

FLASH ÉCONOMIE

RECHERCHE ÉCONOMIQUE

27 avril 2010 – N° 193

L'évolution récente des parts de marché intra-UE n'a rien à voir avec la compétitivité coûts

Il est aujourd'hui commun d'expliquer l'évolution des parts de marché intra-UE (le Marché Unique) par les écarts de compétitivité coûts.

Pourtant, le parallèle n'est pas immédiat : la position occupée par la France dans le Marché Unique diminue tandis que sa compétitivité est stable ; celle tenue par l'Italie s'effondre en ligne avec sa compétitivité, mais la part de marché de l'Espagne reste stable alors que la compétitivité se dégrade plus qu'en Italie ; les Pays-Bas accusent une baisse de leur compétitivité qui ne les a pas empêché de gagner plus de parts de marché intra-UE que l'Allemagne ; la compétitivité coûts du Royaume-Uni a fortement progressé, principalement par l'affaiblissement du change, et sa position dans le Marché Unique recule toujours.

Le débat oublie en fait que, depuis le début de la décennie, la taille du Marché Unique a surtout augmenté par le transit de biens (les réexports directs). Le transit de biens représente aujourd'hui 19% des exportations intra-UE de l'Allemagne et 38% de celles des Pays-Bas. Son rôle est en revanche marginal dans les exportations de la France.

Ainsi, tandis que l'Allemagne a gagné 1,2 points de parts de marché intra-EU depuis 2000, les deux tiers (0,8 points) reflètent une hausse du transit de biens vers l'UE, ce qui a plus à voir avec la dotation naturelle (géographie) et capitalistique du pays (infrastructures portuaires de Hambourg et Bremerhaven) qu'avec la compétitivité du facteur travail : un camouflet pour la stratégie allemande de compression salariale.

Aux Pays-Bas, le résultat est encore plus tranché puisque les gains de parts de marché intra-UE sont exclusivement acquis sur les réexports directs, un succès à mettre au crédit du port de Rotterdam.

Alors que 80% du commerce mondial de biens passe par voie maritime, aucun port français, italien et britannique ne figure dans le top20 mondial, à la différence des ports néerlandais et allemands.

RECHERCHE ECONOMIQUE

Rédacteurs :

Sylvain BROYER

Costa BRUNNER

Parts de marché à l'export et compétitivité coûts : une association trop simple

L'évolution des parts de marché n'est pas parallèle à celle de la compétitivité coûts

Il est désormais commun d'expliquer l'évolution des parts de marché à l'exportation des différents pays européens dans le Marché Unique par les écarts de compétitivité coûts.

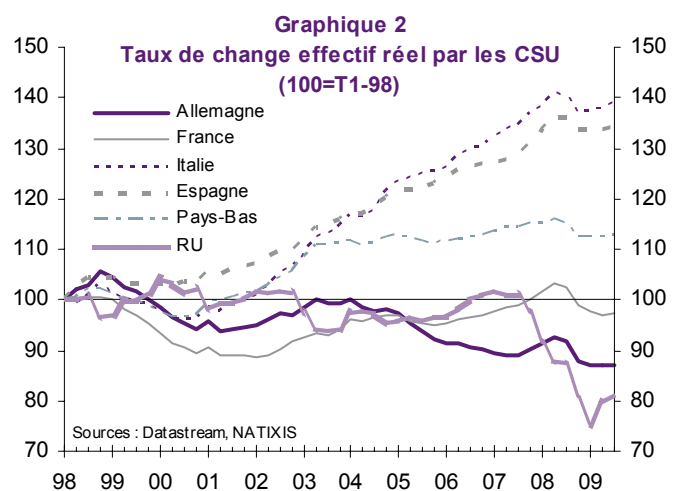
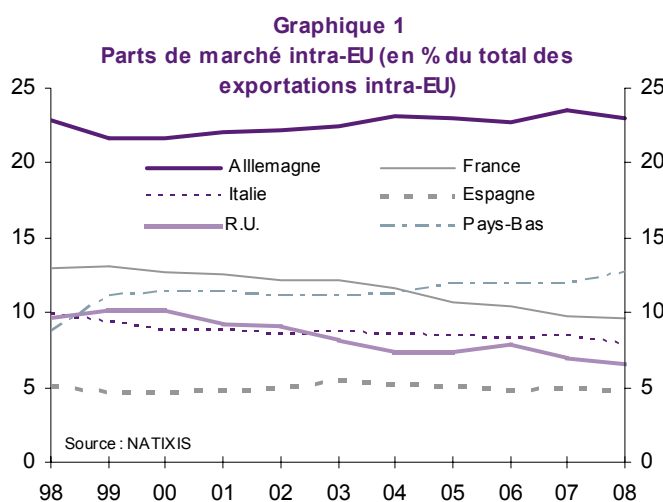
Ce raisonnement est-il fondé ? Nous montrons ici qu'il est trop simple.

Nous mesurons la taille du Marché Unique par le total des exportations en volume que les pays membres de l'Union Européenne (UE) réalisent entre eux chaque année. L'occupation de ce marché par les six plus grandes économies de l'UE a connu des fortunes diverses depuis dix ans (**graphique 1**):

- La France, l'Italie et le Royaume-Uni ont perdu d'importantes parts de marché (2 à 3 points chacun) ;
- L'Allemagne mais les Pays-Bas avant tout en ont gagné ;
- La part de Marché Unique occupée par l'Espagne est constante.

Nous comparons maintenant ces développements à l'évolution de la compétitivité coûts des économies, entendue comme le taux de change effectif corrigé des coûts salariaux unitaires (CSU). On voit alors que les parts de marché intra-EU n'ont pas suivi les mêmes tendances que la compétitivité coûts sur la période considérée (**graphique 2**) :

- La part de marché aux exportations intra-EU occupée par la France diminue, tandis que sa compétitivité coûts est stable ;
- Celle de l'Italie s'effondre en ligne avec sa compétitivité coûts, mais celle de l'Espagne aussi alors que la part de marché qu'elle occupe reste stable ;
- Les Pays-Bas accusent une baisse de leur compétitivité coûts qui ne leur a pas empêché de gagner plus de parts de marché intra-UE que l'Allemagne.
- La compétitivité coûts du Royaume-Uni a fortement progressé ces deux dernières années, principalement par l'affaiblissement du change (**graphique 3**), et pourtant sa part de marché recule toujours.

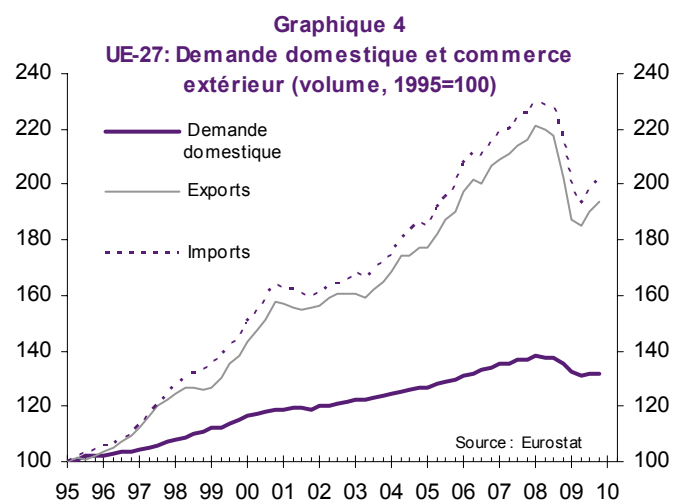
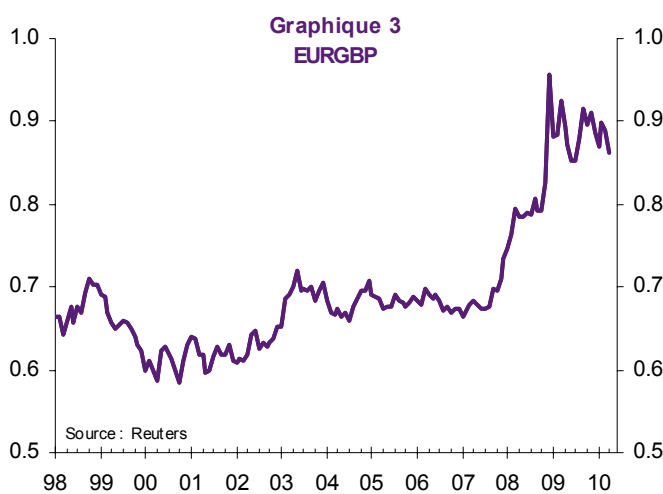


Aucun parallèle évident ne s'observe donc entre compétitivité coûts et part de marché aux exportations intra-UE. Le débat actuel est trop simple. D'autres interprétations doivent être mobilisées.

Le Marché Unique a surtout grossi par les réexportations directes

Tout d'abord, remarquons que le débat est réducteur : pour que l'évolution des parts de marché réponde parfaitement à celle des avantages coûts, il faudrait que tous les pays membres de l'UE exportent les mêmes produits (pleine substituabilité). Or, l'Union monétaire a comme effet de renforcer les spécialisations productives des pays membres, donc de consolider ces écarts (le marché intra-UEM représente les trois quarts du marché intra-UE).¹

Ensuite, la composition du Marché unique importe. Et on voit qu'il a plus grossi par les réexportations directes (le transit de biens) que par la demande domestique des pays de l'UE (**graphique 4**). Les pays spécialisés dans le transit de marchandises auront donc tendance à gagner des parts de marché sur les autres, sans que ce marché soit disputable pour les autres et indépendamment de leur compétitivité coûts travail puisque les services de transit nécessitent avant tout du capital fixe (réseaux et terminaux portuaires et aériens).



La hausse des réexportations directes intra-UE explique l'augmentation des parts des marchés de l'Allemagne et des Pays-Bas

Regardons alors quelle est la part des réexportations directes (biens réexportés sans avoir été transformés dans le pays importateur) vers les autres pays de l'UE dans le commerce des pays européens.

Cette information est normalement disponible dans les tableaux d'entrée-sortie. Malheureusement, toutes les comptabilités nationales ne la livrent pas et nous sommes contraints de réduire le champ d'étude aux cas de l'Allemagne, des Pays-Bas et partiellement de la France.

Le **tableau 1** ci-dessous montre que :

- La part des réexportations directes représente (fin 2006) 19% des exportations de l'Allemagne vers les autres pays de l'UE et 38% de celles des Pays-Bas. Cette information n'est pas disponible pour la France, mais on peut déduire qu'elle est marginale, puisque 5% des exportations françaises dans le Monde sont des réexportations directes seulement.
- La part des réexportations directes dans le total des exportations vers l'UE a augmenté de 8 points de pourcentage pour l'Allemagne et 12 points pour les Pays-Bas entre 1995 et 2006. La part des réexportations françaises dans le Monde stagne.
- Rapportées à la taille du marché intra-UE, la part des exportations directes de l'Allemagne est passée de 3,0 à 4,4% du Marché Unique sur la période ; celle des Pays-Bas est passée de 2,6% à 4,5%.

¹ Voir le flash 2010-132: « La spécialisation productive se fait après constitution des unions monétaires ».

Tableau 1 - Parts de marché à l'exportation et réexportations directes

	Allemagne			France			Pays-Bas		
	1995	2000	2006	1995	2000	2006	1995	2000	2006
Exports intra UE (Mds EUR) ²	244	371	630	na	na	na	139	204	284
Part de marché intra UE ¹	25.8%	21.6%	22.8%	14.7%	12.7%	10.5%	9.9%	11.4%	11.8%
Réexportations directes - intra UE (Mds EUR) ²	28	61	120	na	na	na	37	68	108
Réexportations directes - intra UE (% exports intra UE)	11.6%	16.6%	19.1%	na	na	na	26.5%	33.3%	38.1%
Réexportations directes - intra UE (% marché intra UE)	3.0%	3.6%	4.4%	na	na	na	2.6%	3.8%	4.5%
Exports monde (Mds EUR) ²	421	671	1,030	254	381	451	182	272	396
Part de marché monde ¹	10.1%	8.6%	9.2%	5.7%	5.1%	4.1%	3.1%	3.6%	3.9%
Réexportations directes Monde (Mds EUR) ²	43	94	167	14	24	22	44	82	138
Réexportations directes Monde (% exports Monde)	10.1%	14.0%	16.2%	5.7%	6.2%	4.8%	24.1%	30.1%	34.7%
Réexportations directes Monde (% marché Monde)	1.0%	1.2%	1.5%	0.3%	0.3%	0.2%	0.8%	1.1%	1.3%

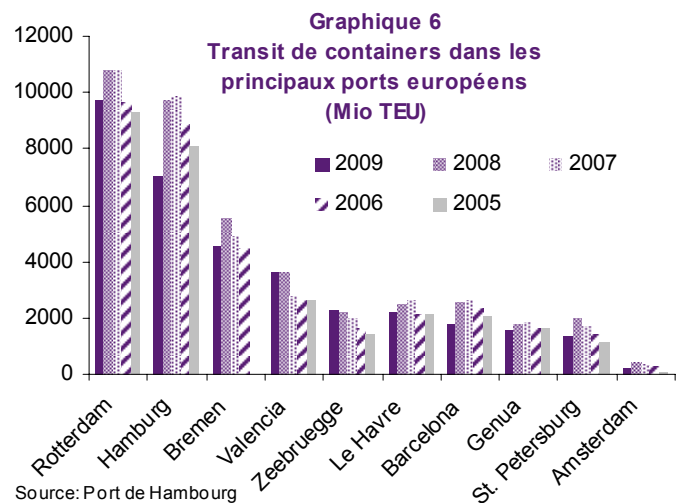
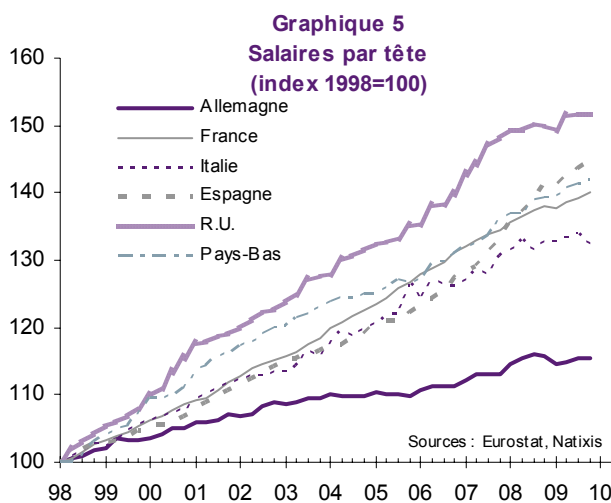
1) FMI

Sources: Eurostat, FMI, Natixis

2) Eurostat, tableaux d'entrées sortie (FOB, prix courants)

En d'autres termes, sur les 1,2 point de parts de marché intra-EU gagnés par l'Allemagne entre 2000 et 2006, les deux tiers (0,8 point) reflètent une hausse des réexportations directes vers l'UE, ce qui n'a pas grand-chose à voir avec la compétitivité coûts du travail. La stratégie allemande de compression salariale à fin de compétitivité coûts (**graphique 5**), n'a guère été payante ici.

Pour les Pays-Bas, l'augmentation de 0,4 point de part de marché intra-UE est moins que proportionnelle à celle due aux réexportations directes (+0,7 points).



L'activité portuaire comme preuve de l'importance du transit de biens

L'importance du transit de marchandises pour l'Allemagne et les Pays, sa marginalité pour la France, l'Italie et le Royaume-Uni s'observe dans l'activité portuaire de ces pays :

- Selon l'UNCTAD, 80% du commerce mondial de biens passe par voie maritime ;
- Les ports de Hambourg, Rotterdam, Bremerhaven et Anvers sont les seuls ports européens qui figurent dans le Top20 mondial en termes de containers en transit ;
- Le volume d'activité de ces ports est sans commune mesure avec celui des autres ports européens. Le Havre ne manœuvre par exemple qu'un quart du volume de containers en transit dans le port de Rotterdam ; Gênes à peine 20% (**graphique 6**).

Synthèse : L'évolution des parts de marché intra-UE n'a pas grand chose à voir avec la compétitivité coûts

Il est aujourd'hui commun d'expliquer l'évolution des parts de marché intra-UE (le Marché Unique) par les écarts de compétitivité coûts.

Pourtant, le parallèle n'est pas immédiat : la position occupée par la France dans le Marché Unique diminue tandis que sa compétitivité est stable ; celle tenue par l'Italie s'effondre en ligne avec sa compétitivité, mais la part de marché de l'Espagne reste stable alors que la compétitivité se dégrade plus qu'en Italie ; les Pays-Bas accusent une baisse de leur compétitivité qui ne les a pas empêché de gagner plus de parts de marché intra-UE que l'Allemagne ; la compétitivité coûts du Royaume-Uni a fortement progressé, principalement par l'affaiblissement du change, et sa position dans le Marché Unique recule toujours.

Le débat oublie en fait que, depuis le début de la décennie, la taille du Marché Unique a surtout augmenté par le transit de biens (les réexports directs). Le transit de biens représente aujourd'hui 19% des exportations intra-UE de l'Allemagne et 38% de celles des Pays-Bas. Son rôle est en revanche marginal dans les exportations de la France.

Ainsi, tandis que l'Allemagne a gagné 1,2 points de parts de marché intra-EU depuis 2000, les deux tiers (0,8 points) reflètent une hausse du transit de biens vers l'UE, ce qui a plus à voir avec la dotation naturelle (géographie) et capitalistique du pays (infrastructures portuaires de Hambourg et Bremerhaven) qu'avec la compétitivité du facteur travail : un camouflet pour la stratégie allemande de compression salariale.

Aux Pays-Bas, le résultat est encore plus tranché puisque les gains de parts de marché intra-UE sont exclusivement acquis sur les réexports directs, un succès à mettre au crédit du port de Rotterdam.

Alors que 80% du commerce mondial de biens passe par voie maritime, aucun port français, italien et britannique ne figure dans le top20 mondial, à la différence des ports néerlandais et allemands.