

LES DEPENSES D'ACHEMINEMENT DU COMMERCE EXTERIEUR FRANCAIS : l'importance des échanges par voie maritime et par voie routière

Les dépenses d'acheminement du commerce extérieur français recouvrent des enjeux de plusieurs dizaines de milliards de francs. Ces dépenses sont notamment estimées en transports maritime et routier international grâce aux concepts de dépense nationale de transport maritime (DNTM) et de transport routier international (DNTRI). Dans le prolongement de ces travaux, trois études ponctuelles ont été menées en 1986, relatives aux dépenses d'acheminements terrestres vers les ports, aux dépenses de passage portuaire et à la chaîne du transport par conteneur(1). La mise en perspective de ces résultats permet de mieux cerner les enjeux des chaînes de transport "maritime-portuaire-terrestre" comme cela est indiqué ci-après. Il est en outre possible de présenter un tableau d'ensemble qui montre comment chaque mode intervient dans l'acheminement du commerce extérieur français.

Dépenses de transport international et chiffre d'affaires du pavillon français:

Année 1984 Modes de transport	Importations+exportations: Commerce extérieur			CA en transport international du pavillon français	
	Dépenses de transport		Import+ export mdsF	Imp.+exp.+ transit ou trafic tiers mdsF	
	millions de tonnes	milliards de francs			mdsF
Mer					
- maillon maritime	201	649	31,9	10,3	15,5
- passage portuaire			10,0	10	10
- acheminement terrestre			5,1		
Total de la chaîne maritime			43,5*		
Fer	41	134	6***	3,5 (+1,6)**	6,3 (*)
Route	85	789	18,3	8,9 (+3,7)**	9 (*)
Air	1	268	6,3	3,3	6
Voie navigable	28	33	0,67	0,27	"
Total tous modes	355	1873	72,2	42	52

* total qui élimine les doubles comptes

** chiffre d'affaires des acheminements portuaires

*** y compris les dépenses d'acheminement sur les réseaux ferroviaires étrangers

Un tel tableau de synthèse constitue d'abord une étude de marché du transport du commerce extérieur français, en précisant la place des transporteurs français sur ce marché, ainsi que sur les trafics tiers ou de transit qu'ils réalisent par ailleurs.

1) Les références de ces travaux se trouvent dans le document de base de cette note de synthèse.

L'impact de chaque mode de transport sur la balance des paiements découle des estimations précédentes. Cet impact se mesure en termes d'échanges effectifs de services de transport, les résultats étant publiés dans le rapport des Comptes de la Nation ainsi que dans celui des Comptes Transports de la Nation.

La route, puis la mer, sont les deux modes qui acheminent la plus grande part du commerce extérieur en valeur, bien davantage que l'aérien qui précède le fer et la voie navigable.

Le coût total d'acheminement des importations et exportations françaises s'élève à 72 mds F en 1984, soit 4% de la valeur moyenne des produits. Les coûts de la chaîne "maritime-portuaire-terrestre" atteignent 43,5 mds F, soit 6,7% de la valeur des marchandises, devant la route (18 mds F et 2,3% de la valeur des produits), l'aérien (6,3 mds F et 2,3%) et le ferroviaire (6 mds F et 4,5%).

Les chaînes maritimes représentent la dépense de transport la plus élevée

La **dépense nationale de transport maritime (DNTM)** mesure le coût d'acheminement maritime du commerce extérieur français, en distinguant les trafics selon qu'ils passent par les ports français ou étrangers, et selon les types de marchandises, produits pétroliers, vracs solides, marchandises diverses. La DNTM s'élève à 31,9 mdsF en 1984, dernière estimation disponible.

Une "DNTM conteneur" a été étudiée par ailleurs, pour les trafics de l'année 1984, avec les prix de transport du premier semestre 1986. Elle atteint 3,65 mds F, plus 0,85 mdsF pour les trafics empruntant les ports étrangers.

Une autre étude enfin analyse **les coûts de passage portuaire**, par profession, en termes de chiffres d'affaires et de valeur ajoutée. Cette dernière se répartit entre les fonctions du système portuaire comme indiqué ci-dessous, pour l'année 1983:

Répartition de la valeur ajoutée du système portuaire:

-accueil du navire	9%
-établissement portuaire	26%
-manutention	33%
-consignation	14%
-transit (douane)	18%

Le coût de passage portuaire est estimé pour 1983 à 10,97 mdsF en terme de chiffre d'affaires, dont 9,2 mdsF pour les ports français et 1,7 mdsF pour les ports étrangers.

Les vracs solides et liquides représentent l'essentiel des trafics en tonnage, alors qu'inversement, les marchandises diverses prédominent et de beaucoup, en termes de dépense de passage portuaire.

Dépense portuaire en millions de F Année 1983

par type de marchandises:	Trafic total	dont ports étrangers
Vracs liquides	790	11
Vracs solides	1 990	135
Marchandises diverses	8 190	1 600
Toutes marchandises	10 970	1 746

L'estimation des **coûts d'acheminement terrestre** ne porte que sur le trafic des seuls ports français. Soit 5,14mdsF en 1984, dont 3,44mdsF pour les acheminements par route, 1,64mdsF par le fer, 0,066 milliard F pour la voie d'eau.

Après élimination des doubles comptes des chiffres précédents(1), on peut proposer l'estimation suivante du coût total, et par maillon, des chaînes d'acheminement "maritime-portuaire-terrestre", en distinguant le trafic total, les marchandises diverses, et les conteneurs:

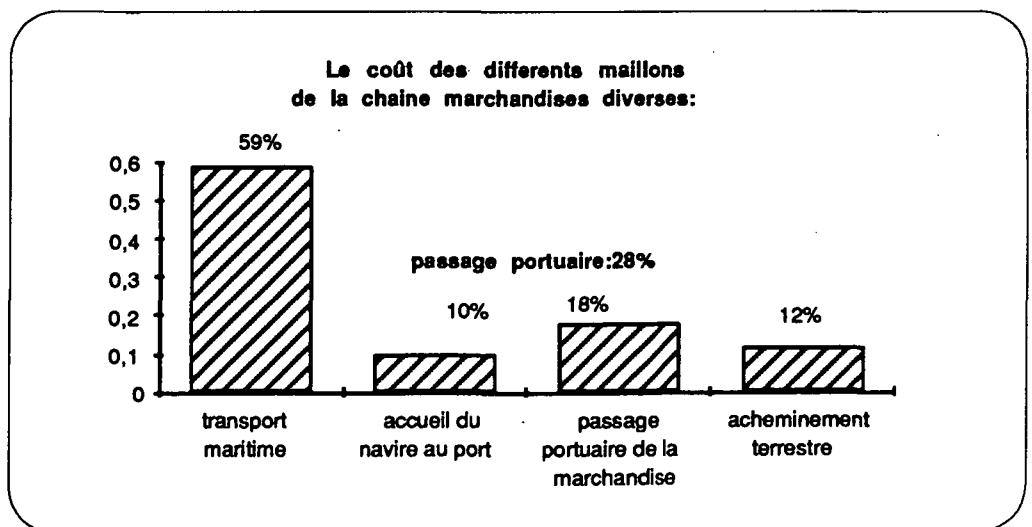
Coût des différents maillons de la chaîne maritime:			Année 1984 en milliards de F
	Ttes marchandises	March. diverses	Conteneurs
.transport maritime	28,4	17,2	3,28
.accueil du navire au port	3,5	2,9	0,27
.passage portuaire de la march.	6,5	5,3	0,51
.acheminement terrestre	5,1	3,6	1,46
Coût total de la chaîne	43,5	29	5,52

Les coûts maritimes prédominent

Pour l'ensemble des marchandises, le coût total de la chaîne "maritime-portuaire-transport terrestre" est d'environ 44 mds de F en 1984. Avec 32 mdsF, les frais de transport maritime représentent les trois quarts du total, mais y compris certains frais du passage portuaire. Ces derniers représentent globalement presque le quart du total et les acheminements terrestres le huitième.

Les **marchandises diverses** (y compris les conteneurs) représentent à elles seules la plus grande partie de la dépense précédente, soit 29 mdsF. Le **coût de passage portuaire** (3,6mdsF) constitue plus du quart du coût total d'acheminement, et **presque le double des coûts d'acheminement terrestre**.

Les coûts portuaires sont très importants...



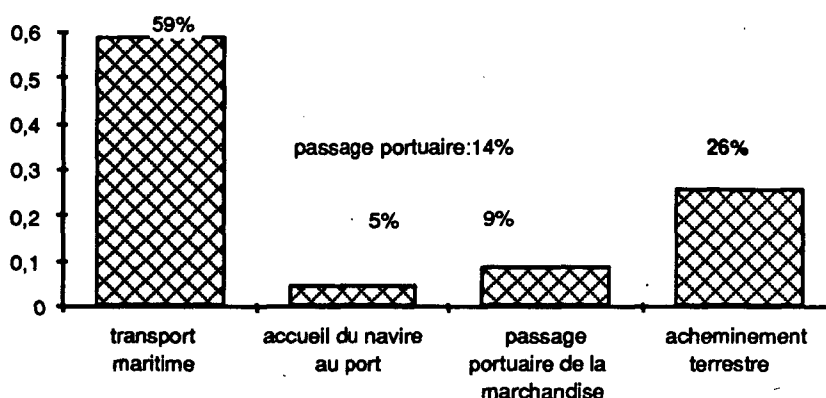
(1) Parmi les coûts de passage portuaire, certains sont également pris en compte dans la DNTM, celle-ci étant calculée avec des taux de fret maritime "bord à bord". Ce double compte a été supposé représenter 35% du coût de passage portuaire.

Pour les conteneurs, cette dernière proportion s'inverse : en moyenne, l'acheminement terrestre est deux fois plus coûteux que le passage portuaire, notamment du fait des distances parcourues. Les transports terrestres sont donc bien déterminants pour le choix du port, d'autant plus que le maillon maritime ne représente que 61% du coût total de la chaîne.

La chaîne conteneurs représente une dépense de 5,5 mdsF, dont 1,5 mdsF de passage portuaire. Les marchandises diverses constituent donc encore l'essentiel de la richesse des ports.

Pour les conteneurs, les coûts d'acheminement terrestre pèsent bien davantage

Le coût des différents maillons de la chaîne conteneurs:



La dynamique du transport routier et du transport aérien

La route est le premier mode d'acheminement du commerce extérieur eu égard à la valeur des produits : 42% de nos échanges avec l'étranger empruntent la voie routière alors qu'elle ne fait que 24% des tonnages.

Les dépenses de transport international routier atteignent 18 mds F en 1984, soit un quart des dépenses totales d'acheminement.

En outre, c'est le transport international routier qui se développe le plus rapidement, reflétant l'intensification du commerce extérieur français avec les pays de la C.E.E. Cette tendance devrait se maintenir avec la mise en place du marché unique européen à partir de 1993. En revanche, on peut s'interroger sur l'évolution de la part du pavillon français qui diminue depuis plusieurs années.

L'avion achemine 14% de la valeur de notre commerce extérieur (soit 268 mds F), pour une dépense de transport de 6,3 mds F, l'aérien se plaçant ainsi au 3ème rang pour le transport des échanges extérieurs français. Comme pour la route, la part de l'aérien dans l'acheminement de notre commerce extérieur ne cesse d'augmenter.

Le fer transporte deux fois moins que la route en tonnage et 6 fois moins en valeur, pour une dépense de transport international (sur le territoire français) de 3,5 mds F.