

CONTRAINTE EXTERIEURE,
REDÉPLOIEMENT DES ÉCHANGES INDUSTRIELS
ET
DEMANDE DE TRANSPORT INTERNATIONAL

VOLUME 1

MARS 1983

R. LE GALL DU TERTRE

ACTION THÉMATIQUE PROGRAMMÉE :
SOCIO-ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

DÉCISION D'AIDE DE LA D.G.R.S.T.
N° 81.00.014

PLAN DU RAPPORT - VOLUME 1

OBJECTIFS ET PRINCIPAUX RESULTATS DE LA RECHERCHE

1. Eléments de problématique de l'analyse des échanges extérieurs ... I.
2. Apports de la recherche au plan méthodologique et statistique VII.

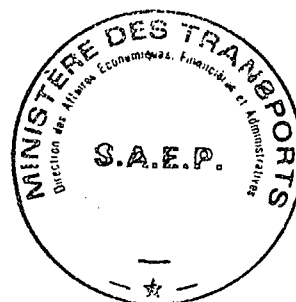
I - PRESENTATION DES HYPOTHESES ET DE LA METHODOLOGIE

1. Domaine et hypothèses de la recherche 1.
2. Méthodologie adoptée dans l'analyse quantitative et problèmes rencontrés dans l'utilisation de la base de données "Transport du Commerce Extérieur" 11.
3. Sources statistiques utilisées et appréciations portées sur les principaux résultats de la recherche 22.

II - CONDITIONS MACRO-ECONOMIQUES DE FORMATION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

1. Nouveau dynamisme à l'exportation et rééquilibre partiel des échanges avec les pays industriels de 1969 à 1973 25.
2. Fléchissement de la croissance et accélération de l'internationalisation des marchés au cours de la crise 48.
3. Redéploiement des échanges extérieurs vers les pays en voie de développement de 1974 à 1979 70.

III - TENDANCES MAJEURES DE L'EVOLUTION DU COMMERCE EXTERIEUR APRES 1974 85.



PLAN DU RAPPORT - VOLUME 2

<u>ANNEXE I</u>	<u>: PROBLEMES METHODOLOGIQUES ET CALCUL DES INDICES DU COMMERCE EXTERIEUR</u>	1.
<u>ANNEXE II</u>	<u>: DIFFERENCES DE CHAMPS STATISTIQUES ENTRE LE "COMMERCE GENERAL" ET LE "COMMERCE SPECIAL"</u>	13.
<u>ANNEXE III</u>	<u>: TABLE DE CORRESPONDANCE : CODE BASE "T.C.E." ET CODE N.T.S.4.</u>	19.
<u>ANNEXE IV</u>	<u>: DEFINITIONS ET ARTICULATION DES NOMENCLATURES DE PRODUITS UTILISEES POUR LE COMMERCE EXTERIEUR</u>	24.
<u>ANNEXE V</u>	<u>: DIFFERENCES ESSENTIELLES ENTRE LA N.E.C. ET LA N.S.T.</u>	30.
<u>ANNEXE VI</u>	<u>: COMPARAISON DES RESULTATS STATISTIQUES DU "COMMERCE SPECIAL" EN "N.E.C.-REGROUPEE" ET DU "COMMERCE GENERAL" EN "N.S.T.-REGROUPEE"</u>	42.
<u>ANNEXE VII</u>	<u>: ORIENTATION GEOGRAPHIQUE DES ECHANGES INDUSTRIELS REPARTIES PAR BRANCHE</u>	50.
	A) Caractéristiques de la réorientation géographique des échanges industriels après la rupture de 1974-1975	
	B) Tableaux statistiques : échanges industriels répartis par branche et par zone de 1970 à 1979 Source Base "T.C.E."-"Commerce général" Nomenclature : "N.S.T.-regroupée"	

OBJECTIFS ET PRINCIPAUX RESULTATS DE LA RECHERCHE

La recherche réalisée par le CEREM comporte deux objectifs essentiels, elle se propose :

- d'analyser l'évolution du commerce extérieur français afin de dégager au plan macro économique les facteurs explicatifs de la demande de transport international de marchandises,

- d'entreprendre une étude quantitativement rétrospective de longue période des échanges qui permette de fonder une évaluation de l'évolution des besoins en matière de transport.

La recherche se situe donc en amont de l'étude de la demande de transport proprement dite.

Son originalité et son intérêt pour l'analyse des transports résident :

- dans la démarche adoptée pour l'analyse des échanges internationaux,
- dans la méthodologie mise en oeuvre pour l'étude quantitative des flux de produits.

Nous voudrions exposer successivement ces deux points afin de présenter les objectifs et les principaux résultats de la recherche.

1. Eléments de problématique de l'analyse des échanges extérieurs

La croissance des échanges internationaux en volume est de façon générale deux fois plus rapide que celle des productions des demandes intérieures. Ce mouvement d'ouverture des économies sur le marché mondial engagé au début des années 70 se poursuit au cours de la crise. Cette tendance ne semble pas devoir être remise en cause par la résurgence de comportements protectionnistes qui s'affirment au fur et à mesure que la crise s'approfondit.

L'internationalisation des marchés concerne principalement les produits industriels finis et semi-finis qui occupent une place grandissante à la fois dans les échanges extérieurs et dans la demande intérieure. L'explication de l'évolution de la demande de transport doit être recherchée dans les facteurs déterminant le dynamisme et l'évolution du commerce extérieur.

Nous voudrions souligner ici trois aspects essentiels de la problématique mise en oeuvre par la recherche et des phénomènes étudiés. L'analyse entreprise se propose :

- de lier l'étude des échanges à celle de la croissance et donc au déroulement de la crise intérieure,

- d'introduire la dimension géographique de la recomposition sectorielle du commerce extérieur,

- de tenir compte du comportement et de la stratégie des firmes en particulier des F.M.N. qui dominent le commerce international.

1.1. Echanges internationaux, croissance et crise intérieure

Trop souvent encore l'étude du commerce extérieur se cantonne à l'analyse des seuls flux d'échange et aux conditions de l'équilibre sectoriel de la balance commerciale. Les évolutions de la structure par branche des importations et des exportations sont détaillées pour caractériser la spécialisation internationale d'une économie, mais sans que des liaisons significatives soient établies avec l'activité intérieure.

Suivant la tradition de l'analyse néo-classique les facteurs explicatifs des échanges restent situés dans les relations internationales elles-mêmes et leurs déterminations sur la structure du commerce extérieur s'exercent de façon privilégiée sinon de façon exclusive par l'intermédiaire des prix relatifs entre pays coéchangistes.

Un certain nombre de travaux auxquels nous nous référons dans cette recherche a rompu au cours des années 70 avec cette logique traditionnelle.

Les travaux du G.E.P.I. puis du C.E.P.I.I. ont engagé sous l'impulsion de G. LAFAY une réflexion approfondie sur la dynamique de la spécialisation liée à l'adaptation des échanges à la demande mondiale. La demande mondiale est distinguée nettement de la demande internationale. Cette dernière correspond aux flux d'échanges internationaux mesurés par les importations mondiales ou ce qui revient théoriquement au même par les exportations mondiales, tandis que la demande mondiale se définit comme la somme des demandes intérieures de tous les pays qui sont satisfaites à la fois par les importations et l'offre des producteurs nationaux ; elle se mesure donc par la somme des P.I.B. au niveau mondial.

La prise en compte de la demande mondiale comme point de départ de l'analyse des échanges se justifie par trois raisons essentielles :

- à partir de la fin des années 60 les prix des échanges internationaux correspondent à des prix oligopolistiques, et l'existence de prix directeurs par branche indique que les prix-relatifs entre pays coéchangistes jouent de moins en moins dans la détermination de la spécialisation internationale des économies d'une part, et de façon corrélative les évolutions en volume apparaissent dominantes d'autre part,

- la demande mondiale apparaît comme un critère significatif pour apprécier les processus de spécialisation des économies industrielles dans la mesure où les demandes nationales tendent à s'homogénéiser depuis le lendemain de la seconde guerre mondiale,

- enfin si les demandes nationales s'uniformisent, les structures d'offre nationale de ces mêmes pays industriels se différencient au contraire ; l'étude des échanges et donc des spécialisations internationales doit être menée à partir des écarts qui apparaissent entre les structures d'offre et de demande, et à partir de leurs conséquences sur les conditions de partage des marchés intérieurs.

Les travaux développés à l'I.N.S.E.E. puis à la D.P., pour lesquels les recherches de J. MISTRAL ont joué un rôle essentiel, se sont attachés à mettre en évidence l'évolution du commerce extérieur en rapport avec les transformations concernant la structure du système productif. Depuis la "Fresque historique"⁽¹⁾, le niveau et l'orientation sectorielle de l'investissement est considéré comme la variable clé des processus internes de spécialisation.

L'intérêt majeur de cette démarche qui consiste à relier les échanges aux conditions de la croissance intérieure, est de faire apparaître la crise comme le résultat de difficultés internes aux économies industrielles et ceci dès la seconde moitié des années 60, c'est-à-dire bien avant la crise pétrolière de 1974. Sans sous-estimer les déséquilibres internationaux qui se généralisent avec les désordres monétaires et financiers, les brutales augmentations du prix du pétrole, la montée de nouveaux pays exportateurs du Tiers-Monde...; la crise de l'échange international ne fait que transmettre d'une économie à l'autre et amplifier une crise interne à chaque pays.

1.2. Réorientation géographique et recomposition par branche du commerce extérieur

La dimension spatiale des phénomènes économiques est souvent négligée, elle revêt une importance de tout premier plan pour l'analyse de la demande de transport.

Si notre recherche s'inscrit dans la problématique développée dans des travaux du C.E.P.I.I. et de l'I.N.S.E.E. que nous venons d'évoquer, force est de constater que ces mêmes recherches n'abordent que de façon limitée, partielle l'analyse géographique des échanges. Dans la plupart des études on trouve analysées de façon séparée la restructuration par branche tout pays confondu, et la restructuration géographique tou produit confondu.

(1) "Fresque historique du système productif", INSEE série E n° 27, 1974.

Les études croisées à la fois sectorielles et géographiques sont entreprises dans une période toute récente en particulier par la D.R.E.E. Mais elles restent presque toujours peu intégrées aux approches qui relient les échanges aux conditions de la croissance intérieure.

La présente recherche se veut une tentative de synthèse entre les deux types de travaux. Leur articulation constitue un enjeu essentiel pour l'analyse des échanges internationaux et de la demande de transport. En effet à partir du moment où il est reconnu que d'une part la formation des prix internationaux exprime par leur nature oligopolistique l'émergence de nouveaux rapports de dépendance et de domination sur le marché mondial, et que d'autre part les facteurs internes de la crise dominant les facteurs externes expliquent des adaptations différenciées des systèmes productifs face au ralentissement généralisé de la croissance, c'est l'ensemble des rapports de concurrence entre pays industriels qui se trouve modifié.

La recherche doit alors s'attacher à identifier dans quelles branches se constituent des relations de domination ou de dépendance et vis-à-vis de quelles économies industrielles, sur quels marchés intérieurs et extérieurs la montée de nouveaux pays exportateurs modifie les conditions antérieures de concurrence, quelle est la place et le rôle de la réorientation des échanges industriels vers les pays en voie de développement par rapport à la croissance intérieure et par rapport aux nouvelles conditions d'équilibre de la balance commerciale... Ces questions centrales organisent la réflexion de notre recherche.

1.3. Concurrence oligopolistique et stratégie de "centralisation-spécialisation" des F.M.N.

Une seconde limite rencontrée par les travaux du C.E.P.I.I. et de l'INSEE tient à la difficulté d'intégrer dans l'analyse macro-économique des échanges les phénomènes liés à l'internationalisation des processus de production, c'est-à-dire au développement des F.M.N. Ces difficultés sont à la fois d'ordre théorique que résume le "no-bridge" entre les approches micro-économique et macro-économique, et d'ordre méthodologique puisque les informations statistiques disponibles sur les échanges ne sont pas directement comparables avec celles sur l'investissement international et sur l'activité des F.M.N.

Les travaux du CEREM qui s'est spécialisé depuis longtemps sur l'étude du développement des F.M.N. et les phénomènes d'internationalisation du processus de production, ne prétendent pas effectuer une synthèse qui s'avère impossible dans l'état actuel des connaissances et des outils de l'analyse économique. La spécificité de notre approche tient à mettre en regard le comportement et la stratégie des firmes, les études par branche et un certain nombre de grandes tendances macro-économiques concernant l'investissement intérieur et international, les échanges commerciaux, la formation des prix intérieurs et internationaux. Il s'agit en effet de mettre en évidence la place et le rôle des F.M.N. dans les relations économiques internationales en désignant un certain nombre de points d'articulation et d'ancrage entre le comportement des firmes et le fonctionnement des systèmes productifs nationaux.

Selon l'expression de C.A. MICHALET les F.M.N. sont à la fois les produits et les agents de l'économie mondiale en formation. L'expression même d'économie mondiale en formation a pour but de souligner que si les relations d'interdépendance internationale sont dominées par l'internationalisation des processus de production qui en constitue le coeur et l'élément structurant, l'état de ces relations n'est pas figé mais au contraire en devenir permanent car les systèmes productifs nationaux et les F.M.N. qui conservent toujours un ancrage national, disposent d'une autonomie primordiale jamais abolie.

L'apport le plus original de la présente recherche est de repérer l'évolution des échanges internationaux en tenant compte des enseignements issus des travaux sur l'internationalisation des processus de production. L'articulation entre le développement des F.M.N. et l'évolution des échanges est saisie à deux niveaux essentiels.

La domination des F.M.N. dans les relations d'échange se traduit par l'émergence de normes internationales de production et d'échange qui s'imposent par branche à l'ensemble des économies industrielles. L'existence de ces normes a pour conséquence au plan macro-économique d'impliquer une tendance à l'alignement des prix à l'exportation et une tendance à la différenciation des taux de marge suivant qu'il s'agit du marché intérieur ou mondial. La formation des prix sur les marchés résulte ainsi d'un arbitrage des producteurs entre un comportement de compétitivité et un comportement de marge ; et la maîtrise pour une économie des normes internationales de production et d'échange apparaît lorsque pour une branche ou pour un

ensemble de branches le comportement de marge domine à l'exportation et lorsque de façon corrélative les producteurs nationaux ne sont pas obligés de relever leur taux de marge intérieur pour compenser son affaiblissement à l'exportation.

Nous voyons ainsi toute l'importance que prennent les évolutions nominales pour comprendre comment s'exerce la contrainte extérieure.

En second lieu les firmes multinationales vont modifier leur stratégie de croissance au cours de la crise. L'influence des F.M.N. sur les échanges peut être saisie ici en examinant les déterminations et les formes de la spécialisation internationale des économies.

Avec la crise nombre d'économistes attendaient une délocalisation massive des unités de production vers les P.V.D. Il n'en est rien. On assiste au contraire à une extension des marchés et donc des échanges avec les P.V.D., tandis que l'investissement international dans les secteurs industriels reste centré sur les économies les plus développées malgré le ralentissement de l'activité intérieure. Cette évolution paradoxale s'explique par les caractéristiques de la stratégie des F.M.N. dans la crise. Cette stratégie est qualifiée de "centralisation-spécialisation" car l'investissement international a pour but de plus en plus d'opérer une centralisation financière des capitaux au plan international, et ceci afin d'obtenir une redistribution des parts du marché mondial par un accroissement de la spécialisation sur des créneaux fins. Au plan macro-économique la spécialisation entre pays industriels est de nature de plus en plus intra-branche sinon même intra-produit.

Nous voyons à nouveau ici tout l'intérêt qu'il y a à diversifier l'analyse des échanges suivant les pays ou les zones.

2. Apports de la recherche au plan méthodologique et statistique

La méthodologie adoptée dans l'analyse quantitative a pour but de fonder une évaluation des besoins en matière de transport international. Elle dépend donc en grande partie des données statistiques qui peuvent être utilisées.

Le présent rapport de recherche représente la troisième phase d'un programme de travail engagé en 1979. Pour en situer les principaux apports, il est nécessaire de retracer brièvement les objectifs et les résultats des deux phases antérieures.

2.1. Ière phase : constitution d'une base de données sur le "Transport du Commerce Extérieur"

Plusieurs organismes de recherche et d'étude se sont heurtés aux difficultés et aux limites inhérentes à l'utilisation de la "Nomenclature Statistique de Transport" : N.S.T. La décomposition par groupe de produits et les différents niveaux d'agrégation proposés obéissent à une logique trop dépendante de l'analyse des conditions matérielles de transport, mal adaptée en définitive à des études économiques.

Deux principes essentiels organisent le N.S.T. :

- une répartition suivant les grandes masses en quantité et donc suivant les valeurs à la tonne des produits,
- une classification selon la nature des chargements.

Aussi d'une façon générale lorsqu'il s'agit de matières pondéreuses, liquides ou bien encore périssables..., c'est-à-dire lorsque l'objet du transport spécifie de façon précise ses conditions de transport, le N.S.T. opère un découpage détaillé très riche en information. Par contre, dès qu'il s'agit de produits manufacturés semi-finis et finis, il devient très difficile de rendre compte du transport des produits industriels suivant une logique économique fine. Le chapitre 9 en particulier, intitulé : "Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales", regroupe une série de produits tout à fait hétérogènes du point de vue de leur origine et de leur destination sectorielle, ainsi que du point de vue de leur place et de leur rôle dans les échanges extérieurs. La N.S.T. opère un regroupement massif pour des produits dont il s'agit justement d'analyser les évolutions contrastées au plan du commerce international pour comprendre les phénomènes de concurrence et d'adaptation des transports et les problèmes qui s'y posent.

Deuxième constatation, la mutation des échanges et de leur transport opérée au cours des années 70 et qui se poursuit dans les années 80 est intimement liée à une réorientation géographique des flux. Il apparaît nécessaire d'opérer un découpage et un regroupement des pays qui permettent d'en rendre compte.

L'analyse quantitative de la demande de transport international de marchandises conduit tout naturellement à se préoccuper des rapprochements possibles entre la N.S.T. et les classifications utilisées dans les études du commerce extérieur, en particulier celles :

- du CEPII qui utilise la C.T.C.I. -regroupée pour effectuer des comparaisons internationales,

- et de l'INSEE qui permet d'analyser les échanges en rapport avec l'activité économique intérieure.

Au cours de la première phase de la recherche le CEREM a contribué à l'élaboration d'une base de données sur "le Transport du Commerce Extérieur" (T.C.E.), constituée grâce à la collaboration de plusieurs organismes :

- l'Institut de Recherche des Transports (I.R.T. - Arcueil) :
 - . division des Transports Interurbains et Internationaux,
 - . division Informatique,

- le Service des Affaires Economiques du Ministère des Transports,

- la Mission de la Recherche du Ministère des Transports.

Les apports du CEREM ont porté principalement dans trois domaines⁽¹⁾ :

- l'analyse de la spécificité et de l'hétérogénéité des différentes nomenclatures d'activités et de produits utilisées en matière de commerce international, ainsi que leur articulation,

(1) "Contribution à l'élaboration et à l'exploitation de la base de données sur le Transport du Commerce Extérieur", CEREM-ATP. Socio-économie des Transports - Ministère des Transports 1980.

- la proposition de critères et d'éléments de définition d'une nomenclature de produits élaborée à partir de la N.S.T.4 qui tiennent compte des caractéristiques essentielles de l'évolution par branche et par zone du commerce extérieur français au cours des années 70,

- l'étude des problèmes méthodologiques rencontrés dans le calcul des indices par produits et par zones nouvellement élaborées par l'INSEE⁽¹⁾.

2.2. IIème phase : comparaison des résultats statistiques obtenus à partir de la base "T.C.E." et ceux du commerce extérieur stricto-sensu

La seconde phase de la recherche correspond à une première exploration d'ensemble de la base "T.C.E." mise en place à l'I.R.T. Son objectif était d'entreprendre une analyse quantitative et rétrospective de la demande de transport international de marchandises au cours des années 70 à partir des statistiques contenues dans la base "T.C.E." et de les comparer avec les enseignements issus des statistiques douanières en matière de commerce extérieur.

Nous avons pu montrer⁽²⁾ que si la base "T.C.E." se prête assez bien compte tenu de sa nomenclature par produits et sa nomenclature par pays à décrire la dynamique économique des flux de produits transportés en valeur et en tonnage, par contre l'analyse rencontre des limites extrêmement strictes car il est impossible d'engager à partir de la base une étude du commerce extérieur et de la demande de transport en volume c'est-à-dire à prix constants.

Les difficultés rencontrées tiennent autant à des problèmes d'hétérogénéité des nomenclatures N.S.T. et N.E.C. à partir de laquelle sont élaborées les indices par produits du commerce extérieur, qu'à des différences

(1) J.M. CALLIES et J. VACHER : "Les nouveaux indices du commerce extérieur français, Coll. I.N.S.E.E., C 71, 1979.

(2) "Evolution sectorielle et géographique du commerce extérieur français de 1970 à 1979 et demande de transport international", CEREM-A.T.P. socio-économie des Transports, Ministère des Transports 1981.

de champ statistique. Nous revenons longuement dans le présent rapport sur les problèmes d'articulation des nomenclatures et de définition des champs statistiques parce qu'ils nous paraissent tout à fait essentiels⁽¹⁾, et nous voudrions ici en résumer les enjeux.

La décomposition de l'évolution des valeurs échangées (produits à prix courants) en prix (évolution nominale) et en volume (produits à prix constants) constitue un élément primordial de la compréhension de la dynamique du commerce extérieur. Son intérêt pour l'analyse s'est bien sûr considérablement accru avec la généralisation de l'inflation dans tous les pays industriels à la fin des années 60, l'instauration progressive du système de changes flottants entre décembre 1970 et mars 1973, la succession des chocs pétroliers et monétaires après 1974... La compétitivité d'une économie relève à la fois de sa capacité à faire face à la concurrence par les prix sur le marché mondial et à l'adaptation de la structure de ses échanges mesurée en volume aux nouvelles conditions de demande et d'offre.

Au-delà de l'analyse de la demande de transport tout mode confondu, la décomposition des valeurs transportées en volume et en prix revêt une grande importance pour la compréhension de la répartition modale. Les volumes échangés constituent le véritable indicateur économique des besoins en matière de transport ; et par ailleurs l'évolution des valeurs par tonnes transportées qui constituent une variable essentielle en matière de demande et d'offre des moyens de transport, résulte à la fois des variations de la valeur monétaire des produits et des changements dans la composition en volume des différentes catégories de produits transportés. Il est donc nécessaire de séparer ces deux types d'évolution dans l'analyse.

Dans l'état actuel des divergences de nomenclatures les indices de prix et de volume ne peuvent pas être introduits dans la base "T.C.F." Il faut donc recourir alternativement suivant la nature et l'objet de l'étude à des statistiques douanières produites en N.E.C. ou en N.S.T., sans que des comparaisons strictes soient possibles.

(1) Cf. infra p. 12 à 17.

L'analyse quantitative de la demande de transport est surtout limitée par la différence de champs statistique entre les données du transport du commerce extérieur et celles des échanges internationaux stricto-sensu. En effet les Douanes publient deux grandes séries de statistiques sur le commerce extérieur français qui ne sont pas directement comparables : les données du commerce extérieur proprement dit relèvent du "Commerce Spécial" tandis que celles de son transport relèvent du "Commerce Général". Un certain nombre de flux de produits qui ont fait l'objet d'un acte de transport mais qui ne peuvent pas être considérés au plan économique comme une transaction commerciale, réexportation de produits importés après entreposage en France par exemple, sont inclus dans le "Commerce Général" et exclus du "Commerce Spécial".

Le rapport de recherche de la seconde phase⁽¹⁾ propose :

- un examen détaillé de ces problèmes méthodologiques et statistiques,
- une étude de l'évolution de la composition par branche des échanges extérieurs,
- une étude de leur restructuration à la fois par zone et par branche.

2.3. Synthèse des éléments méthodologiques et statistiques de la Ière et IIème phase présentés en annexe.

Nous résumons en annexe du présent rapport (volume 2) un certain nombre d'éléments méthodologiques et statistiques qui nous paraissent particulièrement importants dans la perspective d'une refonte de la base "T.C.E."

En ANNEXE I sont présentés les problèmes méthodologiques et les méthodes de calcul des indices du commerce extérieur. Outre les rappels sur leurs imperfections puisqu'il ne s'agit pas de véritables indices de prix mais seulement d'indices de valeur moyenne, nous insistons surtout sur les indices par produit et par zone qui sont d'un très grand intérêt pour l'analyse croisée produit x pays des échanges et conséquences pour l'analyse de la demande de transport.

(1) CEREM (1981) op. cit.

En ANNEXE II sont situées les différences essentielles de champs statistique entre le "Commerce Général" et le "Commerce Spécial". Après en avoir donné des définitions succinctes nous récapitulons dans un tableau les régimes douaniers et la saisie des flux de marchandises dans le "Commerce Général" et le "Commerce Spécial".

En ANNEXE III nous reproduisons la table de correspondance entre les codes de la base "T.C.E." et la N.S.T.4., qui a été adoptée pour la constitution de la base à l'origine. Le classement opéré est présenté dans l'ordre des branches du modèle M.O.I.S.E., ce qui traduit bien qu'à cette époque des difficultés d'articulation statistiques avec les autres données sur le commerce extérieur étaient très grandement sous-estimées.

En ANNEXE IV sont présentées les définitions et l'articulation des nomenclatures de produits utilisées en matière de commerce extérieur. Le schéma montre clairement que dans l'état actuel des choses pour passer de la N.S.T. à la N.E.C. ou à la N.A.P. il est nécessaire de remonter à la N.G.P.7 10.000 positions, c'est-à-dire à la source unique d'origine. Cette présentation est complétée par un résumé des principales différences entre les statistiques du commerce extérieur en N.A.P. et en N.E.C.

En ANNEXE V sont reproduites les nomenclatures N.E.C. regroupée et N.S.T. regroupée qui ont été effectivement utilisées pour analyser les échanges extérieurs soit à partir des données fournies par les douanes en "commerce spécial", soit à partir des données issues de la Base "T.C.E.", c'est-à-dire du "Commerce Général". Dans un tableau récapitulatif sont indiquées les différences majeures entre "N.E.C.-regroupée" et la "N.S.T.-regroupée".

En ANNEXE VI sont présentés deux ensembles de tableaux, structure par branche et structure par zone du commerce extérieur qui permettent une comparaison des résultats statistiques du "Commerce Spécial" en N.E.C.-regroupée et du "Commerce Général" en N.S.T.-regroupée. Si à ce niveau qui est en définitive très agrégé, le sens des évolutions reste le même, il est possible de constater des écarts importants interdisant en tout état de cause une lecture directe des évolutions concernant le commerce extérieur et son transport. Nous avons complété les données en valeur du "Commerce Général" par deux

graphiques sur la structure et la croissance en tonnage par grande catégorie de produits qui nous paraissent hautement significatifs. Si en structure les produits finis et les 1/2 produits manufacturés représentent d'assez faibles tonnages à l'importation comme à l'exportation, par contre ce sont les produits les plus dynamiques en croissance. Ce qui justifie toute l'attention qui doit leur être accordée.

En ANNEXE VII est résumée une analyse croisée produits x pays effectuée à partir de la base "T.C.E." Le niveau de désagrégation reste encore modeste, mais il montre des évolutions contrastées dans l'orientation géographique des échanges industriels répartis par branche, témoignant du très grand intérêt que représente ce type d'étude.

2.4. IIIème phase : analyse de la dynamique du commerce extérieur à partir d'une décomposition des valeurs en prix et en volumes

Le rapport de la seconde phase a été l'occasion de montrer l'intérêt d'une analyse de la demande de transport qui décompose les valeurs échangées en volumes et en prix en particulier lorsque nous avons étudié l'adaptation des échanges au premier choc pétrolier et au ralentissement généralisé de la croissance après 1974. Nous avons ainsi introduit un certain nombre d'indices synthétiques de prix du commerce extérieur qui permettent d'explicitier l'ampleur des évolutions nominales concernant les produits pétroliers, les matières premières et les échanges industriels pris dans leur ensemble. Mais l'analyse détaillée par branche et par zone reposait sur l'utilisation d'indicateurs de structure calculés à partir de la valeur des échanges.

Au cours de la troisième nous avons entrepris une analyse des échanges extérieurs en utilisant systématiquement la décomposition effectuée par l'INSEE des valeurs en volumes et en prix. De plus grâce à un accès donné par la D.R.E.E. à la base de données P.R.O.J.E.X., cette décomposition a non seulement été effectuée par branche toute zone confondue mais aussi pour l'étude des flux de produits répartis par branche et en trois grandes zones : CEE à 9, pays de l'OCDE hors CEE, et reste du monde. Nous avons ainsi utilisé les indices du commerce extérieur par produit et zone élaborés par J.M. CALLIES

et J. VACHER dont les principes de calcul sont exposés en annexe⁽¹⁾.

L'utilisation des statistiques du "Commerce Spécial" présentée suivant la nomenclature N.E.C. et N.A.P. nous a permis de rapporter l'évolution des échanges aux changements affectant l'activité interne.

Cette troisième phase représente donc un point d'aboutissement du programme de travail entrepris au cours des deux phases antérieures, et l'analyse quantitative et rétrospective des échanges a pu être menée à son terme selon la méthodologie préalablement définie. Mais il faut souligner d'emblée que les objectifs assignés au départ à la recherche n'ont été atteints que partiellement. En effet ce que la recherche a gagné en cohérence et en précision du point de vue de l'analyse économique, a eu pour contre-partie l'abandon de l'utilisation de la base "T.C.E." L'analyse statistique issue des données du "Commerce Spécial" ne recouvre pas directement le domaine des transports internationaux pour lesquels les seules données toujours disponibles sont recensées dans le "Commerce Général".

Nous espérons par cette recherche contribuer à la prise de conscience de l'intérêt qu'il y aurait à engager une refonte de la base "T.C.E." afin que puissent être véritablement établies au plan statistique les relations qui unissent la dynamique du commerce extérieur et de l'évolution de la demande de transport international.

I - PRESENTATION DES HYPOTHESES ET DE LA METHODOLOGIE

1. Domaine et hypothèses de la recherche

Le travail de recherche entrepris se propose d'effectuer une analyse de l'évolution structurelle des échanges extérieurs qui permette de dégager un certain nombre de déterminations essentielles s'exerçant sur la demande de transport international de marchandises. La recherche est fondée sur une étude quantitative et rétrospective de longue période de la restructuration tant sectorielle que géographique des échanges, qui modifie les conditions d'expansion des transports. L'étude menée à partir des flux de produits constitue une première approche de l'évolution des besoins en matière de transport international de marchandises et contribue par conséquent à l'analyse de la demande de transport.

Nous examinerons successivement les hypothèses qui fondent une telle approche de la demande de transport, puis les éléments qui dans la dynamique des échanges extérieurs nous semblent les plus à même d'expliquer les conditions de formation de la demande de transport international de marchandises.

1.1. Hypothèses et limites de la démarche adoptée dans l'analyse de la demande de transport

Il est d'usage de distinguer dans l'étude de la demande de transport d'une part les facteurs économiques externes au système des transports dont l'impact s'exerce sur la demande totale, c'est-à-dire la demande tous modes confondus, et d'autre part les facteurs économiques internes au secteur qui expliquent la demande par modes et intègrent les caractéristiques de l'offre des différents moyens de transport, en particulier prix et qualité de service offert. L'évolution des transports internationaux de marchandise est traditionnellement appréhendée suivant ces deux approches complémentaires.

La première s'intéresse à la croissance des échanges extérieurs et à l'évolution de la structure géographique des flux de produits qui résultent de l'insertion du système productif national dans l'économie mondiale. La dynamique des échanges, les traits majeurs de l'évolution de la division internationale du travail expliquent les profonds bouleversements que connaît la demande de transport international depuis 1974, bouleversements qui imposent une adaptation du système des transports pris dans leur ensemble. Les facteurs explicatifs de l'évolution de la demande sont recherchés dans le déroulement de la crise internationale qui éclate⁽¹⁾ à la suite du premier choc pétrolier de 1974, dans la mutation du commerce mondial issue du ralentissement de la croissance des pays industrialisés et de la montée d'un certain nombre de pays en voie de développement dans la production de biens manufacturés, dans les modalités d'internationalisation des économies nationales qui touchent de façon accélérée à la fois les marchés et les processus de production.

Le second type d'approche met l'accent sur la différenciation et la structuration de la demande suivant les modes de transport. L'analyse prend en compte ici la nature du service demandé et les conditions de son émergence, ce qui suppose d'étudier la confrontation, sur le marché des transports, des agents chargeurs, auxiliaires et transporteurs suivant leurs stratégies. Les facteurs explicatifs sont directement liés à l'activité du secteur pris dans son ensemble et aux comportements des agents.

L'analyse de la demande par modes doit donc intégrer les caractéristiques du service offert, c'est-à-dire en un mot les conditions d'offre de transport. L'évolution de la demande de transport résulte en effet des transformations internes au secteur lui-même : modifications des chaînes de transport issues de l'évolution des techniques de transport, de la gestion des flux, de la stratégie des agents. Les conditions de la concurrence qui s'exerce au sein du secteur des transports est ainsi au centre de cette démarche, son évolution constitue l'axe de compréhension de la répartition modale.

(1) Comme nous le verrons plus loin la crise des économies industrielles apparaît dès la seconde moitié des années soixante et s'amplifie au début des années soixante-dix -baisse de la rentabilité du capital immobilisé, accélération de l'inflation, fléchissement de la croissance à moyen terme, montée du chômage, crise du système monétaire international... 1974 marque néanmoins une rupture du fait de la récession -ralentissement durable de la croissance.

La distinction entre deux approches qui séparent les facteurs liés à la structure des échanges et ceux liés à la concurrence interne au secteur, se fonde sur la double nature du secteur des transports.

En prenant pour point de départ dans l'analyse les échanges, le secteur transport est désigné comme lieu d'articulation des différentes branches qui se noue à la fois au sein des systèmes productifs nationaux et sur le marché mondial. L'activité transport apparaît comme le prolongement des processus de production dans les activités de commercialisation, comme l'acte productif de l'extension des marchés. Les facteurs explicatifs de la demande de transport sont alors situés d'emblée au niveau des processus d'intégration et d'adaptation du système productif au sein de l'économie mondiale. La division de l'économie par branches, la dimension internationale des marchés et de l'organisation de la production constituent le fondement de la demande de transport. L'évaluation quantitative des flux de produits suivant leur structure sectorielle et géographique permet de saisir l'apparition de nouveaux besoins en matière de transport qui s'oppose à la décroissance relative ou absolue d'autres flux. L'analyse fait apparaître un système de contrainte appréhendé en termes de capacité et d'orientation des trafics. Ce système de contrainte résulte de la dynamique des différentes branches du commerce extérieur et impose une adaptation au secteur des transports pris dans son ensemble.

Cependant le secteur des transports n'est pas simplement le produit des échanges, c'est aussi une branche d'activité autonome où les capitaux investis sont valorisés dans des conditions de concurrence spécifiques⁽¹⁾. De ce point de vue les transports apparaissent comme une condition économique du développement des échanges dans la mesure où ils permettent de franchir l'obstacle qui sépare le lieu de production du marché ou d'une façon plus générale du lieu d'utilisation du produit. Leur expansion, leur adaptation aux échanges dépendent des caractéristiques des moyens de transport et des services offerts, c'est-à-dire des facteurs constitutifs de l'offre. Les moyens de transport offerts, les infrastructures mises en place, les

(1) en particulier nécessaire intervention de l'Etat qui contribue directement et indirectement au processus d'accumulation dans le secteur des transports.

coûts et la qualité des services rendus conditionnent l'établissement de liaisons diversifiées entre unités de production et lieux de consommation. Ce sont les transports eux-mêmes qui modèlent à leur tour l'organisation spatiale des activités économiques, et ceci suivant les contraintes de valorisation des capitaux investis, c'est-à-dire suivant les conditions de la concurrence interne au secteur. Ici l'analyse de la demande intègre les facteurs d'offre qui conditionnent son émergence et la structurent.

La spécificité du secteur des transports tient à la double logique de son développement : en tant que produit des rapports d'échange il dépend de la division par branches de l'économie, de la localisation des unités de production et de l'extension des marchés, en tant que condition de l'échange il intervient comme élément constitutif de l'organisation spatiale des activités économiques. Ces brèves remarques ont pour but d'indiquer les limites inhérentes à la démarche adoptée dans la recherche. En choisissant d'étudier la demande de transport international de marchandises à partir de l'évolution structurelle des échanges extérieurs, l'approche reste partielle. Elle privilégie les facteurs externes liés à la dynamique du commerce international et à la délocalisation des processus de production, elle fait abstraction des facteurs internes issus des conditions de la mise en valeur des capitaux dans le secteur des transports. Si une telle dichotomie reste arbitraire, l'intérêt de la démarche n'en demeure pas moins de poser explicitement la question de savoir : quels sont les éléments qui au niveau des capacités concurrentielles de l'économie française et au niveau des modalités de son insertion dans l'économie mondiale, contribuent à la formation de la demande de transport international de marchandises.

Cette question centrale délimite le domaine général de la recherche, il est nécessaire de préciser maintenant suivant quelle logique d'analyse économique sont recherchés les facteurs explicatifs essentiels de la formation de la demande de transport.

1.2. Une mise en perspective historique de la dynamique des échanges extérieurs de 1969 à 1979

La période étudiée permet d'opposer deux phases distinctes dans le développement des relations économiques internationales de l'économie française. La première est inaugurée par la dévaluation de 1969 qui confère un nouveau dynamisme à l'exportation et permet de rétablir l'équilibre de la balance commerciale de façon durable. Cette expansion soutenue et stable des échanges s'achève en 1973 au moment où le quadruplement du prix du pétrole fait éclater à la fois une crise de l'échange international et une crise intérieure. A partir de 1974 de nouvelles conditions d'équilibre de la balance commerciale doivent être réunies. Il faut attendre 1978 pour que l'équilibre soit effectivement atteint. 1979 marque la fin d'une première phase dans la crise, c'est en effet la dernière année d'expansion de la production intérieure et du commerce mondial avant que les premiers effets du second choc pétrolier ne se fassent sentir : l'adaptation des échanges aux nouvelles conditions de la croissance est à nouveau remis en cause. Lorsque le second choc pétrolier intervient, une seconde phase dans la crise s'ouvre : ses effets et son déroulement sont différents de la période 1974-1979. En 1983 la reprise semble s'amorcer sans que l'on puisse connaître l'allure complète du cycle "surchauffe - crise - récession - adaptation - reprise - nouvelles conditions de croissance". Aussi nous avons préféré dans cette analyse de type structurelle ne pas poursuivre l'étude au-delà de 1979 qui par rapport à 1974 marque l'achèvement d'une cycle complet.

La phase d'expansion soutenue et régulière puis celle de la croissance ralentie et heurtée ont en commun de voir les processus d'internationalisation de l'économie se poursuivre et même s'accélérer. L'intégration de l'économie française dans l'économie mondiale s'accroît du point de vue de l'internationalisation des processus de production, et ceci de façon accélérée au regard de la croissance de la production à partir de 1969, puis à nouveau à partir de 1974⁽¹⁾. La contrainte extérieure qui s'exprime

(1) Cf les travaux du CEREM sous la direction de C.A. MICHALET : "Nationalisations et internationalisation : stratégies de multinationales françaises dans la crise", Maspéro, 1983.
 "L'intégration de l'économie française dans l'économie mondiale", *Economica*, à paraître en 1983.

dans la recherche d'une compétitivité internationale accrue et que résume la nécessité d'équilibrer la balance des paiements à moyen terme, exerce sur la croissance intérieure et l'adaptation du système productif aux nouvelles conditions de la concurrence internationale, une astreinte de plus en plus forte. Un rapide survol des deux périodes étudiées permet d'en saisir les termes essentiels ainsi que la rupture qui s'opère en 1974.

L'appareil de production connaît à la fin des années soixante et au début des années soixante-dix une restructuration marquée par une concentration et une centralisation du capital qui permet la constitution de grandes firmes de taille internationale dans les principaux secteurs d'activité. La dévaluation de 1969 en restaurant les marges à l'exportation confère aux secteurs exportateurs un rôle moteur dans la croissance, et le nouveau dynamisme des firmes françaises à l'exportation permet de rééquilibrer durablement une balance commerciale fortement dégradée jusqu'à cette date.

L'internationalisation des marchés concerne principalement les produits finis, mais il faut souligner immédiatement qu'elle s'accompagne d'une internationalisation sans précédent des firmes françaises et européennes qui modifie les conditions de la spécialisation internationale. A l'échange croisé de produits entre pays développés basé sur une spécialisation intra-branche et intra-produit, correspond une intensification de l'investissement croisé en provenance des mêmes pays⁽¹⁾, si bien qu'au développement des échanges de produits finis s'ajoute celui de demi-produits qu'il s'agisse de produits intermédiaires faisant véritablement l'objet d'un échange sur le marché ou qu'il s'agisse de demi-produits circulant entre des unités de production délocalisées appartenant à une même firme multinationale.

Cependant le redressement de la balance commerciale reste partiel : la spécialisation de l'économie française à l'exportation évolue lentement, des rigidités persistent dans la structure par branches des importations,

(1) Cf notamment B. LASSUDRIE-DUCHENE, "La décomposition internationale des processus de production et la théorie de l'avantage comparatif", Communication au Colloque : "Internationalisation et autonomie des économies nationales : les choix français", édité chez Economica, 1982.

de telle sorte que de graves déficits subsistent dans les échanges avec les économies développées notamment pour ce qui concerne les produits les plus élaborés et les plus dynamiques.

La crise pétrolière de 1974 et la récession mondiale surprend l'économie française dans une phase de pleine expansion. Les signes témoignant d'une crise intérieure sont d'autant moins perçus qu'à l'encontre de tous les autres pays industrialisés, le taux de croissance s'est maintenu sur toute la période 1969-1973 à un niveau encore jamais atteint. Malgré la montée inquiétante du chômage et l'accélération de l'inflation qui apparaît comme un mal endémique, l'économie française ne connaît pas depuis la fin des années soixante comme ses partenaires et concurrents les signes avant-coureurs d'une crise profonde et durable : fléchissements de la croissance de la production, de la productivité du travail et baisse de l'efficacité technique du capital. La crise internationale se conjugue à la crise intérieure et entretient pour de nombreux économistes et responsables de la politique économique l'illusion d'un retour rapide à la croissance.

L'adaptation des échanges aux nouvelles conditions d'une croissance ralentie et heurtée va s'opérer à travers plusieurs processus dont les effets aboutissent au rétablissement de l'équilibre de la balance commerciale en 1978. Il est important de souligner que l'ajustement des échanges s'effectue au cours de cette période suivant des modalités tout à fait distinctes des évolutions constatées avant 1974. Cette date marque une rupture profonde dans la dynamique des échanges que l'on peut repérer à quatre niveaux :

- l'évolution des prix-relatifs sur le marché mondial,
- la restructuration sectorielle des échanges,
- leur redéploiement géographique,
- les nouvelles tendances dans le comportement des firmes exportatrices et dans la stratégie des firmes multinationales.

Tout d'abord, la crise de l'échange international, au centre de laquelle se trouve bien sûr la crise pétrolière, se traduit par un bouleversement des prix-relatifs : prix-relatifs inter-branches, prix-relatifs entre zones, prix-relatifs exportation-importation ou termes de l'échange.

Jusqu'en 1972-1973 la hiérarchie des prix-relatifs inter-branches reste stable, aussi les évolutions en valeur ne sont-elles pas contredites en volumes ; les prix-relatifs entre zones ont tendance à refléter la spécialisation des pays à l'exportation et à les conforter en conséquence ; les termes de l'échange jouent un rôle négligeable entre pays développés, par contre la détérioration des termes de l'échange des pays en voie de développement assure un approvisionnement à bon marché en produits énergétiques et en matières premières. A partir du milieu des années soixante-dix toutes ces données qui constituent jusqu'à cette date la base des études prospectives, volent en éclat. Les fluctuations de prix sur le marché mondial sont d'une ampleur inconnue jusque là, et les évolutions nominales jouent un rôle primordial dans la formation de l'excédent dans les échanges industriels face au déficit énergétique.

De plus le déroulement de la crise intérieure ainsi que les transformations qui affectent la demande mondiale, atteignent de façon différenciée les branches, tandis que l'ouverture de l'économie sur le marché mondial s'accroît dans tous les secteurs. Les échanges extérieurs occupent par conséquent une place de plus en plus importante dans la croissance intérieure et dans les processus d'adaptation du système productif au cours de la crise. La nouvelle dynamique des échanges modifie leur structure sectorielle.

La déformation de la structure du commerce extérieur par branches est inséparable des transformations qui affectent la répartition de la demande mondiale par zones. L'ensemble des pays développés connaissent une croissance ralentie et des problèmes d'ajustement de leur balance commerciale, ce qui restreint les débouchés du commerce mondial et intensifie la concurrence. En revanche un certain nombre de pays en voie de développement voient leurs ressources valorisées tout d'abord grâce à l'augmentation de la rente minière, agricole et surtout pétrolière, ensuite grâce au recyclage des excédents de la balance des paiements de certains pays pétroliers par le système bancaire international, ou encore grâce au développement de productions compétitives exportées vers les pays développés et les autres pays en voie de développement. Cet ensemble de pays qui se détachent des pays en voie de développement subissant de plein fouet la crise internationale, représentent les seuls marchés en expansion et constituent le terrain privilégié d'une nouvelle compétition entre pays industrialisés.

Au niveau des firmes, qu'il s'agisse des firmes exportatrices ou des firmes multinationales participant directement ou indirectement au commerce international, un certain nombre de changements doivent être notés ; car ils reflètent un certain nombre d'évolutions majeures constatées au niveau macro-économique et les fondent tout à la fois. La perception de l'environnement économique par les firmes se modifie au cours de la crise⁽¹⁾. L'impact de la crise sur leurs activités et leurs résultats financiers leur fait prendre une nouvelle conscience de la dimension internationale de la concurrence : jusqu'en 1974 l'horizon des firmes françaises ou plus généralement localisées en France, est principalement constitué par le marché européen, après la crise pétrolière il devient celui du marché mondial. La recherche de compétitivité est une priorité absolue face à l'intensification de la concurrence ; être compétitif signifie avoir la capacité d'accroître ou de conserver sa part de marché, c'est-à-dire entrer ou se maintenir dans l'oligopole international⁽²⁾.

Deux traits majeurs caractérisent le comportement des firmes à l'exportation et la stratégie de multinationalisation. En premier lieu la croissance externe - rachats, prises de contrôle - domine l'orientation de l'investissement suivant une logique que l'on peut analyser en termes de centralisation des capitaux dans la mesure où cette croissance de la firme ne signifie pas généralement un accroissement des capacités de production. Les opérations de restructuration financière s'accompagnent, et c'est la seconde caractéristique importante à noter, d'une rationalisation de la production, notamment grâce à des opérations de recentrage des activités visant à réduire la diversification du groupe et aboutit à une redistribution des parts de marché entre firmes. A la centralisation du capital correspond donc une spécialisation accrue des firmes sur des créneaux étroits qui constituent les axes stratégiques de leur développement au niveau mondial. A partir de 1977-1978 la multinationalisation des firmes françaises et étrangères en France obéit de plus en plus à cette stratégie de "centralisation-spécialisation", suivant la logique des "choix de portefeuille d'activités", afin de renforcer les moyens financiers affectés à

(1) Cf CEREM : "Les firmes multinationales et les banques françaises dans la concurrence internationale", Note provisoire pour le Commissariat Général du Plan, Juin 1980.

(2) Cf enquête du CEREM cité ci-dessus.

à une gamme restreinte de produits à forte croissance mondiale. La définition précise des segments de marché entre groupes de nationalités différentes mais appartenant au même secteur peut conduire à une collaboration plus étroite à travers des accords de coopération.

Sans vouloir alourdir cette présentation, il apparaît clairement que la multiplication des investissements croisés et des accords de coopération technologique, industrielle ou commerciale entre groupes européens et américains aboutit à une spécialisation intra-branche de plus en plus fine de pays à pays. Une erreur commise par un grand nombre d'économistes a été de considérer que la crise entraînerait une délocalisation massive de la production vers les pays en voie de développement. On assiste à la tendance inverse. Les activités commerciales, souvent liées il est vrai à des transferts de technologie et à des accords de sous-traitance, ainsi que les activités bancaires se redéplient en direction des pays en voie de développement qui constituent les marchés en expansion, tandis que l'internationalisation des processus de production grâce à l'investissement international et les accords de coopération technique et industrielle concernent avant tout les relations entre pays industrialisés.

Ces observations sont importantes parce qu'elles rejoignent un certain nombre de constatations macro-économiques sur la formation des prix et donc les évolutions nominales liées à la restructuration sectorielle et géographique des échanges. Les firmes dans leur ensemble vont adopter un comportement différencié dans leur politique de fixation des prix suivant qu'il s'agit du marché mondial ou du marché domestique. Les prix à l'exportation ont tendance à s'homogénéiser, les firmes exportatrices alignent leur prix sur ceux fixés par les firmes dominantes sur le marché mondial. Par contre les firmes nationales jouissent sur le marché domestique d'une plus grande autonomie, si bien qu'elles répercutent sous forme de hausses de prix intérieurs, les difficultés qu'elles rencontrent à obtenir un taux de marge satisfaisant à l'exportation. Il y a là un facteur extrêmement important de compréhension des conditions de la concurrence oligopolistique sur le marché mondial et des conditions de partage de marché intérieur entre producteurs nationaux et étrangers. La stratégie de "centralisation-spécialisation" ne peut qu'amplifier ce comportement différencié dans la formation des prix intérieurs et des prix à l'exportation puisque son enjeu

est de permettre un contrôle toujours plus étroit des marchés ou des segments de marchés et d'accroître dans le même temps les ressources financières de la firme grâce à un redressement du taux de marge sur un nombre réduit de produits.

L'étude du comportement et de la stratégie des firmes ne peut pas bien sûr être directement appréhendée à partir des données macro-économiques. Il n'en reste pas moins que ces éléments de rationalité dans le développement des firmes au cours de la crise contribuent à expliquer les nouvelles relations qui s'établissent au niveau macro-économique. Ils permettent d'éclairer la mise en perspective historique de la dynamique des échanges extérieurs que nous avons essayé de tracer autour de trois grands axes :

- la formation des prix et les évolutions nominales ;
- la stratégie de spécialisation et la restructuration sectorielle ;
- la concurrence internationale et le redéploiement géographique des flux.

Cette présentation du domaine et des objectifs généraux assignés à la recherche doit être maintenant complétée par un exposé de la méthodologie adoptée dans l'analyse quantitative.

2. Méthodologie adoptée dans l'analyse quantitative et les problèmes rencontrés dans l'utilisation de base de données "Transport du Commerce Extérieur"

En décrivant les axes de travail assignés à la recherche effectuée par le CEREM, nous aborderons tour à tour les problèmes d'articulation des différentes statistiques concernant le commerce extérieur et son transport, puis les limites rencontrées par la recherche dans l'utilisation de la base de données "Transport du Commerce Extérieur" afin de définir les orientations proposées pour sa révision.

2.1. Nature des problèmes rencontrés dans l'articulation des statistiques sur le commerce extérieur et son transport

La recherche entreprise par le CEREM s'inscrit dans un ensemble de travaux sur le transport international de marchandises effectués par plusieurs organismes, en particulier :

- l'Institut de Recherche des Transports : IRT - Division des Transports Interurbains et Internationaux,
- le Service des Affaires Economiques et de Prévisions du Ministère des Transports : S.A.E.P.

Une collaboration s'est établie dès la phase de constitution de la base de données sur le "Transport du Commerce Extérieur français"⁽¹⁾. Pour les années postérieures à 1970 cette base rassemble les statistiques issues de la banque de données SITRAM (Système d'Information sur les Transports de Marchandises) gérée par la D.S.T (Département des Statistiques des Transports du Ministère des Transports) et l'I.R.T. - Département Informatique. Elle a été complétée pour les années 1969 et 1970 à partir des fichiers de la Direction Générale des Douanes.

Elle réunit les statistiques annuelles sur les transports internationaux de marchandises décomposées :

- à l'importation et à l'exportation,
- en valeur⁽²⁾ et en tonnage,
- par groupes de produits correspondant à une agrégation des catégories N.S.T.4,
- par zones d'origine et de destination,
- par modes de transports extérieurs et intérieurs,
- par nationalités (regroupées) du Transporteur ou "pavillon" à l'étranger.

Les recherches engagées à partir de l'utilisation de la base de données ont pour objectif commun de contribuer à l'amélioration des modèles de projections à moyen terme et à long terme de la demande de Transport.

(1) "Contribution à l'élaboration et à l'exploitation de base de données sur le transport du commerce extérieur", CEREM-A.T.P., Socio-économie des transports - Ministère des transports 1980.

(2) Evaluation des flux de produits en valeur c'est-à-dire à prix courants.

Elles se répartissent suivant trois thèmes principaux :

- l'étude de la structure par branches et par pays des échanges internationaux et de sa déformation expliquant l'évolution des besoins en matière de transport,
- l'examen de l'impact de l'évolution structurelle de la demande sur la répartition par modes de transport,
- la mise en évidence dans la croissance différenciée des modes de transport de facteurs explicatifs non liés à l'évolution structurelle de la demande.

La recherche entreprise par le CEREM concerne le premier axe et se situe en amont des programmes développés par l'I.R.T. et le S.A.E.P. ; une coordination des travaux assure leur cohérence et leur complémentarité.

Une seconde préoccupation commune a animé dès l'origine la constitution de la base "Transport du Commerce Extérieur" et l'orientation des recherches. Il s'agissait d'établir les articulations et les correspondances possibles entre les différents types de données utilisées dans l'analyse du commerce extérieur et dans l'analyse des transports internationaux.

Les travaux effectués sur la structure des échanges internationaux et la demande de transport posent d'emblée un problème de cohérence entre les différentes sources statistiques existantes. La base "Transport du Commerce Extérieur" est constituée à partir des données douanières établies suivant la nomenclature N.S.T. , tandis que les études portant exclusivement sur les échanges internationaux utilisent deux autres sources statistiques :

- le CEPII (Centre d'Etudes Prospectives et d'Informations Internationales) élabore ses scénarios sur la demande mondiale à partir d'un regroupement spécifique de la nomenclature C.T.C.I. définie par l'O.N.U. ,
- et l'INSEE établit une correspondance stricte dans ses études entre le commerce extérieur présenté suivant la nomenclature N.E.C. et l'activité économique des branches présentée suivant la nomenclature N.A.P.

L'intérêt d'un rapprochement entre les différentes sources statistiques et les différentes nomenclatures utilisées en matière de commerce extérieur et de son transport est bien sûr considérable, puisque la cohérence et la pertinence des résultats quantifiés de la recherche en dépendent :

- la classification utilisée par le CEPII permet d'effectuer des comparaisons internationales et de situer le commerce extérieur par rapport au commerce international de tous les pays et ^{par rapport} à la production mondiale,
- la classification utilisée par l'INSEE permet d'établir des relations quantifiées entre les échanges extérieurs et l'activité économique intérieure répartie par branches.

Les problèmes d'articulation posés au plan statistique sont de deux ordres : les premiers sont liés à la définition du champ statistique en matière de flux internationaux de produits, les seconds sont liés aux différentes nomenclatures utilisées dans l'agrégation des données ⁽¹⁾.

a) Définition des champs statistiques en matière de flux de produits : "Commerce Spécial" et "Commerce Général"

Les Douanes publient deux grandes séries distinctes de statistiques sur le commerce extérieur de la France. Les premières appelées "Commerce Spécial" ont pour but d'appréhender l'activité commerciale de la France avec l'étranger. Les flux de produits sont saisis au plan statistique à partir du moment où ils correspondent à une transaction commerciale entre des agents situés respectivement sur le territoire national et à l'étranger (cas général de l'échange de produits), ou bien lorsqu'ils font intervenir une activité de production soit à l'étranger (produits exportés puis réimportés après transformation à l'étranger), soit pour le compte de l'étranger (produits importés puis réexportés après transformation sur le territoire national).

(1) Cf "Evolution sectorielle et géographique du commerce extérieur français de 1970 à 1979 et demande de transport international", CEREM-A.T.P. - Socio-économique des Transports - Ministère des Transports, 1981.

Les secondes statistiques appelées "Commerce Général" se rapportent aux transports internationaux de marchandises et les flux de produits saisis répondent alors à un autre critère qui a pour but de mesurer l'activité de transport avec l'étranger. En particulier aux flux de produits cités pour décrire brièvement le "Commerce Spécial" s'ajoutent les produits importés puis réexportés après simple stockage sur le territoire national, alors qu'ils sont exclus du "Commerce Spécial" puisqu'ils n'ont fait l'objet ni d'une transaction commerciale entre la France et l'étranger, ni d'une activité de production sur le territoire national. Les deux séries statistiques ne sont donc pas directement comparables : un certain nombre de flux de produits qui figurent dans les statistiques de transport, sont exclus des statistiques du commerce extérieur⁽¹⁾. De plus des décalages dans le temps s'introduisent dans la saisie des données du fait du stockage ou de l'entreposage.

Les évolutions du Commerce extérieur et donc l'impact sur la demande de transport des facteurs qui en expliquent la dynamique, ne peuvent pas être étudiés en toute rigueur à partir des données de la base "Transport du Commerce Extérieur", dans la mesure où les flux de produits sont majorés ou minorés suivant les cas, sans qu'il soit possible d'en connaître ni le sens, ni la grandeur. L'analyse des transformations des échanges extérieurs qui sont à l'origine de l'évolution de la demande de transport international doit donc être entreprise à partir des données statistiques du "Commerce Spécial". Puis, dans un second temps seulement les évolutions mises à jour à partir des données portant sur le Commerce extérieur stricto-sensu, peuvent être confrontées à celles du transport du commerce extérieur, c'est-à-dire aux statistiques du "Commerce Général".

b) Différenciation des nomenclatures de produits

La mise en correspondance des évolutions concernant les échanges et celles concernant les transports pose le problème de l'articulation entre les différentes nomenclatures. A l'heure actuelle il n'existe pas

(1) Cf Annexe 1 et 2 du présent rapport, p.90 et p.92.

de passage directe entre la N.S.T.4, la C.T.C.I. et la N.E.C. sans remonter au niveau 10.000 de la N.G.P.7⁽¹⁾.

Le fait que la base "Transport du Commerce Extérieur" soit élaborée à partir de la nomenclature N.S.T.4 interdit d'introduire de façon rigoureuse des indices de prix et donc de calculer des évolutions en volume, c'est-à-dire à prix constants.

En fait, il n'existe pas de véritables indices de prix en matière de Commerce extérieur. Ce sont en fait des indices de valeur moyenne calculés selon la formule de PAASCHE (moyenne harmonique pondérée par les valeurs de la période courante) qui jouent le rôle d'indices de prix. Les indices de volume sont calculés selon la formule de LASPEYRES (moyenne arithmétique pondérée par les valeurs de la période de base), de telle sorte que les indices de valeur résultent de la multiplication des uns par les autres. La pertinence de ces indices dépend en conséquence du degré de finesse de la saisie des flux de produits en valeur et en quantité, et leur utilisation reste subordonnée à la nomenclature d'agrégation des produits.

Les indices de commerce extérieur sont calculés par l'INSEE au niveau N.G.P.7 (10.000 produits) pour être agrégés suivant les nomenclatures N.A.P. et N.E.C. qui se correspondent étroitement⁽²⁾, ainsi que la nomenclature C.T.C.I. En revanche ces indices sont incompatibles avec les statistiques de Transport, si bien que l'analyse des transports internationaux de marchandises ne peut être menée qu'en valeur (prix courants) ou en tonnage, ce qui restreint d'autant l'interprétation économique qui peut en être faite. Or nous avons pu constater dans cette présentation l'importance que prennent les fluctuations de prix dans l'évolution des valeurs et des volumes en matière de commerce international.

(1) Cf Annexe 3 : "Articulation de différentes nomenclatures des échanges extérieurs"

- Schéma d'articulation p. 95.

- Dénomination des nomenclatures p. 96.

(2) Cf Annexe 4 "Différences essentielles entre les statistiques du Commerce extérieur présentés en N.A.P. et en N.E.C.", p. 99.

La constitution d'une base de données à partir des seules statistiques contenues dans SITRAM interdit la possibilité de décomposer l'évolution des valeurs transportées en volume et en prix. En conséquence de quoi les seuls indicateurs pertinents de l'évolution structurelle par branche et par pays de la demande de transport reposent sur les mesures effectuées en tonnage. Il s'agit là bien sûr d'un élément hautement significatif des besoins en matière de capacité de transport, mais ces besoins sont appréhendés en dehors d'une approche directe des déterminations résultant de la dynamique des échanges.

De plus la mesure des valeurs moyennes par tonne transportée est un élément important de la compréhension de la répartition modale de la demande de transport. A nouveau l'interprétation d'un tel indicateur reste limitée tant qu'il n'est pas possible d'effectuer une décomposition en prix et en volume. Il est impossible de connaître en particulier si les évolutions des valeurs par tonne s'expliquent par des variations de la valeur unitaire des produits transportés, c'est-à-dire de leurs prix, ou bien par des changements dans la composition en volume des différentes catégories de produits transportés.

Enfin, depuis 1976 et avec rétropolation jusqu'en 1973, l'INSEE décompose les indices de valeur, de prix et de volume des flux de produits en trois grandes zones : CEE à 9, pays de l'OCDE hors CEE, reste du Monde⁽¹⁾. Ces nouveaux indices du commerce extérieur intéressent au premier chef l'analyse structurelle de la demande de transport, car comme nous l'avons déjà souligné, la restructuration du commerce international est liée à de profondes modifications non seulement des prix relatifs par branches mais aussi des termes de l'échange ou prix-relatif par pays. La recherche d'une cohérence entre la base "Transport du Commerce extérieur" et la N.E.C. devrait permettre d'introduire cette nouvelle dimension dans l'interprétation de l'évolution de la demande de transport.

(1) J.M. CALLIES et J. VACHER : "Les nouveaux indices français du Commerce extérieur" INSEE Coll. C n° 71, mai 1979.

2.2. Limites de la base de données "Transport du commerce extérieur"
et orientations proposées pour sa révision

a) Au cours de la première phase d'exploitation de la base de données dont les résultats sont exposés dans le rapport : "Evolution sectorielle et géographique du commerce extérieur français de 1970 à 1979 et demande de transport international"⁽¹⁾ nous nous sommes attachés à décrire de façon détaillée les transformations structurelles des échanges par groupe de destination. L'analyse est principalement effectuée en valeur, c'est-à-dire à prix courants, et les indicateurs utilisés sont de trois types :

- mesure de la composition et de l'orientation des flux en termes de parts de marché, d'évolution relative des parts, de taux de croissance moyen par période évalués en valeur,

- comparaison de la structure des importations et des exportations pour évaluer les équilibres et les déséquilibres dans les échanges par produit et par pays, avec introduction des indices de prix par grand secteur pour comprendre les conditions d'équilibre de la balance commerciale globale,

- étude de la différenciation de la structure sectorielle des échanges suivant les zones en utilisant des indices calqués sur les indices de "dépendance à l'importation" et de "spécialisation à l'exportation" qui rapportent la part d'un produit dans le commerce avec un pays à la part occupée par ce même produit dans le commerce avec un ensemble de pays.

Cette analyse peut être qualifiée de descriptive dans la mesure où les indicateurs utilisés enregistrent l'évolution des flux de produit sous forme d'un constat de la restructuration en valeur du commerce extérieur. Deux sources statistiques ont été utilisées afin de confronter les résultats obtenus à partir de la base, c'est-à-dire des statistiques du "commerce général", et à partir de la N.E.C., c'est-à-dire des statistiques du "commerce spécial".

(1) Cf CEREM-ATP socio-économique des Transports, 1981.

Les lignes de force de l'évolution du commerce extérieur par branche toute zone confondue sont analysées à partir des statistiques établies suivant la nomenclature N.E.C. Les principales variations des prix relatifs et des termes de l'échange après la crise de 1974-1975 ont donc pu être mises en évidence.

L'étude de la réorientation géographique des échanges est effectuée en deux temps. Tout d'abord les données du "Commerce spécial" décomposées par pays tout produit confondu sont utilisées de façon symétrique à la première partie portant sur la restructuration des échanges par produit. Ensuite, l'analyse est centrée sur la réorientation géographique de l'ensemble des produits industriels répartis par pays et par branche en utilisant les données du "Commerce général" agrégées suivant la nomenclature N.S.T.4.

b) Au cours de la seconde phase de la recherche dont le présent rapport rend compte, il s'agit de passer d'une analyse en valeur à une analyse en volume afin de mettre en évidence des facteurs explicatifs de l'évolution de la demande de transport non seulement en terme de structure sectorielle et géographique mais aussi en terme de prix et de volume.

Jusqu'au milieu des années soixante dix, c'est-à-dire avant que l'économie ne s'installe dans une période de crise prolongée et reconnue comme telle, les statistiques de transport en valeur et en tonnage pouvaient apparaître suffisantes pour établir des projections à moyen et long terme basées sur des études rétrospectives. La demande de transport et sa répartition modale dépendaient avant tout du type de produits transportés : matières brutes en vrac, produits liquides, demi-produits manufacturés, produits finis..., dans la mesure où les grandes catégories de produits ainsi définies apparaissaient liées dans leur croissance de façon relativement stable à la croissance de la P.I.B. et du Commerce extérieur. Le transport du Commerce extérieur pouvait ainsi être relié à des indicateurs macro-économiques décrivant de façon globale l'activité économique. La pertinence des relations tenait à la régularité et au haut niveau de croissance, à la stabilité de la hiérarchie des branches, des prix relatifs tant au plan intérieur qu'au plan international,

à l'orientation géographique du développement du commerce extérieur marquée avant tout par une intensification des échanges entre pays européens et au-delà entre pays industrialisés.

La crise intérieure marquée par un régime de croissance ralentie et heurtée, la succession de chocs extérieurs et la transmission au plan international des difficultés rencontrées au plan intérieur par toutes les économies industrialisées, imposent de rechercher de nouveaux indicateurs macro-économiques. Ceux-ci ne peuvent plus être globaux mais doivent être décomposés par secteur et par zone. Ils doivent en effet rendre compte de la restructuration du système productif et des échanges extérieurs selon leur dimension sectorielle et spatiale. La recherche de tels indicateurs interdit d'utiliser les seules données en valeur et en tonnage établies suivant la nomenclature N.S.T. et décrivant l'activité des Transports à partir des statistiques du "Commerce général".

En définitive, à partir du moment où il est reconnu qu'un certain nombre de facteurs macro-économiques liés à la dynamique par branche et par zone du commerce extérieur sont à l'origine de l'évolution structurelle de la demande de transport, il est nécessaire d'envisager de compléter les statistiques de transport réunies à partir de la banque de données SITRAM et de réexaminer les conditions de leur utilisation.

La première étape dans le programme de travail de cette recherche a consisté à examiner quelles sont les modifications à apporter à la base "Transport du Commerce extérieur" afin de lier l'analyse de la demande de transport à la dynamique des échanges. Une étude approfondie a été menée en collaboration avec la Division Transports Interurbains et Internationaux de l'IRT, sur les conditions d'élaboration des données statistiques en matière de commerce et transport et sur les conditions de leurs utilisations.

Ce travail d'analyse a été effectué auprès :

- du Service Statistique de la Direction Générale des Douanes,
- du Service des Indices du Commerce Extérieur de l'INSEE,
- du Bureau "Analyse et Prévision" de la Direction des Relations Economiques Extérieures du Ministère de l'Economie et des Finances,

- de la Sous-Direction "Opérations Financières et Relations extérieures" de la Direction de la Prévision du Ministère de l'économie,
- du Service "Bases de données" (CHELEM) et du Service "Dynamique des grandes économies" (SACHEM-OUEST) du Centre d'Etudes Prospectives et d'Informations Internationales placé auprès du Commissariat Général du Plan.

Trois ensembles de propositions ont été effectués et peuvent être résumés de la manière suivante. Il est nécessaire d'engager une révision de la base "Transport du Commerce Extérieur" selon trois axes :

1°/ Les statistiques du "Commerce Général", c'est-à-dire des transports, doivent être articulées à celle du "Commerce Spécial", c'est-à-dire des échanges économiques, afin d'établir au plan quantitatif les relations qui rendent compte des effets de la dynamique des échanges extérieurs sur la demande de transport international.

2°/ La nomenclature utilisée dans l'étude du transport international de marchandises doit être mise en correspondance :

- a) avec la N.E.C. et à la N.A.P. afin :
 - . d'intégrer les indices de prix toute zone et les indices de prix décomposés suivant trois grandes zones établis par l'INSEE en N.E.C. et repris dans la base PROJEX de la D.P. et la D.R.E.F.,
 - . et d'établir un certain nombre de liaisons quantitatives avec l'activité intérieure répartie par branche (N.A.P.) ;

b) avec la "C.T.C.I.-regroupée" suivant la base de données CHELEM du CEPII afin de prendre en compte les projections effectuées sur le commerce extérieur suivant l'évolution de la demande mondiale.

3°/ Un certain nombre de groupes de produits doivent être décomposés afin de tenir compte des spécificités du transport et des trafics.

Une révision de la base suivant ces axes pose naturellement un très grand nombre de problèmes techniques qui nécessitent des études préalables, et des problèmes institutionnels qui tiennent au fait que plusieurs services du Ministère des Transports ou des services extérieurs sous tutelle sont directement concernés.

La refonte de la base "Transport du Commerce Extérieur" nécessite que l'IRT et le SAEP qui sont les principaux organismes de gestion et d'utilisation de cette base adressent aux services statistiques des Douanes une demande permettant de répondre aux besoins de différents programmes de recherche, et ceci bien évidemment en accord avec le D.S.T. afin de vérifier les complémentarités et éviter les doubles emplois.

La mise en oeuvre des démarches institutionnelles engageant l'ensemble des organismes concernés et nécessitant leur accord demandent des délais longs qui vont au-delà du rythme de travail imposé par la recherche contractuelle. Le CEREM a donc été obligé pour poursuivre seul son programme de recherche, d'abandonner l'utilisation de la base de donnée "Transport du Commerce Extérieur" et d'obtenir d'autres données statistiques correspondant aux objectifs de son programme de travail.

3. Sources statistiques utilisées et appréciations portées sur les principaux résultats de la recherche

Deux sources statistiques sont utilisées par la recherche ⁽¹⁾ :

- les données publiées par l'INSEE en valeur, en prix et en volume établis en N.A.P. et concernant le Commerce extérieur réparti par branches toute zone confondue ainsi que l'activité intérieure par branche ;

- les données de la base PROJEX de la D.P. et la D.R.E.E. en valeur, en prix et en volume établies en N.E.C. et concernant le Commerce extérieur décomposé :

- . par branche toute zone confondue,
- . par pays tout produit confondu,
- . par branche et par grande zone .

(1) Cf. Annexe 3, Nomenclatures N.A.P. et N.E.C., p. 96 et Annexe 4, Les différences entre Statistiques douanières en N.A.P. et en N.E.C., p. 99.

Les statistiques publiées par l'INSEE en N.A.P. permettent de lier la dynamique des échanges extérieurs à l'activité économique intérieure. Les échanges extérieurs sont ainsi saisis suivant leur place et leur rôle dans la croissance de la PIB et celle de la demande. La décomposition par branches fait apparaître les processus de spécialisation à l'exportation et les conditions de partage du marché intérieur entre producteurs nationaux et étrangers. Les variations de prix extérieurs sont situées par rapport aux évolutions des prix intérieurs.

Les données de la base PROJEX en N.E.C. présentent l'intérêt de désagréger les flux de produits répartis par branche entre trois grandes zones : CEE à 9, pays de l'OCDE hors CEE, reste du monde. La réorientation géographique du Commerce extérieur et les nouvelles conditions d'équilibre par branche et par zone de la balance commerciale peuvent donc être étudiées en distinguant la croissance en volume, l'évolution des prix relatifs et les termes de l'échange décomposés par branche et en trois grandes zones.

Cependant ce que la recherche a gagné en cohérence et en précision du point de vue de l'analyse économique, a eu deux contre-parties négatives majeures qui viennent limiter l'intérêt de la recherche.

En premier lieu, le niveau de désagrégation des données statistiques est resté faible :

- niveau 15 de la N.A.P. et de la N.E.C. pour les produits toute zone confondue,
- niveau 18 zones pour les pays tout produit confondu,
- N.E.C. 12 secteurs x 3 grandes zones pour l'analyse croisée produit x pays.

En second lieu, le champ statistique appréhendé par la recherche ne recouvre pas directement le domaine des transports internationaux de marchandises correspondant au "Commerce Spécial" et n'intègrent donc naturellement pas les données en quantité-tonnage et par modes de transport puisque ces derniers en sont exclus.

La recherche effectuée se situe en "amont" de l'étude de la demande de transport proprement dite. Elle porte en fin de compte sur les conditions macro-économiques de la formation de la demande de transport international de marchandises. La démarche historique adoptée et le choix des thèmes étudiés ont pour objectif de démontrer que l'impact de la restructuration des échanges extérieurs sur la demande de transport doit être évalué au regard de trois phénomènes majeurs :

- l'évolution de la répartition par pays et par secteur de la demande mondiale,
- la nouvelle place occupée par les échanges par rapport à l'activité intérieure,
- l'évolution de la concurrence internationale et les nouvelles conditions de l'équilibre de la balance commerciale.

II - CONDITIONS MACRO-ECONOMIQUES DE FORMATION DE LA DEMANDE DE DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

1. Nouveau dynamisme à l'exportation et rééquilibre partiel des échanges avec les pays industriels de 1969 à 1973
- 1.1. Restructuration de l'appareil de production et croissance des secteurs exportateurs

L'année 1969 marque le début d'une nouvelle phase dans les conditions d'insertion de l'économie française sur le marché mondial : l'ouverture sur l'extérieur s'élargit sous l'impulsion d'un nouveau dynamisme à l'exportation, à un niveau plus structurel cette ouverture transforme les rapports entre croissance intérieure et développement du commerce extérieur.

- . Reconversion internationale inachevée du système productif à la fin des années soixante

Pour saisir cette évolution il est nécessaire de rappeler quelques traits caractéristiques des changements qui se sont opérés dans les échanges extérieurs au cours des années 60. L'intense mouvement d'ouverture de l'économie française sur le marché mondial est inséparable durant cette décennie du bouleversement du cadre politique et économique des échanges : la fin du "pacte colonial" enlève à l'industrie des marchés à l'exportation protégés par de solides barrières douanières et des sources d'approvisionnement avantageuses, tandis que la formation de la CEE, achevée en 1968, libère progressivement les échanges et ouvre largement le marché intérieur à la concurrence étrangère. Le système productif français est contraint de se restructurer pour faire face aux nouveaux concurrents étrangers et pour s'adapter aux nouveaux marchés en expansion tant au plan intérieur qu'extérieur.

La double dévaluation de 1957-1958 résorbe le handicap de l'industrie en matière de compétitivité par les prix⁽¹⁾. Elle permet une réduction très sensible de la part salariale dans la valeur ajoutée et améliore

(1) J. MISTRAL : "Vingt ans de déploiement du commerce extérieur", Economie et Statistique n° 71, octobre 1975.

corrélativement la situation financière des entreprises ainsi que leur capacité d'investissement. Malgré les atouts donnés à l'industrie, les transformations du commerce extérieur restent marquées par un déséquilibre persistant entre une forte pénétration du marché intérieur par les importations et une réorientation insuffisamment rapide de l'industrie vers les marchés d'exportation. Le rythme de croissance des importations plus élevé que celui des exportations fait apparaître à partir de 1965 un déficit chronique de la balance commerciale ⁽¹⁾.

Le dynamisme des importations est principalement porté par les producteurs européens qui trouvent en France un marché dont la croissance est à la fois plus rapide et plus régulière que chez eux. Ce mouvement concerne toutes les branches industrielles et aboutit à une certaine homogénéisation des taux de pénétration des produits étrangers par branches sur le marché intérieur.

Les difficultés mais aussi l'effort d'adaptation de l'industrie à l'exportation doivent être appréciés au regard des nouvelles conditions de la concurrence internationale : les anciennes colonies ouvrent leurs marchés à de nouveaux exportateurs pour diversifier leurs échanges, tandis que les pays européens deviennent les principaux partenaires commerciaux mais aussi les principaux concurrents. La rapidité de la réorientation géographique des échanges révèle d'abord la grande souplesse d'adaptation des branches industrielles et le maintien d'une offre compétitive dans le - secteur manufacturier. Elle traduit également le fait que la structure par produits des exportations s'est nettement modifiée dans le même temps.

Les analyses présentées dans la "Fresque historique du système productif" mettent en évidence la transformation de la spécialisation internationale de la France face à ses partenaires de la CEE ou de l'OCDE ⁽²⁾. Au début des années 60 l'économie française apparaît relativement spécialisée à l'exportation en produits agro-alimentaires, en produits des industries intermédiaires et de consommation courante. En dix ans, elle a

(1) Tableau 1. p. 31.

(2) "Fresque historique du système productif", INSEE série E, n° 27, octobre 1974, pp. 207 et suivantes.

renforcé sa spécialisation dans le secteur agro-alimentaire et dans les produits intermédiaires où elle occupait des positions fortes en début de période : chimie de base, verre, caoutchouc, matières plastiques. En revanche les autres produits intermédiaires en particulier de la filière sidérurgie et métallurgie connaissent une déspecialisation, tandis que la spécialisation dans les biens de consommation courante s'estompe. Mais le mouvement le plus significatif des changements accomplis concerne le secteur des biens d'équipement : la faiblesse de la spécialisation a partiellement disparu et ceci sous l'effet d'un accroissement rapide des exportations de biens d'équipement professionnel stricto-sensu.

La restructuration géographique et sectorielle des échanges est moins nette à l'exportation qu'à l'importation, si bien que le solde extérieur se dégrade de façon continue. Ce déséquilibre provient du dynamisme de la demande intérieure et des tensions qui pèsent sur les capacités de production, il révèle aussi le retard des structures industrielles, apprécié en termes de concentration et d'efficacité, par rapport aux principaux pays concurrents, au premier rang desquels se trouve l'Allemagne fédérale.

La compétitivité des exportations françaises en termes de prix s'est maintenue sur le marché mondial, les difficultés d'adaptation de l'industrie française doivent être recherchées dans l'insuffisance de l'investissement dans les secteurs exposés à la concurrence internationale.

nouvelle orientation de l'investissement vers les secteurs exportateurs

La dévaluation de 1969 ouvre une nouvelle phase dans le développement des échanges extérieurs parce qu'elle confère aux secteurs exportateurs un nouveau dynamisme et parce qu'elle freine légèrement dans le même temps les importations de produits industriels. Plus essentiellement le changement de parité monétaire et le plan de stabilisation qui l'accompagne modifient durablement les conditions de croissance des secteurs

conurrencés et accélèrent la transformation de l'appareil productif amorcée à la fin des années soixante ⁽¹⁾.

Les entreprises exportatrices sont en mesure de maintenir leurs prix en devises sur les marchés étrangers, si bien que l'avantage de change dont elles bénéficient, leur permet de restaurer de façon sensible leur taux de marge et d'élargir en conséquence leur plan d'investissement. L'amélioration de la rentabilité de ces firmes attire massivement l'épargne des ménages drainée par un marché financier en plein développement. Le plan d'accompagnement de la dévaluation n'a pas pour effet de réduire la part salariale dans la valeur ajoutée, en terme de formation du revenu disponible le pouvoir d'achat salarial continue de croître rapidement. Cependant le freinage temporaire des dépenses de consommation et surtout les mesures de stimulation de l'épargne modifient le comportement d'utilisation des revenus : l'épargne des ménages s'accroît pour être orientée vers l'investissement des secteurs concurrentiels.

L'impulsion ainsi donnée aux secteurs exportateurs a des effets durables sur toute la période 1969-1970; car les mesures de politique économique sont venues soutenir et même accélérer les mutations de l'appareil productif amorcées au cours du V^o Plan. Dès 1966 le mouvement de concentration et de centralisation du capital s'intensifie pour aboutir à la constitution d'un petit nombre d'entreprises de taille internationale. Face à l'étroitesse du marché financier, les opérations de structuration financière par fusion et par absorption ont dans un premier temps limité les investissements de productivité et de capacités. Il faut souligner ici que les transformations dans les conditions de mise en valeur du capital industriel confèrent aux secteurs exportateurs un nouveau dynamisme dans la mesure où elles sont structurellement liées aux bouleversements qui affectent dans le même temps l'ensemble des relations financières entre les agents : nouveau comportement d'épargne des agents, comportement de marge des entreprises à l'exportation, accroissement des prêts bancaires à l'investissement et à l'exportation, constitution de holding financier...

(1) J. MISTRAL, art. cité, pp. 36-40.

C'est l'ensemble du système d'intermédiation financière qui se modifie au cours de cette période charnière de la fin des années 60 et du début des années 70. Au centre de cette évolution la croissance de l'investissement et son orientation sont inséparables de l'action directe des banques non seulement en matière de financement de l'investissement mais aussi grâce au soutien qu'elles apportent aux firmes avec le développement du crédit à l'exportation.

Il est important de noter pour compléter ce rapide survol des changements qui affectent le système productif, que l'intensification des échanges extérieurs, les nouvelles conditions de l'insertion de l'économie française sur le marché mondial apparaissent directement liées à l'internationalisation des firmes et des banques : celles-ci prennent au même moment un essor qualitativement nouveau. Sans anticiper sur les chapitres suivants il est nécessaire d'ajouter tout de suite que si cette concomitance témoigne de liaisons structurelles profondes, il n'en reste pas moins vrai que les différentes formes de l'internationalisation de l'économie jouissent dans leur développement d'une large autonomie.

. Rôle moteur des secteurs exportateurs dans la croissance

A la restructuration du système productif et financier correspond une transformation des composantes de la demande finale établissant une nouvelle liaison entre la dynamique des échanges extérieurs et les conditions internes de la croissance. Au cours de cette période le haut niveau de l'activité interne qui se traduit par une croissance plus rapide en France que dans la plupart des pays industriels, constitue un stimulant essentiel pour les exportations.

Du même coup, les secteurs exportateurs deviennent le vecteur essentiel de la croissance.

Les exportations connaissent une vive accélération, leur taux de croissance tendanciel passe de 9,9 % à 13,3 % entre les deux périodes

1963-1969 et 1969-1973. La part des exportations dans la PIB s'accroît en conséquence fortement pour s'élever de 15,6 % à 20,5 % entre 1969 et 1973. En revanche le rythme de progression des importations reste stable en moyenne sur les deux périodes : 11,8 %⁽¹⁾. La poussée des exportations permet dès 1970 un redressement substantiel de la balance commerciale qui reste excédentaire jusqu'en 1973 .

Le développement des exportations s'explique d'abord par le niveau de l'activité interne qui reste très élevé et d'une manière générale supérieure à celle des principaux partenaires commerciaux. Sur moyenne période la croissance de l'économie française enregistre une légère accélération à partir de 1969, tandis que celle de la plupart des pays industriels a tendance au contraire à fléchir à la même époque⁽²⁾. La régularité et le haut niveau de l'activité économique permettent l'obtention de gains de productivités substantiels et une intense utilisation des capacités de production, si bien que les coûts unitaires se réduisent sensiblement. La décomposition de la croissance de la PIB suivant ses différentes composantes en emplois finaux montre que l'activité interne est d'abord soutenue par la croissance de la consommation des ménages dont le rythme de progression s'accroît à moyen terme.

L'accumulation intensive se poursuit en France et vient réduire les écarts qui en termes de niveau de développement sépare l'économie française des pays industriels les plus développés. Mais à partir de 1969 la croissance des échanges extérieurs, confortée, il faut encore le rappeler, par les autres dimensions de l'intégration de l'économie française dans l'Economie Mondiale, vient faire perdre progressivement à l'accumulation intensive son caractère auto-centré⁽³⁾.

(1) Cf tableau 1 p. 31.

(2) Cf tableau 2 p. 32.

(3) H. BERTRAND : "une nouvelle approche de la croissance française de l'après-guerre : l'analyse en sections productives". Statistiques et Etudes financières/série orange, n° 35, 1978

Tableau 1

Croissance intérieure et commerce extérieur

<u>Taux de croissance annuel moyen</u>	<u>1963-1969</u>	<u>1969-1973</u>	<u>1973-1979</u>	
Au prix 1970, en %				
P.I.B. marchand	5,7	5,9	3,1	
Consommation des ménages	4,9	5,6	3,8	
FBCF des ménages	9,5	7,6	0,3	
FBCF des entreprises	7,3	6,8	0,7	
Demande des administrations	6,0	3,1	3,1	
Exportations	9,9	13,3	7,0	
Importations	11,8	11,8	6,3	
Variation de stocks	19,4	1,8	- 4,6	
<u>Tx de variation annuel moyen des prix</u>	<u>1963-1969</u>	<u>1969-1973</u>	<u>1973-1979</u>	
En %				
Prix à la consommation	3,8	5,9	10,7	
Prix à l'exportation	1,8	5,1	9,8	
Prix à l'importation	1,5	4,5	- 11,2	
Termes de l'échange	0,3	0,6	- 1,3	
<u>Part dans le PIB marchand</u>	<u>1963</u>	<u>1969</u>	<u>1973</u>	<u>1979</u>
Au prix 1970, en %				
Exportations	12,4	15,6	20,5	25,6
Importations	11,8	16,6	20,6	24,7
<u>Taux de couverture tous produits</u>	<u>1963</u>	<u>1969</u>	<u>1973</u>	<u>1979</u>
En %				
A prix courants	104,3	95,6	103,4	99,4
Au prix 1970	104,7	94,3	99,5	103,6

Source : comptabilité nationale.

Tableau 2

Croissance du PIB de la France et des 6 principaux partenaires commerciaux

<u>Taux de croissance annuel moyen</u>	<u>1963-1969</u>	<u>1969-1973</u>	<u>1973-1979</u>
Au prix 1970, en %			
France	5,7	5,9	3,1
6 pays industriels ⁽¹⁾	4,9	4,4	2,2

Source : banque de données DMS, extrait de P. DUBOIS "La rupture de 1974"
Economie et Statistique n° 124, août 1980.

(1) Allemagne fédérale, Belgique, Etats-Unis, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni.

N.B. : taux de croissance moyen pondéré par la structure des exportations
françaises en 1970.

Tableau 3

Part de la France dans le commerce international

<u>En %</u>	<u>1961</u>	<u>1969</u>	<u>1973</u>	<u>1978</u>
Total tous produits	7,3	6,6	7,5	7,5
. Agro-alimentaire	5,9	7,1	8,2	9,0
. Industrie	8,5	7,0	7,0	8,6

Source : banque de données "Propage", extrait de "La crise du système productif", INSEE décembre 1981.

Quelques traits significatifs de la place et du rôle du commerce extérieur permettent de préciser cette évolution. Les exportations deviennent l'un des moteurs essentiels de la croissance. Tandis que celle-ci se poursuit sensiblement au même rythme depuis le début des années 60, la contribution des exportations à la croissance double pratiquement d'une période à l'autre en passant de 1,2 % à 2,1 %⁽¹⁾. La spécialisation internationale du système productif s'accroît dans la mesure où la structure de la production diffère de plus en plus de la structure de la consommation intérieure. Le contenu des exportations par grande catégorie de produits se déforme en privilégiant d'une part les branches les plus modernes et les plus dynamiques, et d'autre part les branches les plus capitalistes. Le développement des secteurs exportateurs devient donc l'un des débouchés privilégiés pour les biens d'équipement, il vient prendre ici le relais de la demande en biens d'équipement de la section des biens de consommation qui commence à fléchir⁽²⁾. Mais du même coup la valorisation du capital social immobilisé obéit à une logique qui est de plus en plus étroitement soumise à la réalisation du produit sur les marchés extérieurs.

1.2. Lente déformation de la structure des échanges par branche

Demande mondiale et évolution de la structure des exportations

Le développement des exportations se fonde non seulement sur la croissance des investissements de productivité et de capacité dans l'industrie, mais aussi sur une progression des opérations d'implantation commerciale à l'étranger particulièrement forte au cours des deux années qui suivent la dévaluation. Cette poussée commerciale est principalement le fait des grandes entreprises qui connaissent à cette époque une restructuration intense. Elle vient ainsi réduire l'une des faiblesses traditionnelles de l'économie française résidant dans son retard en matière d'organisation commerciale.

(1) Suivant la méthode de décomposition de la croissance en fonction des emplois finaux du PIB marchand, les exportations expliquent plus du tiers de la croissance entre 1969 et 1973.

(2) H. BERTRAND art. cité p. 26

Le contexte économique international reste favorable à l'économie française malgré les perturbations profondes que commence à connaître le marché mondial dès le début des années soixante-dix : fléchissement significatif de la "demande mondiale" des pays industrialisés mesurée par la croissance de la production manufacturière de l'ensemble des économies développées⁽¹⁾ ; tensions inflationnistes marquées par l'accélération de la progression des prix à l'exportation des produits industriels⁽²⁾, réajustements en chaîne des parités monétaires et entrée en crise du système monétaire international⁽³⁾. Entre 1969 et 1973 le redressement du taux de couverture des échanges s'explique pour moitié par la progression des volumes exportés au regard des volumes importés, et par l'amélioration des termes de l'échange notamment pour ce qui concerne les produits industriels. Il s'agit là d'un changement important dans les conditions d'insertion de l'économie française sur le marché mondial puisqu'entre 1959 et 1969 la détérioration du taux de couverture des échanges est pratiquement imputable aux seuls mouvements des volumes échangés.

En revanche au cours de la période 1969-1973 les évolutions en terme de prix prennent de plus en plus d'importance dans l'ajustement des échanges extérieurs. L'économie française connaît, comme la plupart des pays industrialisés, une accélération de l'inflation intérieure à la fin des années soixante. Celle-ci se répercute sur les prix du commerce extérieur, mais la progression des prix à l'exportation est malgré tout contenue par rapport à la poussée inflationniste intérieure. De plus, les prix à l'importation augmentent à un rythme encore moins élevé⁽⁴⁾. Cette dissymétrie dans l'évolution des prix des échanges extérieurs permet un gain des termes de l'échange de 0,6 % en moyenne par an de 1969 à 1973⁽⁵⁾. Dans la mesure où ces gains s'accompagnent d'un net progrès du taux de couverture

(1) GEPI : "croissance mondiale et stratégies de spécialisation", Librairie du Commerce International, Paris 1976.

(2) G. LAFAY : "Dynamique de la spécialisation internationale", *Economica*, 1979, p. 135 et suivantes.

(3) R. SOLOMON : "Le système monétaire international" *Economica*, 1979.

(4) Cf tableau 1 p. 31.

(5) Ces gains dans les termes de l'échange expliquent la moitié du redressement du taux de couverture en valeur.

en volume et d'un accroissement des parts de marchés détenues par la France dans le commerce international⁽¹⁾, la progression des termes de l'échange témoigne d'une amélioration de la spécialisation internationale.

Les gains substantiels de parts de marché détenues à l'étranger concerne le secteur agro-alimentaire et le secteur industriel. Si l'économie française renforce sa spécialisation dans le domaine agro-alimentaire, le redressement des échanges extérieurs incombe avant tout aux résultats obtenus dans le secteur industriel. Le niveau de compétitivité des exportations de produits manufacturés, mesuré en termes de rapport de prix à l'exportation, s'améliore au cours de la période, la progression des prix des produits industriels français sur les marchés étrangers est inférieure en moyenne à celle des sept principaux pays exportateurs⁽²⁾. Les entreprises sont en mesure d'effectuer des concessions de prix ou de marge tout en conservant une rentabilité élevée à leur activité à l'exportation, car leur compétitivité évaluée à partir du rapport des coûts unitaires de main-d'oeuvre reste stable sauf en fin de période⁽³⁾. En 1973 la montée des charges salariales les obligent à réduire leur taux de marge à l'exportation pour maintenir leur prix sur les marchés étrangers.

Le développement des exportations concerne pratiquement toutes les branches si bien que la composition des échanges extérieurs par grande catégorie de produits se modifie peu malgré une progression plus rapide des produits finis. L'évolution de la demande mondiale explique en grande partie les performances différenciées à l'exportation. Il s'agit là d'une caractéristique essentielle de la dynamique à l'exportation au cours de la période qui prend toute son importance par rapport à l'évolution de la spécialisation internationale et au-delà par rapport à la restructuration du système productif compte tenu de la nouvelle place des secteurs exportateurs dans la croissance comme nous l'avons indiqué plus haut.

(1) Cf tableau 3 p. 32.

(2) Indice de compétitivité selon les prix à l'exportation.

(3) Indice de compétitivité selon les coûts unitaires de la main-d'oeuvre, tous deux calculés par le service Conjoncture de l'INSEE et publiés in "Le mouvement économique en France 1949-1979", INSEE, mai 1981, p. 190.

La demande mondiale⁽¹⁾ connaît un ralentissement particulièrement net dès 1969 pour les produits de la sidérurgie et de la métallurgie ainsi que pour les produits des industries électromécaniques prises dans leur ensemble. En revanche les produits des diverses industries chimiques, un certain nombre de biens de consommation courante notamment les textiles, vêtements et cuirs sont peu touchés avant 1973. La compréhension des transformations qui affectent la demande mondiale au début des années soixante-dix, nécessite de distinguer la croissance des industries électromécaniques suivant ses différentes composantes sous peine de masquer les bouleversements profonds qui l'affectent. En effet les évolutions des différentes branches de ce secteur sont très fortement différenciées. La grande majorité des produits enregistre un fléchissement marqué dans leur croissance, il s'agit des produits de la transformation des métaux, des machines et appareils mécaniques, de l'automobile et des matériels de transport. A l'inverse, les machines et appareils électriques et les biens d'équipement électro-ménager sont peu touchés avant 1973, tandis que les matériels de précision et surtout les industries électroniques continuent de progresser à un rythme élevé se distinguant de plus en plus nettement de la mécanique lourde traditionnelle.

Les grandes tendances de la demande mondiale expliquent assez bien l'évolution d'ensemble quant à la composition des exportations par grande catégorie de produits. Elles permettent aussi de mettre en évidence l'évolution de la spécialisation internationale de l'économie française qui s'améliore sur un certain nombre de points mais qui enregistre des contre-performances notables sur d'autres⁽²⁾. Le tassement des exportations du secteur des biens intermédiaires est imputable pour l'essentiel aux difficultés rencontrées dans les exportations de la sidérurgie et de la métallurgie. La bonne tenue des produits de la chimie et des autres demi-produits ne doit pas masquer le recul de la chimie de base qui est l'une des rares branches à perdre des parts de marchés à l'étranger, et ceci bien que la demande extérieure reste soutenue.

Dans le domaine des biens d'équipement professionnel des disparités significatives apparaissent. Ce secteur subit le contre-coup de la

(1) CEPII : "Spécialisation et adaptation face à la crise : Etats-Unis, Japon, Allemagne, France, Royaume-Uni", Economie Prospective Internationale, n° 1, janvier 1980.

(2) Cf tableau 4 p. 37.

Tableau 4

Structure par branche du commerce extérieur

Part dans total en %	Importations			Exportations		
	1970	1973	1979	1970	1973	1979
Agro-alimentaire	18,1	17,6	15,0	16,6	19,9	16,0
Agriculture	10,3	9,0	7,3	7,8	9,7	7,1
I.A.A.	7,8	8,6	7,1	8,8	10,2	8,9
Energie	11,9	12,2	21,6	2,1	2,1	3,6
Biens intermédiaires	31,4	29,8	26,3	28,7	26,7	28,0
Mat.ières minérales	2,1	1,7	1,5	0,6	0,6	0,3
Sidérurgie + métallurgie	15,4	14,0	11,4	14,4	12,3	12,5
Chimie + 1/2 produits divers	13,9	14,1	13,4	13,7	13,8	15,2
Biens d'équipement prof.	23,4	23,1	19,7	26,4	25,0	28,8
Equip ^t + const. navale, aéro.	20,5	19,9	16,2	21,7	20,3	22,4
Transport terrestre	2,9	3,2	3,5	4,7	4,7	6,4
Biens de consommation	14,6	16,9	18,2	24,7	25,2	22,7
Automobile	2,2	2,8	2,8	7,5	7,6	7,8
Biens d'équip ^t ménager	1,8	2,1	2,1	1,0	1,1	1,2
Consom. courante	10,6	12,0	13,3	16,2	16,5	13,7
Divers	0,6	0,4	0,3	1,5	1,1	1,0

Commerce extérieur total = 100 %

Source : chiffres douaniers CAF-FOB, hors matériel militaire, en N.E.C. 2

dégradation des conditions de l'investissement dans les principaux pays industrialisés et par ailleurs les exportations sont limitées par les tensions particulièrement vives qui affectent les capacités d'offre interne. La spécialisation internationale s'améliore à nouveau au cours de la période dans les industries de la mécanique et les matériels de transport. En revanche, les résultats à l'exportation des industries électriques et électroniques stagnent ou se détériorent. Il s'agit là des marchés les plus dynamiques, sur lesquels l'industrie française enregistre des contre performances inquiétantes.

Enfin, le secteur des biens de consommation connaît lui aussi des évolutions contrastées. D'un côté l'industrie automobile accroît ses parts de marché à l'extérieur malgré le peu de dynamisme de la demande mondiale, de l'autre les exportations de biens d'équipement ménager connaissent un faible développement par rapport à un marché international en pleine expansion. Par ailleurs les producteurs nationaux se désengagent dans les branches régressives des biens de consommation courante. L'évolution des exportations dans le textile-habillement montre que l'effort est plus porté sur l'aval de la filière que l'amont témoignant d'une spécialisation intra-branche.

. Rigidité des importations par rapport aux composantes de la demande intérieure

La structure des importations par grandes catégories de produits se déforme, elle aussi, lentement au cours de la période. Suivant le même mouvement décrit à l'exportation, la part des produits finis s'accroît dans les importations totales, mais de façon plus marquée dans le secteur des biens de consommation que dans le secteur des biens d'équipement professionnel⁽¹⁾. Cette progression des produits finis s'est effectuée suivant deux phases distinctes. En effet le ralentissement des importations de biens manufacturés porte tour à tour sur les biens de consommation au lendemain de la dévaluation de 1969, puis sur les biens d'équipement, dans les premières années soixante-dix. Il est important de souligner que cette évolution

(1) Cf tableau 4 p. 37.

différenciée des importations met en évidence les conditions de dépendance de la croissance intérieure par rapport aux producteurs étrangers.

Au lendemain de la dévaluation, les importations de biens de consommation connaissent un coup de frein brutal. Les achats extérieurs de biens d'équipement ménager et d'automobile marquent un net fléchissement imputable au changement de parité qui renchérit les prix à l'importation. Dans le domaine des biens de consommation traditionnels, en particulier de la branche textile-habillement, le freinage de la demande intérieure est surtout liée à la restructuration de la consommation des ménages.

Dans le même temps le haut niveau de l'activité interne accentue la propension à importer des produits intermédiaires. Mais la progression des importations concerne avant tout les biens d'équipement professionnel. Plusieurs facteurs se conjuguent pour expliquer cette évolution : le niveau élevé du taux d'investissement, les tensions particulièrement fortes qui pèsent sur ce secteur en matière de capacités d'offre, la dépendance de l'économie française par rapport aux producteurs étrangers pour toute une série de biens d'équipement. La pénétration du marché intérieur est particulièrement forte pour les achats de machines-spécialisées, matériel de précision et équipement de bureau. La croissance des importations s'est poursuivie pour ces marchés à son rythme antérieur stimulée par le rôle croissant de l'électronique et de l'informatique dans l'investissement des entreprises.

Dans une seconde phase, après un coup d'arrêt, la reprise des importations touche progressivement tous les biens de consommation. En effet, comme nous l'avons indiqué plus haut, la croissance de la demande des ménages constitue un élément déterminant de la croissance intérieure. Les importations d'automobiles et de biens d'équipement électro-ménager sont alors stimulées par les transformations qui affectent le mode de consommation tandis que la reprise des achats à l'étranger des biens de consommation traditionnels concernent avant tout le textile sous l'effet de la restructuration de la filière textile-habillement déjà signalée à l'exportation.

La composition des importations à moyen terme reste extrêmement rigide, son évolution témoigne du rôle important joué par les

élasticités revenus, c'est-à-dire les relations qui lient la croissance des importations à celle des différentes composantes de la demande intérieure.

Redressement partiel de la balance commerciale par branche

L'évolution par branche des soldes de la balance commerciale traduit une meilleure adaptation à la demande mondiale malgré un certain nombre de points faibles concernant les échanges de biens d'équipement professionnel⁽¹⁾. Dans la grande majorité des branches les taux de couverture s'améliorent grâce au développement des exportations.

Les déficits structurels par grand groupe de produits concernent les branches dont les parts relatives ont plutôt tendance à diminuer dans les importations. Cette évolution favorable s'accompagne d'un redressement des taux de couverture des branches déficitaires sauf pour les produits intermédiaires, sidérurgie et métallurgie, ainsi que chimie de base. La situation reste préoccupante dans les échanges de biens d'équipement professionnel. Dans la branche des équipements mécaniques les excédents obtenus grâce aux ventes de machines non spécialisées et de matériels lourds ne compensent pas les déficits sur les équipements spécialisés, notamment les machines-outils, malgré une amélioration du taux de couverture. Le déséquilibre est moins prononcé pour les matériels électriques et électroniques, mais les faiblesses sont particulièrement aiguës pour les produits les plus dynamiques notamment dans les matériels de mesure et de contrôle, l'électronique professionnelle. De plus le solde négatif est alourdi par les échanges de biens d'équipement électro-ménager dont le taux de couverture se dégrade.

Les excédents sont obtenus dans les branches qui voient croître leurs parts relatives dans les exportations, cependant ils portent sur un nombre limité de produits. Le secteur agro-alimentaire réalise des progrès appréciables, la production agricole s'étant développée et les produits alimentaires connaissant pour la première fois un solde excédentaire stable. Les voitures particulières concentrent à elles-seules plus du tiers des excédents cumulés, malgré un net recul en 1973. Enfin, le fléchissement des taux de couverture des matériels de transports terrestres, la construction

(1) Cf tableau 5 p. 41.

Tableau 5

Balance commerciale et taux de couverture des échanges industriels par branche

<u>Soldes CAF-FOB</u>	<u>1970</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1976</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>
Milliards de francs						
Total industrie	+ 6,3	+ 8,4	+10,7	+22,9	+49,2	+46,1
Biens intermédiaires	- 4,5	- 7,1	- 6,8	- 8,3	- 0,2	- 4,6
Biens d'équip ^t professionnel	+ 0,3	+ 1,5	+ 2,1	+18,5	+26,6	+29,0
. Mécanique	- 0,9	- 0,9	+ 1,1	+ 6,9	+ 9,5	+ 7,5
. Elect. + électronique prof.	- 0,1	+ 0,2	+ 0,7	+ 3,1	+ 4,2	+ 4,7
. Const. navale, aéro, armt.	+ 1,3	+ 2,2	+ 0,3	+ 8,5	+12,8	+16,9
Biens d'équipement ménager	- 0,9	- 1,7	- 2,4	- 3,7	- 3,7	- 4,6
Auto. + transp. terrestre	+ 6,8	+ 9,9	+13,1	+17,1	+25,8	+30,3
Biens de consom. courante	+ 4,6	+ 5,9	+ 4,7	- 0,7	+ 0,8	- 4,0
dont : textile-habill ^t	+ 3,3	+ 4,3	+ 3,6	+ 0,2	+ 0,9	- 1,6

<u>Taux de couverture en %</u>	<u>1970</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1976</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>
Total industrie	108,6	107,3	106,6	111,7	120,6	115,6
Biens intermédiaires	86,4	85,7	91,1	89,7	99,8	96,2
Biens d'équip ^t professionnel	101,4	104,5	104,8	135,3	142,0	138,9
. Mécanique	93,1	95,1	104,8	124,7	129,3	119,3
. Elect. + électronique prof.	98,5	101,4	104,8	117,9	118,5	117,6
. Const. navale, aéro., armt.	153,8	148,8	104,9	219,6	264,7	282,8
Biens d'équip ^t ménager	53,2	51,3	50,5	45,9	53,2	52,0
Auto + transp. terrestre	223,9	197,8	219,9	186,0	204,6	203,2
Biens de consom. courante	141,2	129,8	117,6	98,1	101,6	93,3
dont : textile-habill ^t	170,7	147,8	130,3	101,1	104,5	93,7

Source : Comptabilité nationale - comptes de l'industrie en N.A.P.

navale et aéronautique provient essentiellement d'une accélération de la demande intérieure : les producteurs français doivent faire face à des concurrents étrangers très compétitifs.

L'évolution des échanges extérieurs de biens de consommation courante mérite une attention particulière, car la dégradation des taux de couverture traduit avant tout un désengagement de l'économie française dans des branches régressives. Ce mouvement est amorcé dès le début des années 70 et s'accélère en fin de période. Il s'agit d'un mouvement structurel profond lié à l'évolution des conditions de la concurrence internationale qui sera étudié plus loin.

1.3. Renforcement de la concentration des échanges avec la CEE

Amélioration de l'équilibre global des échanges avec l'ensemble des pays industriels

La croissance des échanges au cours des années 1969-1973 ne modifie pratiquement pas la répartition géographique du commerce extérieur dont l'orientation reste marquée par les tendances en oeuvre au cours de la décennie précédente⁽¹⁾. Les échanges sont principalement orientés vers les pays industrialisés parmi lesquels les 8 premiers partenaires commerciaux représentent à eux seuls 67,5 % des importations et 65 % des exportations⁽²⁾. La concentration des échanges confirme la place prépondérante de la CEE⁽³⁾, la part des échanges avec les autres pays industriels reste stable et par conséquent on assiste à un nouveau retrait des pays en voie de développement dans le commerce extérieur.

La stabilité de la structure géographique est plus marquée à l'importation qu'à l'exportation si bien qu'elle s'accompagne de mouvements importants dans les soldes commerciaux par zone. D'une manière générale le développement des exportations conduit à améliorer nettement la balance

(1) Cf tableau 6 p. 43 et tableau 7 p. 44.

(2) RFA, U.E.L.B., Italie, Etats-Unis, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suisse, Suède puis Espagne à partir de 1972.

(3) CEE à 9 y compris Royaume-Uni, Irlande et Danemark qui font leur entrée en 1973.

Tableau 6

Structure géographique du commerce extérieur

Part dans total En %	Importations			Exportations		
	1970	1973	1979	1970	1973	1979
CEE 9	54,2	55,0	50,1	53,6	55,7	53,1
. R.F.A.	22,1	22,7	18,1	20,6	19,4	17,3
. Autres C.E.E.	32,1	32,3	32,0	33,0	36,4	35,8
O.C.D.E. hors C.E.E.	21,0	21,4	20,8	20,8	21,5	19,8
. Europe Nord	6,0	5,8	5,6	7,8	8,1	7,0
. Europe Sud	2,5	3,5	4,1	5,0	5,9	5,5
. Etats-Unis	9,9	8,3	7,5	5,3	4,7	4,9
. Japon	1,0	1,5	1,9	0,9	1,2	1,0
. Autres O.C.D.E.	2,4	2,3	1,7	1,8	1,6	1,4
P.V.D.	21,1	20,3	25,2	21,3	18,6	22,5
. O.P.E.P.	10,3	10,3	15,5	6,0	5,1	7,7
. P.V.D. francophones	5,1	4,1	3,3	7,2	6,1	6,5
. Afrique hors zone franc	2,2	2,1	2,2	3,8	3,5	3,8
. Amérique latine	2,3	2,1	2,0	2,7	2,2	2,4
. Asie	1,2	1,7	2,2	1,5	1,6	2,1
Pays de l'Est	2,9	3,3	3,4	4,3	4,2	4,6
Divers	-	-	0,5	-	-	-

Commerce extérieur total = 100 %

Source : Chiffres douaniers CAF-FOB, hors matériel militaire.

Tableau 7

Balance commerciale et taux de couverture par zone

<u>Soldes CAF/FOB</u> en milliards de francs	<u>1970</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1976</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>
CEE 9	- 4,2	- 2,5	- 4,2	-17,8	- 8,6	- 8,7
. RFA	- 3,0	- 6,7	-11,0	-13,1	-10,2	-11,1
. Autres CEE	- 1,2	+ 4,2	+ 6,8	- 4,7	+ 1,6	+ 2,4
OCDE hors CEE	- 2,8	- 1,4	- 2,6	-11,0	- 9,3	-13,4
dont : Etats-Unis	- 5,2	- 6,3	- 8,9	-10,5	- 7,6	-14,0
Japon	- 0,2	- 0,5	- 2,3	- 3,9	- 4,7	- 4,8
Reste du monde	+ 0,2	- 2,3	-27,3	-12,8	- 6,2	-17,1
. OPEP	- 5,0	- 8,6	-34,5	-31,2	-23,7	-37,8
. Autres P.V.D.	+ 3,8	+ 5,0	+ 5,6	+14,2	+15,6	+17,4
. Pays de l'Est	+ 1,4	+ 1,3	+ 1,6	+ 4,2	+ 1,9	+ 3,3

<u>Taux de couverture en %</u>	<u>1970</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1976</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>
CEE 9	92,8	97,5	96,6	88,3	95,5	96,2
. RFA	87,4	82,2	77,4	77,8	85,4	86,6
. Autres CEE	96,5	108,1	109,6	95,1	101,4	101,7
OCDE hors CEE	87,8	95,4	94,9	82,2	87,7	85,8
dont : Etats-Unis	50,3	54,5	54,8	53,5	71,6	59,3
Japon	80,4	78,9	49,0	34,3	37,1	45,2
Reste du monde	100,6	94,2	66,7	86,3	94,0	87,2
. OPEP	54,5	46,6	27,5	40,9	53,7	44,0
. Autres P.V.D.	133,1	127,5	120,7	147,5	139,2	134,9
. Pays de l'Est	145,1	125,0	121,6	139,6	115,1	121,0

Source : Chiffres douaniers CAF-FOB, "échanges non ventilés par pays" exclus.

commerciale avec l'ensemble des pays industriels. Ainsi le taux de couverture des échanges avec la CEE progresse très fortement et l'équilibre est pratiquement trouvé en 1973. La dépendance à l'importation reste toujours très importante avec l'Allemagne fédérale. Le déséquilibre dans les échanges avec le principal partenaire et le principal concurrent se double d'un déficit avec les pays du BENELUX. Ces déficits sont progressivement compensés par la consolidation de l'excédent avec l'Italie et l'apparition d'un solde positif élevé avec le Royaume-Uni à partir de 1972.

Le réajustement des échanges grâce au développement des exportations se poursuit avec les autres pays industriels de l'OCDE, mais de façon plus lente. A nouveau l'équilibre est pratiquement atteint en fin de période grâce aux excédents réalisés sur les marchés européens hors OCDE, et ceci malgré un très fort courant d'importation en provenance des pays de l'Europe du Sud au premier rang desquels se trouve l'Espagne. Les Etats-Unis restent le second pays avec lequel le déficit commercial est le plus important. Les échanges avec le Japon représentent une part modeste malgré la montée extrêmement vive des importations.

L'essentiel de l'amélioration du taux de couverture du commerce extérieur total est obtenu dans les échanges avec les pays industriels. En effet les excédents provenant des relations commerciales avec l'ensemble des pays hors OCDE sont progressivement réduits. Différents mouvements expliquent cette évolution. Le recul relatif des échanges avec les pays en voie de développement touche pratiquement tous les groupes de pays en voie de développement et plus particulièrement les pays d'Afrique francophone et d'Amérique Latine. Ces pays représentent les seules zones vis-à-vis desquelles le taux de couverture des échanges progresse mais par contre leur part relative diminue à l'exportation. Depuis le début des années 70 on assiste à une poussée très vive des importations des pays d'Asie du Sud en développement rapide si bien que la balance commerciale excédentaire en début de période devient déficitaire. Enfin le solde négatif avec l'ensemble des pays en voie de développement compte tenu des importations pétrolières en provenance des pays de l'OPEP, est traditionnellement plus que compensé par les gains réalisés grâce aux exportations à destination des pays de l'Est. Le renouvellement des contrats commerciaux avec ces derniers s'accompagne d'un réajustement à la hausse des importations, les pays de l'Est tentant de réduire leur déficit vis-à-vis de l'Occident.

Persistance de graves déficits sectoriels avec les économies
les plus développées

L'analyse de la structure géographique des échanges tout produit confondu masque en fait de graves déséquilibres sectoriels avec les pays industriels⁽¹⁾. Ainsi l'équilibre pratiquement atteint en 1973 avec les pays de la CEE provient de la compensation entre de forts excédents dégagés dans un nombre limité de secteurs et des déficits enregistrés partout ailleurs, Les soldes positifs sont concentrés dans trois secteurs : l'agro-alimentaire, l'automobile et un certain nombre de biens de consommation courante en particulier textile-habillement, cuirs et chaussures, parachimie et pharmacie.

En revanche les déficits concernent pratiquement toutes les autres branches industrielles. Dans le secteur des biens intermédiaires l'ensemble des échanges sont très déséquilibrés, sauf pour le verre, principalement dans la sidérurgie et la métallurgie, ainsi que dans la chimie de base et les fibres synthétiques. Toutes les branches de biens d'équipement professionnel connaissent un solde négatif, celui-ci est beaucoup plus lourd dans la mécanique que dans les matériels électriques et électroniques. De plus les biens d'équipement électro-ménager ont le taux de couverture le plus faible de toutes les branches industrielles. Ces trois dernières branches représentent à elles seules plus de la moitié du déficit total enregistré dans les échanges industriels avec les pays de la CEE.

La situation est assez semblable dans les relations commerciales avec les autres pays de l'OCDE, mais avec un certain nombre de différences qu'il est utile de noter. Tout d'abord les échanges de produits agro-alimentaires sont ici déficitaires tandis que les échanges industriels sont au contraire légèrement excédentaires. Aux deux soldes positifs que constituent toujours l'automobile et les biens de consommation courante viennent s'ajouter des excédents dégagés principalement dans la sidérurgie des métaux ferreux et dans la chimie (chimie de base, caoutchouc, matières plastiques). En outre les déséquilibres dans les biens d'équipement professionnels sont très nettement différents, avec la CEE ils concernent principalement la

(1) Cf. tableau 13 ; p. 80.

mécanique, tandis qu'avec les autres pays de l'OCDE ils concernent avant tout la construction électrique et électronique. Enfin dans la branche de la construction navale et de l'aéronautique, si les échanges sont pratiquement équilibrés avec les pays de la CEE, ils sont tout à fait déséquilibrés avec le reste de l'OCDE.

Ces différences traduisent pour l'essentiel les traits caractéristiques de la domination commerciale et technologique de l'Allemagne fédérale d'un côté et des Etats-Unis de l'autre. L'impact des échanges avec le Japon tout en restant encore modeste vient accentuer les déséquilibres majeurs. La structure des échanges avec les pays développés met en relief la forte dépendance de l'économie française vis-à-vis des principales économies concurrentes sur le marché mondial. Cette dépendance porte en définitive sur les conditions de l'accumulation elle-même puisqu'elle s'inscrit par l'intermédiaire des biens d'équipement au coeur du système productif.

Les effets de cette dépendance sont atténués grâce aux exportations de produits manufacturés vers les pays en voie de développement et les pays de l'Est. Les excédents obtenus sur ces marchés concernent principalement six branches industrielles au premier rang desquelles se trouvent les biens d'équipement professionnel de la mécanique et des matériels électriques. En effet pour ces deux catégories de produits largement déficitaires dans les échanges avec les pays développés, les gains réalisés à l'exportation permettent de redresser leur balance commerciale autour de l'équilibre. Bien que mettant en jeu des volumes exportés moins importants il en va de même pour les produits intermédiaires de la métallurgie et de la chimie. De plus les échanges de matériels de transport sont excédentaires grâce aux seuls marchés des pays en voie de développement et des pays de l'Est. Enfin il faut souligner que cette zone procure à la branche automobile plus du tiers de ses excédents totaux.

A partir de 1974 le Commerce extérieur va être profondément bouleversé par la crise de l'échange international et la crise intérieure du système productif.

2. Fléchissement de la croissance et accélération de l'insertion de l'économie française sur le marché mondial l'internationalisation des marchés au cours de la crise

La crise pétrolière et la récession mondiale inaugurent une nouvelle phase dans l'évolution de l'insertion de l'économie française sur le marché mondial. Les relations commerciales se modifient durablement car la crise s'explique d'abord par des facteurs internes aux systèmes productifs nationaux. L'analyse des échanges extérieurs doit tenir compte non seulement des changements affectant le contexte international, mais aussi des transformations concernant la place et le rôle du commerce extérieur par rapport à l'activité intérieure. Ces deux points seront examinés successivement pour étudier le redéploiement des échanges extérieurs au plan sectoriel.

2.1. Bouleversement des conditions d'équilibre de la balance commerciale

. Choc pétrolier de 1974, récession mondiale et crise intérieure .

Le quadruplement du prix du pétrole à la fin de l'année 1973 provoque de graves perturbations sur le marché mondial et ouvre une période de croissance ralentie et heurtée pour l'ensemble des pays capitalistes développés. Le renchérissement des importations pétrolières opère un transfert massif de revenu à l'échelle mondiale, le déséquilibre des balances commerciales accroît les tensions inflationnistes et les désordres monétaires, la récession se généralise à toutes les économies engendrant une brutale augmentation du chômage.

Au delà des enchaînements conjoncturels, la dimension mondiale de la crise se manifeste dans le bouleversement des conditions de la concurrence internationale. Le ralentissement durable de la croissance des économies développées rompt le rythme d'expansion du commerce international et intensifie la concurrence. Les perspectives de la demande mondiale deviennent incertaines : la crise modifie les composantes sectorielles de la demande tandis que la stabilité du système des prix relatifs internationaux est

détruite par de constants réajustements des rapports monétaires internationaux. Les tensions internationales sont accrues par les politiques économiques adoptées par les pays industriels car la recherche de nouveaux équilibres des balances commerciales imposent des politiques restrictives au plan intérieur et conjointement un développement des exportations.

L'intensification de la concurrence est aussi attribuée à la montée d'un certain nombre de pays nouvellement industrialisés qui bénéficient d'avantages absolus en matière de coût de production. Les "nouveaux pays industriels" représentent encore une part modeste du commerce international ; bien que leurs exportations concernent un nombre limité de produits, elles sont perçues comme une menace pour les vieux pays industriels : leur progression sur le marché mondial s'effectue à un rythme très rapide et certaines productions viennent concurrencer des secteurs traditionnels particulièrement touchés par la crise ⁽¹⁾.

Le commerce international connaît une mutation à la fois aux plans sectoriel et géographique. Face à la faiblesse de la demande des pays industrialisés de nouveaux marchés se développent. Les pays pétroliers deviennent un débouché privilégié pour les exportations de biens manufacturés, la croissance rapide des nouveaux pays industriels est elle-même génératrice de nouvelles demandes, et d'une façon plus générale l'accroissement des liquidités internationales et le recyclage financier du prélèvement pétrolier permettent d'en limiter les effets déflationnistes. Pour s'adapter aux nouvelles conditions d'expansion du marché mondial, les économies développées sont contraintes de restructurer et de réorienter leurs échanges.

Les modifications de l'environnement international ont certes un impact en profondeur sur les économies développées, mais la persistance même des déséquilibres et des blocages dans la croissance intérieure, l'incapacité des diverses politiques économiques à les réduire témoignent de difficultés structurelles internes aux systèmes productifs nationaux. La "crise de l'échange international" et la récession mondiale en 1974-1975 apparaissent dans une perspective à long terme comme des facteurs venant aggraver des

(1) "L'incidence des nouveaux pays industriels sur la production et les échanges de produits manufacturés, OCDE, 1979.

déséquilibres déjà existants, accentuer des tendances à l'oeuvre antérieurement, voire en précipiter les évolutions.

Des infléchissements sont déjà perceptibles à la fin des années soixante dans la plupart des pays développés : ralentissement de la croissance, accélération de l'inflation, progression du coût salarial unitaire⁽¹⁾ dans l'industrie manufacturière, montée du chômage, désordre monétaire⁽²⁾. Certes la crise revêt des formes spécifiques dans chaque pays, mais les observations issues de l'étude comparative des principales économies dominantes convergent toutes vers une même conclusion : des facteurs internes d'essoufflement apparaissent et se cumulent dès avant la crise pétrolière pour constituer une remise en cause structurelle du régime de croissance des années soixante⁽³⁾.

L'économie française n'entre qu'assez tardivement dans la crise, c'est-à-dire dans le cycle stagflationniste où les effets de récession et d'inflation loin de s'opposer viennent au contraire s'entretenir les uns les autres⁽⁴⁾. La France connaît depuis la fin des années soixante, comme ses principaux concurrents, une dégradation progressive des conditions d'accumulation marquée par une baisse de la rentabilité du capital immobilisé et une accélération de la progression du coût salarial unitaire dans l'industrie. Les difficultés internes sont partiellement masquées par le niveau de la croissance de la production qui se poursuit à un rythme très soutenu au début des années soixante dix. La crise éclate en 1974 avec le brusque relèvement du prix du pétrole et la récession mondiale qui l'accompagne.

Le passage de l'économie française de la période de croissance élevée et régulière à une période de croissance ralentie et heurtée s'est effectué à travers des fluctuations brutales où les perturbations de l'environnement international jouent un rôle majeur. L'année 1973, dernière

-
- (1) Coût salarial unitaire : rapport du coût horaire des salaires et des charges sociales à la productivité horaire du travail.
- (2) J.C. DUTAILLY : "La crise du système productif", Economie et Statistique n° 138 novembre 1981.
- (3) Direction de la Prévision : "Approches sectorielles de la croissance et de la crise dans les cinq économies : quatre études de comparaison internationale", Statistiques et Etudes Financières, série orange n° 44, 1980.
- (4) P. DUBOIS : "La rupture de 1974", Economie et Statistique, n° 124, août 1980.

année avant la récession, est marquée par toute une série de chocs externes. dès avant la "crise pétrolière" : généralisation du système de taux de changes flottants au mois de mars, flambée des cours des matières premières industrielles importées et montée des prix des produits manufacturés sur le marché mondial.

Jusqu'à l'été 1974 une période de "surchauffe" entretenue par des mouvements spéculatifs retarde les effets dépressifs attribués à la hausse du prix du pétrole. Ces effets dépressifs se cumulent à la fin de l'année avec ceux de la récession mondiale. A cette date toutes les composantes de la demande intérieure contribuent à la crise provoquant un replis accentué de la production. La période de décroissance proprement dite est pourtant brève puisque la reprise soutenue par les mesures de relance intervient dès la fin de l'année 1975. Mais les effets initiaux de cette reprise s'épuisent dès le troisième trimestre 1976. La politique volontariste de relance et d'aide à l'investissement est mise en échec : le franc subit une forte dépréciation et sort du serpent monétaire européen en mars 1976, le déficit du commerce extérieur s'alourdit considérablement, la production fléchit à nouveau. Le taux de croissance n'atteint plus le niveau élevé des années antérieures.

A partir de cette date force est de reconnaître que les ressorts internes de la croissance sont rompus et que l'économie est entrée dans une période de crise structurelle profonde comme tous les autres pays développés. Les phases de reprise sont vite interrompues par des phases dépressives ; la croissance de la production plafonne à moyen terme autour de 3 %, entre 1974 et 1979.

L'analyse effectuée par P. ARTUS et P. MORIN à l'aide du modèle "METRIC" propose une évaluation de la contribution des facteurs externes à la crise : hausse des prix des matières premières importées en 1973, quadruplement du prix du pétrole, accélération de l'inflation et chute de l'activité à l'étranger. Tous ces "chocs externes" ne rendraient compte au total que de 0,8 points par an du fléchissement de la croissance entre 1973 et 1977, n'expliquant ainsi que le quart de la rupture dans la production qui a chuté de 3 points par an en moyenne sur la période. Par ailleurs, 2 points de l'accélération de l'inflation sont imputables à ces facteurs

extérieurs, ce qui n'est pas négligeable mais explique moins de la moitié de la progression du rythme d'inflation qui est passé de 6 % en 1973 à plus de 11 % les quatre années suivantes⁽¹⁾.

. Déficit énergétique et formation de l'excédent dans les échanges industriels

Si la crise s'explique principalement par des facteurs internes concernant les conditions même de l'accumulation, il n'en reste pas moins vrai que la nécessité d'équilibrer la balance commerciale constitue une contrainte sur l'activité intérieure, accrue par le renchérissement des importations pétrolières. Entre 1973 et 1974 le coût de l'approvisionnement en produits énergétiques pour l'économie française, mesuré par le déficit énergétique, est multiplié par trois en passant de -16,9 M²F à -51,5 M²F. Rapporté au PIB-marchand le prélèvement extérieur ainsi effectué s'élève de 1,5 % à 3,7 % entre ces deux dates, ce qui représente une forte ponction sur les ressources intérieures⁽²⁾.

Si le relèvement du prix du pétrole alourdit le coût des achats énergétiques et déséquilibre la balance commerciale, il suscite aussi une demande additionnelle dans le domaine des biens d'équipement professionnel et des travaux publics, et également dans celui des biens de consommation et des produits agro-alimentaires. Les échanges extérieurs doivent s'adapter aux nouvelles conditions de la demande mondiale afin de dégager un excédent accru dans les échanges industriels. Cette exigence commune à tous les pays développés renforce la concurrence internationale et constitue l'un des objectifs essentiels de la politique économique.

Le déséquilibre du commerce extérieur se résorbe progressivement au cours des quatre années qui suivent le premier choc pétrolier. Malgré un effort accru à l'exportation et une réorientation des échanges dès le début de la crise, il faut en effet attendre 1978 pour que l'équilibre de la

(1) P. ARTUS et P. MORIN : "La crise : quelles explications donne le modèle métrique ?", Revue Economique, vol. 30 n° 6, novembre 1979

(2) Le déficit énergétique de la France rapporté au PIB est proche de la moyenne européenne : pour l'ensemble de la CEE ce rapport s'élève respectivement en 1973 et 1974 à 1,6 % puis 3,9 %, et pour l'ensemble de l'OCDE : 1,0 % puis 3,0 %.

balance commerciale en termes FOB-FOB soit à nouveau réalisé⁽¹⁾. Ce redressement est pour l'essentiel imputable à l'adaptation de l'industrie puisqu'à cette date l'excédent obtenu dans les échanges industriels est capable à lui seul de compenser complètement le déficit énergétique ; le secteur agro-alimentaire traditionnellement excédentaire connaît en revanche un solde négatif de 1976 à 1978 pour des raisons d'ordre conjoncturel.

Les résultats du secteur industriel témoignent d'une profonde transformation des échanges, il est nécessaire d'en prendre la mesure et d'examiner suivant quelles modalités l'équilibre de la balance commerciale est atteint en 1978. Pour compenser le prélèvement pétrolier dès 1974, le taux de couverture des échanges industriels devrait être amélioré de presque 25 points⁽²⁾. Quatre années plus tard, les conditions d'équilibre sont réunies alors que le taux de couverture des échanges industriels n'augmente que de 10,6 points, passant de 107,8 % à 118,4 %.

De 1974 à 1978, trois séries de facteurs concourent à la résorption du premier choc pétrolier : les importations énergétiques sont stabilisées, les termes de l'échange s'améliorent régulièrement, l'excédent industriel augmente de façon substantielle⁽³⁾.

Les besoins en importations énergétiques sont stabilisés en volume et même régressent légèrement par rapport au niveau atteint en 1973 du fait du ralentissement de l'activité interne. La hausse du prix du pétrole est progressivement atténuée par une politique active de substitution dans les sources d'approvisionnement⁽⁴⁾ et par la baisse du dollar par rapport au franc. Ainsi après avoir presque triplé en 1974 le prix de l'énergie à

(1) L'équilibre FOB-FOB de 1975 est obtenu dans des conditions tout à fait particulières : les importations se contractent fortement avec la récession intérieure, à l'inverse le niveau des exportations est maintenu grâce à la nouvelle demande des pays pétroliers.

(2) C. CORTET et M. DEBONNEUIL : "La balance des paiements depuis 1973", Economie et Statistique, n° 119, février 1980.

(3) Cf tableau 8 p. 54.

(4) Cette substitution s'effectue principalement au profit du gaz dont le prix augmente moins vite que celui du pétrole ; la part du pétrole brut dans les importations énergétiques représente 84 % en 1974 puis 76 % en 1978.

Tableau 8

Balance commerciale et termes de l'échange par secteur

<u>Soldes CAF-FOB</u>	1973	1974	1976	1977	1978	1979
Milliards de francs						
Total tous produits	-6,4	-34,5	-41,8	-34,7	-23,8	-42,5
. Energie	-16,9	-51,5	-60,9	-64,7	-62,0	-83,8
. Hors énergie	+10,5	+17,0	+19,1	+30,0	-30,2	-41,3
dont : agro-alimentaire	+ 2,7	+ 5,9	-0,6	-7,7	-1,8	+3,2
industrie ⁽¹⁾	+ 8,8	+12,9	+22,1	+39,8	+42,6	+41,3

	1973	1974	1976	1977	1978	1979
<u>Total tous produits</u>						
Taux de couv. en valeur %	96,1	86,5	86,4	90,0	93,5	90,7
Taux de couv. en volume %	88,5	93,0	87,8	92,7	92,5	91,0
Ind. termes de l'échange	108,5	93,0	98,7	97,2	101,2	100,6
<u>Industrie⁽¹⁾</u>						
Taux de couv. en valeur %	107,8	108,2	111,6	119,6	118,4	114,4
Taux de couv. en volume %	111,7	118,0	109,0	116,3	113,5	107,8
Ind. termes de l'échange	96,5	91,7	102,3	102,8	104,3	106,1
<u>Import. énergétiques</u>						
Indice de volume	115,5	115,3	110,6	109,0	111,0	122,5
Indice de prix	33,3	93,9	117,3	129,1	123,0	151,6

Source : PROJEX - chiffres douaniers CAF-FOB, hors matériel militaire
indices de prix et de volume base 100 = 1975

(1) "Produits industriels" hors "matières premières minérales"

l'importation n'augmente plus que de 7 % par an en moyenne, c'est-à-dire de façon tout à fait modérée par rapport aux prix des produits industriels dont les rythmes de progression sont en moyenne annuelle de 9,7 % à l'importation et de 11,4 % à l'exportation. La stabilisation des importations de produits énergétiques en volume et la détérioration à partir de 1975 du prix relatif de l'énergie par rapport aux produits industriels font diminuer le poids du prélèvement extérieur qui ne représente plus que 2,9 % du PIB marchand en 1978 contre 3,7 % en 1974.

Par ailleurs, comme l'indique le différentiel dans les taux d'augmentation des prix des échanges industriels à l'importation et à l'exportation qui viennent d'être cités, l'accroissement de l'excédent commercial du secteur industriel provient pour une large part des gains obtenus grâce à l'évolution favorable des termes de l'échange industriel lui-même. Ces derniers s'améliorent en effet de 1,6 % en moyenne par an entre 1974 et 1978, et leur progression explique pour près des deux tiers l'augmentation du taux de couverture en valeur.

L'évolution des prix relatifs qu'il s'agisse des produits énergétiques importés ou des produits industriels échangés sur le marché mondial, prend une importance considérable au cours de la période.

Le taux de couverture en volume de l'échange industriel quant à lui n'augmente que faiblement à peine de 2 points, car les taux de croissance en volume des importations et des exportations restent très proches : respectivement 5,2 % et 5,6 % en moyenne par an de 1974 à 1978. Cependant la progression de l'excédent industriel en volume est loin d'être négligeable compte tenu du niveau élevé du montant des importations et des exportations.

L'amélioration des termes de l'échange industriel favorise à court terme le redressement de la balance commerciale, mais une augmentation prolongée des prix plus forte à l'exportation qu'à l'importation risque de compromettre la compétitivité de l'économie et les résultats obtenus sur les marchés d'exportation. Il est nécessaire de s'interroger sur l'origine des gains des termes de l'échange.

Trois types de facteurs expliquent leur évolution⁽¹⁾.

Une progression plus rapide des prix des exportations françaises que celle des prix des exportations des principaux pays concurrents, due à une poussée inflationniste plus forte en France qu'à l'étranger, entraîne effectivement une perte de compétitivité. Nous verrons plus loin que ce phénomène existe, mais il est corrigé par une dépréciation du taux de change⁽²⁾.

L'évolution des termes de l'échange peut provenir aussi de la modification de la structure des échanges : l'économie importe de plus en plus des produits dont les prix augmentent moins vite que la moyenne, et exporte de façon croissante des produits dont les prix augmentent par contre de façon plus rapide. L'évolution de la structure des importations et des exportations joue un faible rôle dans l'amélioration des termes de l'échange : toutes les branches connaissent des gains, bien qu'ils soient plus importants dans les biens d'équipement qui prennent un poids accru dans les ventes et moindre dans les achats⁽³⁾.

Enfin l'amélioration des termes de l'échange peut traduire une évolution de la spécialisation intra-branche et même intra-produit : les exportations concernent de plus en plus soit des produits à forte valeur ajoutée situés en aval des processus de production de la branche, soit des produits pour lesquels l'économie a acquis une maîtrise et une avance technologique, ou bien encore plus simplement des produits de haut de gamme. Ces phénomènes prennent une importance accrue au cours de la crise car les entreprises adoptent à l'exportation une stratégie de créneaux et se spécialisent sur des productions à un niveau fin⁽⁴⁾.

(1) L'analyse est complexe et comporte des incertitudes car il n'existe pas de véritables indices de prix en matière de commerce international, on utilise en fait des indices de valeurs moyennes dont le contenu en produits peut évoluer.

(2) Cf p. 68.

(3) C. CORTET et M. DEBONNEUIL : article cité.

(4) J. MATHIS et J. REGNIEZ : "L'industrie française dans l'échange international 1970-1979", Statistiques et Etudes Financières, Série orange, n° 46, 1981.

L'appréciation globalement positive qui est portée sur l'amélioration des termes de l'échange industriel, doit être nuancée car à partir de 1978 les taux de couverture en volume et en valeur commencent à fléchir dans toutes une série de branches. Les gains sur les termes de l'échange se poursuivent mais sans pouvoir contrecarrer la dégradation du solde commercial dans le secteur de l'industrie. En 1979 le montant de ce solde diminue en francs courants et le taux de couverture en volume se situe à un niveau inférieur à celui de 1973⁽¹⁾.

Contrairement aux affirmations de nombreux observateurs, le déséquilibre du commerce extérieur qui réapparaît en 1979 ne peut pas être imputé aux seuls effets du deuxième choc pétrolier. Certes le déficit énergétique augmente brutalement, mais l'excédent industriel diminue alors qu'à cette date le niveau de la demande mondiale conserve un niveau encore élevé. Le solde industriel se stabilise ou même régresse à chaque phase de relance du marché intérieur, cela est particulièrement net en 1976 et en 1979. Un troisième ensemble de facteurs lié au niveau de l'activité interne intervient en effet dans la formation de l'excédent industriel.

L'étude des conditions d'équilibre de la balance commerciale doit être poursuivie en examinant les nouvelles relations qui se sont établies au cours de la période entre la croissance ralentie et le développement des échanges extérieurs.

2.2. Nouvelle place des échanges dans la croissance industrielle

Ruptures différenciées selon les branches dans la croissance de la production et des échanges

La crise se manifeste d'abord par le ralentissement prolongé de la croissance, dont le taux annuel diminue partiquement de moitié sur moyenne période en passant de 5,9 % entre 1969 et 1973 à 3,1 % entre 1974 et 1979⁽²⁾.

(1) Cf tableau 8 p. 54.

(2) Cf tableau 1, p. 31.

Les échanges extérieurs connaissent aussi un fléchissement notable, mais comme dans la période précédente ils continuent de croître à un rythme plus que deux fois supérieurs au taux de croissance de la production : 7,0 % à l'exportation et 6,3 % à l'importation. La part des échanges dans le PIB-marchand s'élève à nouveau de façon importante pour atteindre en 1979, 25,6 % à l'exportation et 24,7 % à l'importation. Le quart de l'activité économique est donc concerné par les marchés extérieurs comme débouchés et comme sources d'approvisionnement.

L'ouverture de l'économie sur le marché mondial s'accroît, et au regard de l'atonie intérieure, le développement des exportations devient un élément tout à fait essentiel de la croissance. Si l'on décompose le taux de progression de la production suivant les différents composants de la demande, les exportations expliquent 1,3 % de l'augmentation annuelle moyenne du PIB entre 1974 et 1979, soit presque la moitié de sa croissance effective. L'activité intérieure, et au-delà l'accumulation elle-même, est soumise à la logique de l'internationalisation des marchés d'une manière plus astreignante qu'au cours de la période précédente⁽¹⁾.

Les changements quant à la place et au rôle des échanges extérieurs par rapport à l'activité économique peuvent être précisés en centrant l'analyse sur la croissance comparée de la production, des importations et des exportations dans les différentes branches industrielles⁽²⁾.

Traditionnellement le taux de croissance de l'industrie est bien supérieur à la moyenne des taux de croissance des différents secteurs composant le système productif. A partir de 1974 il devient nettement inférieur au taux de croissance du PIB⁽³⁾. La crise atteint surtout les biens intermédiaires et les biens de consommation courante. Les biens d'équipement destinés aux entreprises ou aux ménages résistent mieux à la baisse de l'activité, mais avec des différences notables suivant les produits. Parmi les biens d'équipement professionnel au sens strict seuls les matériels électriques

(1) Cf supra p. 33.

(2) Cf tableau 9, p. 59.

(3) Le taux de croissance annuel moyen de la production industrielle passe de 6,8 % entre 1969-1973 à 2,3 % entre 1974-1979, tandis que celui du PIB-marchand passe de 5,9 % à 3,1 % entre les deux périodes.

Tableau 9

Croissance de la production et des échanges extérieurs par branche industrielle

Taux de croissance en volume <u>Au prix 1970, en %</u>	1970-1973			1973-1979		
	Prod.	Imp.	Exp.	Prod.	Imp.	Exp.
Total industrie	6,8	15,9	13,2	2,3	7,2	7,6
Biens intermédiaires	6,4	12,9	12,1	1,4	5,6	7,1
Biens d'équipt prof.	7,0	18,2	14,8	4,2	7,4	10,8
. Mécanique	6,4	11,4	11,1	0,8	4,2	7,8
. Elect. + électronique	8,4	27,8	16,7	6,4	11,9	13,1
. Const. navale, aéro, arm ^t	5,7	21,9	22,0	8,1	1,8	13,7
Biens d'équipt ménager	11,8	19,8	19,9	5,3	10,7	7,7
Auto + transp. terrestre	8,9	15,6	12,0	3,2	7,3	6,3
Biens de consomm. courante	6,1	19,1	13,4	1,3	10,0	3,8
dont : textile - habil ^t	4,9	22,8	14,3	- 1,3	9,9	2,2
	Tx pénétration à l'imp. ⁽¹⁾			Effort à l'exportation ⁽²⁾		
Au prix 1970, en %	1970	1973	1979	1970	1973	1979
Total industrie	19,3	24,3	32,3	20,6	24,1	32,6
Biens intermédiaires	21,3	25,1	32,5	18,2	21,0	29,5
Biens d'équipt prof.	25,3	33,1	42,4	25,6	30,7	47,7
. Mécanique	29,0	33,0	43,6	27,0	30,5	49,4
. Elect. + électronique	23,8	35,5	47,3	23,4	26,6	37,7
. Const. navale, aéro, arm ^t	16,9	27,3	24,8	24,9	41,9	73,8
Biens d'équipt ménager	28,4	33,9	42,0	15,1	18,1	19,2
Auto + transp. terrestre	17,5	20,9	26,9	37,7	40,6	48,5
Biens de consomm. courante	11,2	15,5	23,6	15,0	18,0	19,2
dont : textile - habil ^t	11,8	18,7	32,0	19,9	25,4	28,1

Source : comptabilité nationale - comptes de l'industrie en N.A.P.

(1) I/MI, (2) X/MI avec $MI = P + I - X$: marché intérieur.

et électroniques traversent aisément la crise, en revanche le taux de croissance de la construction mécanique s'effondre complètement. Les biens d'équipement des ménages maintiennent une croissance supérieure à la moyenne malgré un fléchissement important par rapport à la période antérieure particulièrement accentué dans l'automobile.

La crise ne bouleverse pas le classement des branches suivant le taux de croissance de leur production et leur place par rapport à la demande. Elle a tendance à précipiter ou à accentuer des évolutions à l'oeuvre dès avant 1974 et abouti à resserrer la hiérarchie des branches⁽¹⁾.

Le ralentissement du développement des échanges est bien moins marqué que celui de la production, ceci est surtout vrai à l'exportation⁽²⁾. On assiste donc à une accélération générale de l'internationalisation des marchés : à la fois pour ce qui concerne la pénétration du marché intérieur par les producteurs étrangers et pour ce qui concerne la place prise par les marchés extérieurs dans les débouchés de la production. Il s'agit là d'un trait particulièrement important dans le déroulement de la crise ; les contraintes liées au maintien de la compétitivité internationale pèsent d'un poids accru sur les processus d'adaptation du système productif.

Certes la crise suscite un regain de tendances protectionnistes dans tous les pays développés face aux difficultés intérieures, cependant l'intensification des échanges sur le marché mondial se poursuit. L'obligation d'augmenter l'excédent dans les échanges industriels pour compenser le prélèvement extérieur dû au renchérissement des importations énergétiques constitue sans doute un facteur explicatif important. Plus fondamentalement la dimension mondiale des marchés s'impose pour assurer les débouchés nécessaires à la production et conduit à accélérer l'ouverture de l'économie sur le marché international.

(1) M. DOLLE : "Les branches industrielles avant et après 1974", Economie et Statistiques, n° 108, février 1979.

(2) Sauf pour les biens d'équipement ménager et les biens de consommation courante où les importations progressent à un rythme plus soutenu que les exportations.

Suivant la même observation faite au niveau de la production et de la demande intérieure, la hiérarchie des branches classées en fonction du rythme de développement des échanges industriels n'est pratiquement pas modifiée. Encore faut-il préciser tout de suite que ceci est vrai surtout pour les achats et beaucoup moins pour les ventes à l'étranger. L'impact de la crise est en effet tout à fait différent à l'importation et à l'exportation.

A l'importation, le fléchissement de la croissance des échanges est assez homogène suivant les branches, bien que portant relativement plus sur les biens d'équipement professionnel, les biens intermédiaires et l'automobile. Il affecte relativement moins les biens d'équipement ménager et les biens de consommation courante qui prennent une place plus importante dans la structure par produits des achats à l'étranger⁽¹⁾.

A l'exportation, le ralentissement de la croissance des échanges est beaucoup plus différencié et surtout ses effets sont inverses à ceux constatés à l'importation. Ici le rythme de progression des biens d'équipement professionnel diminue de façon relativement modérée non seulement pour ce qui concerne les matériels électriques et électroniques, mais aussi et il faut le souligner, pour ce qui concerne la construction mécanique. Cet ensemble de branches avec les équipements de transport prend un poids accru dans la structure du commerce extérieur total en gagnant pratiquement 4 points par rapport à la période précédente⁽¹⁾. De même le taux d'augmentation des exportations de biens intermédiaires baisse relativement faiblement et devient supérieur à celui des importations. C'est finalement l'ensemble des biens de consommation qui connaît le plus net recul. Le taux de croissance des exportations est pratiquement divisé par deux dans l'automobile et les transports terrestres, il chute de façon importante dans les biens d'équipement ménagers même s'il reste proche de la moyenne, il s'effondre tout à fait dans les biens de consommation courante.

(1) Cf tableau 4, p. 37.

Partage du marché intérieur, effort à l'exportation et soldes commerciaux dans les branches industrielles

Au cours de la période 1974-1979, le comportement des branches industrielles apparaît nettement différencié, l'évolution de la place et du rôle des échanges extérieurs par rapport à l'activité intérieure modifie les conditions de la formation des soldes commerciaux.⁽¹⁾ Les résultats du commerce extérieur par branches doivent être examinés à partir des mouvements qui affectent la pénétration du marché intérieur par les importations et l'effort consenti à l'exportation⁽²⁾.

Dans le secteur des biens intermédiaires le partage du marché intérieur et l'effort à l'exportation sont en 1973 proches de la situation moyenne de l'industrie, leur évolution en réduit l'écart en fin de période. Subissant le plus fortement le ralentissement de la demande intérieure, la production fléchit. Les importations sont freinées et leur progression reste contenue à un rythme nettement inférieur à celui des exportations. Ces dernières expliquent à elles seules la croissance de la production à un niveau légèrement supérieur à celui de 1973. Le solde extérieur résulte de mouvements multiples à un niveau détaillé d'engagements et de désengagements, son amélioration provient pour l'essentiel du redressement des échanges de la chimie qui s'équilibrent dès 1974. Cette évolution favorable est remise en cause en 1979 et le taux de couverture des échanges se dégrade pour l'ensemble des produits intermédiaires.

Le secteur des biens d'équipement professionnel est celui qui est le plus ouvert sur l'extérieur à la fois à l'importation et à l'exportation. Au cours de la crise l'internationalisation des marchés est la plus rapide, elle s'accélère par rapport à la période antérieure⁽³⁾. L'excédent dégagé dans ce secteur apparaît dès le premier choc pétrolier comme l'élément moteur

(1) "La crise du système productif", INSEE décembre 1981.

(2) Cf tableau 5 p.41 et tableau 9 p.59, pour faciliter les comparaisons les importations et les exportations sont rapportées au marché intérieur = Production + Importations - Exportations, les deux taux ainsi obtenus mesurent respectivement la pénétration du marché intérieur et l'effort à l'exportation.

(3) Les écarts constatés en début de période avec le taux de pénétration du marché intérieur plus élevé dans les biens d'équipement ménager, et le taux de l'effort à l'exportation plus intense dans l'automobile et les matériels de transport terrestre, sont pratiquement abolis en 1979.

du retour à l'équilibre de la balance commerciale. Le taux de croissance des exportations est nettement supérieur à celui des importations, et l'amélioration constante des termes de l'échange consolide les progrès du taux de l'effort à l'exportation.

Pour les deux branches de biens d'équipement professionnel au sens strict les évolutions de la demande intérieure, de la production et des échanges extérieurs connaissent des évolutions différentes. La spécialisation se poursuit, mais elle se caractérise par un engagement plus accentué dans les produits traditionnels de la filière mécanique, et par des faiblesses notables dans la filière électrique et électronique.

La demande intérieure de biens mécaniques se réduit considérablement, les importations sont fortement freinées, tandis que le taux mesurant l'effort à l'exportation connaît des progrès spectaculaires. Le développement des exportations est suffisamment intense pour pallier l'affaiblissement de la demande intérieure, il explique à lui seul le maintien du niveau de la production. Les résultats obtenus par les exportations sur les marchés étrangers permettent la formation d'excédents élevés, mais ceux-ci sont concentrés sur un nombre de produits limités : l'équipement industriel non spécialisé, les matériels de manutention, des mines, de la sidérurgie et du génie-civil. Trois autres postes restent déficitaires malgré une amélioration sensible due à la chute de la demande intérieure d'investissement et à de meilleures performances à l'exportation ; il s'agit des machines agricoles, des machines spécialisées en particulier les machines-outils, et des matériels de précision, de mesure et de contrôle. De plus en 1979, la situation d'ensemble de la branche se dégrade avec une forte baisse du taux de couverture provenant à la fois d'une accélération de la pénétration du marché intérieur et d'un essoufflement des exportations.

Le redressement des échanges et la formation de l'excédent dans la balance commerciale n'ont pas la même ampleur dans la construction électrique et électronique. La demande intérieure continue de croître à un rythme soutenu, la poussée des importations est sur ce marché la plus vigoureuse. La progression des exportations est faiblement supérieure à celle des importations, les progrès du taux de l'effort à l'exportation apparaissent assez faibles au regard du dynamisme de la demande dans cette branche. Le jeu des prix relatifs explique l'essentiel de l'amélioration de l'excédent, car

l'industrie est spécialisée surtout dans la construction électrique, moins fortement dans les matériels électroniques professionnels, au détriment des matériels de traitement de l'information dont les échanges extérieurs se dégradent depuis le début des années soixante-dix.

L'ensemble des branches de la construction navale, aéronautique et de l'armement procure presque la moitié des excédents du secteur des biens d'équipement professionnel. Les ventes d'armes y jouent un rôle décisif depuis 1973. Les marchés de la construction navale et aéronautique sont directement de dimension mondiale et subissent une concurrence particulièrement intense. La crise atteint de plein fouet les chantiers navals. Cette branche est marquée par un suréquipement général tandis que de nouveaux pays producteurs particulièrement dynamiques conquièrent des parts de marché importantes. Dans la construction aéronautique l'internationalisation de la production et la coopération technique constituent un moyen essentiel pour se maintenir sur le marché. Les succès obtenus à l'exportation proviennent de programmes de recherche et d'équipement soutenus par l'Etat.

Le secteur de l'automobile et des matériels de transport terrestre procure à lui seul un solde commercial positif équivalent à celui de l'ensemble des branches de biens d'équipement professionnel. Traditionnellement fortement spécialisée dans ce type d'activité, l'industrie française se trouve à bien des égards par rapport aux concurrents étrangers dans une situation qui peut être qualifiée de défensive. La part du marché intérieur tenue par les producteurs étrangers reste relativement modeste. Elle augmente rapidement avant la crise en particulier en 1973, puis se stabilise pour progresser à nouveau en 1979 à un rythme sensiblement plus élevé que la moyenne de l'industrie. La croissance de la production est fortement freinée et s'effectue à un taux annuel moyen faiblement supérieur à celui de l'industrie prise dans son ensemble.

Ce ralentissement s'explique en grande partie par le fléchissement des exportations. Certes le taux de l'effort à l'exportation augmente de façon continue, mais la contribution des exportations à la croissance de la production est réduite de moitié à partir de 1974 par rapport à la période antérieure.

Le taux de couverture des échanges s'est dégradé par rapport au niveau atteint avant 1972. En fait la détérioration des échanges extérieurs dans la branche automobile proprement dite résulte tout autant de difficultés intérieures liées à une adaptation aux nouvelles conditions de la croissance, que de changements tenant au processus d'internationalisation de la production. La délocalisation industrielle constitue en effet un élément décisif de la stratégie de conquête de marchés extérieurs ce qui modifie en retour la structure des échanges.

Le secteur des biens d'équipement ménager connaît aussi un degré d'internationalisation élevé s'exprimant par une forte pénétration étrangère sur le marché intérieur. Le dynamisme de la demande est peu touché par la crise comparativement aux autres branches. Le fléchissement de la production s'explique à la fois par l'accélération de la pénétration des importations et par le faible développement des exportations dont le taux de progression est tout juste équivalent à la moyenne des exportations industrielles. Le déficit du solde extérieur continue de s'alourdir comme au début des années soixante dix, mettant en relief l'absence quasi totale de productions nationales sur les segments de marché les plus dynamiques.

Le secteur des biens de consommation courante voit son commerce extérieur profondément bouleversé. Très nettement excédentaire jusqu'en 1975, le solde extérieur s'amenuise de façon continue pour devenir déficitaire à partir de 1979. La relative stabilité des termes de l'échange pour chacune des grandes catégories de produits, ⁽¹⁾ interdit de compenser la dégradation du taux de couverture en volume qui illustre le désengagement de l'industrie française dans des branches régressives. La branche de la parachimie-pharmacie reste le seul point d'encrage de la spécialisation de l'industrie.

Ce secteur est traditionnellement peu ouvert sur l'extérieur surtout à l'importation. La poussée des importations est extrêmement forte depuis le début des années soixante dix, elle se poursuit après 1974 de

(1) Sauf dans le textile-habillement.

façon accélérée au regard du taux de croissance de la demande intérieure. Ce mouvement n'est pas équilibré par une progression comparable des exportations, bien au contraire le rythme de croissance des ventes à l'étranger est le plus faible de toute l'industrie tandis que celui des achats est parmi les plus élevés.

Le secteur s'ouvre au marché mondial en substituant progressivement les importations à la production nationale. Au total la contribution du commerce extérieur qui constitue traditionnellement un élément de soutien à la production, devient négative à partir de 1975. Tous les facteurs concourent à accroître une crise déclarée bien avant cette date. Pour l'ensemble des produits et surtout dans les branches du textile-habillement et des cuirs-chaussures, la réduction de la production provoquée par la contraction de la demande intérieure est aggravée par la pénétration accélérée des produits étrangers et par l'effondrement du taux de croissance des exportations.

2.3. Spécialisation internationale et contrainte extérieure

Avec la crise le mouvement de spécialisation internationale se renforce et ceci à un niveau fin. Face à un marché intérieur déprimé, les entreprises cherchent à développer leurs exportations suivant une stratégie de créneaux, c'est-à-dire sur quelques produits en fonction de perspectives moins défavorables de la demande mondiale, de positions fortes en termes de technologie de disponibilités de financement, de coûts de production. La dimension mondiale s'impose sur tous les marchés. Ce mouvement est commun à tous les pays capitalistes développés. Le développement des exportations s'accompagne d'une accélération de la pénétration du marché intérieur par les importations, ce qui réduit d'autant les débouchés intérieurs pour les producteurs nationaux et renforce l'impératif d'exporter. La concurrence s'intensifie sur tous les marchés et la contrainte extérieure liée à la nécessité d'équilibrer la balance commerciale devient plus astreignante sur l'activité économique intérieure.

La contrainte extérieure s'exprime avant toute chose pour l'économie française par la sensibilité des importations à la conjoncture intérieure et la vulnérabilité du franc sur le marché des changes au cours des phases de reprise. La forte élasticité des importations à la demande en volume

et les tendances à la dépréciation monétaire résument les caractéristiques de la spécialisation internationale de l'économie. Ces deux points doivent être précisés pour comprendre l'évolution de l'intégration du système productif dans l'économie mondiale.

La composition des échanges extérieurs par produit, le degré d'engagement de l'économie dans les différentes branches⁽¹⁾ font que la formation de l'excédent industriel nécessite non seulement de développer les exportations mais aussi de limiter les importations en contenant la progression de la demande intérieure. L'équilibre entre ces deux mouvements est particulièrement difficile à trouver car le fléchissement de l'activité interne compromet à terme les exportations. Le maintien d'un flux élevé d'exportation doit être fondé sur l'obtention de gains de productivité et sur une évolution des coûts de production comparable à celle de l'étranger, afin de garantir la compétitivité de l'économie sur le marché mondial. Or l'obtention de gains de productivité ainsi que la possibilité de financer l'investissement restent d'abord liées au niveau de l'activité intérieure et donc à la demande⁽²⁾. Mais, à l'inverse, la progression de la demande, la reprise de l'investissement sont propices à un accroissement des importations et au renforcement des tensions inflationnistes. Dans ce contexte la progression du pouvoir d'achat intérieur doit être contenue sous peine de remettre en cause la compétitivité de l'économie.

Les relations entre la croissance et le développement des échanges extérieurs sont subordonnées aux variations du taux de change qui a des effets nouveaux et contradictoires sur l'activité économique. Le changement de parité monétaire agit à la fois comme sanction de l'évolution des échanges commerciaux, et à ce titre dépend de la spécialisation acquise, et comme contrainte sur les conditions internes de la formation des prix, des coûts et des profits⁽³⁾.

(1) Le degré d'engagement est un indicateur de spécialisation par branche mesurant le rapport entre la production en volume et le niveau du marché intérieur en volume $d^o = P/P + I - X$

(2) R. BOYER et P. PETIT : "Progrès technique, croissance et emploi : un modèle d'inspiration kaldorienne pour six industries européennes", Revue Economique, n° 6 novembre 1981.

(3) M. AGLIETTA, A. ORLEAN et G. OUDIZ : "L'industrie face aux contraintes de change", Economie et Statistique n° 119 février 1980.

Entre 1973 et 1979 le franc connaît sur un marché monétaire profondément bouleversé d'amples fluctuations. Il se déprécie de 7 % sur la période par rapport à un panier constitué par les principales monnaies, mais cette dépréciation atteint 28 % vis-à-vis du mark. La baisse du taux de change a pour principal effet de maintenir la compétitivité monétaire des exportations⁽¹⁾, c'est-à-dire d'annuler le différentiel qui apparaît dans les rythmes de progression des prix des exportations françaises d'une part et des exportations des principaux concurrents d'autre part. La stimulation des exportations ou la limitation des importations sont pratiquement nulles en volumes.

Les effets de la dépréciation du franc sur le solde de la balance commerciale changent après 1973. Positifs jusqu'à cette date ils deviennent globalement négatifs, non seulement du fait du gonflement de la valeur des importations énergétiques, mais aussi compte tenu du poids pris dans les échanges par les biens d'équipement destinés à l'industrie et à la consommation. Pour l'ensemble de ces biens les élasticités-prix à l'importation et à l'exportation sont extrêmement faibles si bien que les volumes échangés ne varient pratiquement pas à la suite d'un changement de parité. En fin de compte la dépréciation du change favorise relativement le solde des biens intermédiaires et des biens de consommation courante, mais au détriment de celui des biens d'équipement professionnel et ménager et naturellement des produits énergétiques. Par contre une politique de taux de change élevé a des effets inverses et améliore en conséquence l'équilibre de la balance commerciale.

Si le glissement du franc a peu d'effet direct sur la structure des échanges, il allège cependant la contrainte que fait peser la concurrence internationale sur l'activité intérieure⁽²⁾. La dépendance de l'économie française se traduit par le fait que la France est obligée d'exporter suivant des normes de production et d'échange dont elle n'a pas la maîtrise. Les industriels ont tendance à aligner leurs prix à l'exportation sur ceux du marché mondial. Confrontés à une augmentation des coûts de production entre-

(1) L'indice de compétitivité monétaire des exportations est mesuré par l'indice des prix français à l'exportation rapporté à la moyenne des indices de partenaires commerciaux, et corrigé de l'évolution des taux de change.

(2) M. AGLIETTA et alii article cité.

tenus par une inflation plus forte qu'à l'étranger, ils réduisent leurs marges bénéficiaires sur les marchés étrangers afin de limiter la dégradation de leur compétitivité par les prix. Cette réduction est en partie compensée par un maintien des taux de marge sur le marché domestique grâce à un accroissement plus rapide des prix intérieurs.

Une telle évolution constitue l'un des éléments d'explication de la pénétration des produits étrangers, mais pas l'élément principal⁽¹⁾. Le partage du marché intérieur dépend en effet moins de la dégradation de la compétitivité mesurée en terme de prix-relatifs⁽²⁾ que des caractéristiques de la spécialisation internationale de l'économie. Le niveau des importations est étroitement lié à la croissance des composantes de la demande intérieure en volume. Les périodes de récession freinent les importations, les périodes de reprise les accélèrent à un rythme encore plus élevé. Ainsi au cours des phases de freinage de la demande, le solde extérieur s'améliore sensiblement car la demande diminue plus fortement que la production, les importations baissent relativement tandis que les exportations, se maintiennent ou continuent de progresser. A cet égard une croissance plus soutenue en France qu'à l'étranger constitue une difficulté dans la mesure où des décalages dans le cycle conjoncturel de la croissance viennent limiter les possibilités d'exportation.

En définitive, la dépréciation du franc permet un redressement partiel des marges bénéficiaires et modère la contrainte extérieure compte tenu de l'arbitrage opéré entre hausse du taux de marge et recherche d'une plus grande compétitivité par les prix. Le desserrement de la contrainte extérieure ainsi obtenu permet une reprise de l'activité intérieure et en particulier de l'investissement nécessaire à l'amélioration de la spécialisation internationale. Cependant la marge de manoeuvre est étroite, la dépréciation du franc doit être contenue puisque la baisse du taux de change est de nature à compromettre l'équilibre de la balance commerciale étant donné la spécialisation acquise. La contrainte extérieure n'autorise en

(1) P. ARTUS, C. BISMUT et M. DEBONNEUIL : "La pénétration étrangère sur le marché français : vingt années plus une", Economie et Statistique n° 135 juillet-août 1981.

(2) Indice de compétitivité sur le marché intérieur mesuré par le rapport des indices de prix des importations et de prix à la production.

définitive qu'une croissance lente après 1974. Ce ralentissement implique un ajustement des capacités de production et donc une période d'investissements modérés ce qui, en retour, affaiblit la demande et freine les possibilités d'évolution de la spécialisation internationale.

3. Redéploiement des échanges extérieurs vers les pays en voie de développement de 1974 à 1979

3.1. Déformation de la structure par zone des importations et des exportations

Le ralentissement de la croissance mondiale, le renchérissement des importations énergétiques, le transfert massif de revenu à l'échelle internationale modifient la structure géographique du commerce extérieur français tant à l'importation qu'à l'exportation.

Du côté des importations, la déformation de la répartition des achats en valeur tous produits confondus provient bien sûr de la nouvelle place prise par les pays de l'OPEP qui gagnent plus de 5 points, cette augmentation s'effectue au détriment presque exclusif de la CEE, le recul des autres pays de l'OCDE restant limité⁽¹⁾. La croissance en volume des importations décomposée par grande zone et par secteur permet d'expliquer cette évolution⁽²⁾.

Le fléchissement de la croissance des importations totales en provenance de la CEE est proche de la moyenne. Cette baisse est toutefois plus accentuée pour des produits industriels, les achats de produits agro-alimentaires connaissant une progression soutenue compte tenu des difficultés conjoncturelles accumulées pendant trois années consécutives.

Le dynamisme des importations en provenance des autres pays développés reste vif et s'explique par un taux de croissance des achats de produits industriels supérieur de plus de 3 points à celui des pays de la Communauté.

(1) Cf. tableau 6 p. 43.

(2) Cf. tableau 10 p. 71.

Tableau 10

Croissance en volume et termes de l'échange par secteur et par zone

Taux de croissance annuel moyen en %	1973 - 1979			TOTAL MONDE
	CEE 9	Autres OCDE	Reste monde	
<u>Import. en volume</u> : Total tous produits	5,6	8,4	1,9	5,5
. agro-alimentaire	10,0	5,1	0,2	4,9
. industrie	5,1	8,3	11,7	6,7
<u>Export. en volume</u> : Total tous produits	5,0	4,5	9,2	6,0
. agro-alimentaire	3,5	2,1	10,7	5,2
. industrie	5,7	4,9	8,7	6,3
<u>Termes de l'échange</u> : Total tous produits	+0,6	+1,8	-7,8	-1,3
. agro-alimentaire	+0,8	+3,1	-6,0	-0,8
. industrie	+1,1	+0,7	+3,4	+1,6

Taux de couverture en volume %	CEE 9	Autres OCDE	Reste monde	TOTAL MONDE
<u>en 1973</u> : Total tous produits	94,6	99,9	64,0	88,5
. agro-alimentaire	228,6	74,0	59,0	117,5
. industrie	82,2	100,8	340,4	109,3
<u>en 1979</u> : Total tous produits	91,5	80,5	97,2	91,0
. agro-alimentaire	159,5	62,1	107,5	119,3
. industrie	85,0	82,9	288,9	106,8

Source : PROJEX - chiffres douaniers CAF-FOB, hors matériel militaire

Décomposition des indices de prix par secteur et par zone

indices de prix base 100 = 1975

N.B. : "produits industriels" y compris "matières premières minérales".

L'augmentation de la part en valeur des pays en voie de développement résulte pour l'essentiel de l'accroissement du prix des importations énergétiques. Ces dernières sont stabilisées en volume comme nous l'avons déjà observé⁽¹⁾, et les achats agro-alimentaires ne progressent pratiquement pas non plus⁽²⁾. En revanche, le taux de croissance des importations de produits manufacturés est très élevé atteignant 11,7 % par an en moyenne ; il explique à lui seul la progression des importations totales en volume, qui reste cependant faible compte tenu de la part encore modeste prise par les produits industriels dans l'ensemble des achats en provenance de cette zone.

L'évolution de la structure géographique des importations résulte de changements quant à la place d'un certain nombre de pays à l'intérieur même de chaque zone⁽³⁾. Le retrait relatif de la CEE est imputable à la réduction des achats en provenance de l'Allemagne fédérale, tandis que le maintien de la part des autres pays développés est dû à la forte progression du Japon et des pays de l'Europe du Sud sous l'impulsion de l'Espagne. Pour ce qui concerne le reste du monde, en dehors des pays de l'OPEP dont nous avons montré l'impact sur la structure des importations, les achats les plus dynamiques proviennent de l'Asie dont la part, tout en restant faible, s'accroît le plus rapidement.

Si l'on centre l'analyse sur les achats de produits industriels en décomposant le taux de pénétration du marché intérieur par zone, les pays fournisseurs les plus dynamiques sont les Etats-Unis, le Japon et l'Espagne⁽⁴⁾.

L'augmentation de la pénétration du marché intérieur par les produits manufacturés étrangers s'explique pour 40 % par les importations en provenance de la CEE, malgré un taux de croissance relativement faible, comme nous l'avons vu, mais leur niveau de départ est élevé. Cet accroisse-

(1) Cf supra p. 53.

(2) La contraction des achats de produits agricoles est corrigée en valeur par de fortes hausses de prix.

(3) Cf tableau 6 p. 43.

(4) J.P. DUBARRY et P. MEUNIER : "Pénétration du marché intérieur et effort à l'exportation : approche géographique". Economie et statistique n° 142, mars 1982.

Les résultats chiffrés sont empruntés à cette étude.

ment est dû à l'Italie et dans une moindre mesure au Royaume-Uni, en revanche le poids des ventes de l'Allemagne fédérale sur le marché intérieur reste pratiquement stable.

Les autres pays de l'OCDE expliquent également 40 % de l'augmentation du taux de pénétration du marché intérieur, sous l'impulsion de la croissance des importations industrielles en provenance des Etats-Unis, du Japon et de l'Espagne.

Malgré un taux de progression très élevé, les achats de produits manufacturés aux pays en voie de développement ne représentent en fin de période que 2,2 % de l'approvisionnement du marché intérieur et 1 % pour les achats en provenance de l'Asie. Ils n'expliquent finalement que 15 % de l'accroissement du taux de pénétration.

Du côté des exportations, la réorientation des échanges tous produits confondus est pratiquement de la même ampleur en valeur qu'à l'importation, mais elle engage des volumes plus élevés puisque l'incidence de la variation du prix relatif des produits énergétiques est ici presque nulle. L'ensemble des pays en voie de développement et des pays de l'Est gagne 4,5 points environ en part dans le total. Corrélativement les exportations vers les pays développés subissent une diminution, mais, contrairement aux observations faites à l'importation, cette contraction porte relativement moins sur les ventes destinées à la CEE que sur les ventes destinées aux autres pays de l'OCDE⁽¹⁾.

La modification de la structure des exportations, provient des différences entre les taux de croissance en volume par zone, principalement dans le domaine des produits industriels.⁽²⁾ Le rythme de croissance des exportations industrielles est proche de la moyenne vers la CEE, beaucoup plus modéré vers les autres pays de l'OCDE, d'un niveau élevé vers les marchés du reste du monde⁽³⁾.

(1) Cf tableau 6 p. 43.

(2) Cf tableau 10 p. 71.

L'accroissement de la part de la zone "reste du monde" est dû aussi à la progression des exportations du secteur agro-alimentaire.

(3) Les prix des exportations industrielles augmentent parallèlement sur les marchés de la CEE et des autres pays de l'OCDE, ils connaissent une croissance nettement plus rapide sur les marchés du reste du monde contribuant ainsi à l'augmentation de la part en valeur de cette zone.

La décomposition géographique du taux d'effort à l'exportation pour les produits industriels donne une mesure encore plus significative de la réorientation des échanges. La progression des ventes vers la CEE explique, de façon comparable aux observations faites à l'importation, 40 % de l'accroissement du taux d'effort à l'exportation, mais celle des ventes vers les autres pays développés n'a qu'une faible incidence sur l'évolution de ce taux. En revanche le développement des ventes vers les pays en voie de développement y contribue pour près de 38 %⁽¹⁾. Ce mouvement d'affectation des ressources productives à l'exportation indique une réallocation des facteurs d'offre particulièrement intense puisqu'il doit être mis en regard avec les niveaux des échanges atteints en début de période : les exportations de produits manufacturés vers la CEE représentent plus de la moitié du total en 1973, alors que celles vers les autres pays industriels et vers le reste du monde représentent chacune un peu moins du quart.

Le redéploiement des exportations correspond à une adaptation à la demande sur le marché mondial dont l'infléchissement au cours de la crise est très différencié selon les zones⁽²⁾. Le ralentissement de la demande de produits manufacturés porte principalement sur les pays industriels, il est aussi très net pour les pays de l'Est au regard du taux de croissance exceptionnel atteint pendant la période 1969-1973. La croissance de la demande des pays de l'OPEP s'accélère en augmentant d'un tiers par rapport à la période antérieure, en revanche celle des autres pays en voie de développement fléchit d'un quart, c'est-à-dire sensiblement moins que la moyenne.

Tableau 11 : Croissance de la demande mondiale de produits manufacturés par zone

Taux de croissance annuel moyen	1964-1969	1969-1973	1973-1979
En volume, en %			
OCDE	9,7	9,9	3,9
OPEP	9,3	12,8	17,0
Autres P.V.D.	7,5	8,0	6,0
Pays de l'Est	8,6	16,8	5,9
Total ⁽¹⁾	9,4	9,0	5,5

(1) Les demandes des différentes zones sont pondérées à partir de la structure des exportations de la France en 1970.

Source : Banque de données "Metric", extrait de : "La crise du système productif" INSEE décembre 1981.

(1) J.P. DUBARRY et P. MEUNIER article cité.

(2) Cf. tableau 11 p.74.

Une première appréciation des résultats obtenus à l'exportation peut être effectuée en examinant l'évolution des parts de marchés détenues par la France dans les exportations de l'OCDE⁽¹⁾. La position de la France apparaît tout au long de la période d'une grande stabilité. De plus sa part sur chacun des marchés est proche de sa situation moyenne à l'égard du monde sauf pour ce qui concerne les marchés de l'OCDE hors CEE. Cette faiblesse s'explique par une pénétration très modeste sur les marchés extra-européens notamment des Etats-Unis et du Japon, alors qu'elle occupe le premier rang sur les marchés espagnol et suisse.

Tableau 12

Parts de marché par zone détenues par la France dans les exportations de l'OCDE

Parts en valeur, en %	1973	1974	1976	1977	1978	1979
Vers le Monde	9,0	8,6	8,9	8,9	8,9	9,3
Vers la CEE 9	12,6	12,2	11,8	11,8	12,1	12,0
dont : RFA	17,7	16,5	16,0	15,9	15,7	15,5
Vers l'OCDE hors CEE	5,3	5,5	5,2	5,4	5,5	5,8
dont : Espagne	16,2	15,6	15,6	17,2	18,4	19,1
USA	3,8	3,8	3,9	4,2	4,5	4,5
Japon	2,6	2,3	2,0	2,1	2,3	2,7
Vers le reste du Monde	8,5	7,7	9,0	8,9	8,4	9,2
OPEP	10,6	9,8	8,8	8,3	8,2	9,9
Autres PVD	8,4	7,4	9,2	9,5	8,8	9,2
Pays de l'Est	8,4	7,6	9,9	9,1	8,1	9,1

Parts en valeur tous produits des exportations françaises vers la zone par rapport aux exportations de l'OCDE vers la zone.

Source : OCDE - Direction de la Prévision.

(1) Cf tableau 12 p. 75.

L'évolution des parts de marché au cours de la période fait apparaître des différences sensibles d'une zone à l'autre. La stabilité des exportations, sur les marchés de la CEE est toutefois marquée par un léger retrait, et surtout elle ne doit pas masquer une dégradation continue sur l'ensemble de la période vis-à-vis de l'Allemagne fédérale. A l'inverse les parts de marchés détenues dans les exportations vers les autres pays développés augmentent un peu sur presque tous les marchés. Le fort ralentissement du taux de croissance des ventes françaises à destination de cette zone que nous avons constaté plus haut⁽¹⁾, provient en grande partie des mesures prises par la plupart des pays européens, particulièrement efficaces en Espagne, pour réduire leur déficit commercial.

Les fluctuations de parts dans les exportations vers le reste du monde sont d'une plus grande ampleur et la stabilité constatée à moyen terme résulte en fait de mouvements opposés par groupe de pays. La part détenue sur les marchés de l'OPEP est en 1973 plus élevée que celle des autres zones, mais elle se détériore tout au long de la période malgré un redressement en 1979. Par contre l'amélioration est sensible, malgré des variations annuelles, sur les marchés des autres pays en voie de développement et sur ceux des pays de l'Est. Cette évolution est quelque peu inquiétante car elle traduit que les meilleurs succès à l'exportation sont obtenus sur les marchés moins dynamiques que ceux de l'OPEP.

3.2. Dégradation des échanges avec les pays développés et accroissement des excédents avec les pays en voie de développement

L'analyse à un niveau plus détaillé de la réorientation des importations et des exportations provoquée par la crise permet de dégager dans quelles conditions évoluent les soldes commerciaux par zone⁽²⁾.

L'entrée dans la crise rompt l'équilibre atteint en 1973 dans les relations commerciales avec la CEE. Le taux de couverture des échanges baisse de façon tendancielle. Cette évolution résulte de trois mouvements

(1) Cf. supra p. 73

(2) Cf. tableaux 6 p. 43 et tableau 7 p. 44

principaux. Comme nous l'avons noté plusieurs fois, les échanges du secteur agro-alimentaire se détériorent, alors qu'ils constituent dans la période antérieure un élément important de l'équilibre de la balance commerciale avec la CEE. Dans le secteur industriel on assiste à un redressement partiel du déséquilibre initial, imputable à la limitation des importations en provenance de l'Allemagne fédérale plus accentué que le ralentissement des exportations⁽¹⁾. La dépendance vis-à-vis du premier partenaire commercial de la France reste forte puisque les échanges avec l'Allemagne fédérale constituent toujours la principale source de déficit.

Le trait le plus marquant des nouvelles difficultés rencontrées dans les relations commerciales avec la CEE, tient au fait que le déficit vis-à-vis de l'économie allemande n'est plus compensé par les excédents dégagés avec les autres pays de la CEE. Cette détérioration provient essentiellement du dynamisme des importations industrielles en provenance de l'Italie.

La dégradation des échanges avec les pays développés n'appartenant pas à la Communauté, est d'une plus grande ampleur encore. Non seulement le déficit traditionnel dans le secteur agro-alimentaire s'alourdit, mais l'équilibre atteint en 1973 dans les échanges industriels est rompu. En fin de période, dans le secteur industriel les taux de couverture en valeur et en volume de la zone OCDE hors CEE sont inférieurs à ceux réalisés avec la CEE.

Suivant la même observation effectuée sur le déséquilibre commercial avec la CEE, l'aspect majeur de la détérioration des échanges avec les pays de l'OCDE situés en dehors de la CEE provient de l'amenuisement des excédents obtenus avec les pays d'Europe qui ne compensent plus les déficits avec les Etats-Unis et le Japon. Toute une série de facteurs concourent à cette évolution défavorable.

Le solde négatif avec les Etats-Unis se creuse ; en 1979 il prend des dimensions alarmantes puisqu'il double et dépasse celui enregistré avec l'Allemagne fédérale. En fin de période les importations en provenance du

(1) Le taux de couverture des échanges s'améliore tous produits confondus ainsi que pour les produits industriels.

Japon représentent moins de 1 % de l'approvisionnement du marché intérieur, mais leur dynamisme alourdit dans une large proportion le déficit enregistré avec les pays développés.

La réduction des excédents industriels obtenus vis-à-vis des pays d'Europe n'appartenant pas à la Communauté a plusieurs causes. Nous avons déjà signalé les pratiques restrictives qui viennent limiter les exportations françaises. A un niveau plus structurel les délocalisations industrielles effectuées grâce à l'investissement international non seulement français mais aussi en provenance d'autres pays développés, transforment les courants d'échanges. Ainsi la branche automobile qui au début de période est la principale branche excédentaire voit son solde positif fondre littéralement. Le facteur le plus important réside dans le dynamisme des importations en provenance des pays européens et en particulier de l'Espagne. Les échanges avec ce pays deviennent déficitaires à partir de 1976 et l'"offensive espagnole" sur le marché intérieur français est comparable à l'"offensive japonaise"⁽¹⁾.

Quelques données synthétiques mesurent de façon significative la détérioration des relations commerciales de la France avec les pays industrialisés. Entre 1973 et 1978, c'est-à-dire lorsqu'après le premier choc pétrolier la balance commerciale est à nouveau équilibrée, l'accroissement du déficit avec les pays développée : -14,1 M² de francs est de la même ampleur que l'augmentation du déficit avec les pays de l'OPEP : - 15,1 M² de francs. En 1979, au moment où le second choc pétrolier intervient, mais à cette date la demande mondiale des pays industriels n'a pas encore chuté, le montant du déficit cumulé vis-à-vis de l'Allemagne fédérale, l'Espagne, les Etats-Unis et le Japon est du même ordre de grandeur : - 32,2 M² de francs que celui enregistré avec les pays de l'OPEP : - 37,8 M² de francs.

La nouvelle demande des pays de l'OPEP suscite dès 1975 un essor intense des ventes vers cette zone qui permet le redressement du taux de couverture à un niveau comparable à celui de 1973. Mais les échanges restent profondément déséquilibrés du fait des importations énergétiques. La résorption progressive du déséquilibre de la balance commerciale provient avant

(1) J.P. DUBARRY et P. MEUNIER, article cité p. 77.

tout des excédents dégagés avec les pays en voie de développement non pétroliers, tandis que le solde positif obtenu avec les pays de l'Est a tendance à se tasser, le taux de couverture diminuant légèrement en moyenne période.

Les excédents réalisés avec les pays en voie de développement non pétroliers sont très concentrés dans les relations commerciales avec les quelques pays du Maghreb⁽¹⁾ et d'Afrique Noire appartenant ou non à la zone franc. Le commerce avec les autres continents est beaucoup plus limité, bien qu'il se développe à un rythme accéléré. Il devient légèrement excédentaire avec l'Amérique Latine, en revanche il se dégrade régulièrement depuis 1972 avec l'Asie pour passer à une position déficitaire en fin de période compte tenu du dynamisme des importations.

En définitive la réorientation des échanges apparaît fragile car les excédents les plus importants sont obtenus grâce aux exportations sur des marchés dans l'ensemble peu dynamiques.

3.3. Evolution des soldes commerciaux par zone dans les différentes branches industrielles

La décomposition par zone des soldes commerciaux dans les différentes branches industrielles permet de mettre en relief la persistance des rapports de dépendance de l'économie française vis-à-vis des pays les plus développés, et montrer comment les pays en voie de développement prennent le relais face au ralentissement de la demande des pays industriels⁽²⁾.

Le redressement des échanges des biens intermédiaires métalliques et chimiques est d'abord obtenu avec la CEE où le taux de couverture s'améliore, malgré les contre-performances enregistrées avec l'Italie. Pour ces deux branches les échanges avec les autres pays de l'OCDE restent proches de l'équilibre. Des gains appréciables sont réalisés dans les relations commerciales avec les pays en voie de développement ; ils résultent des

(1) Les échanges avec le Maroc et la Tunisie procurent presque le tiers des excédents réalisés avec les P.V.D.-non pétroliers, malgré une poussée des importations en provenance de ces deux pays.

(2) Cf tableau 13 p. 80.

Tableau 13

Balance commerciale des échanges industriels par branche et par zone

Soldes CAF-FOB Milliards de francs	1973			1979		
	CEE 9	Autres OCDE	Reste monde	CEE 9	Autres OCDE	Reste monde
Total industrie	- 12,8	+ 0,2	+ 20,6	- 19,9	- 10,3	+ 65,8
Biens intermédiaires	- 10,2	- 0,3	+ 3,6	- 14,8	- 2,7	+ 12,8
. Sidérurgie + métallurgie	- 6,2	+ 0,8	+ 0,4	- 9,1	+ 0,6	+ 3,4
. Mat. const., verre, bois	- 1,1	- 2,0	+ 0,6	- 2,3	- 5,0	+ 1,9
. Chimie	- 2,9	+ 0,8	+ 2,5	- 3,4	+ 1,7	+ 7,6
Biens d'équip ^t professionnel	- 6,6	- 3,4	+ 10,3	- 10,9	- 8,8	+ 38,2
. Mécanique	- 5,4	- 0,5	+ 5,8	- 10,5	- 1,7	+ 19,7
. Elect. + électronique	- 1,1	- 1,8	+ 3,1	- 1,5	- 5,0	+ 11,0
. Const. navale, aéro, arm ^t	- 0,1	- 1,1	+ 1,5	+ 1,0	- 2,1	+ 7,4
Biens d'équip ^t ménager	- 1,8	- 0,3	+ 0,3	- 2,8	- 2,1	+ 0,3
Auto + transp. terrestre	+ 3,5	+ 2,1	+ 4,2	+ 13,5	+ 3,9	+ 12,9
Biens de consomm. courante	+ 2,3	+ 2,1	+ 1,8	- 4,9	- 0,5	+ 1,5
. Textile - habillement	+ 2,3	+ 1,4	+ 0,5	- 0,1	+ 0,4	- 1,8
. Cuirs - chaussures	+ 0,7	+ 0,3	- 0,1	- 1,1	+ 0,2	- 1,0
. Autres produits	- 0,7	+ 0,3	+ 1,4	- 3,7	- 1,1	+ 4,3

Sources : chiffres douaniers en N.A.P.

extrait de : "la crise du système productif" INSEE décembre 1981.

exportations accompagnant les grands contrats de travaux publics ou d'installation d'usine⁽¹⁾. La spécialisation de l'économie française se confirme dans ce secteur et la nouvelle demande des pays en voie de développement atténue les difficultés rencontrées par les entreprises, mais la crise atteint toutefois de façon intense leur activité.

Les performances dans les biens d'équipements professionnels au sens strict⁽²⁾ sont fortement contractées suivant les zones. Le déséquilibre s'accroît avec l'ensemble des pays développés, principalement dans la construction mécanique avec la CEE et de façon plus accentuée encore dans les matériels électriques et électroniques avec les autres pays de l'OCDE. Cette détérioration est imputable pour l'essentiel aux importations en provenance d'Italie, des Etats-Unis et du Japon, tandis que la dépendance vis-à-vis de l'Allemagne Fédérale s'atténue au contraire. A l'opposé, les grands contrats d'équipement conclus avec les pays en voie de développement permettent de dégager des excédents considérables qui expliquent le niveau atteint par le taux de couverture toute zone confondue dans ces deux branches⁽³⁾.

D'une manière globale la dépendance de l'économie française s'accroît dans le domaine des biens d'équipement professionnel vis-à-vis des pays développés. C'est dans ce secteur que les pays en voie de développement jouent le rôle le plus important de relais au regard du fêlchissement de la demande des pays industriels, ainsi que de la demande intérieure. Mais les échanges avec les pays développés et les pays en voie de développement ne portent pas sur les mêmes catégories de produits : il s'agit d'un côté de biens à haute technologie et de l'autre de biens-d'équipement plus traditionnels.

(1) J.P. DUBARRY et A. SANSON-CARETTE : "Les entreprises françaises sur le marché des grands équipements", Economie et Statistique, n° 116, novembre 1979.

(2) Les échanges par zone de la construction navale, aéronautique et de l'armement subissent au plan géographique des mouvements erratiques de grande ampleur peu significatifs à moyen terme.

(3) J.P. DUBARRY et A. SANSON-CARETTE, article cité.

Dans la branche des biens d'équipement ménager la dépendance reste forte vis-à-vis de la CEE, mais le taux de couverture des échanges s'améliore toutefois sous l'effet du ralentissement des importations en provenance de l'Allemagne fédérale. La dégradation du solde commercial résulte de la poussée des importations en provenance d'abord du Japon puis des pays d'Asie du Sud, qui commencent à compter parmi les principaux fournisseurs. L'analyse géographique nuance peu l'appréciation effectuée sur les échanges toute zone confondue.

Les performances dans l'automobile et les transports terrestres connaissent une forte différenciation géographique au cours de la période. Le marché de la CEE devient la principale source des excédents devant les pays en voie de développement. Le taux de couverture des échanges s'améliore grâce à des gains sur l'Italie, dans une moindre mesure sur le Royaume-Uni et malgré un déficit accru vis-à-vis de l'Allemagne fédérale où les exportations fléchissent.

A l'inverse la situation se dégrade profondément avec les autres pays de l'OCDE. La diminution des excédents résulte pour les voitures particulières de l'offensive des constructeurs japonais sur le marché intérieur français et des implantations industrielles réalisées au début des années soixante-dix, en Espagne notamment où les échanges passent d'une position bénéficiaire à une position déficitaire.

L'accroissement des excédents avec le reste du monde est dû à la progression des ventes de voitures particulières et de matériels de transport terrestre⁽¹⁾ à destination de l'OPEP tout d'abord, du Maghreb et dans une moindre mesure d'Amérique Latine. Par contre les exportations diminuent vers les pays de l'Est, et vers les pays d'Afrique Noire sous l'effet des délocalisations d'usine d'automobile effectuées dans cette zone.

Une appréciation plus construite sur l'évolution des échanges dans l'automobile nécessiterait d'analyser non seulement les échanges bilatéraux mais aussi les nouvelles conditions de la concurrence sur les marchés tiers notamment du fait de l'"offensive japonaise".

(1) Les exportations de matériels de transport terrestre sont en particulier liées aux grands travaux d'infrastructure.

C'est dans le domaine des biens de consommation courante que la dégradation des échanges est la plus saisissante : elle porte sur presque tous les produits⁽¹⁾ et elle concerne toutes les zones à l'exception notable de l'OPEP où les exportations augmentent, et dans une moindre mesure des pays d'Afrique francophone.

Les ventes enregistrent un recul sur tous les marchés de la CEE et la balance commerciale passe d'une position fortement bénéficiaire à une position déficitaire s'expliquant par un effondrement des exportations à destination de l'Allemagne fédérale, premier pays client, et par une montée spectaculaire des importations en provenance d'Italie, principal pays concurrent et fournisseur.

La détérioration des échanges avec les autres pays développés est de la même ampleur ; certes les volumes engagés sont d'un niveau moins élevé, mais jusqu'en 1973 ils procurent des excédents d'un montant comparable à ceux de la CEE. En fin de période les excédents sont annulés. Cette disparition provient à la fois d'une baisse des exportations et d'une poussée des importations américaines et surtout espagnoles.

Les difficultés rencontrées sont particulièrement aiguës dans la branche textile-habillement⁽²⁾. Depuis le début des années soixante-dix, la concurrence internationale connaît de profonds bouleversements au profit de l'Italie et de nouveaux pays exportateurs parmi les pays en voie de développement. De plus les délocalisations industrielles s'accélèrent au cours de la crise. Entre 1973 et 1979, la part des pays en voie de développement dans les importations totales de la branche passe de 11 % à 17 %. Dans cette progression la place des pays d'Asie est prépondérante, puis viennent le Maroc et la Tunisie, ainsi qu'un certain nombre de pays d'Amérique Latine. La concurrence de ces producteurs particulièrement dynamiques s'exerce également sur les marchés tiers où elle limite les exportations.

(1) Sauf pour les produits de la parachimie-pharmacie comme l'avons vu dans l'analyse toute zone confondue.

(2) R. VINCENT : "Vingt ans de textile-habillement", Economie et Statistique, n° 138, novembre 1981.

Toutefois dans le textile-habillement comme dans les autres branches de biens de consommation courante, les pays développés restent les principaux pays fournisseurs, au premier rang desquels se trouve l'Italie tandis que l'Espagne occupe une place grandissante. La concurrence entre pays développés se renforce du fait de l'adoption de stratégie de spécialisation intra-branche⁽¹⁾. Il est donc erroné de considérer, suivant une opinion largement répandue, que l'origine du déclin des industries françaises dans ce secteur réside dans les importations en provenance des pays à bas salaires et à forte productivité de l'Asie du Sud-Est.

(1) L'Allemagne fédérale en fournit de nombreux exemples.

III - TENDANCES MAJEURES DE L'EVOLUTION DU COMMERCE EXTERIEUR APRES 1974

Au cours de la période 1974-1979 la progression des exportations françaises se poursuit à un rythme appréciable au regard du ralentissement de la croissance intérieure : le taux de l'effort à l'exportation s'accroît dans une large proportion dans toutes les branches industrielles. La compétitivité des exportations en termes de prix corrigés de l'évolution du taux de change, ne tend pas à se détériorer et les parts de marché détenues en volume dans les exportations des dix principaux pays de l'OCDE, présentent des oscillations autour d'une tendance légèrement favorable. Les gains obtenus au début des années soixante dix sont maintenus grâce à une réorientation massive des ventes et une adaptation à l'évolution de la demande mondiale.

La sensibilité des importations à l'activité intérieure constitue un handicap majeur pour l'équilibre de la balance commerciale. L'élasticité à moyen terme du volume des importations totales par rapport au PIB-marchand n'augmente que très faiblement : après 1974 elle est à peine supérieure à 2. Mais l'importance relative des échanges par rapport à la production intérieure s'est considérablement accrue, si bien que toute détérioration du taux de couverture met en jeu des volumes beaucoup plus importants. De plus dans le secteur de l'industrie, l'élasticité à moyen terme des importations en volume augmente brutalement d'un tiers en passant de 2,3 à 3,1. Les difficultés rencontrées dans l'équilibre de la balance commerciale tiennent avant tout à la poussée des importations sur le marché intérieur entretenue par le niveau de l'activité interne, sans contre-partie équivalente à l'exportation.

Les tendances à la dégradation du taux de couverture des échanges industriels s'expliquent par les faiblesses de la spécialisation internationale de l'économie française. Ces dernières résultent à la fois de la structure des exportations qui reste toujours relativement peu diversifiée, et de la pénétration des produits étrangers dans les branches les plus dynamiques ou connaissant de profondes transformations induites par l'intégration de nouvelles technologies. Le désengagement de l'économie dans les branches régressives des biens de consommation courante, notamment le textile-habillement, peut être considéré comme une évolution favorable à partir du moment où se constituent de nouveaux pôles de compétitivité dans des branches progressives.

Or, après 1974, la spécialisation internationale évolue lentement dans les autres branches. Elle se maintient ou se renforce sur les positions favorables acquises au cours des années antérieures : dans l'automobile, les matériels de transport, les biens d'équipement mécaniques traditionnels, les matériels de télécommunication, la chimie, le verre. En revanche elle se dégrade partout ailleurs en particulier dans un certain nombre de branches essentielles : l'équipement ménager, les machines de bureau et de traitement de l'information, les instruments de précision, les machines-outils. Cette évolution est inquiétante, car la demande intérieure de produits technologiquement avancés risque avec le développement de la crise d'augmenter à un rythme plus soutenu que la demande étrangère en biens d'équipement plus traditionnels.

La crise agit comme révélateur de la fragilité de l'équilibre commercial atteint au cours de la période 1969-1973. L'accroissement du déficit avec les pays industriels est du même ordre de grandeur que l'augmentation du déficit avec les pays de l'OPEP. Le déficit avec les principaux pays développés concerne pratiquement toutes les branches industrielles à l'exception notable de l'automobile. Il traduit la faiblesse de l'industrie française dans sa capacité à offrir de façon compétitive des produits correspondant à la demande des pays capitalistes développés. Certes ces marchés accusent le plus fortement le ralentissement de la croissance, mais en même temps ils représentent les nouvelles tendances de la demande issues de la restructuration des branches, de l'émergence de nouvelles activités et de nouveaux produits.

Par ailleurs les pays capitalistes développés restent les principaux concurrents sur le marché international comme sur le marché intérieur. Les échanges de l'économie française avec les pays industriels demeurent fortement structurés par les tendances passées et la place prépondérante de la CEE n'est pas remise en cause. Cependant la crise accélère l'internationalisation des marchés et leur confère une dimension véritablement mondiale. On ne saurait trop insister sur ces deux points car il s'agit d'un trait essentiel de la crise. Cette évolution intensifie et élargit la concurrence ; elle accroît l'importance des économies du reste de l'OCDE dans les relations commerciales de la France. Or c'est justement dans les échanges avec les pays industriels n'appartenant pas à la Communauté Européenne, que le commerce extérieur se dégrade le plus fortement.

L'économie française se trouve à bien des égards sur le marché mondial dans une situation de pays intermédiaire ; fortement dépendante des économies dominantes : Etats-Unis, Allemagne fédérale, Japon, elle réalise l'essentiel de ses excédents dans ses échanges avec les pays de l'Est et surtout avec les pays en voie de développement. Ces derniers n'exercent encore qu'une concurrence limitée à un certain nombre de produits dans le domaine des biens de consommation. En revanche ils constituent un débouché important pour les exportations de biens intermédiaires et de biens d'équipement permettant d'atténuer les difficultés rencontrées par les branches correspondantes.

Le développement des exportations à destination des pays en voie de développement est soutenu par l'établissement de grands contrats en matière d'équipement industriel et de travaux publics. Il accompagne ainsi la vente de services par des entreprises d'ingénierie, la vente de technologie qui prend une importance grandissante dans la balance des transactions courantes par rapport aux échanges commerciaux. L'extension de ces marchés est réalisée grâce à un développement massif du crédit à l'exportation par les banques, et les conditions d'octroi de crédit deviennent un élément décisif dans la concurrence que se livrent les pays industriels. Le relais assuré par les pays en voie de développement ne va pas sans poser un certain nombre de problèmes quant aux conditions de leur solvabilité. L'accroissement de leur capacité financière passe par la valorisation de leurs ressources sur le marché mondial, notamment dans le domaine des produits manufacturés, suscitant en retour de nouvelles tensions sur le marché intérieur des vieux pays industrialisés.

L'investissement international constitue, comme nous l'avons vu pour de nombreuses branches, un élément de plus en plus déterminant de l'évolution des échanges commerciaux. Non seulement il oriente de façon irréversible un certain nombre de courants d'échange, mais ses effets sur le système productif lui-même contribuent à modifier les conditions de l'insertion de l'économie sur le marché mondial.

La structure des échanges extérieurs ne dépend pas des seules capacités d'offre compétitive constituées par une orientation adéquate de l'investissement intérieur. Elle résulte aussi de la mise en place de réseaux commerciaux et de la délocalisation internationale de la production, de l'acquisition de savoir-faire et de la maîtrise technologique,

de la capacité à canaliser le financement des banques. L'analyse de la spécialisation internationale ne peut rester cantonnée à sa seule dimension commerciale, elle doit être poursuivie en prenant en compte les autres dimensions de l'intégration de l'économie française dans l'économie mondiale.

LISTE DES TABLEAUX STATISTIQUES DU VOLUME 1

Tableau n°	
1.	Croissance intérieure et commerce extérieur 31
2.	Croissance du PIB de la France et des 6 principaux partenaires commerciaux 32
3.	Part de la France dans le commerce international 32
4.	Structure par branche du commerce extérieur 37
5.	Balance commerciale et taux de couverture des échanges industriels par branche 41
6.	Structure géographique du commerce extérieur 43
7.	Balance commerciale et taux de couverture par zone..... 44
8.	Balance commerciale et termes de l'échange par secteurs 54
9.	Croissance de la production et des échanges extérieurs par branche industrielle 59
10.	Croissance en volume et termes de l'échange par secteur et par zone .. 71
11.	Croissance de la demande mondiale de produits manufacturés par zone .. 74
12.	Parts de marché par zone détenues par la France dans les exportations de l'OCDE 75
13.	Balance commerciale des échanges industriels par branche et par zone.. 80

PLAN DÉTAILLÉ DU RAPPORT
(VOLUME 1)

Page

OBJECTIFS ET PRINCIPAUX RESULTATS DE LA RECHERCHE

1. Eléments de problématique de l'analyse des échanges extérieurs. I.
- 1.1. Echanges internationaux, croissance et crise intérieure... II.
- 1.2. Réorientation géographique et récomposition par branche du commerce extérieur IV.
- 1.3. Concurrence oligopolistique et stratégie de "centralisation-spécialisation" des F.M.N. V.
2. Apports de la recherche au plan méthodologique et statistique. VII.
- 2.1. Ière phase : constitution d'une base de données sur le "Transport du Commerce Extérieur" VIII.
- 2.2. IIème phase : comparaison des résultats statistiques obtenus à partir de la base "T.C.E." et ceux du commerce extérieur stricto-sensu X.
- 2.3. Synthèse des éléments méthodologiques et statistiques de la Ière et IIème phase présentés en annexe XII.
- 2.4. IIIème phase : analyse de la dynamique du commerce extérieur à partir d'une décomposition des valeurs en prix et en volumes XIV.

I - PRESENTATION DES HYPOTHESES ET DE LA METHODOLOGIE

1. Domaine et hypothèses de la recherche
 - 1.1. Hypothèses et limites de la démarche adoptée dans l'analyse 1.
 - 1.2. Une mise en perspective historique de la dynamique des échanges extérieurs de 1969 à 1979 5.
2. Méthodologie adoptée dans l'analyse quantitative et les problèmes rencontrés dans l'utilisation de la base de données "Transport du Commerce Extérieur"
 - 2.1. Nature des problèmes rencontrés dans l'articulation des statistiques sur le commerce extérieur et son transport.... 12.
 - a) Définition des champs statistiques en matière de flux de produits. "Commerce Spécial" et "Commerce Général"... 14.
 - b) Différenciation des nomenclatures de produits 15.
 - 2.2. Limites de la base de données "Transport du Commerce Extérieur" et orientations proposées pour sa révision..... 18.
3. Sources statistiques utilisées et appréciations portées sur les principaux résultats de la recherche 22.

II - CONDITIONS MACRO-ECONOMIQUES DE FORMATION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

1. Nouveau dynamisme à l'exportation et rééquilibre partiel des échanges avec des pays industriels de 1969 à 1973
 - 1.1. Restructuration de l'appareil de production et croissance des secteurs exportateurs 25.

	Page
. Reconversion internationale inachevée du système productif à la fin des années soixante	25.
. Nouvelle orientation de l'investissement vers les secteurs exportateurs	27.
. Rôle moteur des secteurs exportateurs dans la croissance	29.
<u>1.2. Lente déformation de la structure des échanges par branche</u>	
. Demande mondiale et évolution de la structure des exportations	33.
. Rigidités des importations par rapport aux composants de la demande intérieure.....	38.
. Redressement partiel de la balance commerciale par branche	40.
<u>1.3. Renforcement de la concentration des échanges avec la CEE</u>	
. Amélioration de l'équilibre global des échanges avec l'ensemble des pays industriels	42.
. Persistance de graves déficits sectoriels avec les économies les plus développées	46.
<u>2. Fléchissement de la croissance et accélération de l'internationalisation des marchés au cours de la crise</u>	
<u>2.1. Bouleversement des conditions d'équilibre de la balance commerciale</u>	
. Choc pétrolier de 1974, récession mondiale et crise intérieure	48.
. Déficit énergétique et formation de l'excédent dans les échanges industriels.....	52.
<u>2.2. Nouvelle place des échanges dans la croissance industrielle</u>	
. Ruptures différenciées selon les branches dans la croissance de la production et des échanges	57.
. Partage du marché intérieur, effort à l'exportation et soldes commerciaux dans les branches industrielles	62.

<u>2.3. Spécialisation internationale et contrainte extérieure</u>	66.
<u>3. Redéploiement des échanges extérieurs vers les pays en voie de développement de 1974 à 1979</u>	
<u>3.1. Déformation de la structure par zone des importations et des exportations</u>	70.
. Du côté des importations	70.
. Du côté des exportations	73.
<u>3.2. Dégradation des échanges avec les pays développés et accroissements des excédents avec les pays en voie de développement.</u>	76.
<u>3.3. Evolution des soldes commerciaux par zone dans les différentes branches industrielles</u>	79.
<u>III - TENDANCES MAJEURES DE L'EVOLUTION DU COMMERCE EXTERIEUR</u>	
<u>APRES 1974</u>	85.
<u>LISTE DES TABLEAUX STATISTIQUES DU VOLUME 1</u>	89.