet ainsi à n'importe quelle compagnie européenne de desservir toutes les villes d'Europe en fixant librement son tarif. Le ciel américain a connu ce même mouvement de libéralisation dès la fin des années 70. L'accord Open Sky entre les Etats Unis et l'Europe parachève depuis 2008 ce mouvement en permettant de relier directement et librement des villes européennes et américaines.

## Dynamique sectorielle

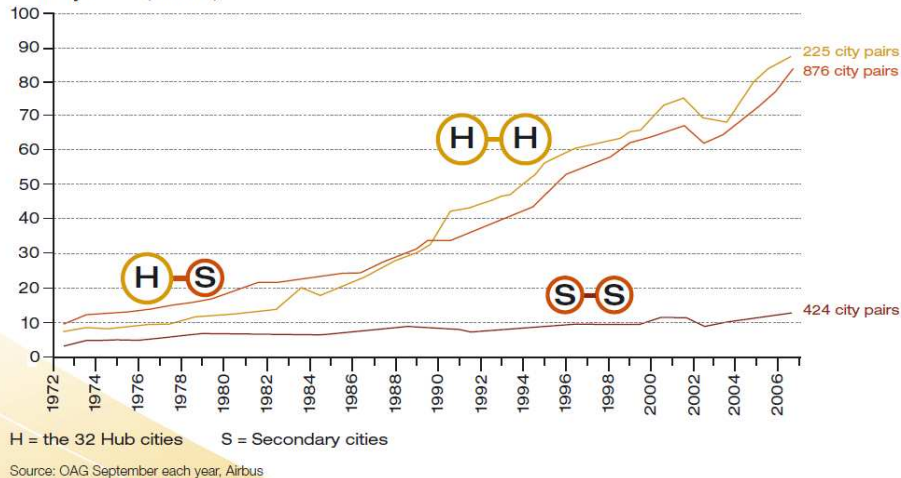
Deux tendances caractérisent ce secteur.

Premièrement, le transport aérien est, à partir des années quatre-vingt, de plus en plus un transport « hubbé », que ce soit entre deux hubs ou entre un hub et une ville secondaire<sup>11</sup>.

### Hub-to-hub and point-to-point routes are growing at same pace

International routes over 2,000nm (3,700km)

Monthly ASKs (billions)



Ce contexte favorise une dynamique de concentration dans ce secteur. Si l'évolution de la part de marché des cinq premières compagnies mondiales stagne autour de 27% du total des passager-km transportés depuis 2002, les trois grandes alliances (OneWorld, SkyTeam, Star Alliance) se partagent 73% du marché en 2005 (M2 TI, 2009). Cette concentration s'explique également par la fragilité systémique du secteur depuis 2001, qui frappe particulièrement le premier marché mondial de l'aérien (les Etats-Unis). En effet, confronté à une baisse de la demande depuis cette date et à la hausse du prix du kérosène<sup>12</sup>, le secteur a vu sa rentabilité s'effondrer. Un tel contexte favorise la mise en commun de ressources dans l'une des trois grandes alliances.

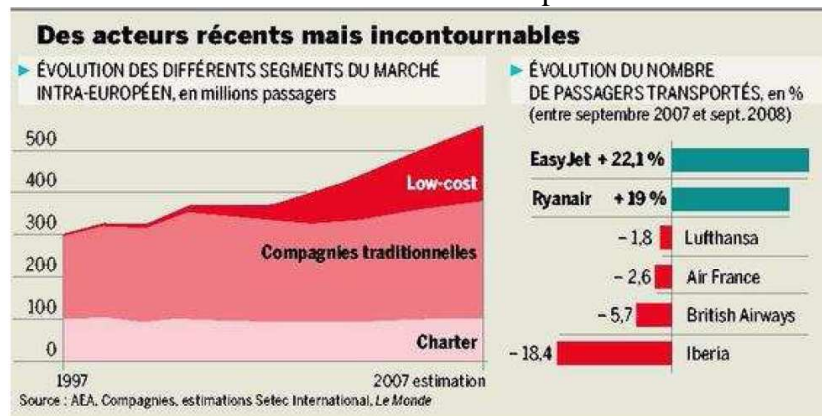
Deuxièmement, malgré la domination du maillage en *hub and spokes* dans l'aérien, on assiste au fort développement d'un maillage en ligne directe entre aéroports secondaires avec les compagnies *low cost* (Southwest, Easyjet, Ryanair...). Les bas tarifs associés au gain de temps du système de navette (donc sans perte de temps engendrée par la correspondance) ont permis de faire émerger une demande qui n'existait pas auparavant. Loin d'entraver son développement, la crise favorise ce modèle économique dans un secteur assez sensible aux variations de prix et au PIB. Ce modèle s'inscrit également pleinement, contrairement aux compagnies traditionnelles, dans la tendance actuelle à la marchandisation et

<sup>11</sup> [http://www.airbus.com/fileadmin/documents/gmf/PDF\\_dl/00-all-gmf\\_2007.pdf](http://www.airbus.com/fileadmin/documents/gmf/PDF_dl/00-all-gmf_2007.pdf); Dans cette configuration, tout trajet entre deux villes transite par un « hub » où s'effectue la correspondance entre les deux vols.

<sup>12</sup> Relevons que l'absence de taxes sur les carburants dans l'arien rend les prix du kérosène beaucoup plus sensibles aux variations du prix du brut que pour le gazole dans le routier. L'impôt amortit en effet les fluctuations du prix de la matière première, stabilisant ainsi l'environnement des entreprises de TRM.



l'individualisation des services, dans laquelle le niveau et la palette de chaque service sont personnalisés et valorisés au lieu d'être inclus dans un « pack » forfaitaire.



Source : *Le Monde* du 3 décembre 2008

Enfin, compte tenu d'un délai de livraison des avions (en moyenne 3 ans) à peu près similaire au maritime, observe-t-on la même instabilité structurelle que dans le maritime ? Plusieurs raisons expliquent que ce secteur ne se conforme pas à un diagramme du cobweb de type instable. 1/ Comme le marché des constructeurs est dominé par un oligopole (Airbus et Boeing), les prix des aéronaves sont assez stables. 2/ Contrairement au maritime, dominé par le transport de marchandises, la demande de transport aérien concerne avant tout le passager qui manifeste une plus grande sensibilité au prix que l'offre. Les pentes des courbes d'offre et de demande ont donc une configuration plus convergente vers l'équilibre que dans le maritime. 3/ Les dépenses gouvernementales, au travers notamment de l'industrie de défense, jouent un rôle d'amortisseur qu'on observe moins dans le maritime. Tout choc économique externe ou interne engendre donc un cycle d'amplitude décroissante. Le secteur devrait donc logiquement être capable d'encaisser le choc de la crise actuelle selon cette dynamique.

La crise renforce donc les dynamiques internes au secteur du transport aérien.

#### 4. Les transports routier et fluvial

Les transports routier et fluvial de marchandises partagent de nombreux points communs, tant sur le plan institutionnel que sur celui de leur dynamique sectorielle.

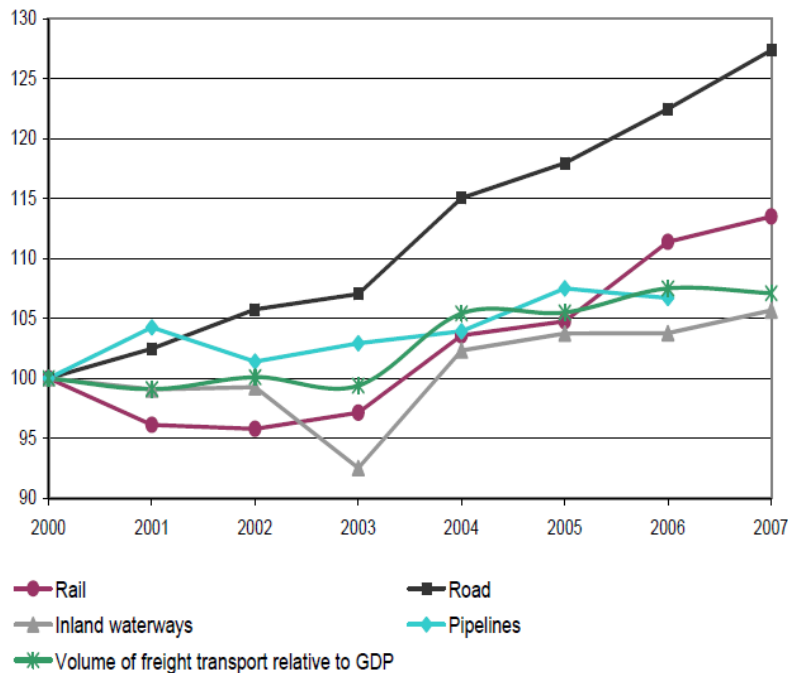
##### Le cadre institutionnel

Sur le plan institutionnel, la route et le fluvial sont tous les deux des secteurs libéralisés. Néanmoins, l'impact de cette libéralisation a produit des effets différents.

Dans le TRM, la libéralisation du secteur date de la fin des années 80 en Europe. Cette libéralisation s'est accompagnée d'une ouverture croissante des marchés nationaux aux autres pays européens, ouverture qui se poursuit avec la possibilité offerte depuis le 1<sup>er</sup> mai 2009 aux nouveaux membres (Pologne, Hongrie, République tchèque, Slovaquie, Estonie, Lettonie et Lituanie) de caboter dans toute l'Europe. La route a connu depuis une forte croissance des trafics accompagnée, dans un premier temps, d'une forte chute des prix, puis leur stagnation. Depuis l'abandon de la Tarification Routière Obligatoire (TRO), le secteur, structurellement en situation d'excès d'offre, supporte une pression à la baisse des prix (Bernadet [1997], p. 208). Rien de surprenant, dès lors, de voir cette pression s'exacerber en situation de crise.

La libéralisation du fluvial est plus récente (2000) en France que dans le routier. De plus, les infrastructures disponibles exercent une contrainte forte sur la dynamique du secteur. Si les canaux à grands gabarits dominent en Allemagne et au Benelux, les canaux Freycinet constituent l'essentiel du réseau fluvial français. Par ailleurs, les bateliers ont des matériels qui les rendent souvent captifs du bassin où ils opèrent (un batelier opérant sur le bassin de la Seine ne pourra pas opérer sur le bassin du Rhône, sauf à supporter le coût prohibitif pour

passer par la mer). Enfin, chaque fleuve connaît une réglementation spécifique qui rend son accès plus difficile. En conséquence, l'impact de l'ouverture à la concurrence n'a pas eu le même effet que dans le routier. Si la suppression du tour de rôle et de l'encadrement tarifaire en 2001 a donné un nouvel élan au secteur, la croissance est restée timide et s'est infléchie depuis 2007<sup>13</sup>. De plus, contrairement aux effets généralement attendus de la concurrence (comme ce que l'on a pu observer dans le routier), l'indice des prix n'a pratiquement pas connu de baisse en France. Bien au contraire, il a progressé de 50% en 8 ans (il avoisinait 150 au 3<sup>ème</sup> trimestre 2008 en base 100 = 2000). Dans l'UE, le transport fluvial a stagné entre 2000 et 2002, puis a connu une croissance modérée jusqu'en 2007 après la crise de 2003. Le graphique ci-dessous (en TK) montre bien que le fluvial s'est contenté de suivre l'évolution du PIB sans prendre de parts de marché aux autres modes de transport.



Evolution des TK en fluvial dans l'UE à 27, base 100 = 2000 (Eurostat, 2009)

Enfin, ces deux secteurs connaissent une réglementation européenne du temps de travail et des temps de conduite (Règlement n° 561/2006) différenciée selon le statut du conducteur<sup>14</sup>. Par exemple, un couple de marins indépendants ne supportera pas les mêmes contraintes sur son temps de travail qu'un salarié. Il en va de même pour un chauffeur routier. Ce cadre institutionnel, doublé de politiques fiscales et sociales différentes selon les pays, conduit à observer des structures démographiques différentes de l'offre de transport selon les pays. Par exemple, là où la France comptait, en 2005, environ 36 000 entreprises de TRM selon Eurostat, dont 72% avec au plus 5 salariés, l'Espagne en comptait près de quatre fois plus (135 000), dont 91% avec au plus 5 salariés.

## Dynamique sectorielle

Ce cadre institutionnel a impulsé à ces deux sous-secteurs des dynamiques sectorielles voisines.

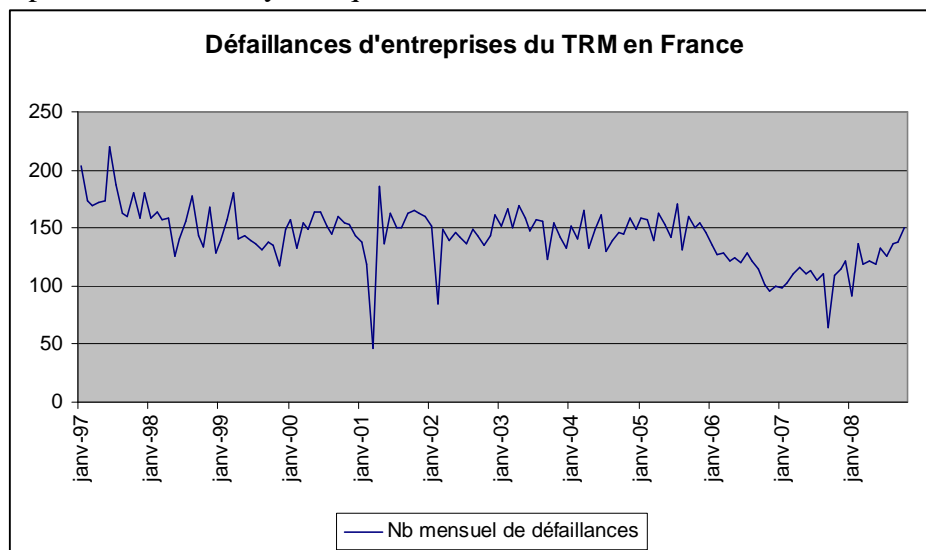
Tous deux sont marqués par un fort dualisme, avec une forte concentration menée autour de quelques gros opérateurs d'une part, une multitude de très petites entreprises d'autre part (Artous et Salini, 1997, p. 82 ; Kolli, 2007). La part des très petite entreprise est encore

<sup>13</sup> MEEDDAT/SOeS, 2009, *Ports maritimes et voies navigables : Résultats 2008 provisoires*.

<sup>14</sup> Voir par exemple Giret (2003) « Analyse comparative du coût du personnel de conduite en Europe », *Les Cahiers de l'Observatoire*, [http://www.cnr.fr/etudes/europe/e-docs/00/00/01/34/document\\_cahier\\_obs.phtml](http://www.cnr.fr/etudes/europe/e-docs/00/00/01/34/document_cahier_obs.phtml)

plus forte dans le fluvial (94% des entreprises ont au plus 5 salariés) que dans le routier (82% en régional et 60% en interurbain) (MEEDDAT [2008], EAE 2004). Schématiquement, les gros opérateurs captent l'essentiel du marché (lui-même concentré autour de quelques gros chargeurs) et sous-traitent la traction aux petits opérateurs ou à des opérateurs en situation d'oligopole local. A défaut de pouvoir suivre la stratégie de concentration horizontale des gros opérateurs, les opérateurs de tailles moyennes n'ont d'autres solutions que de former des groupements ou des alliances (LET, 2005). La baisse de la demande ne peut que renforcer ce mouvement : en effet, plus l'opérateur est gros, plus le risque d'activité peut être mutualisé au sein de ses différentes unités tout en offrant une meilleure capacité de résistance à la pression structurelle à la baisse du prix. Dans le fluvial, des contraintes liées au gabarit Freycinet du réseau fluvial empêchent – à l'exception des canaux à grands gabarits - l'obtention d'économies d'échelle et favorisent le maintien de petits opérateurs. Le dualisme du secteur est ainsi renforcé par le dualisme du réseau fluvial européen.

Ces deux secteurs connaissent également un mode similaire d'ajustement de l'offre à la demande par création/destruction d'entreprises (M2TI, 2007) qu'Artous et Salini (1997, p. 82) qualifient de « mode de respiration » du secteur. La démographie des entreprises du TRM se caractérise par environ 500 créations d'entreprises par mois depuis 1997 contre 150 défaillances (source : SOes/CNR)<sup>15</sup>. Après la baisse de la mortalité observée en 2006 et 2007, l'année 2008 manifeste une tendance vers un retour à la moyenne observée sur la décennie. Loin donc du cri d'alarme lancé par la FNTR à la suite des chiffres publiés par la Coface (2122 défaillances, selon les chiffres de la Coface cités dans *Le Monde* du 22/04/2009), la crise ne modifie pas profondément la dynamique du secteur.



Source : SOes/CNR

Remarquons que la baisse observée à partir de janvier 2006 coïncide avec l'entrée en vigueur de la loi Perben du 5 janvier 2006 qui rend obligatoire l'inclusion d'une clause gazole dans la facture du transporteur. Mais si cette clause<sup>16</sup> semble efficace contre la dérive du deuxième poste de coût par ordre d'importance des entreprises de TRM, elle ne peut rien contre le fléchissement de la demande. En ce sens, elle n'altère pas le mode de respiration du secteur.

Connaît-on des cycles dans ces deux sous-secteurs ? Si l'on ne peut observer de tels cycles dans le TRM en raison des délais de productions assez courts des véhicules lourds, il

<sup>15</sup> <http://www.cnr.fr/fr/conjoncture/index.phtml#haut>

<sup>16</sup> Notons également que ce dispositif ne rompt pas avec la logique de libéralisation du secteur, contrairement à la fameuse TIPP flottante introduite sous le gouvernement Jospin pour résoudre le même problème de fluctuation du prix du gazole.

n'en va pas de même dans le fluvial où l'on retrouve une inertie similaire au maritime. Nous n'y reviendrons donc pas.

## 5. Le transport ferroviaire

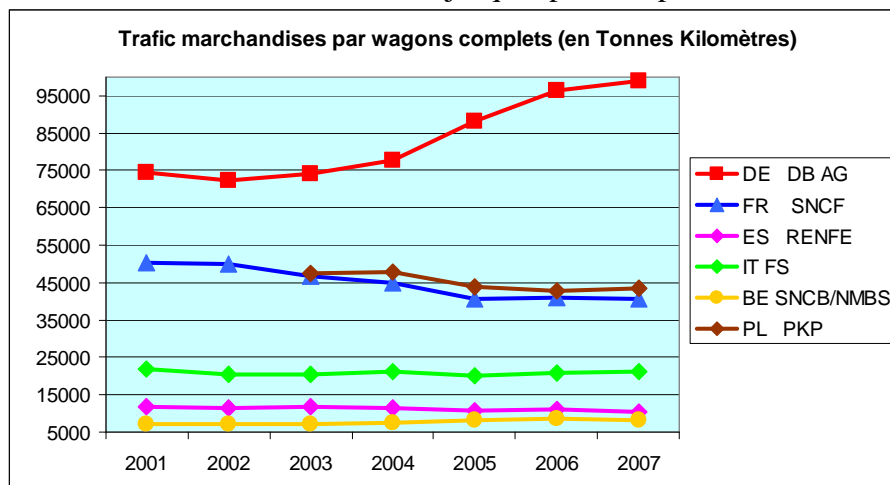
Le transport ferroviaire a la particularité d'hériter d'un marché encore très dominé par les monopoles historiques. La crise vient interrompre une dynamique concurrentielle encore très embryonnaire dans certains pays comme la France.

### Le cadre institutionnel

Les transports ferroviaires ont longtemps intégré les trois strates (infrastructure, infostructure et service) des réseaux ferrés. La séparation comptable des différentes strates fut introduite dès 1982 en France, donnant lieu à la suite de la directive 91/440/CEE à la création de RFF en 1997 et, récemment, à l'annonce de la création d'une Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (« l'ARAF », votée par le Sénat le 9 mars dernier) dont la missions consistera à garantir à tous les opérateurs, « dans des conditions équitables, [...] un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire ».

Pour bien apprécier la dynamique de la strate des services, il convient de distinguer le transport de fret du transport de voyageur. Si le fret fut ouvert à la concurrence depuis 2005, le voyageur ne connaîtra cette ouverture sur les trajets internationaux qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010. L'objectif fut, dans les deux cas, de rendre « contestable » ces marchés historiquement dominés par des opérateurs publics en situation de monopoles légaux<sup>17</sup>.

Contrairement aux autres modes de transport, le transport de fret est, en Europe, à l'exception notable de l'Allemagne, dans une phase de déclin. L'ouverture à la concurrence impulsée par les directives 91/440/CEE et 2007/58/CE avait pour objectif affiché de renverser cette tendance. Cet objectif, renforcé par l'intégration de l'objectif environnemental manifesté dans le Grenelle de l'environnement, ne s'est, jusqu'à présent, pas vérifié.



*Source : UIC*

Ce déclin s'explique par les caractéristiques mêmes de ce mode de transport lourd et coûteux, qui nécessite d'importants trafics massifiés pour amortir l'ampleur de ses coûts fixes. Or, la diminution tendancielle des secteurs primaires et secondaires en Europe, marchés historiques du ferroviaire, ainsi que la généralisation de la logistique à flux tendus, diminuent la pertinence de transports massifiés (M2 TI, 2009).

<sup>17</sup> Relevons que, dans la pratique, la concurrence ne peut exister que « pour » le marché, c'est-à-dire par voie d'appel d'offre et d'attribution de franchise, et non « sur » le marché ou par le biais d'une concurrence potentielle, comme le relève Lévêque, 2005.

Le transport interurbain de voyageur résiste plutôt bien à ce déclin en raison du développement des lignes à grande vitesse. Mais le faible degré de contestabilité (dû à l'importance des coûts irrécupérables à l'entrée et surtout à la sortie de ce marché pour tout nouvel entrant) risque de décourager le peu d'opérateurs privés disposés à se lancer dans l'aventure, même si l'activité de transport régional de voyageur n'est pour l'instant pas affectée par la crise.

## **La dynamique sectorielle**

A l'exception du Royaume Unis (Yvrande, 2002) et de l'Allemagne, la dynamique concurrentielle est très récente en Europe.

En France, le marché du fret ferroviaire qui, historiquement, se faisait par train complet de produits pondéreux, s'est transformé en raison de la modification de la demande. La SNCF a restructuré en 2008 son activité capillaire de wagon isolé, fermant de nombreuses voies terminales. Les nouveaux entrants se sont positionnés sur des créneaux de niches et sur des navettes hebdomadaires, mais sans pouvoir dégager une rentabilité nettement supérieure à celle de la SNCF.

La chute tendancielle de la part modale du fret ferroviaire ne s'est pas infléchie depuis l'ouverture à la concurrence. Le nombre de trains-km poursuit son déclin depuis 2005, comme l'annonce *Libération* du 12 mai, avec une chute de 10% en 3 ans, dans la foulée de la baisse de 26% sur la période 2000-2005. La chute d'activité frappe indistinctement tous les opérateurs, à commencer par la SNCF dont le chiffre d'affaires accuserait une chute de 28% pour le fret au premier trimestre 2009. Les volumes se sont en effet effondrés de 40 à 50% sur certains marchés comme la sidérurgie ou l'automobile. Même le TGV, « activité vache à lait » de la SNCF selon *Les Echos* du 12 mai 09, accuse une baisse de 2,3% de son chiffre d'affaires.

Surtout, au regard de la difficulté à rendre contestable ce marché, seul un petit nombre d'acteurs – principalement issus des opérateurs historiques européens – se sont manifestés. Quelques rares opérateurs privés, comme Veolia Cargo, ont tentés l'aventure, amorçant une timide dynamique concurrentielle dans ce secteur très difficile. La part de marché des huit nouveaux entrants a atteint 10% au premier trimestre 2009. Mais la crise interrompt cette dynamique embryonnaire comme en témoigne l'abandon de Veolia cargo annoncée le 11 mai dernier, à la suite de celui de la joint-venture avec CMA-CGM, Veolia Cargo Link spécialisé dans l'acheminement terrestre des conteneurs maritimes.

Enfin, tout comme pour l'aérien, le secteur ne connaît pas de cycle, malgré des niveaux de prix et de délais de livraisons des vecteurs de transport du même ordre que ceux observés dans le maritime ou l'aérien. Les opérateurs historiques ont en effet hérités d'une situation de quasi-monopole qui les rend plus apte à anticiper les fluctuations de la demande. Par ailleurs, les actifs de transports ferroviaires ne sont pas soumis à spéculations comme dans le maritime.

Le secteur ferroviaire est donc le seul secteur à connaître un arrêt de la dynamique embryonnaire résultant de la libéralisation récente du secteur.

## **Conclusion**

Malgré les délais de fabrication des vecteurs de transport, les entreprises du secteur disposent d'une certaine latitude pour ajuster leur offre et leur tarif pour résister à la crise. En effet, non seulement les services proposés peuvent être ajustés, mais également les moyens mobilisés tant dans leur dimension statique que dynamique ainsi que leur organisation même. Il n'en reste pas moins que la demande de transport est, par nature, une demande dérivée. Par conséquent, le secteur des transports ne peut trouver de lui-même les conditions pour une reprise de l'activité. Faut-il, dès lors, aller la chercher du côté de l'Etat ? La difficulté réside

dans le fait qu'à quelques exceptions comme la croisière, on ne se déplace pas pour le plaisir. La mobilité des personnes et des marchandises n'est pas une finalité en soi. L'Etat ne peut donc soutenir le secteur des transports (et, par exemple, lutter contre le développement du chômage dans ce secteur) uniquement dans le seul but de favoriser la mobilité (Blauvens, De Baere et Van de Voorde, 2002). Dans ce contexte, la nouvelle dimension écologique de la crise impose de repenser l'aide publique au secteur et de l'orienter en conséquence.

## **Bibliographie**

- Almadari F. et Fagan S. (2004), « Impact of the Adherence of the Original Low-cost Model on the Profitability of Low-cost Airlines », *Transport Review*, 25 (3), 377–392, May 2005
- Artous A. et Salini P. (1997) *Comprendre l'industrialisation du transport routier : une modernisation contradictoire*, Editions liaisons, Rueil-Malmaison, 1997.
- Alix, Y. (2009) « Armateurs : les nouvelles stratégies pour réduire les coûts », *Transports internationaux et logistique*, 62, mars/avril 2009.
- Bell M. et T. Lindenau (2009) « Low-cost carriers management strategies : restful remedies », *Airline Business*, June 2009, pp. 44-46.
- Bernadet M. (1997) *Le transport routier de marchandise : Fonctionnement et dysfonctionnements*, Paris, Economica, 1997
- Blauvens, De Baere et Van de Voorde, (2002), *Transport Economics*, Anvers, De Boeck, 2<sup>nd</sup> édition, 2002
- BRS (2009) *Transport maritime et construction navale : revue annuelle 2009*, Paris, Barry Rogliano Salles, 2009
- CNUCED (2008) *Review of maritime transport 2008*, Genève, CNUCED.
- De Barbeyrac (2002) *Synthèse de droit aérien*, Toulouse, Institut Aéronautique Jean Mermoz, 4<sup>ème</sup> édition, 2002
- Dobruszkes F. (2007) *Géographie de la libéralisation du transport aérien passagers en Europe*, Thèse de Doctorant, Université Libre de Bruxelles, 2007.
- Eurostat : <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home>
- Frémont A. (2007) *Le monde en boîtes : Conteneurisation et mondialisation*, Arcueil, Les collections de l'INRETS, janvier 2007.
- Debie J. et Gouvernal E. (2006) « Intermodal Rail in Western Europe: actors and services in a new regulatory environment », *Growth and Change*, 37 (3), September 2006.
- Dobruszkes F. (2007) *Géographie de la libéralisation du transport aérien de passagers en Europe*, Thèse de Doctorat, Université Libre de Bruxelles
- Guilbaut M., Soppé M. (2007) « Grandes tendances d'évolution des pratiques de transport et logistique au travers des enquêtes « Chargeur 88 » et « ECHO 2004 » », INRETS, Journées spécialisées ECHO du 12 septembre 2007.
- Isemar (2007), « Les armements européens : état et évolution », *Note de synthèse de l'Isemar*, 93, mars 2007.
- Kolli Z. (2007) *Performances des entreprises de TRM et analyse causale de la défaillance*, Mémoire de Recherche, Master 2 Transports Internationaux, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
- LET (2005) *Modèles de développement des coopératives et groupements de transporteurs*, Etude réalisée dans le cadre de l'appel à projet 2004 de la Délégation interministérielle à l'économie sociale et solidaire, Lyon 2005



Lévêque J. (2005) *Réguler les chemins de fer sur une proposition de la nouvelle économie de la réglementation*, Thèse de Doctorat, Université Lyon 2 Lumière, 2005.

MEEDDAT/SOeS : <http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/>

MEEDDAT/SOeS (2008), *Les entreprises de transports en 2004*, Enquête annuelle d'entreprise.

Orléan A. (2009) *De l'euphorie à la panique : penser la crise financière*, Paris, Editions ENS Rue d'Ulm, collection Cepremap, 2009.

Pirrong, S. C. (1993). "Contracting Practices in Bulk Shipping Markets: A Transactions Cost Explanation." *Journal of Law and Economics* 36: 937–76.

Giret A. (2003), « Analyse comparative du coût du personnel de conduite en Europe », *Les Cahiers de l'Observatoire*, 200, Décembre 2003.

Giret A. (2007) *Les défaillances d'entreprises de TRM : faits et causes, recherche d'indicateurs financiers précurseurs*, Rapport de synthèse du Comité National Routier, juin 2007.

M2 TI (2007) *Naissance, vie et mort des entreprises de transport*, Mémoires de Recherche Collective du Master 2 Transports Internationaux, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2007.

M2 TI (2009), *La crise et les transports : la fable du chêne et du roseau ?*, Mémoires de Recherche Collective du Master 2 Transports Internationaux, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2009.

TEILLARD T. (2009a), « La desserte de la mer Noire dans le collimateur », *Le Marin* du 27 février 2009.

TEILLARD T. (2009b), « Conteneur : la plus grande crise de l'histoire », *Le Marin* du 27 février 2009.

Yvrande-Billon A. (2002), *Choix contractuels et performances : le cas des chemins de fer britanniques*, Thèse de Doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.