

ÉCHANGES FRANCO-ALLEMANDS : concentration régionale, diffusion et effet frontière important

**Antoine Beyer,
Maurice Girault, Philippe Huault**

Une étude spatiale

Très peu d'études sur les échanges commerciaux intègrent une dimension régionale. Dans le cadre de l'intégration européenne, il est apparu intéressant d'examiner l'évolution des échanges franco-allemands aux niveaux régionaux*.

Sont ainsi mis en évidence la concentration des échanges sur quelques régions, la diffusion progressive aux autres régions, et l'importance d'un effet frontière qui a entravé le commerce entre les deux pays.

**Stabilité
des tonnages
et forte croissance
en francs constants**

Les échanges extérieurs franco-allemands (ex RFA seule) sont les plus importants des échanges intra CEE, ils atteignent en 1989, 7% du total (en valeur). Ils progressent au même rythme que l'ensemble des échanges intra-communautaires depuis 1967. Le déficit français devenu structurel dans les années 1980 tend à se résorber (meilleure compétitivité de la France, et surtout réunification).

Si les flux sont déséquilibrés en tonnages en faveur de la France (du fait de la part des exportations de matériaux de construction et de produits agricoles), ils ne progressent plus depuis 1974 et ils sont presque équilibrés pour les échanges routiers. Ces flux se sont équilibrés en valeur en 1991. En francs constants, ils ont progressés de plus de 40% depuis 1974. Le rythme de croissance des tonnages correspondants est semblable à celui des flux interrégionaux français et reste très inférieur à l'évolution de l'ensemble des tonnages internationaux.

L'évolution de la répartition modale des tonnages depuis 1974 se caractérise par une part croissante de la route (67% à l'importation et 57% à l'exportation en 1990 contre 28% et 38% en 1974) au détriment du rail dont la baisse a été amplifiée par celles des produits sidérurgiques et de la houille (la part du fer baisse de 30 points de 45% à 15% environ).

La voie d'eau résiste en raison d'échanges importants de tonnages deconcernant les produits agricoles et les matériaux de construction.

**Forte concentration
des échanges
sur quelques
régions ...**

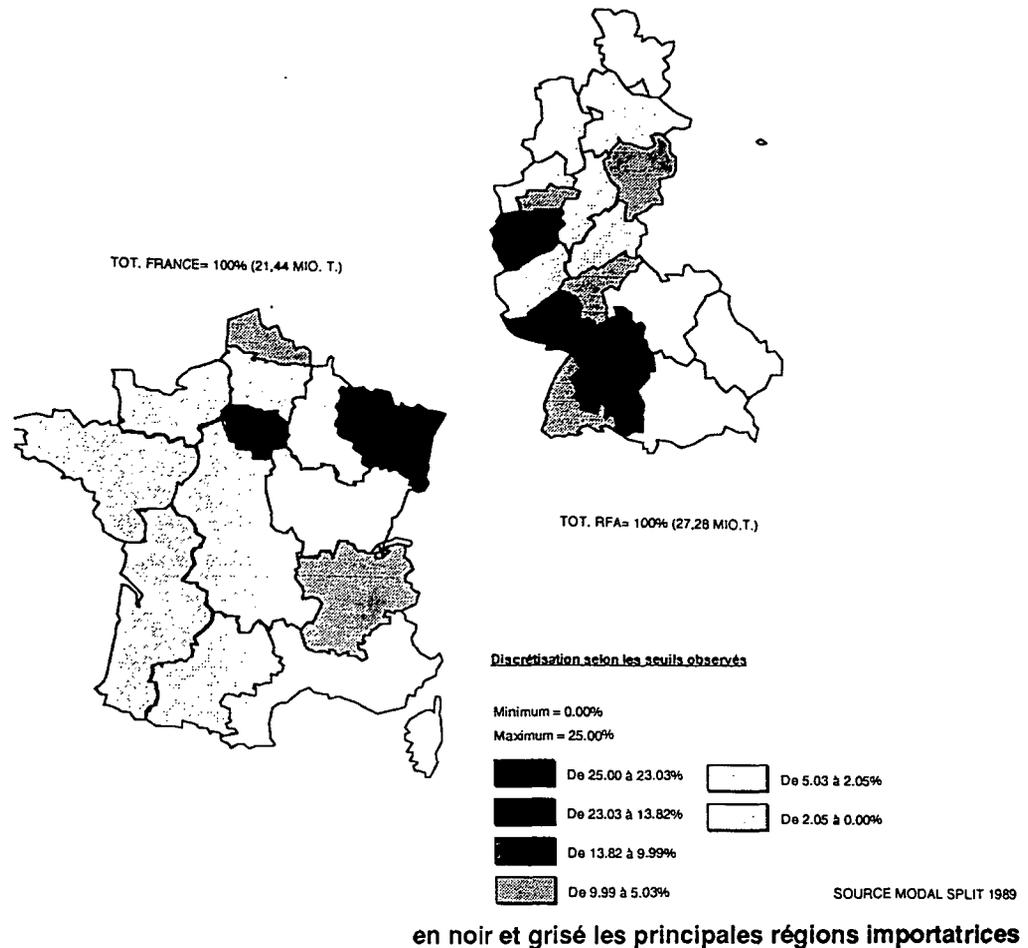
Les échanges en tonnage se concentrent sur quelques régions en France et en Allemagne comme l'illustre la carte 1 pour les importations de chaque pays. L'Alsace et la Lorraine représentent plus de la moitié des tonnages : 63 % des exportations et 46 % des importations; viennent ensuite l'Île-de-France (10 % des importations), le Nord-Pas-de-Calais et Rhône-Alpes. En valeur, l'Île-de-France à l'importation, Midi-Pyrénées à l'exportation devancent les régions précédentes (**).

* Cette étude a été menée à l'OEST dans le cadre d'un mémoire de DEA de l'ENPC réalisé par Antoine Beyer sous la direction de Michel Savy et de Maurice Girault. Cette étude (Approche régionale des échanges franco-allemands de marchandises) sera en vente à l'OEST dans le trimestre en cours.

(**) Les chiffres sont ceux de 1989 choisie comme année de base de l'étude pour des raisons de disponibilité et d'homogénéité des statistiques françaises et allemandes.

EUROPE

Carte 1 - Part régionale des tonnages importés dans chaque pays



Des relations régionales préférentielles

Quelques régions allemandes concentrent les expéditions vers la France : il s'agit des foyers industriels traditionnels de la Sarre, la Rhénanie Westphalie du sud et la Rhur qui totalisent 55 % des envois.

De même les exportations des diverses régions françaises se concentrent sur la Rhur, la Rhénanie Westphalie du Sud, la Sarre et le Wurtemberg (carte 2). La carte 2 montre également l'importance des expéditions des régions françaises vers ces Länder.

Il y a simultanément diffusion des échanges bilatéraux

Ce dernier point témoigne de la "diffusion" des échanges. Comme en témoigne l'importance des distances moyennes de transport routier : elles avoisinent les 500 km et elles augmentent : + 10 % à l'importation, +15% à l'exportation de 1983 à 1990-1991. Et comme le montre l'évolution des flux régionaux entre 1982 et 1989 avec une forte croissance des échanges de régions éloignées de la frontière : du centre, de l'ouest et du sud-ouest. Au-delà des foyers d'échanges traditionnels, il y a bien diffusion des échanges bilatéraux sur le territoire national avec un rééquilibrage géographique de ces échanges.

La route prépondérante dans toutes les régions

La route prédomine, même pour les pondéreux; les distances de transport routier sont longues et elles augmentent. Toutefois la part de la route est moins grande que dans les échanges intérieurs entre régions françaises et allemandes. La voie d'eau occupe une place importante (notamment pour l'exportation de matériaux de construction par le Rhin; et sa part modale se maintient depuis quinze ans.

Une part du ferroviaire très inégale selon les régions

La place du ferroviaire demeure relativement importante pour certaines régions, surtout à l'import en France, un peu moins à l'exportation.

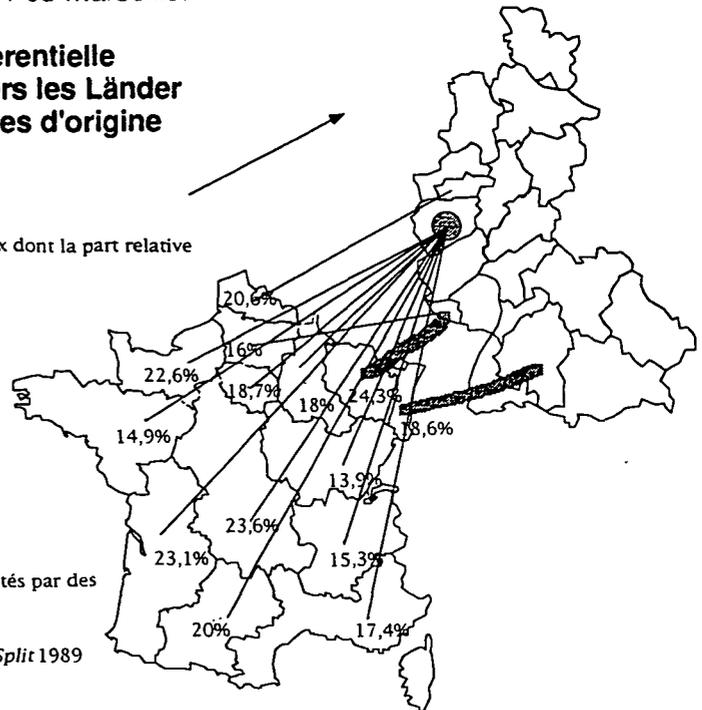
Aquitaine et Poitou-Charentes acheminent 26 % de leurs importations par le fer et 24 % de leurs exportations, alors que la part du fer dans l'ensemble de nos

EUROPE

échanges avec l'Allemagne n'est que de 19 % à l'importation et 11 % à l'exportation. Le fer achemine 41 % des importations de Picardie, (de la houille probablement destinée à la centrale thermique de Creil), et 36 % de celles du "Midi-Méditerranéen" (Provence-Alpes-Côte d'azur et Languedoc-Roussillon) du fait de l'industrie sidérurgique et chimique de Fos-Marseille.

Carte 2 - Destination préférentielle des tonnages exportés vers les Länder selon les régions françaises d'origine

Pour chaque région française, a été reporté le flux dont la part relative en tonnage est la plus forte



N.B. Les flux en provenance d'Alsace et de Lorraine sont représentés par des traits plus gras, pour rendre compte du plus fort tonnage.

Source Modal Split 1989

Pour les régions allemandes, le ferroviaire occupe une place importante pour les échanges bilatéraux du Schleswig-Holstein, de Bavière, de Hesse du Nord et de Basse-Saxe du Sud.

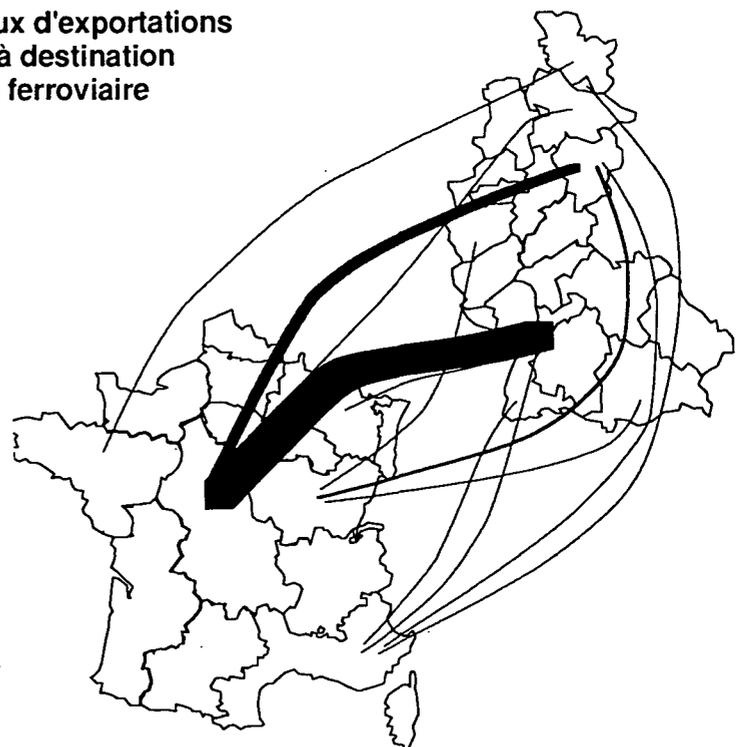
A titre d'exemple, les exportations de produits agricoles par le fer sont très concentrées en France et en Allemagne, depuis "la région" Centre-Limousin-Auvergne, vers le Pays de Bade et la Basse-Saxe du Sud (cf. carte 3). Les acheminements routiers sont principalement émis par le "Midi-Méditerranéen" et la Bretagne vers un grand nombre de lands allemands.

Carte 3 - Principaux flux d'exportations de produits agricoles à destination de la RFA par le mode ferroviaire en 1989

Progression linéaire

Maximum = 73091.00 tonnes

Minimum = 1307.00 tonnes



Source Modal Split 1989

Pour les importations et exportations de produits sidérurgiques, les flux de semi-produits sont distingués de ceux destinés aux industries d'aval. De même pour les produits chimiques et pour les produits manufacturés et papiers cartons.

Il semble possible de conclure que les spécialisations régionales et les complémentarités intersectorielles sont le moteur des échanges bien plus que les disparités régionales.

Les fichiers Modal Split donnent aussi les échanges interrégionaux allemands; si on y adjoint les données intérieures françaises, il est alors possible de comparer les échanges intérieurs aux échanges bilatéraux et de faire apparaître un "effet frontière" mesurant, toutes choses égales par ailleurs, de combien diminuent l'intensité des échanges régionaux lorsqu'il y a franchissement d'une frontière. Le modèle choisi est de type gravitaire selon la distance, avec deux variables booléennes : l'une de contiguïté des zones origine et destination et l'autre sur le type d'échange (international ou non), cette dernière mesurant par son coefficient l'effet recherché. Cette modélisation est imparfaite, les disparités dans les nombres et tailles de régions affectent le calcul, l'effet frontière est donc estimé avec une certaine incertitude. Néanmoins l'importance du résultat reste significatif.

Une mesure du "manque d'intégration" : l'effet frontière

Un effet plus important pour les produits industriels

Toutes catégories de marchandises réunies et pour l'ensemble des trois modes, les flux franco-allemands en tonnages sont divisés par 8,25 par rapport à des échanges interrégionaux internes.

Le calcul est aussi possible par mode : 6,8 pour la route, 26 pour le rail (faut-il partiellement y voir une coopération entre sociétés nationales à développer?), et 1,3 pour les voies navigables (quand on élimine, il est vrai, les liaisons à flux nuls).

Tous modes confondus, il est possible de remarquer que l'effet frontière est de 22 dans le sens France vers Allemagne contre 6 en sens inverse; il convient néanmoins de moduler ce résultat compte tenu des natures différentes de marchandises mais aussi en raison des échanges domestiques beaucoup plus intenses dans notre pays que chez notre voisin. Cette analyse peut aussi être faite par région à l'émission puis à la réception pour les 3 modes réunis.

Cependant en raison de l'importance et de la spécificité des matériaux de construction tout de même particuliers, il est intéressant de reprendre l'analyse sur les seuls produits industriels par mode; l'intensité des échanges franco-allemands a été comparée à celle des seuls échanges français (pour cause de disponibilités de données); cette situation contribue à accroître la valeur de l'effet frontière estimé. Pour les échanges routiers, l'estimation est de 20 et apparaît ainsi plus importante pour cette catégorie de produits. L'examen de cet effet pour chacune des régions françaises tous modes confondus montre que ce frein est moindre pour les régions frontalières, fort pour les régions qui leur sont contiguës et qu'il se réduit après, notamment pour les régions Aquitaine et Midi Pyrénées en raison de la présence dans ces régions des industries aéronautiques et automobiles.

Nuage Effet frontière Tous modes confondus

