

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET DES TRANSPORTS

SERVICE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES  
ET INTERNATIONALES

SAEI N° 1087

## NOTE D'INFORMATION N° 8

# LE TOURISME ET LES TRANSPORTS DANS LA BALANCE DES PAIEMENTS EN 1960

Observatoire Économique  
et Statistique des Transports

**DOCUMENTATION**

Ref. n°

CDAT  
8859

PARIS - Octobre 1961

Dans l'étude parue en Février 1961 sur le même sujet, il avait été indiqué qu'une note d'information complémentaire serait publiée le jour où il serait possible de recueillir des renseignements plus précis sur la part revenant à chaque mode de transport dans la balance française des paiements.

A cet égard, la nouvelle méthode de présentation de la balance adoptée depuis 1959 constitue une importante amélioration.

D'autre part, si dans l'ensemble les chiffres de 1960 - qui sont maintenant connus en totalité - confirment l'évolution favorable de nos échanges extérieurs au cours de ces dernières années, certaines observations formulées en Février dernier à partir de résultats partiels peuvent être rectifiées ou complétées à la lumière des dernières statistiques.

Pour ces deux raisons, une mise au point de la Note d'information N° 4 est apparue nécessaire, étant bien entendu que les résultats et les conclusions se rapportant à la période 1952-1957 ne seront pas repris dans la présente étude.

Enfin on aurait souhaité pouvoir ouvrir un troisième chapitre sur la place occupée par les Travaux Publics dans la balance des paiements. Les renseignements recueillis à ce jour se sont révélés par trop fragmentaires et d'une interprétation trop délicate, pour qu'il soit possible d'en tirer des conclusions valables dans le cadre de cette étude.

Celle-ci se limitera donc, comme la Note N° 4, à la place du tourisme et des transports dans la balance des paiements. Nous examinerons ces deux secteurs l'un après l'autre.

## I - TOURISME -

Depuis quelques années, le tourisme est devenu l'un des postes essentiels de la balance française des paiements.

..../. ....

Si l'on excepte la période exceptionnellement défavorable de 1956 et de 1957, pour laquelle, d'ailleurs, les chiffres sont sujets à contestation, le solde de nos échanges touristiques avec les pays étrangers non seulement n'a pas cessé d'être excédentaire mais sa progression, ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous, a été régulièrement croissante :

Tourisme (en millions de dollars)

Années	Recettes	Dépenses	Solde	
			Négatif	Positif
1957	135,7	216,1	- 60	
1958	163,1	101,5		+ 62
1959	318,7	131,4		+ 187
1960	500,2	263,4		+ 237

On notera en particulier que de 1958 à 1959, le chiffre des recettes imputables au tourisme a doublé, cependant que le solde positif de la balance touristique était multiplié par 3.

En 1960, ce sont les dépenses des touristes français à l'étranger qui ont doublé par rapport à 1959. Mais cette augmentation considérable, due tant au relèvement du montant de l'allocation en devises qui leur était accordée qu'à l'accroissement de leur nombre, s'est accompagnée d'un développement très sensible des recettes touristiques en France, qui ont atteint le chiffre record de 500 millions de dollars. Si bien qu'en définitive, le solde de la balance des paiements du tourisme s'est encore accru de 27 % (50 millions de dollars).

D'après les travaux de la Commission du Tourisme du 4ème Plan ces résultats devraient encore s'améliorer dans l'avenir. Sans doute, compte tenu de l'élévation du niveau de vie en France et de la tendance croissante à voyager à l'étranger, faut-il s'attendre à une augmentation des dépenses. Mais l'expérience de nos voisins (Suisse, Espagne Italie surtout) montre que l'on peut atteindre un volume de recettes très considérable surtout lorsqu'on occupe comme la France une situation géographique privilégiée. Si l'on ajoute qu'en 1960 le solde de la balance du tourisme a représenté à lui seul près de la moitié de l'excédent/de la balance des paiements, on comprendra tout l'intérêt que représente notre potentiel touristique et la nécessité d'effectuer dans ce domaine des investissements importants destinés à améliorer la qualité des services hôteliers et à mettre à la disposition des touristes les équipements collectifs nécessaires aussi bien à la mer qu'à la montagne.

..../....

/global

II - TRANSPORTS -

L'amélioration constatée en ce qui concerne le tourisme est également valable pour le secteur des transports. Celui-ci a évidemment bénéficié de l'évolution satisfaisante de notre commerce extérieur et spécialement de l'accroissement de nos exportations.

Mais un certain nombre de facteurs particuliers, qui seront examinés dans le cadre de chaque mode de transport, ont joué dans cette amélioration un rôle non négligeable.

I°) Transports Maritimes -

Traditionnellement les transports maritimes présentent un solde négatif. Or le fait remarquable est que ce solde négatif a depuis 1957 diminué constamment, ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous :

Transports Maritimes (en millions de dollars)

Années	Recettes	Dépenses	Solde	
			Positif	Négatif
1957	114	489,7		- 375,7
1958	85	257		- 172
1959	91	205		- 113,3
1960	100	195,8		- 95,8

Comme les dépenses en devises des transports maritimes sont dues pour l'essentiel aux importations effectuées sous pavillon étranger et les recettes aux exportations effectuées sous pavillon français (ainsi que, dans une moindre mesure, aux transports effectués entre pays étrangers), on s'explique que le solde du poste "transports maritimes" varie dans le même sens que celui de la balance commerciale.

.... / .....

Cependant, on doit noter que le tonnage des importations effectuées sous pavillon étranger représente environ le double du tonnage des exportations sous pavillon français : on est donc amené à penser que l'amélioration du solde du poste est due pour une très grande part à la baisse des taux de fret intervenue depuis 1957, et qu'elle présente donc un caractère assez fragile.

D'autres facteurs moins liés à la conjoncture ont également joué un rôle non négligeable dans cette amélioration.

Il s'agit tout d'abord du développement de la flotte française de pétroliers qui, joint au raccourcissement des distances de transport, a permis au pavillon français de transporter une part chaque année croissante du pétrole importé. Cette part dépasse actuellement 90 % et devrait atteindre 100 % à la fin du 4ème Plan.

Il s'agit ensuite d'une certaine réorientation du commerce extérieur français liée à la mise en vigueur du Marché Commun.

En effet, le pourcentage du commerce extérieur assuré par voie maritime a tendu à diminuer tant à l'importation qu'à l'exportation. Celui assuré par les autres modes de transport (rail, air, route, voie d'eau) au contraire, a augmenté.

L'amélioration constatée durant les trois dernières années du poste des transports maritimes présente donc un double aspect. Un aspect positif d'abord : le déficit des transports maritimes tend à diminuer, il est revenu en 1960 à un ordre de grandeur comparable au montant des recettes, alors qu'il était souvent deux fois plus élevé, sinon même trois fois comme en 1957. Mais cette amélioration - et c'est son aspect négatif - résulte d'une diminution simultanée et parallèle des recettes et des dépenses. Elle traduit moins une augmentation de la participation du pavillon français au commerce extérieur de la France, que la crise générale de la marine marchande dans le monde, et la mise en oeuvre progressive du Marché Commun.

## 2°) Transports Aériens -

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution des recettes et des dépenses provenant des transports aériens :

Transports Aériens (en millions de dollars)

Années	Recettes	Dépenses	Solde	
			Positif	Négatif
1957	13,7	6,6	+ 7,1	
1958	31,6	8,6	+ 23	
1959	35,6	10,7	+ 24,9	
1960	36,7	11,2	+ 25,5	

On notera l'évolution satisfaisante du solde positif des transports aériens. Ce résultat est dû avant tout au développement du mouvement touristique - et en particulier du tourisme américain - mais aussi dans une certaine mesure à l'accroissement des exportations par avion (qui en 1959 ont représenté le double de nos importations).

3°) Transports ferroviaires -

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution des dépenses et recettes imputables aux transports ferroviaires.

Transports ferroviaires (en millions de dollars)

Années	Recettes	Dépenses	Solde	
			Positif	Négatif
1957	29,7	13,4	+ 16,3	
1958	31,8	8,5	+ 23,3	
1959	51	6,3	+ 44,7	
1960	72,6	10,7	+ 61,9	

Les résultats apparaissent, on le voit, très satisfaisants. Il est certain que la progression accentuée de nos échanges avec l'Europe Continentale, dans le cadre du Marché Commun, tend à détourner une partie du trafic maritime vers les moyens de transports ferroviaires pour lesquels notre position dans la concurrence internationale est meilleure.

4°) Transports fluviaux -

Les recettes et les dépenses en devises des transports fluviaux s'établissent comme suit :

Transports fluviaux (en millions de dollars)

Années	Recettes	Dépenses		
			Positif	Négatif
1957	1,3	15		- 13,7
1958	1,1	8,9		- 7,8
1959		6,5		- 5,3
1960	3,7	10,6		- 6,9

L'extension de nos échanges commerciaux par voie fluviale est également une résultante du développement du Marché Commun. Mais cette faveur retrouvée de la voie d'eau profite surtout à nos voisins qui disposent d'un réseau de voies navigables supérieur au nôtre et possèdent en outre l'avantage d'avoir des ports bien situés par rapport à l'axe industriel de l'Europe.

Or si notre armement bénéficie peu de cette extension du trafic fluvial international - sauf peut-être sur le Rhin entre Bâle et Lauterbourg - cela tient essentiellement au fait qu'il n'existe pas à l'étranger de bourses de fret comme il en existe en France, et qui permettent aux marinières étrangers d'être à peu près certains de trouver du fret de retour lorsqu'ils viennent en France.

Aussi malgré une certaine augmentation des recettes en 1960, notre dépendance vis-à-vis de l'étranger en matière de transports fluviaux reste-t-elle très importante.

A cet égard, les dispositions étudiées par la C.E.E. pour lutter contre toute discrimination entre transporteurs résidents et transporteurs non résidents méritent d'être suivies avec la plus grande attention.

5°) Transports Routiers -

Les recettes et les dépenses en devises des transports routiers pour les trois dernières années s'établissent comme suit :

Transports routiers (en millions de dollars)

Années	Recettes	Dépenses	Solde	
			Positif	Négatif
1958	0,5	2,3		- 1,7
1959	0,9	2		- 1,1
1960	4,7	7,9		- 3,2

Jusqu'en 1958, en raison d'une part de leur faible importance au point de vue des règlements internationaux et de la difficulté d'autre part, d'obtenir des renseignements précis et concordants à leur sujet, les transports routiers ne donnaient pas lieu dans la balance française des paiements à l'établissement d'une rubrique distincte.

..../....

Depuis 3 ans, l'accroissement de nos échanges au sein de la Communauté économique européenne a donné aux transports routiers internationaux une importance nouvelle, qui ressort avec évidence du tableau ci-dessus.

Cependant, au regard de la concurrence étrangère, notre position en matière de transports routiers internationaux n'a jamais été très favorable (prix de revient trop élevés, manque d'intérêt des transporteurs français pour le trafic international, difficultés diverses résultant des réglementations étrangères, etc..etc..). Aussi, malgré une amélioration sensible en 1960, la part prise par les entreprises françaises dans cette extension du trafic routier international a-t-elle été insuffisante pour empêcher l'accroissement du déficit des "transports routiers", en valeur absolue, sinon en valeur relative.

Là, encore, la création de bureaux de fret à l'étranger, un plus grand dynamisme de nos transporteurs, enfin et surtout une meilleure organisation en France du transport routier international permettront peut-être de remédier à un état de choses qui, en attendant, grève la balance des transports routiers français.

En résumé, en ce qui concerne l'ensemble du secteur "Transports", on peut dire que, compte tenu des différences propres à chaque catégorie, le déficit global des transports est en diminution constante depuis quelques années et pourrait même cesser de peser un jour sur la balance des paiements pour peu que le double mouvement de réduction du déficit des transports maritimes et l'accroissement de l'excédent des "autres ports" se poursuive.

III - INFLUENCE DES TRANSPORTS ET DU TOURISME SUR LA BALANCE DES PAIEMENTS COURANTS -

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution depuis 1957 des soldes des comptes "transports et tourisme" additionnés, et parallèlement, celle des soldes de la balance des paiements courants entre la France et l'étranger.

Transports et Tourisme dans la balance des paiements  
(en millions de dollars)

Années	Soldes Transports et Tourisme additionnés		Solde de la balance des paiements courants	
	Positifs	Négatifs	Positifs	Négatifs
1957		- 445,9		- 1.412
1958		- 73,2		- 523
1959	+ 136,9		+ 659	
1960	+ 218,3		+ 627	

On notera que :

- de 1957 à 1958, sur une réduction du déficit de la balance des paiements courants s'élevant à 889 millions de dollars, environ 373 millions sont imputables à l'activité des transports et du tourisme;
- de 1958 à 1959, le solde des paiements courants s'est amélioré de 1.182 millions de dollars, sur lesquels 210 millions environ sont dus aux transports et au tourisme.
- Enfin, si l'on compare les résultats de 1959 avec ceux de 1960, on constate qu'à une diminution de 32 millions de dollars du solde positif des paiements courants correspond un accroissement des soldes additionnés transports et tourisme égal à 81 millions de dollars. Autrement dit, en pourcentage, le solde du compte "transports et tourisme" représentait en 1959 18 % de l'excédent du montant global des paiements courants. En 1960, il en représente 35 %.

C'est dire toute l'importance du rôle joué par le tourisme et les transports dans le redressement de la balance des paiements de la France au cours des trois dernières années et souligner la vocation largement exportatrice des activités relevant du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme./.