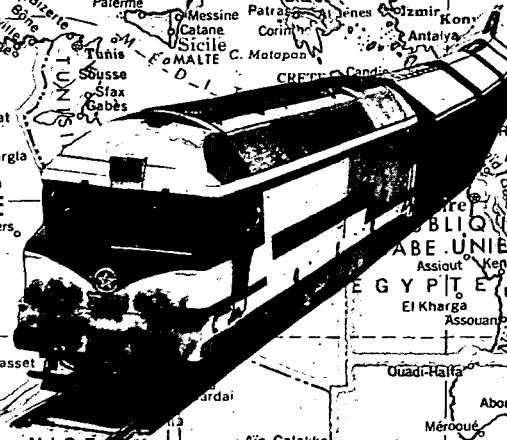
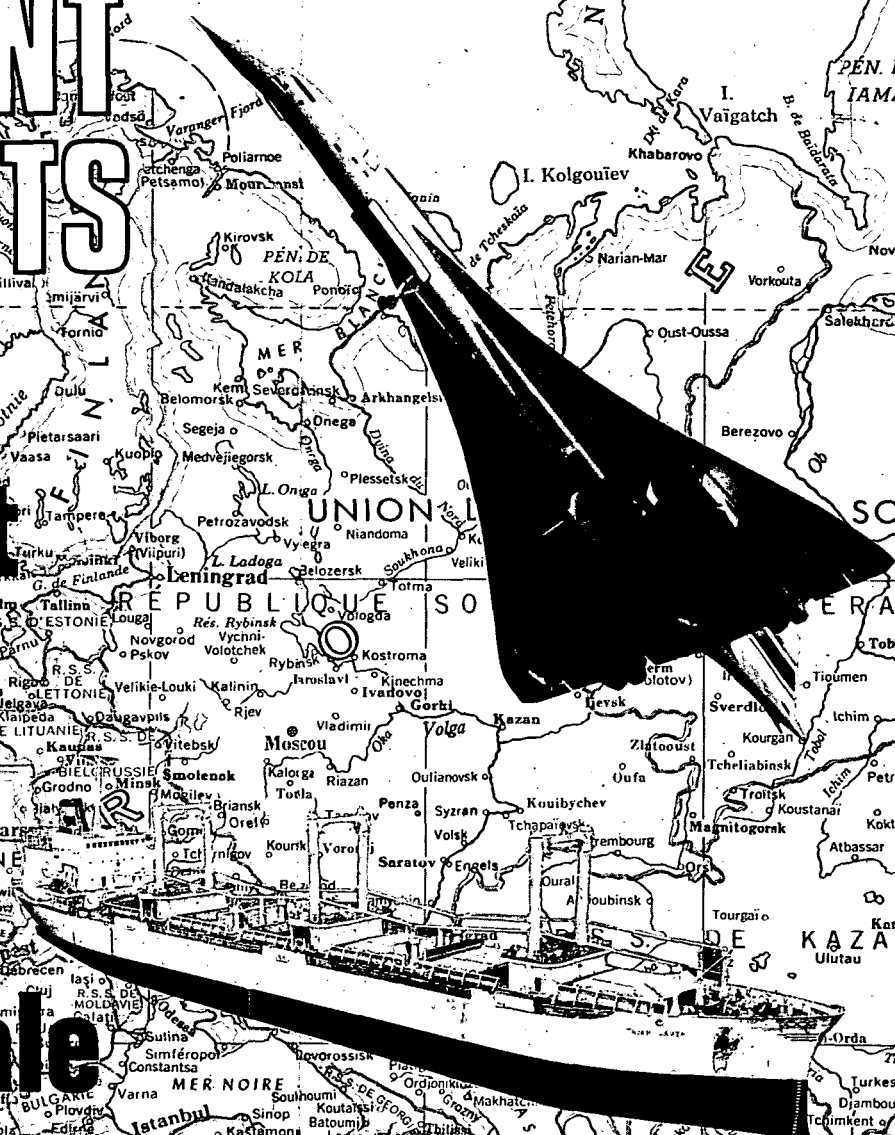


EQUIPEMENT LOGEMENT TRANSPORTS

NOS 58
59

le transport français dans la vie internationale



CDAT
16838

REVUE MENSUELLE DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT
ET DU MINISTRE DES TRANSPORTS



sommaire

- 3 I. — LES TRANSPORTS DANS LA VIE INTERNATIONALE
- 7 II. — LES ECHANGES INTERNATIONAUX
- 8 ● Situation actuelle et évolution du transport international de voyageurs.
- 14 ● Les transports internationaux de marchandises.
- 23 III. — LA PLACE ACTUELLE DU TRANSPORT FRANÇAIS — ANALYSE PAR SECTEUR
- a) Place des entreprises françaises dans les transports internationaux :
- 24 ● La place du transport aérien français.
- 29 ● AIR FRANCE, compagnie exportatrice.
- 36 ● UTA, entreprise exportatrice : Antoine Veil.
- 39 ● La place du transport de marchandises par la route, la voie d'eau et la voie ferrée : Michel Le Net.
- 55 ● Développement du transport international par conduites.
- 58 ● La mesure et la place de l'activité maritime du pavillon français : Bernard Guyomard.
- b) Les infrastructures de transport :
- 63 ● Les bases aériennes d'outre-mer.
- 66 ● L'Aéroport de Paris, ambassadeur de France.
- 68 ● Perspectives du développement portuaire dans le contexte international.
- 74 ● Infrastructure routière et liaisons européennes.
- 79 ● Une réalisation de portée internationale : le tunnel routier sous le Mont-Blanc.
- 82 ● Les infrastructures du Rhin, fleuve international : Claude Meistermann.
- 88 ● Moselle canalisée — Etat des études et travaux, perspectives : Louis Moineau.
- 95 Le VI^e Plan, les transports et la vie internationale.
- 97 IV. — DES ORGANISMES INTERNATIONAUX, INTERGOUVERNEMENTAUX OU NON
- 98 ● La politique commune des transports : Pierre Debayles.
- 101 ● Le rôle de la Conférence européenne des ministres des Transports (C.E.M.T.) : Edmond Corbin.
- 105 ● Définition et rôle de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) : Jean Baqué.
- 110 ● Le groupe ATLAS.
- 112 ● L'organisation météorologique mondiale et les transports.
- 114 ● L'Association du transport aérien international (IATA).
- 115 ● Autres organismes axés sur le transport aérien.
- 116 ● Le rôle de l'Association française des transports routiers internationaux (A.F.T.R.I.).
- 117 ● L'Union internationale des Chemins de fer (U.I.C.).
- 118 ● La Société intercontainer.
- 119 ● Organismes axés sur les problèmes maritimes.
- 121 V. — PRESENCE FRANÇAISE A L'ETRANGER
- 122 ● La place de l'industrie française sur le marché mondial des locomotives : Roger Chalvon-Demersay.
- 132 ● Le métro français à l'étranger : Georges Derou.
- 141 ● SOFREAVIA.
- 143 ● L'Aéroport de Paris, ingénieur-conseil.
- 145 ● Présence d'Air France dans le monde.
- 148 ● La progression dans le monde des techniques maritimes françaises.

EQUIPEMENT N^{os} 58 59 LOGEMENT TRANSPORTS

MAI - JUIN 1971

revue mensuelle
du ministère de l'équipement
et du logement
et du ministère
des transports

éditée par le centre
d'information de l'équipement,
du logement et des transports.

Comité de la revue :

Direction : Pierre Costa,
Philippe de Mazières, Jean Piétri,
Pierre Vidal, Geneviève Selz.

Membres : Serge Bernier,
Bernard Calmon, Claude Chiaramonti,
Etienne Daum, Jean-Michel Denoueix,
Jacques Gaillard, Josselin de Rohan,
Roger Laurent, Michel Le Net,
Louis Léonard, Michel Petillault,
Arlette Planchet, Rémy Pradelle,
Jacqueline Raine.

Direction de la publication :
Geneviève Selz.

Secrétariat de rédaction :
Martine Guias.

Secrétariat :
Janine Morali.

Administration :

32, avenue du Président-Kennedy,
PARIS-16^e. Tél. 527-64-80 - 527-51-90.

Compte bancaire : agence comptable
de l'Aéroport de Paris, n^o 311.

C.C.P. 12.672-77 Paris.

Le numéro : 7 F.

Un an : 60 F France.

80 F Etranger.

Toutes les commandes de numéros
supplémentaires doivent être accompa-
gnées de leur règlement.

Imprimerie Nationale,
27, rue de la Convention, PARIS XV^e
9 231-011 5.

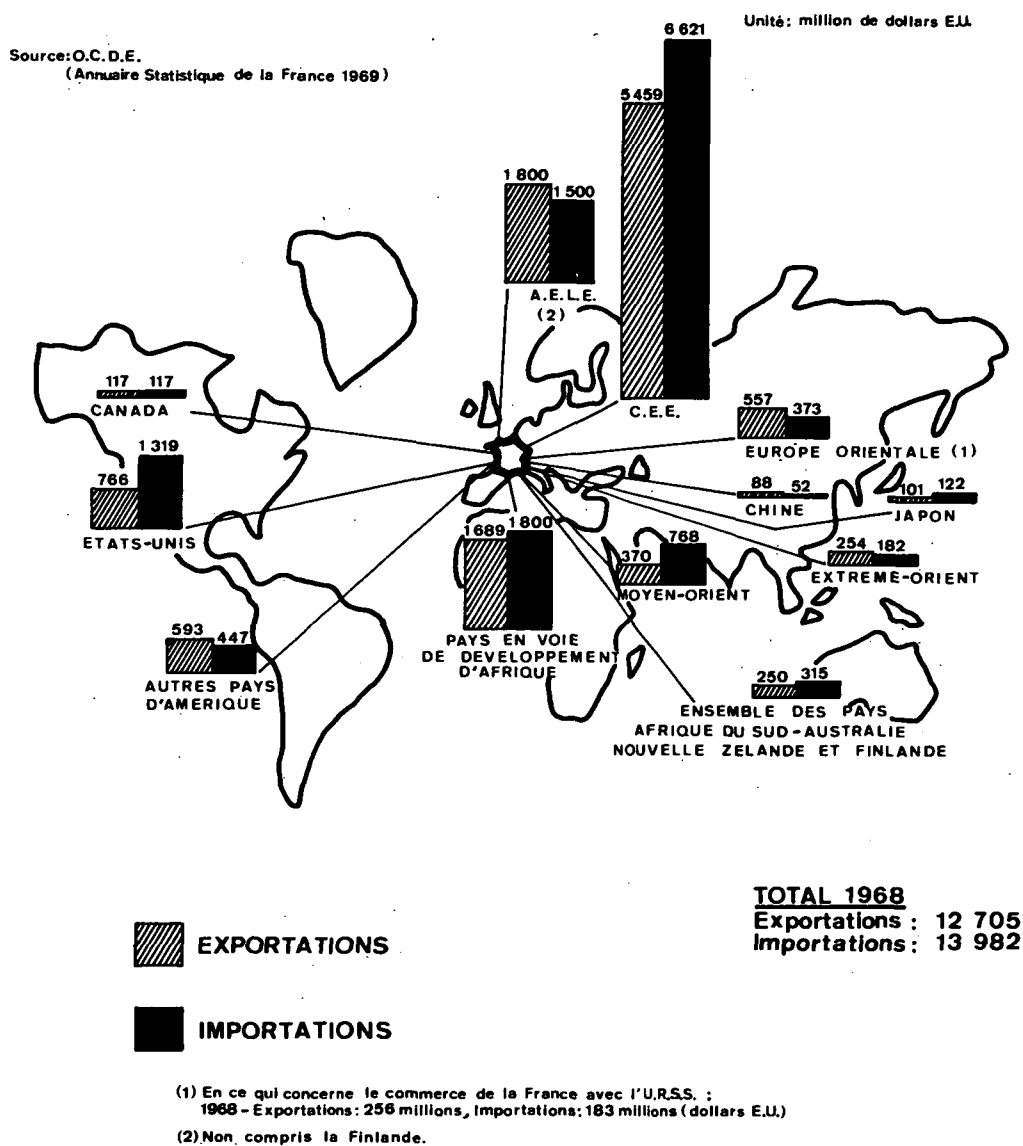
Couverture :

- Concorde en vol (ph. SNIAS).
- Cargo « Chian Captain » de 14 800 t.
- Locomotive Diesel 3 600 ch
des Chemins de fer marocains.

Illustrations : ph. Air France, p. 25, 30, 31, 33, 64, 110, 145 — Chantiers de l'Atlantique, p. 149, 151 — Loic-Jahan, p. 52 —
Météorologie Nationale, p. 112 — Port autonome de Marseille, p. 73 — Port autonome du Havre, p. 69, 71 ; R.A.T.P., p. 132,
133, 136, 138, 139 — Schmidt, service navigation de Nancy, p. 90, 91, 92 — SPLSE, p. 55 — SNIAS, p. 26, 27, 29 —
UTA, p. 36, 37, 38 — Wassermann, p. 47.

I. – les transports dans la vie internationale

Commerce extérieur de la France selon la provenance et la destination Année 1968



Transports et échanges sont indissociables l'un de l'autre. C'est-à-dire que, avec les télécommunications, le transport joue un rôle essentiel dans les relations économiques et humaines entre les divers pays, comme d'ailleurs à l'intérieur de chacun d'entre eux.

Les années 60 et 70 sont par ailleurs marquées par un développement considérable des échanges de toutes natures entre les divers pays du globe, consécutif à la né-

cessité pour une économie moderne de s'ouvrir toujours davantage sur les marchés extérieurs, au développement de la complémentarité des divers pays, au désir croissant des hommes de voyager, entraîné par l'élévation générale des niveaux de vie dans les pays développés et par une information sans cesse plus grande.

Le VI^e Plan qui s'amorce est une étape importante si ce n'est décisive, pour permettre à la France

d'avoir une position économique favorable dans ce contexte : c'est une des raisons essentielles qui ont conduit le Parlement à la suite du Gouvernement à adopter l'objectif, essentiel pour ce Plan, de l'industrialisation accrue du pays : constituer une structure industrielle de base compétitive à l'échelle européenne et mondiale est en effet une condition indispensable pour que la France garde sa place dans le concert des nations industrielles développées.

C'est pourquoi la revue *Equipe-ment Logement Transports* publie ce numéro spécial consacré aux multiples relations entre le secteur des transports et la politique extérieure. Les divers articles visent à présenter ces aspects, non pas, bien sûr, d'une manière exhaustive, mais de telle sorte que le lecteur puisse se rendre compte du caractère et de la variété des problèmes posés.

Le rôle des transports dans la vie internationale de la France doit être analysé de trois points de vue principaux :

- D'une part, c'est un outil indispensable pour assurer correctement les échanges avec l'extérieur ; cet outil peut être français ou étranger. D'ailleurs, sous cet angle, l'essentiel est que les chargeurs français et les importateurs, d'une part, et que les voyageurs ayant une des extrémités de leur voyage en France, d'autre part, aient à leur disposition des moyens de transport aussi peu coûteux, offrant une aussi bonne qualité de service que possible ; c'est en fait au départ le point le plus déterminant ; il n'est pas bien sûr tout à fait indifférent que les transporteurs soient français ou étrangers : en effet, d'une part, l'action du gouvernement est plus directe et plus facile s'il s'agit de transporteurs français pour imposer un certain nombre de règles tarifaires réglementaires..., d'autre part, l'indépendance nationale, la sécurité des approvisionnements en cas de crise et des considérations d'ordre stratégique et militaire imposent qu'une grande partie des trafics puisse être acheminée par des moyens nationaux ;
- En second lieu, le transport est une activité économique comme une autre. Qu'il concoure directement à la production ou non, il permet à des entreprises de se développer au niveau national et au niveau international et d'accroître leur potentiel.

La production du secteur transport au sens de la comptabilité nationale s'élève à 37 milliards de francs en 1968, la production intérieure brute à 560 milliards de francs. Le transport représente donc environ 7 % de l'activité du pays. Pour ce qui concerne le commerce extérieur de la France qui s'élevait en 1968 à environ 160 milliards de francs (importations + exportations), la part du transport est difficile à évaluer ; en effet, aucune évaluation n'étant faite directement, on peut penser qu'elle est de l'ordre de 10 %. On verra dans les premiers articles qu'elle peut être connue en matière maritime et aérienne mais qu'en ce qui concerne les transports terrestres une grande inconnue existe et existera longtemps encore. C'est-à-dire néanmoins que l'ordre de grandeur des transports internationaux concernant la France directement (entre 15 et 20 milliards de francs) est de l'ordre de grandeur de la moitié de l'ensemble des activités des entreprises de transport françaises.

On voit donc l'étendue du problème. La balance commerciale du secteur est assez largement inconnue en dehors du secteur maritime pour lequel l'ordre de grandeur du déficit est de 1 milliard de francs.

La place des entreprises françaises de transport est ainsi un aspect qui est loin d'être négligeable dans la réalisation de l'équilibre des changes. C'est ainsi que le rendement en devises de ces activités est à étudier soigneusement.

- Enfin, les techniques françaises de transport et les entreprises construisant des infrastructures ou du matériel occupent également une place prépondérante dans la vie économique extérieure de la France. L'industrie française est présente de multiples façons : les exportations

de matériel de transport se chiffrent par milliards de francs.

En 1969, 820 millions de tonnes de matériel ont été importées hors de la zone franc et 4,92 dans la zone franc pour une valeur de 5,9 milliards et 19 millions de francs respectivement. Les exportations sont importantes (8,56 milliards de francs hors zone franc pour 1 553 millions de tonnes, et 1,12 milliard dans la zone franc pour 161 millions de tonnes). Le secteur est donc largement excédentaire aussi bien hors zone franc que globalement. Au total, le secteur concerne 15 % des exportations françaises et 8 % des importations. Il faut noter aussi que la valeur moyenne des produits exportés est inférieure à la valeur moyenne des produits importés.

Les exportations les plus notables concernent l'automobile dont il ne sera pas question ici, en raison de son caractère très spécifique, la construction aéronautique pour laquelle bien entendu l'exportation est tout à fait essentielle, compte tenu de l'étroitesse naturelle du marché intérieur, et, dans une moindre mesure, le matériel de chemin de fer (locomotives, voitures et wagons) et la construction navale. Par ailleurs, les entreprises françaises et certains bureaux d'études interviennent dans de nombreux pays pour la construction d'infrastructures (routes, autoroutes, chemins de fer métropolitains). De même, dans de nombreux pays en voie de développement, un rôle d'assistance technique est assuré par des ingénieurs français, soit directement au titre de la coopération technique, soit indirectement par le canal d'organisations internationales.

Comment s'organise cet ensemble au niveau de la politique française ? Quels sont les facteurs les plus décisifs qui interviennent pour faire évoluer la position du transport français ? Quelles sont les données économiques et sociales qu'il faut connaître afin d'apprécier les possibilités d'action

dans ce domaine ? C'est l'ambition de ce numéro spécial que de donner certains éléments de réponse.

Bien entendu, l'action doit se développer par le canal de divers agents économiques. L'Etat a un rôle essentiel à jouer, il doit définir les objectifs nationaux et promouvoir la mise en œuvre des moyens permettant de les atteindre, mais c'est également à chaque entreprise de transport, à chaque partenaire, chargeurs et usagers, de prendre en compte, pour ce qui le concerne, ces objectifs d'intérêt national ; il faut sans doute que le cadre dans lequel ses activités peuvent se développer soit assez favorable pour qu'ils puissent orienter leurs décisions dans le sens de l'intérêt national sans trop péjorer leurs intérêts particuliers. C'est dire qu'il est fondamental que l'Etat agisse sur l'environnement des entreprises et sur les règles du jeu dans lequel se développe de façon efficace et coordonnée le marché international. Cette intervention se situe essentiellement à deux niveaux.

Tout d'abord, dans le cadre international, l'organisation de la politique des transports passe par des mécanismes variés : dans certains cas, il s'agit d'institutions regroupant un nombre plus ou moins grand de pays qui, au cours de l'histoire des cent dernières années, ont décidé de définir en commun un certain nombre de règles : il s'agit, par exemple, de la Communauté Economique Européenne qui regroupe les six pays du Marché Commun et qui élabore, pierre par pierre, la politique commune des transports sur les bases du Traité de Rome, de la Conférence Européenne des Ministres des Transports — où, en plus des précédents, se rencontrent tous les pays de l'Europe occidentale plus la Yougoslavie, la Grèce et la Turquie —, de l'O.C.D.E., de l'O.N.U., de l'O.A.C.I... ; il s'agit pour d'autres sujets du développement d'accords bilatéraux ou de coopération technique. C'est l'aspect à propre-

ment parler « international » de la politique des transports.

Il faut ensuite mettre en œuvre à l'échelle française un ensemble de mesures favorables à l'amélioration du commerce extérieur français. Dans ce but, le VI^e Plan a pour ambition de donner au pays une structure compétitive. Pour cela, un système de transport moderne, efficace, adapté à l'équipement du territoire est globalement indispensable : tous les modes de transport doivent y contribuer : des réseaux d'autoroutes, de voies navigables, d'oléoducs comparables à ceux qui existent dans les pays voisins, un chemin de fer moderne, sont aussi utiles que des infrastructures plus spécialement tournées vers les pays étrangers que sont les ports maritimes ou les aéroports.

L'effort en équipement s'impose donc. Bien entendu, des mesures plus spécifiques concernant les entreprises de transports sont nécessaires, soit pour leur permettre d'affronter la compétition avec leurs concurrentes étrangères avec les mêmes avantages qu'elles reçoivent de leur pays, soit pour les inciter, les dynamiser et leur donner une vocation internationale.

Il reste bien sûr aux entreprises de jouer leur rôle dans le marché souvent difficile du transport international en intervenant efficacement dans les organismes professionnels correspondants (I.A.T.A., conférences, U.I.C...) et surtout en améliorant leur productivité et la qualité de service qu'elles offrent aux chargeurs.

C'est pour cet ensemble de considérations que sont successivement abordées dans ce numéro les parties suivantes :

- Les échanges internationaux et leur évolution prévisible sont tout d'abord décrits : il s'agit de situer les besoins en matière de transports aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs sans tenir compte de la façon dont ils sont satis-

faits et d'apprécier les conséquences prévisibles des développements des divers pays sur leur expansion ;

- La place du système de transport français dans ce contexte sera ensuite analysée : on aura ainsi les éléments d'appréciation sur le rôle que joue chaque mode de transport français par rapport à ce qui se passe dans les pays étrangers, tant du point de vue des entreprises que de la situation des équipements en infrastructure.

Ces deux premières parties constituent ainsi les données à partir desquelles l'action peut se développer et les objectifs du VI^e Plan pourront ainsi être rapidement dégagés.

Les deux dernières parties traiteront successivement :

- du cadre institutionnel : de nombreux organismes, on l'a dit, s'intéressent de près ou de loin à la politique internationale des transports ; le rôle des principaux d'entre eux mérite d'être précisé pour bien comprendre les possibilités et les difficultés qui se présentent actuellement ;
- de la présence de la technique française à l'étranger : dans le but de montrer l'importance de ce secteur de l'industrie française, quelques exemples, entre autres, seront présentés dans les diverses activités. Comme il a été dit plus haut, plus de 10 % des relations économiques avec les pays étrangers (en valeurs) ont trait à cette branche.

Il reste à souhaiter que ce numéro spécial, en apportant un premier ensemble d'informations synthétiques sur ce sujet, suscite des réflexions et des études plus approfondies qui permettront de mieux orienter l'action de l'Etat et des divers partenaires économiques et sociaux dans le sens des objectifs du VI^e Plan.

2. – les échanges internationaux



**Situation
actuelle
et évolution
du transport
international
de voyageurs**

Les transports internationaux de voyageurs ont connu au cours des années 60 un rythme de croissance élevé. L'intensification des échanges internationaux, notamment à l'intérieur des pays de l'Europe, ont conduit à un développement soutenu des voyages d'affaires. Parallèlement, avec l'augmentation du niveau de vie des pays déve-

loppés, le tourisme international s'est accru rapidement. C'est surtout l'aviation qui a profité de cette évolution des échanges internationaux ; le transport maritime régulier à longue distance est en régression à l'exception de certaines lignes où il maintient son niveau d'activité.

Dans la présentation qui suit, on

distinguera le transport de voyageurs à moyenne distance à l'intérieur de l'Europe de l'Ouest pour lequel les modes de transport aériens, terrestres et maritimes connaissent des progressions de trafic très variées, du trafic intercontinental pour lequel l'aviation internationale est en situation de quasi-monopole.

SITUATION ACTUELLE ET EVOLUTION PREVISIBLE DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX

TRANSPORTS MARITIMES REGULIERS

Les liaisons au long cours connaissent depuis plus de 10 ans un déclin rapide et régulier comme le montre le tableau ci-dessous :

TRAFIC MARITIME SUR LES PRINCIPALES LIAISONS INTERCONTINENTALES

Trafics en milliers passagers/an

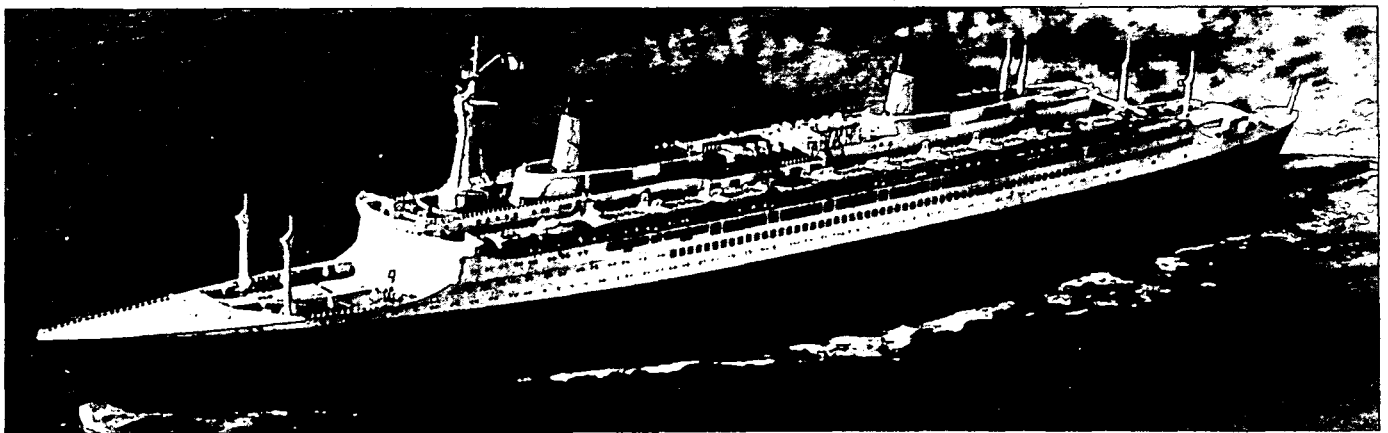
Liaison France	1962		1968	
	Trafic total	Pavillon français	Trafic total	Pavillon français
Afrique du Nord	1 259	1 255	306	304
Amérique du Nord	160	51	50	22
Amérique Centrale	10	9		
Extrême-Orient	12	11	2	2
Océanie-Australie	7	3	4	3
Proche-Orient	80	12	49	1
Croisières	—	—	—	29

Sur la ligne de l'Atlantique Nord, en 1957, la voie maritime assurait un trafic égal à celui de la voie aérienne. Aujourd'hui, il n'assure plus que le dixième du trafic total.

On constate cependant qu'une stabilisation du niveau d'activité pourrait se produire dans des conditions favorables sur certaines liaisons.

Sur l'Atlantique Nord, les trafics enregistrés en 69 et 70 sous pavillon français sur la ligne Le Havre - New York font apparaître un redressement sensible.

Cette tendance, due à l'importance du trafic entre les Etats-Unis et l'Europe et à la durée relativement courte de la traversée maritime (quatre jours), est un facteur favorable au maintien en activité du paquebot « France ».



« France » en mer.

De même, l'accroissement rapide du trafic touristique vers les îles Canaries devrait permettre à la ligne du Sénégal de maintenir, dans les années futures, le niveau d'activité actuel.

Les liaisons avec l'Afrique du Nord connaissent en revanche un renversement de tendance. L'accroissement de la clientèle de travailleurs tunisiens et algériens et en particulier le développement du tourisme avec la Tunisie permet d'envisager une croissance soutenue de ces trafics jusqu'en 1975.

Avec le Maroc, la voie terrestre par l'Espagne concurrence la voie maritime pour laquelle les perspectives paraissent moins favorables.

LES ACTIVITES DE CROISIERE

Le rythme de développement récent est de 8 à 10 % par an et les perspectives sont très favorables. Le marché mondial des croisières devrait connaître une expansion soutenue.

Elles représentaient en 1969 environ 2 % du chiffre d'affaires de l'armement et 20 % du chiffre réalisé sur les trafics passagers.

L'essor des activités de croisières, lié au développement mondial du tourisme, intéresse particulièrement certaines zones géographiques et un nombre restreint de pavillons.

Si l'on se réfère uniquement à la période de printemps et d'été, on constate qu'en 1970 l'offre, évaluée en couchettes-jours, s'est partagée d'une manière presque égale entre la zone américaine (4,9 millions de couchettes-jour, dont 3 millions aux Caraïbes) et la zone européenne (4,4 millions, dont 92 % en Méditerranée).

Par ailleurs, pour la même période de temps, sur un nombre total de 4,4 millions de couchettes-jour offerts sur la zone européenne, le pavillon britannique en offrait 1 million, le pavillon italien 1,6 million, le pavillon grec 1 million et le pavillon français 172 000.

Tout permet de penser qu'à la faveur du tourisme et de l'aug-

mentation du niveau de vie, l'évolution récente, marquée par un rythme de développement atteignant 8 à 10 % par an, se poursuivra dans les années à venir.

TRANSPORT AERIEN INTERCONTINENTAL DE VOYAGEURS

La place du transport intercontinental

Il représente une part faible en nombre de voyageurs du trafic aérien total, mais notable en chiffre d'affaires. Ce trafic forme 75 % du chiffre d'affaires pour Air France et environ 100 % pour U.T.A.

Ce phénomène est général pour les autres compagnies européennes dont l'activité intercontinentale représente 75 à 80 % du chiffre d'affaires (Lufthansa, Alitalia, K.L.M...).

Il est à noter que la moitié environ de cette activité est constituée par le trafic de l'Atlantique Nord.

Caractéristiques de la clientèle du transport aérien

Les voyages intercontinentaux comportent une part de voyages pour motifs personnels (50 %) plus importante que sur les lignes intérieures (20 %) et même européennes (45 %). Les pourcentages ont tendance à se maintenir globalement ; ceci est la résultante d'un accroissement des voyages personnels à longue distance notamment sur l'Atlantique Nord et inversement un accroissement plus rapide des voyages d'affaires sur les liaisons plus courtes (Scandinavie, Méditerranée Orientale et Moyen-Orient).

La clientèle est constituée essentiellement par des Français (60 %), les catégories les plus importantes étant ensuite les résidents en Afrique du Nord, en Amérique du Nord et en Scandinavie. Les proportions sont en fait très variables : sur l'Atlantique Nord, par exemple, 70 % des clients sont résidents aux Etats-Unis.

Les revenus familiaux de la clientèle sont élevés ; ainsi, en 1965, 50 % des voyages intercontinentaux pour motifs personnels étaient effectués par des résidents français dont le revenu net du ménage dépassait 20.000 F/an. Le revenu correspondant était nettement plus élevé pour les résidents américains.

Enfin, la durée des séjours est d'autant plus longue que la destination est éloignée, quel que soit le motif de voyage.

Les facteurs de développement du transport aérien intercontinental sont essentiellement la croissance démographique, l'augmentation du niveau de vie dans les pays développés, l'intensification des échanges internationaux qui induisent des voyages d'affaires et enfin la diffusion du transport aérien dans des couches de population de plus en plus larges.

Facteurs d'évolution et prévisions d'activité des liaisons intercontinentales avec la France

L'Amérique du Nord

Du point de vue économique, on peut considérer que l'expansion se poursuivra à un taux moyen annuel de l'ordre de 4,5 % permettant, avec une élévation constante du niveau de vie, l'élargissement de la clientèle du transport aérien.

Ce marché doit donc demeurer, au cours des années, le principal marché émetteur de trafic. Toutefois, le transport aérien français ne pourra pleinement bénéficier de l'expansion de ce marché que dans la mesure où il réussira à promouvoir les ventes de voyages, tant auprès de la clientèle d'affaires que de la clientèle touristique en période creuse, et par une action auprès du marché américain.

Asie et Pacifique

Le développement du marché sur ces liaisons dépendra d'un certain nombre d'évolutions tant au plan politique que du point de vue économique.

L'apaisement des conflits armés dans les régions du Sud-Est Asiatique pourrait être de nature à favoriser le développement des courants de trafic.

Au plan économique, le maintien du taux d'expansion de l'économie japonaise au niveau atteint les années précédentes doit permettre d'alimenter un net accroissement du trafic avec l'Océan Pacifique et même au-delà, compte tenu de l'accroissement prévisible de la part des destinations lointaines, notamment européennes, dans la demande du transport émanant du Japon.

En outre, Singapour et l'Indonésie devraient connaître un développement important, mais l'effet de ce développement sur le trafic des compagnies internationales peut être partiellement compensé par une emprise accrue des transporteurs nationaux locaux sur leur marché.

Enfin, le transport aérien français bénéficie d'atouts non négligeables avec la Nouvelle-Calédonie qui connaît, grâce à l'extraction du nickel, une expansion économique accélérée avec la Polynésie, plateforme touristique du Sud Pacifique.

Afrique

L'évaluation de l'évolution du marché doit être prudente, compte tenu de la stagnation économique relative d'un certain nombre d'économies locales. Le développement du trafic qui devrait résulter de

l'industrialisation risque d'être partiellement contrebalancée par l'effritement de la position de transporteurs traditionnellement implantés sur le marché africain du fait de l'accroissement des échanges internationaux.

On peut néanmoins escompter un développement des voyages pour motif professionnel et surtout le développement du tourisme dont les transporteurs aériens français devraient bénéficier, d'une part, par un effort accru sur le marché du transport à la demande et, d'autre

part, par l'introduction de tarifs de groupes plus avantageux sur les courriers réguliers.

Amérique du Sud

L'évolution favorable des courants de trafic vers les pays concernés, en cours d'industrialisation, pourrait être partiellement compensée par une emprise accrue des transporteurs sud-américains sur leur marché.

Le tableau ci-dessous donne la structure et l'évolution du transport aérien intercontinental.

PREVISION D'ACTIVITE
DES PRINCIPALES LIAISONS AERIENNES INTERCONTINENTALES
POUR LES COMPAGNIES FRANÇAISES

	1965	1969	Taux moyen annuel 65 à 69	Taux moyen annuel prévisible 69 à 77
Amérique du Nord	3 920	6 050	+ 11,5	+ 13
Amérique Centrale	595	1 225	+ 20	+ 16
Amérique du Sud	360	875	+ 24,5	+ 16
Extrême-Orient	1 990	3 210	13	+ 13,5
Pacifique	330	725	+ 22	+ 24
Afrique (sauf A.F.N.) ..	1 650	2 185	+ 7	+ 10
Afrique du Nord	736	1 105	+ 11	+ 11
Proche-Orient	450	830	+ 17	+ 9

SITUATION DES ECHANGES INTRA-EUROPEENS

Ces échanges regroupent des liaisons à moyenne et longue distance pour lesquelles les modes de transport terrestres, maritimes et aériens se trouvent dans des situations de concurrence plus ou moins vive sur des marchés en expansion forte aussi bien pour les voyages personnels que pour les voyages professionnels.

Si les données de trafic complètes existent pour les modes de transport collectifs, il n'en est pas de même en ce qui concerne les

transports routiers, individuel et collectif par autocar, qui sont beaucoup plus mal connus.

LES LIAISONS MARITIMES A COURTE DISTANCE

Le développement des transports de passagers à courte distance, qui est lié à celui du tourisme international, est particulièrement rapide depuis plusieurs années ; cette expansion se traduit en Europe occidentale par l'augmenta-

tion des services de car-ferries, dont la capacité en passagers s'est accrue de 75 % et le nombre de navires en service de 51,5 % entre 1966 et 1970.

En ce qui concerne les trafics en provenance ou à destination de la France, il convient de marquer l'importance croissante des liaisons avec la Grande-Bretagne.

Le nombre des passagers ayant utilisé les lignes maritimes entre la France, la Grande-Bretagne et l'Irlande est passé de 3,6 millions

en 1965 à près de 4,4 millions en 1969, dont plus de 1 million ont été transportés par des navires français, près de 3 millions par des navires étrangers et 0,4 million par les 4 aéroglisseurs des lignes anglaises et suédoises.

Les perspectives du marché ouvert au transport maritime dépendent de plusieurs facteurs : l'expansion prévisible du trafic Trans-Manche, l'évolution de la nature de ce trafic marquée par le nombre croissant de véhicules accompagnés, la concurrence des autres modes de transport, enfin la décision de construire le tunnel sous la Manche dont les incidences sur l'évolution de l'activité maritime risquent d'être considérables.

Dans le cas où le tunnel ne serait pas réalisé, les prévisions globales de trafic laissent prévoir une évolution peu différente de celle qui a marqué les dernières années. Toutefois, il n'est pas impossible que les aéroglisseurs qui représentent d'ores et déjà 10 % du trafic accroissent leur part sur le marché.

Les aéroglisseurs, lorsqu'ils seront fiables pourraient assurer vers 1980-1985, 40 à 50 % du trafic de passagers et 20 % du trafic de véhicules. En outre, les véhicules accompagnés devraient constituer une fraction croissante du trafic.

On peut penser qu'en tout état de cause, la réalisation du tunnel aurait pour effet de réduire très sensiblement le trafic maritime potentiel sur les lignes du détroit et aurait des incidences plus faibles sur les lignes situées à l'ouest.

LES LIAISONS INTRAEUROPÉENNES TERRESTRES ET AÉRIENNES

Le développement du transport de voyageurs se fait à un rythme soutenu, la part la plus instable du trafic étant constituée par des voyages personnels pour le tourisme dont une part croissante est faite par les véhicules privés.

Le trafic routier

Les seules données que l'on connaisse en la matière concernent

les nombres de véhicules étrangers qui traversent les frontières, ce qui ne donne pas de renseignements sur la structure géographique réelle du trafic privé.

Globalement, ce trafic croît à un rythme voisin de 8 % par an (légèrement supérieur au taux de croissance national) qui résulte de

l'augmentation des parcs de voitures individuelles et de l'accroissement général du niveau de vie et des échanges internationaux.

Le tableau ci-dessous donne une idée de l'importance des passages de véhicules étrangers aux frontières.

ENTRÉE DES VOITURES PARTICULIÈRES
ET AUTOCARS AUX FRONTIÈRES
(Transport international, en milliers de véhicules)

PAYS	Voitures particulières		Autobus	
	1967	1969	1967	1969
Autriche		12 900		37
Allemagne de l'Ouest ..		37		
France		15 219		
Italie				413
Pays-Bas	14 400	14 500	260	270
Portugal		274		4
Espagne	3 200	3 800		24
Suisse	30 100	30 100	79	70
Royaume-Uni				

Les enquêtes de trafic routier récentes, sur les grands axes de trafic français (Paris-Est, Paris Sud-Est et Paris Sud-Ouest) ont montré que sur ces axes, la circulation des véhicules étrangers représente environ 3 à 5 % du trafic total dont 1/10 environ est du trafic de transit.

Les trafics aérien et ferroviaire

La structure géographique des échanges est donnée dans le tableau ci-dessous. Ce tableau montre la place importante du chemin de fer qui a acheminé en 1965 environ 70 % du trafic européen, cette part étant d'autant plus faible que les échanges sont à plus longue distance.

TRAFIC COMPARE AIR-FER EN 1965 — LIAISONS EUROPÉENNES

LIAISONS	FER		AIR		TOTAL Fer + Air Milliers 100 %
	Milliers	%	Milliers	%	
France - Royaume-Uni + Irlande	465	17,6	2 183	82,4	2 648
France-Allemagne	1 937	80,4	470	19,6	2 407
France-Italie	2 669	83,3	534	16,7	3 203
France-Espagne	1 762	81,5	400	18,5	2 162
France-Suisse	1 924	78,5	524	21,5	2 448
France-Pays-Bas	328	59,9	220	40,1	548
France-Belgique + Luxembourg	1 582	90,9	159	9,1	1 741
France-Portugal	95	58,3	68	41,7	163
France-Autriche	225	84,6	41	15,4	266
France-Europe	10 987	70,5	4 599	29,5	15 586
France-Scandinavie ...	75	30,1	174	69,9	249
France - Méditerranée orientale	56	34,6	106	65,4	162

Au cours des dernières années, l'aviation intra-européenne a connu un développement rapide (taux de croissance moyen annuel de l'ordre de 14,5 % qui devrait se poursuivre à un rythme moins élevé dans le futur (13,5 %)).

Dans le passé récent 69-70, on a assisté à une croissance très nette du trafic des grandes liaisons internationales sur lesquelles l'augmentation de la qualité de service (mise en service ou augmentation du nombre de Trans-Europe Express) a été très sensible. Il

est probable que le trafic à moyenne distance devrait continuer à se développer sur les axes les plus importants, le trafic diffus et à longue distance soumis à la double concurrence de la route et de l'avion ayant tendance à stagner ou à diminuer lentement.

Les transports internationaux de marchandises

L'évolution de la demande mondiale de transport de marchandises est fonction des caractéristiques et des tendances de la structure des échanges internationaux.

Au cours de la décennie 1959-1969, le taux de croissance annuel des échanges évalués en volume (unités monétaires constantes) a atteint 8 %. Cette moyenne masque les résultats des années 1968 et 1969 au cours desquelles une vive activité s'est manifestée : 12 % en 1968 et 10 % en 1969. Les résultats de 1970 témoignent d'une poursuite de la croissance des échanges, principalement en valeur (de l'ordre de 13 %).

Cette vive activité est d'autant plus remarquable qu'elle se présente dans une conjoncture économique marquée par le ralentissement de la croissance du produit national brut de nombreux pays industrialisés. De fait, à partir de calculs effectués sur la période 1956-1966 pour dix pays choisis parmi les plus industrialisés, le rapport entre la variation relative des échanges internationaux et celle de la croissance du produit

national brut a été évalué à 1,7. Mais cette élasticité des échanges internationaux par rapport à la croissance du P.I.B. (1) a connu une nette augmentation selon les données des trois dernières années fournies par les pays de l'OCDE.

La croissance observée des échanges mondiaux s'accompagne de disparités notables selon les zones géographiques ou les conditions des différents pays. Ainsi, en 1958, les échanges entre pays occidentaux développés représentaient 44 % des 107 millions de dollars échangés mondialement ; cette part est passée en 1968 à 53 % des 238 millions de dollars échangés mondialement. Les échanges entre pays de l'Europe occidentale ont crû encore plus rapidement, représentant, en 1958, 47 % des échanges entre pays capitalistes développés, et 50 % en 1968.

La situation des transports internationaux intra-européens, au regard de la position française, exige qu'une distinction soit faite entre ceux-ci et les transports intercontinentaux.

LES TRANSPORTS INTERCONTINENTAUX

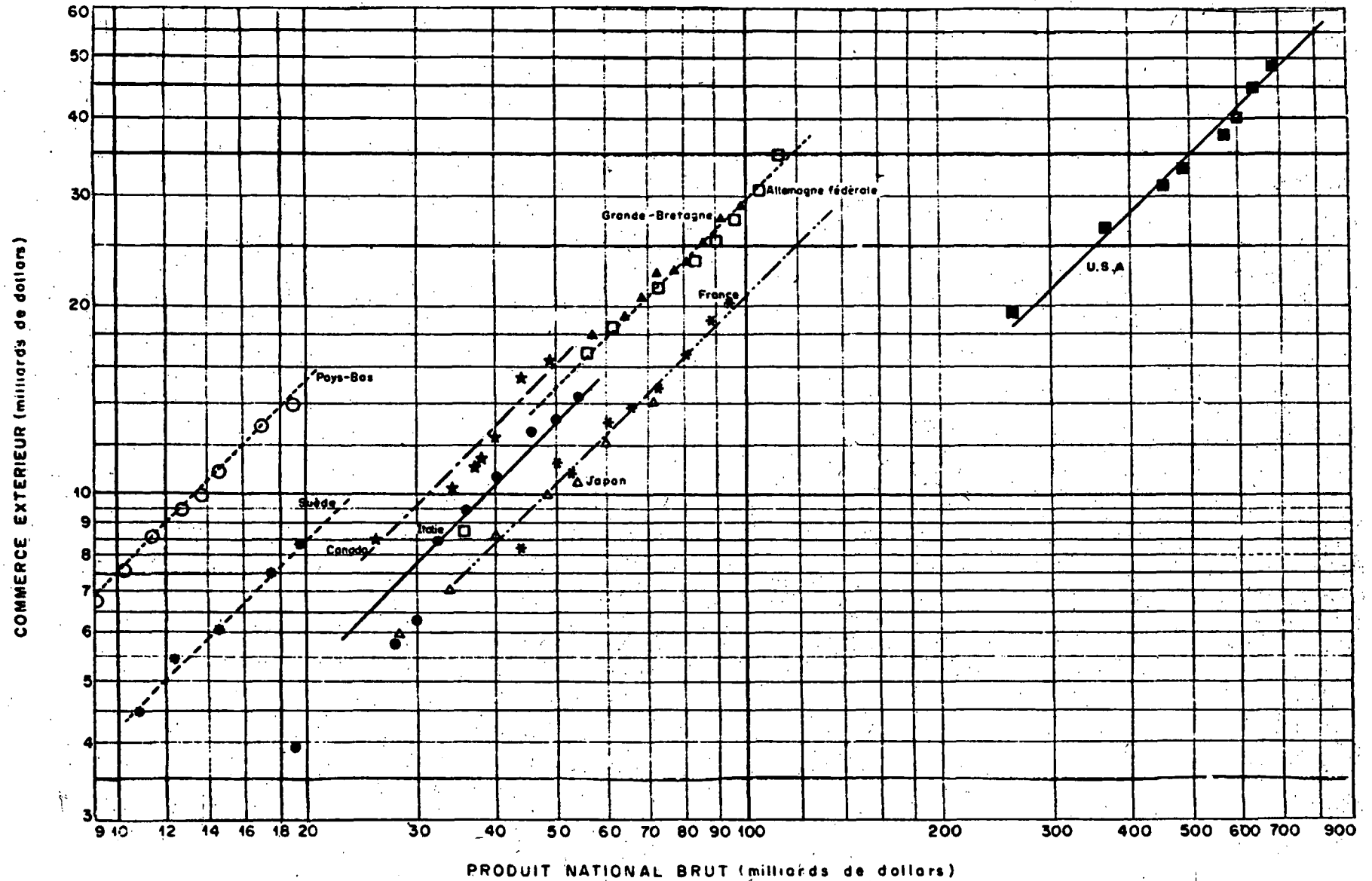
Les transports intercontinentaux de marchandises sont acheminés quasi exclusivement par voie maritime. La part du transport aérien est encore très faible et devrait le demeurer en tonnage pendant la décennie à venir. Différentes estimations conduisent à prévoir que le tonnage transporté par air représentera 1 % du tonnage transporté par mer entre 1975 et 1980. C'est pourquoi la plupart des données qui seront exposées à propos des transports intercontinentaux de marchandises concernent le transport maritime.

Les tonnages transportés ont ainsi augmenté à un rythme com-

parable à celui des échanges mondiaux exprimés en volume. Ils ont atteint en 1969 2,3 milliards de tonnes, ce qui représente au cours de la période 1959-1969 une croissance moyenne de 8,8 % par an. Une tendance récente à l'allongement des distances est aussi observable puisqu'au cours des trois dernières années, le rythme de progression évalué en tonnes milles a été supérieur de deux points à celui observé pour les tonnages, les marchandises solides et liquides transportées en vrac étant

(1) P.I.B. : Production intérieure brute.

EVOLUTION DU COMMERCE EXTERIEUR EN FONCTION DU PRODUIT NATIONAL BRUT



seules prises en compte dans cette évaluation (1).

La plupart des prévisions, et notamment celles qui ont été retenues par le Comité des Transports maritimes du VI^e Plan, mettent en avant un taux moyen de croissance de l'ordre de 6 % pour les tonnages transportés pendant la période 1969-1975.

De telles prévisions sont aussi bien d'origine américaine, telle l'étude publiée par Litton Systems qui aboutit à des conclusions identiques à partir de données concernant principalement le commerce extérieur des Etats-Unis, que d'origine japonaise ou européenne.

Ces prévisions sont fondées à la fois sur une décroissance probable des tonnages transportés qui serait associée à un accroissement de la valeur à l'unité de poids des produits échangés internationalement et sur un raccourcissement des distances parcourues.

Ce dernier élément serait principalement dû à l'exploitation de sources d'approvisionnement plus proches des pays industrialisés, du type de l'Alaska pour les Etats-Unis, l'Australie pour le Japon et l'Afrique pour l'Europe.

Il faut souligner qu'il s'agit de prévisions à moyen terme dont la réalisation suppose le renversement des tendances observées au cours de la dernière décennie. La situation, telle qu'elle peut être envisagée à court terme, est au contraire très favorable à un essor important des transports intercontinentaux. Une telle appréciation doit toutefois être affinée, catégorie de produits par catégorie de produits.

LES TRANSPORTS DE PETROLE

La part prépondérante prise par le pétrole dans l'approvisionnement énergétique des pays industrialisés

explique l'importance du transport de pétrole brut et de produits pétroliers raffinés.

C'est en 1968 que la production mondiale de pétrole brut dépassa les deux milliards de tonnes, s'accroissant pendant la décennie 1959-1969 à un rythme voisin de 8 % par an. Moins de la moitié du pétrole ainsi produit fait l'objet de transport entre les principales régions du monde (905 millions de tonnes transportées sur un total de 2,13 milliards de tonnes produites en 1969). Il faut toutefois constater que par rapport à l'ensemble des produits pétroliers transportés (brut et raffiné), la part du pétrole brut augmente régulièrement selon une tendance qui devrait se prolonger, d'après les estimations, jusqu'au moins en 1980 ; 76 % en 1965 ; 81 % en 1969 et 87 % en 1980, selon les prévisions.

La raison de cette évolution tient au fait que le transport par grandes masses de pétrole brut sur de longues distances est au total très bon marché en comparaison des coûts de distribution des très nombreux produits de raffinerie.

C'est pourquoi la politique des compagnies pétrolières n'est plus de raffiner une part importante de pétrole sur les lieux de production, mais de construire des raffineries puissantes à proximité des zones de consommation, et notamment en Europe occidentale.

La plupart des estimations conduisent à prévoir le maintien de la croissance actuelle en ce qui concerne le transport de pétrole ; elles supposent nécessairement, au cours des vingt prochaines années, le maintien de la politique énergétique des pays industrialisés.

La répartition des flux devrait se modifier sensiblement en fonction de l'exploitation de nouvelles sources d'approvisionnement. La croissance la plus rapide attendue est celle de la production de l'Afrique de l'Ouest dont les exportations devraient passer de 22 millions de tonnes en 1969 à 82 millions de tonnes en 1975, la part prépondé-

rante des destinations revenant à l'Europe. La part du golfe Persique parmi les zones exportatrices de pétrole brut augmenterait encore d'ici à 1975 ; elle serait notamment en hausse pour l'approvisionnement de l'Europe du Nord.

Deux zones géographiques ont une croissance prévue plus faible que la moyenne : ce sont l'Afrique du Nord et la zone des Caraïbes.

LE TRANSPORT DE CHARBON

Le facteur principal expliquant les tendances du transport de charbon est constitué par la baisse de la part du charbon dans la consommation d'énergie de la plupart des pays industrialisés qui semble toutefois s'effectuer moins vite que prévu ; le charbon est encore nécessaire à l'activité de deux secteurs essentiels : les centrales thermiques et la sidérurgie pour laquelle des qualités particulières de charbon sont requises.

Les difficultés des mines des pays industrialisés entraînent l'exploitation de nouveaux gisements. Un tel phénomène réagit sur les flux de transport qui, non seulement ne stagnent pas, mais sont en faible croissance, passant de 67 millions de tonnes transportées par voie maritime en 1967 à 86 millions de tonnes en 1969.

Les deux principales zones importatrices sont le Japon, où la croissance des importations est extrêmement vive, et l'Europe occidentale qui est contrainte de recourir à des importations, compte tenu d'une baisse régulière de sa production.

Les livraisons maritimes à destination de l'Europe occidentale devraient ainsi passer de 15 millions de tonnes en 1969 à 18 millions de tonnes en 1975. Les pays de l'Europe de l'Est voient renforcer leur position d'exportateur et l'Australie conquiert, au cours de cette période, une place notable dans le marché mondial, compte tenu des besoins du Japon.

(1) Voir « Transports maritimes », études et statistiques 1970, publié par le Comité central des armateurs de France.

LES TRANSPORTS DE MINERAI DE FER

Quasi nul, il y a vingt ans, ce trafic dépassait en 1969 deux cents millions de tonnes. L'essor très rapide du trafic maritime de minerai de fer illustre quelques-unes des caractéristiques des échanges internationaux, à savoir la forte demande des pays industrialisés et la nécessité pour eux de recourir à des zones d'approvisionnement situées dans le monde entier pour faire face à l'appauvrissement des gisements sur lesquels s'était fondée la puissance industrielle de ces pays.

Entre 1950 et 1969, la répartition de la production de fer selon les principales régions du monde s'est profondément modifiée : la part de l'Amérique du Nord est passée de 42 % à 19 %, et celle de l'Europe occidentale de 32 % à 15 %.

Par contre, celle de l'U.R.S.S. est passée de 17 % à 26 % et celle de l'Afrique de l'Ouest (Libéria et Mauritanie) de 1 % à 31 %.

Parmi les pays consommateurs, le Japon est celui dont la croissance des besoins est la plus rapide, passant de 22 millions de tonnes de minerai de fer importé

en 1962 à 83 millions de tonnes en 1969.

L'Europe occidentale a aussi des besoins croissants passant de 46 millions de tonnes en 1962 à 96 millions de tonnes en 1969.

Les croissances prévues de transport de minerai de fer sont à la mesure de l'évolution qui s'est manifestée depuis dix ans. Le montant global du transport de minerai de fer aurait triplé d'ici à 1985 en supposant que la fabrication d'acier continue d'être principalement assurée par les pays industrialisés.

LE TRANSPORT DE CEREALES

Il constitue, en tonnages, un poste important puisque plus de soixante millions de tonnes de céréales ont fait l'objet de transport maritime international. Les Etats-Unis, le Canada, l'Argentine et l'Australie constituent les principaux pays exportateurs. L'Europe occidentale (à l'exception de la France) et l'Extrême-Orient sont les principales zones importatrices.

Ce sont les échanges de blé qui sont les plus fluctuants, dépendant le plus des aléas saisonniers. Il faut toutefois enregistrer une tendance régulière à l'augmentation de la production céréalière des

pays d'Asie, ce qui devrait provoquer une certaine contraction de la demande.

LES AUTRES PRODUITS

Les produits énumérés précédemment font l'objet des transports les plus importants, et sont le plus aisément connus au plan mondial. Etant des produits de base, ils ne sont pas complètement représentatifs de la structure des échanges internationaux, et en donnent une image nécessairement déformée.

En effet, les courants d'échange des produits de base ont presque exclusivement pour destination les pays industrialisés et principalement pour origine les pays en voie de développement. Ils concernent des tonnages considérables de produits à valeur par unité de poids faible. Ces remarques montrent l'importance de la part des relations entre pays industrialisés dans les échanges mondiaux de produits, élaborés : cette part doit, en effet, être cohérente avec les données globales concernant le commerce mondial tous produits confondus, selon lesquelles les échanges entre pays occidentaux développés constituent plus de la moitié des échanges mondiaux.

LES TRANSPORTS INTRA-EUROPEENS

Ce sont les transports entre pays membres de la C.E.E. qui sont connus avec le plus de précisions.

Le montant total des marchandises transportées par voie terrestre en 1967 entre pays membres de la C.E.E. s'élève à 243 millions de tonnes ; ce total se décompose en 61 millions de tonnes pour le chemin de fer, 138 millions de tonnes pour la navigation intérieure et 44 millions de tonnes pour la route. Il faut y ajouter le transport maritime intracommunautaire qui

représentait en 1967 21,8 millions de tonnes.

L'un des éléments les plus remarquables de la situation des transports intracommunautaires est la part de la voie d'eau. Cette part s'explique par la nature des produits pondéreux transportés (par exemple les minéraux et matériaux de construction qui représentent 45 millions de tonnes, les combustibles solides, 15 millions de tonnes et les produits pétroliers, 16 millions de tonnes). L'importance des voies d'eau à caractère international, comme axes de trans-

port lourd favorisant les échanges, est aussi à signaler.

Ainsi, en ce qui concerne la C.E.E., la plus grande part du transport intracommunautaire par voie d'eau s'effectue sur le Rhin, sur lequel transitaient près de cent millions de tonnes de marchandises en 1967.

A l'extérieur de la C.E.E., mais toujours en Europe, le Danube constitue aussi un axe important de transport lourd puisque 49 millions de tonnes ont été échangées en 1967 sur le Danube.

RECAPITULATION DU TRAFIC DES PAYS DE LA C.E.E.

MODE DE TRANSPORT	TRAFIC EN MILLIERS DE TONNES							TOTAL
	Année	Trafic des pays membres			Trafic avec les pays tiers			
		A l'intérieur	Entre pays	Total	Réceptions	Expéditions	Total	
CHEMIN DE FER	1963	509 232	68 092	577 324	13 611	21 052	34 663	611 987
	1964	521 008	68 342	589 350	13 539	20 125	33 664	623 014
	1965	504 522	66 285	570 807	13 506	19 416	32 922	603 729
	1966	494 719	62 499	557 218	13 348	18 867	33 216	590 434
	1967	488 103	61 222	549 324	14 967	17 173	32 140	581 464
NAVIGATION INTERIEURE	1963	220 697	91 950	312 647	2 761	12 590	15 351	327 998
	1964	261 844	106 620	368 464	2 589	9 047	11 636	380 100
	1965	266 276	114 520	380 796	2 918	10 546	13 464	394 260
	1966	270 355	121 824	392 179	2 794	10 457	13 251	405 430
	1967	288 209	137 979	426 189	3 126	10 059	13 185	439 374
ROUTES INTERNATIONALES	1963		26 910	26 910	7 147	8 806	15 953	42 863
	1964		32 840	32 840	6 399	6 437	12 836	45 676
	1965		35 457	35 457	6 627	6 921	13 548	49 005
	1966		40 418	40 418	7 594	8 002	15 595	56 013
	1967		44 686	44 686	8 239	8 925	17 163	61 849
TOTAL	1963	729 929	186 952	916 881	23 519	42 448	65 967	982 848
	1964	782 852	207 802	990 654	22 527	35 609	58 136	1 048 790
	1965	770 798	216 262	987 060	23 051	36 883	59 934	1 046 994
	1966	765 074	224 741	989 815	24 736	37 326	62 063	1 051 878
	1967	776 312	243 887	1 020 199	26 331	36 156	62 488	1 082 687

Source : Office statistique des Communautés européennes.

LE TRANSPORT DU COMMERCE EXTERIEUR DE LA FRANCE

LES DONNEES GENERALES

Les traits marquants de la situation mondiale ont leurs points d'application en France. L'internationalisation des échanges, principalement entre pays membres de la Communauté Economique Européenne se développe au détriment d'échanges plus traditionnels entre pays membres de la zone franc, par exemple.

Ainsi, le commerce extérieur avec les pays membres de la zone franc représentait encore en 1964 16 % du commerce extérieur fran-

çais ; il n'en représentait plus, en 1969, que 10 %. En revanche, la part des échanges avec les pays de la C.E.E. est passée de 38 % en 1964 à 48 % en 1969.

Le développement des échanges internationaux rend difficile le maintien de l'équilibre de la balance commerciale. De fait, le taux de couverture de la balance commerciale a atteint 86 % en 1969, année particulièrement médiocre, mais depuis cinq ans n'a dépassé qu'en 1965 le taux de 93 %. C'est avec ce taux que l'équilibre de la

balance commerciale est réalisé, car les importations sont comptabilisées F.O.B. (1) (droits et taxes non compris) et les exportations C.A.F. (2) (droits et taxes compris).

En 1969, ce sont 172 millions de tonnes de marchandises représentant 90 milliards de francs qui ont été importées et 96 millions de tonnes représentant 77 milliards de

(1) F.O.B. : Free on board.

(2) C.A.F. : Coût Assurance Fret.

LES IMPORTATIONS ET LES EXPORTATIONS FRANÇAISES

MODES de transport	RESULTATS GENERAUX															
	IMPORTATIONS								EXPORTATIONS							
	1968				1969				1968				1969			
	Tonnes	%	1 000 F	%	Tonnes	%	1 000 F	%	Tonnes	%	1 000 F	%	Tonnes	%	1 000 F	%
Mer	110 337 798	73	25 999 749	36	123 351 961	73	30 730 013	33	23 254 900	26	22 645 141	34	24 210 512	25	24 782 348	30
Fer	16 120 664	10	15 048 007	21	17 502 078	10	19 379 714	21	27 250 913	31	15 186 482	23	31 686 503	33	19 419 590	24
Route	13 197 411	9	22 130 518	30	15 600 394	9	31 046 050	33	18 377 438	21	18 361 110	28	19 918 970	21	24 114 435	30
Air	53 789	—	6 787 106	9	61 432	—	9 100 893	9	58 973	—	6 645 034	10	67 813	—	8 824 575	11
Voie navigable ..	11 936 383	8	2 937 135	4	12 979 431	8	3 809 749	4	20 096 262	22	3 560 927	5	20 628 567	21	4 485 404	5
Totaux	151 646 045	100	72 902 515	100	169 495 296	100	94 066 419	100	89 038 486	100	66 398 694	100	96 512 365	100	81 626 352	100

Document de la Direction Générale des Douanes, Ministère de l'Economie et des Finances.

francs qui ont été exportées. La disparité notable entre les importations et les exportations est causée par le tonnage de produits pétroliers importés, à savoir 91,7 millions de tonnes en 1969.

Pour l'ensemble des produits échangés, la majorité des tonnages importés provient de la Communauté Economique Européenne qui assure 28 % des entrées, puis d'Afrique du Nord (26,4 %) et d'Asie Occidentale (23,2 %). Les tonnages exportés sont en grande partie destinés à l'Europe, 71 % à la C.E.E. et 17 % au reste de l'Europe.

LES PROBLEMES A MOYEN TERME

L'approvisionnement en pétrole réagit de façon sensible sur la balance commerciale. Les importations de pétrole brut devraient pourtant continuer à croître à un rythme comparable à celui des années passées.

Les estimations du comité du pétrole du VI^e Plan conduisent à évaluer le montant des importations de pétrole brut à 150 millions de tonnes en 1975. Les mêmes travaux prévoient une diminution de la part relative des importations en provenance du Sahara et de la Lybie, et un accroissement des apports du Moyen-Orient et des producteurs d'Afrique Noire.

Il faut aussi envisager une croissance importante du transport de produits pétroliers à destination des pays européens : pour le pétrole brut, il s'agit de transit empruntant des oléoducs ; pour les produits raffinés, il peut s'agir de réelles exportations à partir des raffineries installées en France.

Les importations de minerai de fer devraient aussi connaître une forte hausse pendant la période du VI^e Plan puisque leur montant global pourrait atteindre 17,5 millions de tonnes en 1975 contre 7 en 1969. Les zones de provenance marqueront probablement une certaine diversification par rapport à la situation de 1969, la part des

nouveaux producteurs (Brésil, Libéria, etc.) devant augmenter au détriment des fournisseurs traditionnels (Suède, Espagne).

Pour la bauxite aussi, la France doit devenir, de pays traditionnellement producteur, pays importateur, puisque 3,8 millions de tonnes devront être importées depuis l'Australie et la Guinée notamment.

Il est ainsi remarquable que la France, connaissant la même évolution que les autres pays capitalistes industrialisés, soit de plus en plus redevable des pays étrangers pour son approvisionnement en produits de base.

Les localisations géographiques des zones d'approvisionnement tendent d'autre part à se diversifier, comme en témoigne la décroissance de la part de la zone franc et la montée de nouveaux pays parmi les importateurs. Il convient aussi de signaler que la faible valeur des produits bruts importés masque leur importance dans les récapitulations économiques exprimées en unités monétaires.

Celles-ci permettent de déduire des estimations concernant les échanges entre produits élaborés. Ainsi, des travaux associant les échanges entre pays à l'activité économique de ceux-ci, et calculant les rapports entre la valeur et le tonnage des produits transportés selon des grandes classes de produits, ont abouti à établir des prévisions concernant le commerce extérieur français des produits autres que les produits pondéreux (1).

Les résultats obtenus sont nécessairement indicatifs, mais ils concordent pour les sorties intermédiaires en volume avec les travaux du Groupe d'Etudes prospectives pour les échanges internationaux (G.P.E.I.). Ce groupe avait mis au point un modèle de prévisions à moyen terme en matière de commerce extérieur. Ses princi-

(1) Voir « Transports aériens de marchandises », étude du Ministère des Transports effectuée par SETEC.

paux travaux ont porté essentiellement sur les échanges de produits industriels et l'étude effectuée sur la période 1954-1964 a permis de relier l'évolution de ces échanges à quatre catégories d'effets, qui correspondent à des mécanismes simples :

1. des effets mécaniques de croissance ;
2. des effets d'implantation ;
3. des effets de concurrence ;
4. des effets de spécialisation.

Les résultats obtenus montrent que les échanges avec les pays de la C.E.E. devraient croître très rapidement puisque le montant global des importations devrait être multiplié par 2,4 % et celui des exportations par 2,7 %.

Il est aussi intéressant de constater que des échanges, qui se situaient auparavant à un niveau très bas, connaissent actuellement un essor rapide : ce sont les relations avec le Japon et celles avec les pays de l'Europe de l'Est, U.R.S.S. comprise.

Selon ces mêmes travaux, la France devrait parvenir en 1975 à équilibrer sa balance commerciale : les échanges avec certains des pays fournisseurs de pétrole demeureront déficitaires, ainsi que ceux avec la République fédérale d'Allemagne et les Etats-Unis. Par contre, ce déficit serait annulé par le solde positif des échanges avec le reste de l'Europe occidentale et l'Europe orientale.

Il semble donc qu'à moyen terme ces échanges intra-européens soient l'objet de la croissance la plus rapide. C'est aussi la leçon des tendances les plus récentes qui se manifestent par une hausse très sensible du transport routier international, ce qui concerne donc les transports internationaux à courtes distances. Ainsi, de 1965 à 1969, les importations par voie routière sont passées de 7,5 millions de tonnes à 15,6 millions de tonnes et les exportations de 9,8 millions de tonnes à 21 millions de tonnes. Leur part, dans les échanges extérieurs, passait de 8,5 % à 13 %.

A plus long terme, cette tendance devrait s'infléchir en faveur des transports avec les pays étrangers non limitrophes.

LES PREVISIONS A LONG TERME

Les perspectives de croissance du trafic international de la France sont extrêmement importantes : c'est ainsi que les travaux menés par le commissariat au Plan concernant l'horizon 1985 avaient donné comme hypothèse de base la multiplication par six des échanges extérieurs exprimés en volume de 1962 à 1985.

Cette hausse décontractée selon les branches économiques entraîne une multiplication par sept pour les produits de transformation intermédiaire et de consommation finale.

L'application de coefficients réducteurs permettant de passer des produits échangés aux tonnages fournit une multiplication par quatre du trafic exprimé en tonnages pour ces produits.

Les résultats les plus intéressants des travaux menés concernant l'horizon 85, dans le cadre du commissariat général au Plan, concernent les modifications de répartition entre transport massif et transport léger pour la part française des transports internationaux.

La localisation près des ports des entreprises sidérurgiques et de fabrication d'alumine va entraîner une diminution notable du transport sur le territoire français des produits lourds importés. Le problème des raffineries de pétrole est quelque peu distinct car une tendance se manifeste en faveur de leur implantation près de grandes zones de consommation et, en conséquence, à l'intérieur du continent européen. Toutefois, le transport des produits pétroliers relève d'une technique spécifique, les oléoducs, sans relation avec les autres modes de transport.

C'est donc pour les transports légers que la part du trafic international croîtra le plus vite, pas-

sant en 1966 de 17,6 % à 33 % en 1985. Les importations et les exportations de produits chimiques devraient connaître la hausse la plus vive puisqu'elles devraient être multipliées par 5 de 1966 à 1985, celles des produits de la métallurgie augmentant moins vite (multipliés par 3 de 1966 à 1985), de même que celles des produits agricoles et des engrais.

Les études concernant la destination et la provenance des échanges montrent qu'en 1985 la moitié des importations totales viendrait de pays non limitrophes et 39 % d'exportations seraient destinées à des pays non limitrophes : c'est souligner l'importance prévisible du transport maritime dans les échanges extérieurs de la France.

C'est aussi indiquer que l'organisation des transports de marchandises ne peut être envisagée sans prendre en compte les échanges extérieurs de la France et sans faire référence à la croissance prévue des échanges mondiaux.

3. – la place actuelle du transport français analyse par secteur

- **place des entreprises
françaises dans
les transports internationaux**
- **les infrastructures de
transport**

● **Place
des entreprises
françaises
dans
les transports
internationaux**

**La place
du transport
aérien
français**

Généralement, lorsque l'on traite de l'activité des entreprises françaises de transport aérien, notamment dans un contexte mondial, il est fait surtout référence aux trois compagnies principales effectuant des transports réguliers ; deux à vocation essentiellement internationale : Air France et l'U.T.A. (Union des Transports Aériens), la troisième à vocation strictement intérieure à la métropole : Air Inter. Cette méthode est amplement justifiée par le fait que ces trois compagnies représentent plus de 99,5 % du trafic aérien régulier français, d'autre part, les statistiques mondiales établies soit par l'I.A.T.A. (Association du Transport Aérien International), soit par l'O.A.C.I. (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) ne sont véritablement complètes qu'en ce qui concerne le transport régulier. Il sera toutefois fait état, en fin d'article, de la place qu'occupent les compagnies françaises de transport non régulier dans les transports internationaux.

Avant de situer les entreprises françaises sur le plan mondial, il convient de les placer les unes par rapport aux autres. Pour mesurer l'activité totale des compagnies aériennes l'on utilise une unité quelque peu irrévérencieuse pour le client aérien mais commode : la tonne-kilomètre transportée, qui regroupe le trafic des passagers (affectés d'un poids forfaitaire de l'ordre de 90 kilogrammes, bagages compris), de la poste et du fret. En 1970, sur un total de 1 791 millions de tonnes-kilomètres transportées par les compagnies françaises, la part d'Air France a été de 76,4 %, celle de l'U.T.A. de 17,5 %, celle d'Air Inter de 6,1 %. Toutefois, si l'on se réfère au seul trafic kilométrique des passagers, la part d'Air Inter est proche de 10 % du total français.

La production française de 1970, rappelée ci-dessus, représente 3,15 % du trafic mondial régulier, estimée pour la même année à 47,7 millions de tonnes-kilomètres pour les 120 Etats faisant actuellement partie de l'O.A.C.I., l'U.R.

S.S. étant le dernier en date. Malgré la part relativement faible de la France, notre pays se situait encore en 1969 (pour 1970 les productions nationales ne sont pas encore toutes publiées) au 4^e rang des puissances aéronautiques, après les Etats-Unis (47,9 % du trafic mondial), l'U.R.S.S. (16,4 %) et la Grande-Bretagne (4,2 %), précédant de peu le Canada et le Japon. Dans le classement entre compagnies, les compagnies françaises se plaçaient respectivement au 10^e rang (Air France), au 29^e (U.T.A.), 49^e (Air Inter). Toutefois, si l'on ne considère que le trafic international, Air France atteignait le 5^e rang (derrière l'Aéroflot, la Pan American Airways, la B.O.A.C. et la T.W.A.).

Les entreprises françaises de transport aérien desservent 90 pays et leurs réseaux s'étendent sur les cinq continents. Air France et l'U.T.A. réalisent conjointement une ligne tour du monde, l'U.T.A. de Paris à Los Angeles via le Pacifique, Air France de Los Angeles à Paris via l'Atlantique. Air France est le 4^e transporteur sur l'Atlantique Nord, le 3^e sur l'Atlantique Sud. L'U.T.A. est le 2^e transporteur sur l'axe Europe-Afrique.

Ces brèves indications chiffrées doivent être éclairées par le rappel des éléments qui conditionnent la place des compagnies françaises dans les transports aériens internationaux.

Une première condition générale est l'absence d'une liberté d'exploitation analogue à celle qui est de règle en matière de transport maritime. En ce qui concerne le trafic aérien régulier international (le trafic non régulier est soumis également à des limitations, mais bénéficie cependant de plus de liberté), la règle générale est le bilatéralisme, les pays passant deux à deux des accords aériens, pour la desserte de leur territoire respectif. Les droits ainsi accordés sont dits de troisième et quatrième liberté de l'air (la première et deuxième liberté concernant le transit). Ces accords sont généra-

lement complétés par des accords entre compagnies nationales des pays concernés, sur une base de réciprocité. Il y a donc dans le principe de bilatéralisme ainsi appliqué une sauvegarde du marché national mais à contrario une limitation des possibilités d'extension pour un pays avancé au plan aéronautique. Des correctifs peuvent cependant être apportés à ce principe, tels que les droits de 5^e liberté qui permettent à la compagnie d'un pays A de desservir deux pays B et C sur les lignes joignant A et C.

Il faut également mentionner que certains pays en voie de développement n'ont pas encore de

compagnies nationales suffisamment équipées pour les vols internationaux et constituent ainsi un marché relativement, mais provisoirement, ouvert. Enfin un certain trafic, improprement appelé de 6^e liberté, peut s'établir entre deux pays B et C via un pays A, sur les appareils de la compagnie nationale de ce dernier pays, au détriment des compagnies des pays B et C. Cette dernière exception reste cependant limitée et activement pourchassée.

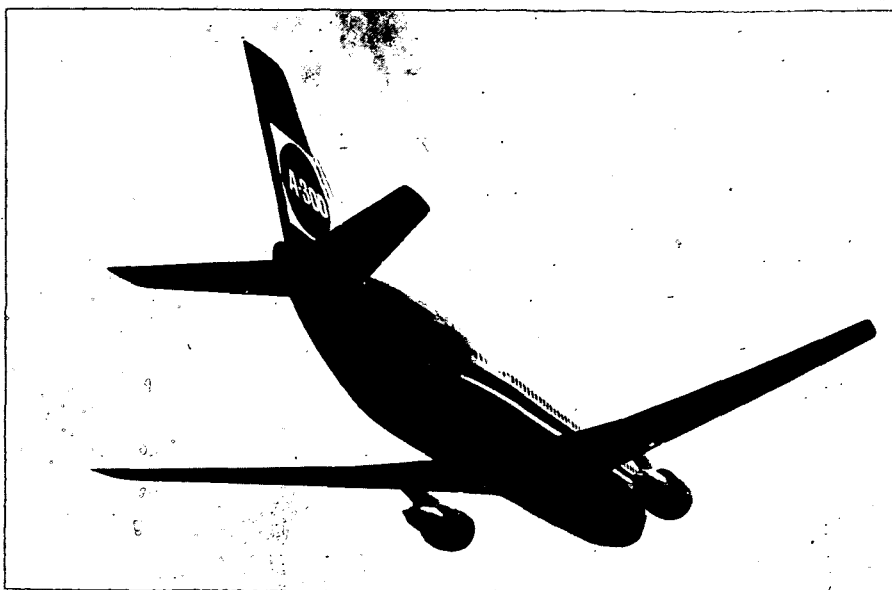
Bien entendu, comme en matière maritime, le trafic national ou de cabotage reste réservé aux compagnies du pays concerné. Il en est de même de ce que l'on pourrait

appeler le trafic de « cabotage au long cours » entre un pays et ses possessions lointaines.

Une deuxième condition générale affectant le transport international est la volonté des compagnies mondiales de ne créer aucune concurrence sur le plan tarifaire tout au moins pour le transport régulier. Ces tarifs aériens sont fixés par lignes au sein de l'I.A.T.A. par voie d'accord unanime et sont calculés de telle sorte qu'il n'y ait pas possibilité de concurrence entre lignes voisines. Les compagnies sont très attachées à ce principe, et l'assortissent de l'interdiction d'opérer des pratiques discriminatoires sur les prestations



Boeing 747.



servies à bord : nourriture, boissons ou même distractions. Les distorsions pouvant apparaître sur un axe donné entre les résultats acquis par les compagnies qui le desservent sont en outre généralement atténuées sinon effacées par le jeu de pools entre ces compagnies, portant principalement sur les recettes. Il n'y a donc théoriquement concurrence que par élimination possible d'une compagnie ayant de trop forts prix de revient, car les compagnies à faibles prix de revient, qui sont généralement les plus puissantes, arrivent à imposer un accord à un niveau proche de leurs coûts, ou même parfois au-dessous des prix de revient.

Parmi les conditions particulières propres à chaque pays, on peut énumérer au bénéfice de la France :

- une vocation aéronautique ancienne, notamment en matière de défrichage de lignes aériennes et de construction aéronautique ;
- l'histoire, qui a laissé subsister, au moment de la décolonisation, des vocations de dessertes privilégiées avec nombre de pays, essentiellement africains ;

- l'existence de territoires et départements d'outre-mer, points d'accrochage de lignes desservant au passage des pays étrangers ;
- le fait qu'après 1945 la France se soit trouvée dans le camp des vainqueurs, ce qui lui a permis de prendre une certaine avance sur des pays qui n'avaient plus le droit ou la possibilité économique de posséder une aviation commerciale à vocation internationale ;
- l'attrait que la France, et en particulier Paris, peut présenter pour le touriste international.

Parmi les éléments négatifs, on doit mentionner le fait que, contrairement à de grands pays européens, la France ne possède pas d'ethnies conséquentes dans les pays d'outre-mer, soit par voie d'immigration, soit par voie de peuplement d'ex-possessions coloniales. On peut également signaler que, sur le plan des prix de revient, les compagnies françaises ne sont pas toujours parmi les mieux placées, ce qui a pu nuire à leur développement et les met en état d'infériorité sur le plan des voyages non réguliers où la concurrence tarifaire joue davantage.

Certaines des conditions évoquées plus haut ont évolué rapidement. Notamment le retard pris par les compagnies des pays frappés d'interdit en 1945 a eu tendance à se combler très rapidement au cours de ces dernières années. Par ailleurs, d'autres pays se sont révélés comme particulièrement attractifs sur le plan touristique, parfois au détriment de la France. Enfin les pays en voie de développement ont, de plus en plus, constitué leur propre compagnie nationale. Aussi bien, la part des compagnies françaises dans le trafic aérien mondial (U.R.S.S. exceptée) qui était encore de 5 % en 1960, n'était plus que de 3,75 % en 1969. Ce point n'a pas été particulier à la France puisque la part de la Grande-Bretagne évoluait parallèlement de 6,6 % à 5 %. Par contre, le trafic des compagnies allemandes est passé de 1,3 % en 1960 à 2,6 % en 1969, celui des compagnies japonaises de 0,9 % à 3,2 % au cours de la même période.

Il semble que cette évolution du trafic français, tendant à la dégradation de sa place dans le transport aérien mondial, soit maintenant stoppée puisque le pourcentage atteint en 1970 sera supérieur

de quelques centièmes de point à celui constaté en 1969.

Le maintien de la position de la France suppose que soit menée une politique rigoureuse de sauvegarde de la compétitivité des compagnies françaises vis-à-vis de leurs concurrentes.

Cet impératif, repris dans les travaux préparatoires du VI^e Plan, entraîne les conditions suivantes :

- effort exceptionnel d'investissements tant en ce qui concerne le matériel volant que les installations et matériels au sol (9 milliards de francs prévus en paiement pour la période du VI^e Plan). En ce qui concerne les appareils, les compagnies

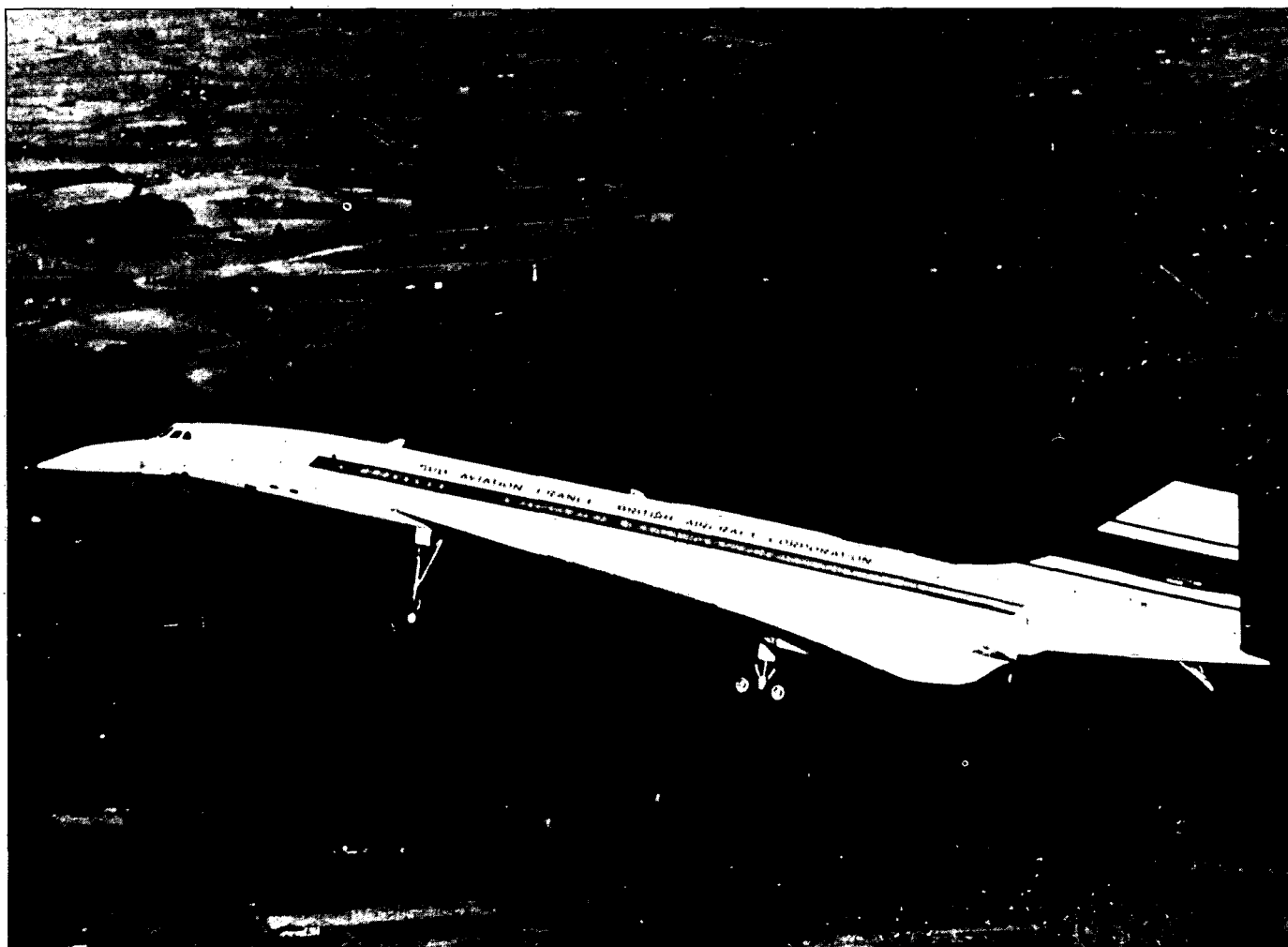
françaises à vocation internationale ont commandé les appareils gros porteurs les plus récents : Boeing 747 pour Air France, triréacteurs DC 10 pour l'U.T.A., dont certains sont déjà livrés (5 Boeing 747 à Air France) et ont pris des options sur le Concorde et l'Airbus. En matière d'investissements au sol, elles se sont équipées en matériel moderne : ordinateurs de gestion, réservation électronique, installations automatiques de traitement du fret, etc. ;

- réduction des prix de revient par des efforts d'organisation et de recherche des dépenses

non indispensables, ainsi que par l'application d'une politique de coopération intercompagnies, tant sur le plan technique que commercial. Air France participe au Comité « Atlas » (avec la Lufthansa, Alitalia et la Sabena) qui gère les opérations d'entretien des Boeing 747. L'U.T.A. fait partie du groupe K.S.S.U. (KLM, SAS, Swissair et U.T.A.) qui poursuivra entre autres missions l'entretien des appareils DC 10 ;

- participation à des groupes hôteliers qui exploitent déjà des hôtels dans certaines escales desservies par Air France et l'U.T.A. et qui ont plusieurs pro-

Concorde.



jets pour Paris. Il importe en effet à l'heure actuelle d'offrir à la clientèle plus que le simple transport, si l'on veut élargir ou même simplement conserver sa part du marché aérien. L'insuffisance de la capacité hôtelière à Paris, dans la gamme des hôtels adaptés à la clientèle aérienne, a été souvent mise en avant, à juste titre semble-t-il, pour expliquer la dégradation du rôle de Paris comme porte d'entrée de l'Europe au tourisme international.

Pour compléter ce rapide exposé sur la place des entreprises françaises dans le transport mondial régulier, il convient, d'une part, de situer le transport intérieur français par rapport aux transports intérieurs d'autres pays, d'autre part, d'examiner comment se classent les principales compagnies françaises de transport non régulier dans l'ensemble assez particulier des compagnies charters internationales.

Le transport intérieur français est principalement le fait d'Air Inter, mais Air France et l'U.T.A. réalisent également une part non négligeable de ce transport sur les lignes internationales qui, partant de Paris, touchent la province, ou partent directement des villes de province (Air France assure en outre la totalité des vols sur la Corse et un peu plus de la moitié du trafic Paris-Nice). Il faut également noter que 13 compagnies secondaires exploitent des lignes régulières

intérieures avec des appareils de 4 à 50 places. Le transport intérieur français représentait en 1969 moins de 1 % seulement du trafic intérieur mondial (U.R.S.S. non comprise), mais il faut souligner que le transport intérieur américain représentait à lui seul 80 % du trafic mondial. Face aux 148 millions de passagers intérieurs américains, les compagnies françaises ont transporté sur le réseau intérieur (Corse comprise) 3 200 000 passagers, soit sensiblement plus que les compagnies allemandes (2 900 000) et italiennes (2 850 000), mais nettement moins que les compagnies anglaises (5 580 000 passagers). Toutefois, l'écart avec la Grande-Bretagne, sur le plan des passagers-kilomètres produits est bien moindre (1 640 millions de passagers-kilomètres contre 2 006) du fait de la plus grande étendue du territoire français métropolitain. La compagnie Air Inter a assuré à elle seule 71 % du trafic français (en nombre de passagers).

Le trafic non régulier intercontinental français est pratiquement le seul fait des compagnies régulières Air France et U.T.A. qui assurent des vols charters selon les disponibilités des appareils utilisés sur leurs lignes régulières. On ne saurait donc comparer leur activité avec celle des compagnies charters spécialisées comme les compagnies « supplémentaires » américaines qui commencent à assurer une part non négligeable du trafic sur l'Atlantique Nord notamment, après

avoir assuré leur développement grâce aux transports de troupes vers l'Extrême-Orient.

Sur le plan européen, nos deux compagnies ont créé depuis quelques années deux filiales, Air Charter International pour Air France, l'Aéromaritime d'Affrètement pour l'U.T.A., qui se sont classées en 1969 respectivement 12^e (avec 336 000 passagers transportés) et 28^e (avec 138 000 passagers) parmi les grandes compagnies charters européennes. D'autres compagnies françaises indépendantes : Trans-Union, Rousseau-Aviation, etc., assurent également un trafic non régulier assez important.

La France n'est pas un grand générateur de trafic, comparé à des pays plus septentrionaux, du fait de son voisinage avec les pays récepteurs tels que l'Espagne et l'Italie. Elle n'est pas non plus, peut-être passagèrement, un grand pays récepteur. En outre, les compagnies françaises n'ont pris que tardivement la décision de s'implanter sérieusement sur le marché européen du transport à forfait. Tout ceci explique que nos compagnies sont fort loin des résultats atteints en 1969 par la compagnie danoise Sterling Airways (1 300 000 passagers), la compagnie espagnole Spantax (1 215 000 passagers) ou les compagnies anglaises (les 5 plus puissantes d'entre elles ont réalisé chacune un trafic compris entre 470 000 et 840 000 passagers).

AIR FRANCE

compagnie exportatrice

Le développement du transport aérien est en lui-même un thème devenu banal et, à ce titre, les chiffres sont assez éloquentes : 109 milliards de passagers-kilomètres transportés en 1960, 4 fois plus en 1970.

Cet accroissement considérable est la résultante d'un facteur insuffisamment mis en relief jusqu'à présent. C'est la fonction de relations humaines internationales, de rapprochement entre les peuples qui constitue en effet la vocation première du voyage par avion.

Dans ce contexte, la compagnie Air France occupe une place tout à fait originale. Avec 90 % de son trafic composé de clientèle inter-

Ainsi, chaque vol d'Air France est à la fois bénéfique sur le plan pratique de l'économie et sur le plan plus abstrait du prestige.

A la fois compagnie nationale et internationale, ainsi que le précisent les termes de son statut, Air France, avec un chiffre d'affaires annuel de 3 milliards de francs, se situe au 3^e rang des exportateurs français, immédiatement après la Régie Renault et la Société Rhône-Poulenc. Les rentrées de devises étrangères, visibles et invisibles forment la majorité des recettes de la compagnie. Difficilement évaluables, on peut admettre cependant qu'elles dépassent 85 % du total des recettes.



Voyage à bord de l'Airbus.

Etats, elle est un organisme exportateur de première importance au sein de l'économie nationale. Élément de liaisons internationales et industrie productrice de devises, cette double activité entraîne pour Air France un certain nombre de conséquences : image de marque de la France par-delà les frontières, mise en valeur des qualités traditionnelles de culture et de technique qui ont longtemps valu une place privilégiée du pays, promotion économique enfin.

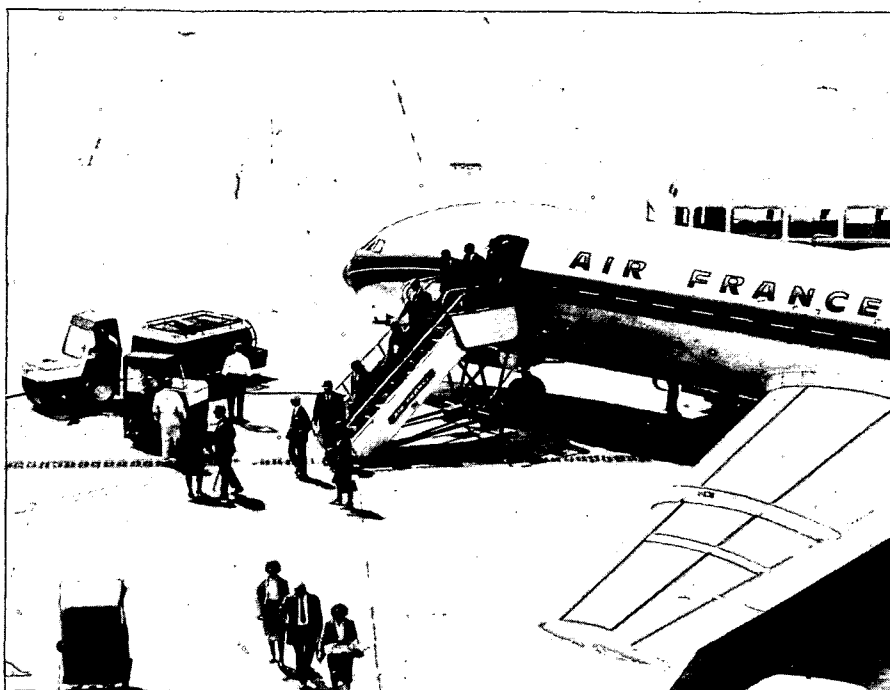
Sur les 6,2 millions de passagers qui ont voyagé en 1970 sur les lignes de la compagnie nationale, une proportion de 51 % est de nationalité étrangère. L'apport de devises fortes en résultant est encore augmenté par l'économie de devises étrangères que constitue pour les Français le fait même d'utiliser les lignes françaises.

L'importance qu'a prise le transport aérien, comme c'était prévisible, n'a fait que croître en France depuis une vingtaine d'années. Si

l'on compare les 110 000 passagers transportés par Air France aux 6,2 millions de voyageurs de 1970 (et aux 3 millions de 1960), on constatera que les dimensions du trafic ont bénéficié d'un taux de croissance de 10 % par an, ce qui équivaut à un doublement tous les cinq ou six ans. Ce taux d'expansion est de fait incomparablement plus rapide que celui des autres industries et constitue à vrai dire un phénomène unique dans l'histoire des communications.

Ainsi, malgré les changements survenus qui ont modifié le sort de beaucoup de personnes et d'affaires, et malgré la perte particulière des situations privilégiées que connaissait le transport aérien français en certaines zones de l'Asie, de l'Afrique Noire ou du Nord, de l'océan Indien, un mouvement ascendant entraîne hommes et entreprises, les oblige à progresser en France comme dans les autres pays industrialisés et situe le développement de l'aviation commerciale dans ce secteur tertiaire de l'économie de services où il est à la fois cause et conséquence d'un développement global de la production et des échanges.

Qu'il y ait mouvement ascendant, ce n'est plus dans la deuxième moitié du siècle un motif suffisamment rassurant. Des indices de stagnation seraient à eux seuls signe d'un péril grave. Le vrai problème est celui de la vitesse et de l'ampleur de ce mouvement ascendant et il serait trop beau que les épreuves subies au cours de la décennie 1960-1970, les changements d'orientation, l'amenuisement des zones d'action privilégiée n'eussent pas marqué les résultats en leur infligeant, certaines années, des coups de frein, des dérapages non contrôlés. Si l'on se réfère aux dernières statistiques, publiées par l'O.A.C.I., du taux annuel d'accroissement des trafics pour la dernière décennie, il a été, en moyenne mondiale, de 13 % et de 10 % seulement pour le transport aérien français. Il faut cependant ajouter que cette moyenne est établie sur les résultats



Débarquement de passagers à Air France.

cumulés des trafics intérieurs et internationaux mais que, si l'on isole les résultats du seul trafic international, le taux d'accroissement annuel des compagnies françaises à 17,9 % est alors tout à fait du même ordre que le taux moyen mondial de 17,5 %.

Cette expansion touche le monde entier, et les mouvements de personnes comme de marchandises qu'elle assure peuvent s'analyser, sur le plan du transport, en termes d'exportations et d'importations.

Air France est donc une industrie exportatrice et cela à plusieurs titres.

De façon indirecte d'abord :

- elle transporte, en effet, des hommes qui voyagent pour conclure des affaires d'export et d'import ;
- elle transporte aussi des touristes qui passent les frontières et, notamment, tous ceux, de plus en plus nombreux, qui viennent dépenser leurs devises en France.

A première vue, il semblerait que les touristes l'emportent sur les hommes d'affaires dans le cœur des transporteurs aériens, si l'on en juge par l'effort publicitaire qui s'est déployé en leur faveur. Mais peut-être ceci n'est-il qu'apparence ; Air France, quant à elle, est parfaitement consciente de l'importance relative des catégories de sa clientèle.

Ces catégories sont étudiées à partir d'enquêtes permanentes auprès des passagers à Orly qui sont systématiquement interrogés sur la base d'un échantillonnage annuel de 7 800 passagers moyen-courriers. Ce sont les hommes d'affaires qui constituent la clientèle la plus nombreuse et la plus fidèle.

Certes, si à la belle saison le motif de voyage s'équilibre entre affaires (45 %) et tourisme (44 %), à longueur d'année le motif affaires l'emporte de beaucoup : 46 % contre 37 % ; et, au-delà de cette répartition globale en quantité, des éléments de qualité viennent rendre la compa-



Réservation électronique à Air France

gnie spécialement attentive à la catégorie des hommes d'affaires. Ces éléments sont au moins au nombre de trois : tout d'abord, ce sont eux qui occupent à une forte majorité, soit 58 %, les sièges de 1^{re} classe. Ensuite, ce sont eux qui voyagent le plus en hiver et le plus souvent sur toute l'année. Il est important de savoir en effet que, sur 100 passagers interrogés, 10 % seulement effectuent 1 ou 2 voyages par an et 42 % plus de 5 voyages toutes compagnies.

De même, une fois éliminés les voyages effectués en dehors d'Air France, 24 % des passagers seulement effectuent plus de 5 voyages par an sur la seule compagnie nationale. Ce sont donc les habitués du monde des affaires qui forment le « fonds de roulement » et ce sont eux dont l'opinion importe le plus, puisque, passant au gré des horaires ou des destinations d'une compagnie à l'autre, ils sont en mesure de comparer l'exactitude des exploitations ou la qualité des services et de les commenter autour d'eux.

Si maintenant on examine ces échantillons de passagers du point de vue de la nationalité, on constate que les Français en représentent 49 % sur moyen-courriers et 51 % sur long-courriers, le reste étant donc constitué d'étrangers.

Ainsi, un premier constat s'impose : par la nature de sa clientèle, en nombre et qualité, Air France est liée au développement économique général, soit qu'elle transporte des hommes d'affaires français en dehors des frontières, soit, et plus encore, qu'elle amène en France des hommes d'affaires étrangers. L'examen des destinations ou provenances en Europe ne montre d'ailleurs pas qu'Air France soit spécialisée vers les places du Marché Commun : en réalité, tous les foyers actifs d'affaires lui réservent une clientèle fidèle, puisque les habitués comptent pour 59,57 et 47 % sur les faisceaux respectifs de Suisse, Scandinavie et Grande-Bretagne. Une conclusion : c'est par la qualité du service, une sélection bien adaptée des horaires, que cette

clientèle est retenue et qu'elle peut aller croissant.

Déjà on remarque que le taux de renouvellement des voyageurs d'affaires est de 3 %, alors qu'il est de 9 % pour les passagers touristes, ce qui signifie qu'il y a annuellement trois fois plus de nouveaux venus sur les lignes pour motifs de tourisme que pour motifs d'affaires.

Mais il y a une autre raison à cette politique, et qui intéresse Paris et les régions touristiques de France. Voici longtemps, pense-t-on assez communément, que Paris et la France sont des destinations privilégiées et on se satisfait du grand effort d'équipement hôtelier qui, à la fin du XIX^e siècle, marqua l'achèvement du réseau ferroviaire ou la mise à la mode internationale de la Côte d'Azur. De fait, il semble que quelque chose résiste toujours dans la mentalité française à l'idée d'un tourisme organisé de groupes, à celle d'une nouvelle conception de grands hôtels conçus et exploités de manière fonctionnelle, ou encore à celle d'une compagnie aérienne liée à une chaîne hôtelière. De plus, la clientèle « touriste » réclame des tarifs bas, l'hébergement et les visites dans un prix « tout compris », selon une expression qui est devenue familière, elle n'achète plus le transport mais un séjour qui ne laisse à l'organisateur qu'une faible marge bénéficiaire.

Cependant, la raison commande d'envisager les points de vue nouveaux : l'expansion touristique est un élément important de l'expansion économique d'un pays et l'exemple de nos voisins immédiats — Espagne, Italie, Suisse, Allemagne — est là pour le prouver. Ensuite la prospérité de l'ensemble du transport aérien français, à son tour, est liée à cette conversion de la mentalité nationale : si, par exemple, dans les statistiques « passagers étrangers », on isole la catégorie « passagers américains », on voit que, sur 100 des voyageurs d'affaires, ils représentent 8 % mais que,

sur 100 des voyageurs de tourisme, ils représentent 21 %, soit trois fois plus, dont 20 % sur le réseau moyen-courrier et 29 % sur le réseau long-courrier, celui qui fournit le chiffre d'affaires le plus élevé. Par l'exemple de cette seule nationalité, on se rend compte combien Air France est dépendante de l'organisation touristique dans son propre pays, car la localisation à Orly de l'enquête ne prend pas en compte, naturellement, les touristes américains transportés sur des tronçons du type Bangkok-Téhéran ou Quito-Santiago-du-Chili. Il s'agit bien de touristes amenés à Paris ou repartant de Paris : il n'appartient pas seulement à Air France, mais à toute l'industrie du tourisme de faire l'effort, c'est-à-dire les investissements nécessaires pour que la France ne reste ni en dehors de cet énorme mouvement du tourisme organisé ou des congrès internationaux, ni en marge de la formule nouvelle qui efface finalement les distinctions

Après les passagers, le fret, car Air France transporte aussi des marchandises. Le fret aérien, ce « géant qui sommeille » disait-on il y a dix ans, est aujourd'hui bien éveillé. Même s'il ne constitue encore, en poids, qu'une part infime des transports de marchandises, cette part est déjà beaucoup plus forte en valeur et le taux de développement est considérable, nettement plus important chaque année que celui des passagers, tant il est vrai que les entreprises se rendent de mieux en mieux compte de l'avantage financier qu'assure, pour bon nombre de produits, un transport rapide, favorable à une meilleure rotation des stocks, à des facilités d'emballage et, parfois, à une réduction de frais annexes, y compris l'assurance.

Le fret aérien est à présent totalement différent de ce qu'il était il y a environ vingt ans. De dimensions très modestes, il consistait presque entièrement dans le

entre motivation d'affaires et motivation touristique : le voyage aérien touristique-professionnel.

En cette matière, il est inquiétant de voir diminuer la place relative de Paris comme point d'entrée en Europe pour les voyageurs de l'Atlantique Nord. Le niveau des prix, l'insuffisance de l'équipement hôtelier moderne sont parmi les raisons essentielles de cette désaffection relative. On sait aussi les efforts qui sont déployés — bien qu'il ne soit pas dans la vocation de base de la compagnie d'être hôtelière — au milieu des plus grandes difficultés pour contribuer à doter Paris, et même la France, de moyens modernes d'accueil et d'hébergement au niveau du nouveau trafic de groupes organisés qu'engendrera et développera, très bientôt, la mise en service de nouveaux appareils de très forte capacité.

Air France est une industrie exportatrice, d'abord, de manière

transport de marchandises légères, précieuses et périssables. Les médicaments urgents étaient très représentatifs du type de marchandises transportées.

Aujourd'hui, l'avion transporte les produits les plus divers entre des contrées les plus lointaines et aux moyens de communication les plus variés. L'ubiquité de l'avion lui permet de desservir aussi bien les nations les plus évoluées que les régions les plus impénétrables ou inaccessibles à tout autre moyen que la voie aérienne.

L'expansion du fret international a été longtemps freinée par une inadéquation du matériel volant. Jusqu'à la mise en service des appareils à réaction, en effet, il n'existait pas d'appareil spécifiquement conçu pour le transport des marchandises. Des appareils militaires reconvertis ou des avions pour passagers transformés étaient seuls utilisables.

indirecte, par les possibilités qu'elle donne, pour leurs déplacements, aux hommes d'affaires et aux touristes, qu'il s'agisse de voyages individuels ou de tours professionnels ou touristiques. Elle intervient aussi par l'aide qu'elle donne aux exportateurs français en mettant à leur disposition sa connaissance des marchés extérieurs, grâce à son implantation répartie dans le monde entier où elle se tient en étroit contact avec les ambassades et les services d'expansion commerciale.

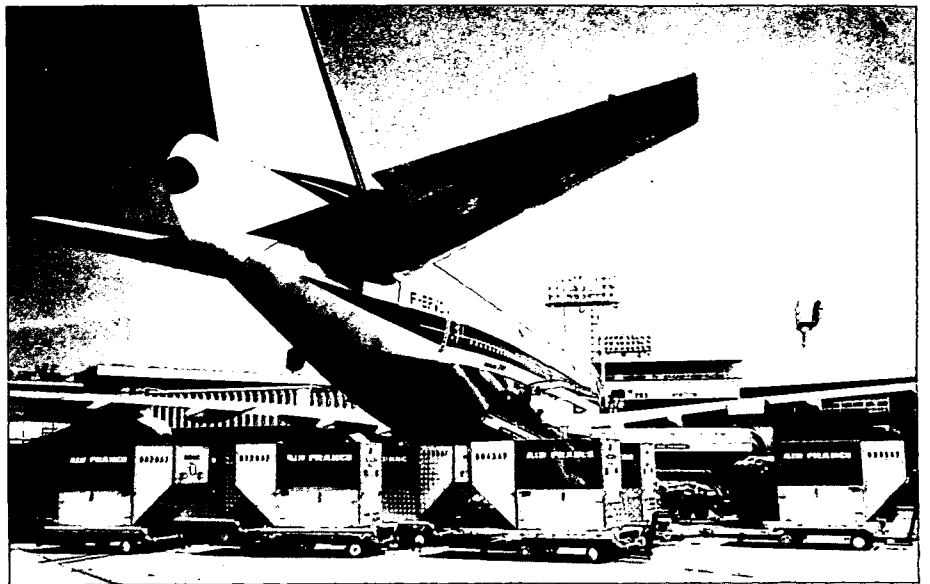
Il faut aussi mentionner la participation à des foires et expositions à l'étranger, comme aux semaines ou quinzaines commerciales, ainsi que l'effort accompli dans la publicité à l'extérieur pour mettre en valeur, non seulement la beauté des sites ou l'attrait de la culture française, mais encore l'importance et la valeur technique des réalisations industrielles.

Avec les quadriréacteurs, et leur capacité énorme par rapport à leurs devanciers, il a été possible de concevoir et de construire des appareils tout cargo dont le Boeing 707 Pelican d'Air France constitue un bon exemple, du moins en ce qui concerne les lignes long-courriers. En ce qui concerne les moyen-courriers, le problème du cargo moyen-courrier, à l'étude, n'a pas encore trouvé de solution satisfaisante.

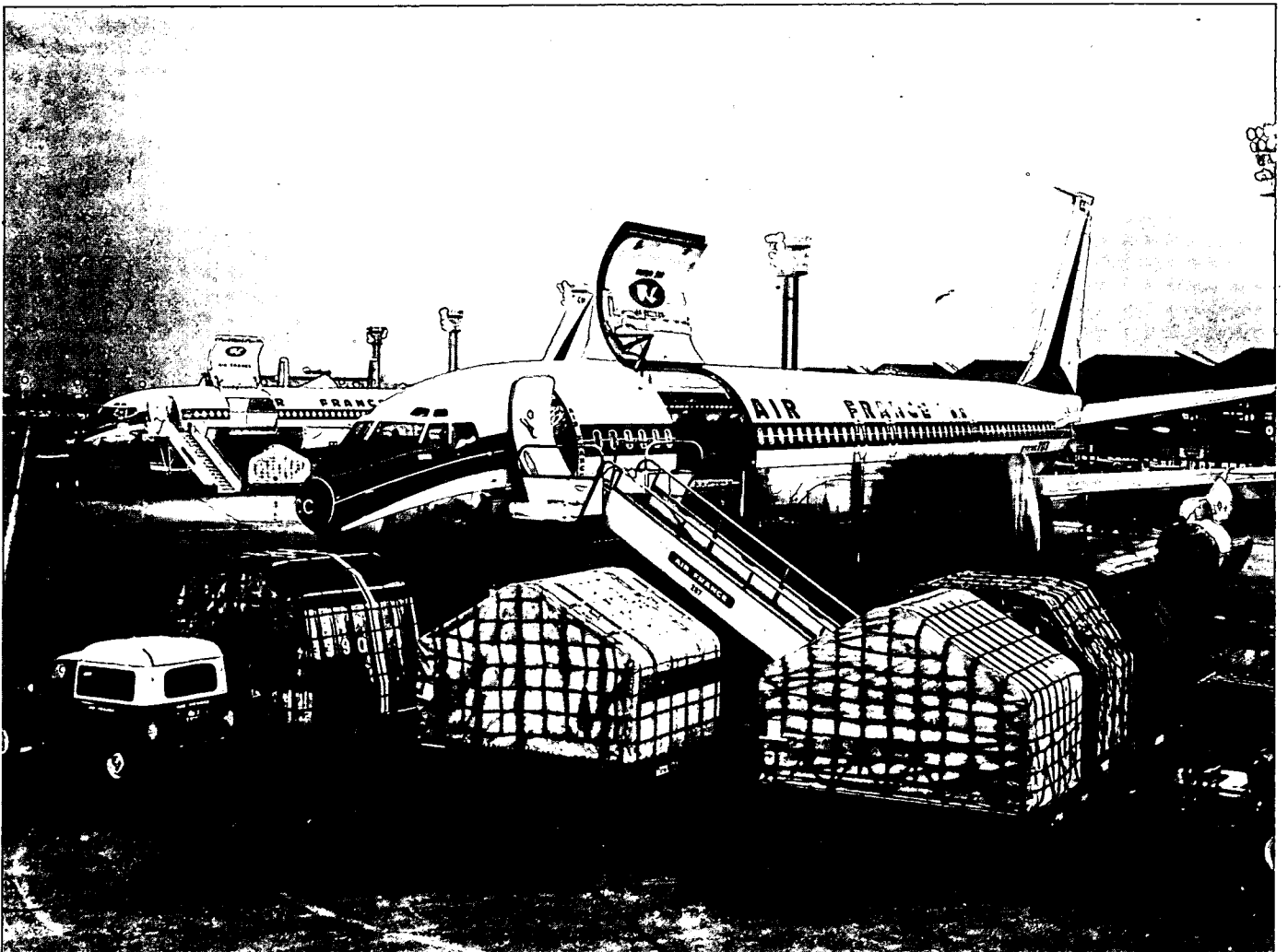
Les progrès techniques réalisés au plan des appareils sont allés de pair avec une évolution constante vers une diminution des prix ; de la conjonction de ces deux éléments procède le développement considérable du trafic fret au cours des dernières années.

En 1958, les compagnies aériennes des Etats membres de l'O.A.C.I. (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) avaient transporté 1 680 millions de tonnes-

Embarquement du fret sur le Boeing 747.



Embarquement du fret sur avion cargo Pélican.



kilomètres en fret. En 1968, le volume atteint 7 940 millions de tonnes-kilomètres et, en 1970, il dépasse 10 900 millions de tonnes-kilomètres. Depuis la mise en service des Boeing 707, le taux moyen d'accroissement annuel a dépassé 17 %. Cette augmentation régulière et rapide est bien la preuve que le fret aérien présente des avantages multiples qui recueillent de plus en plus l'adhésion des expéditeurs et utilisateurs du transport aérien.

En ce qui concerne Air France même, la progression enregistrée dans les dimensions du trafic fret est sensiblement du même ordre : 51 millions de tonnes-kilomètres en 1955, 153 en 1965 et plus de 355 en 1970.

Sans doute, cette expansion spectaculaire ne s'effectue pas sans engendrer un certain nombre de problèmes.

Toute industrie en développement rapide est confrontée ainsi avec des difficultés d'autant plus imprévues que l'expansion est plus spectaculaire.

C'est pour pallier ces difficultés que des mesures à moyen et à long terme ont été prises par la compagnie nationale pour faire face aux conséquences de l'accroissement du trafic fret.

La description et le détail de ces mesures devant faire l'objet d'un article ultérieur plus approfondi, l'on se bornera à énumérer ici les traits les plus remarquables de ces réalisations : travaux d'infrastructure dans certaines escalés importantes : Londres, New York et Orly où une nouvelle extension de l'aérogare fret (susceptible de traiter 300 000 tonnes de marchandises par an) s'accompagne de la mise en service du système SAFO (Système automatique de fret à Orly). Ce système, qui sera également mis en service dans la future aérogare fret de Roissy-en-France, permet la mécanisation et le traitement automatique du fret grâce aux techniques les plus modernes de l'informatique et à l'emploi d'ordinateurs perfectionnés.

Expansion et mutation : tels semblent bien être les caractères du transport aérien de fret dont les progrès passés, pour importants qu'ils soient, restent loin en deçà des développements actuels et à venir, car le trafic de fret aérien possède en propre deux atouts essentiels pour son expansion : la rapidité, d'une part, et le coût global du transport, moins cher dans de nombreux cas que celui des autres modes de transport.

Air France participe, certes, à l'exportation nationale. Elle l'aide, elle la favorise par tous les moyens indiqués plus haut.

Mais est-elle, vraiment en soi, une industrie exportatrice ?

Apporte-t-elle, tout compte fait, un concours positif et notable à la balance des comptes internationaux du pays, puisque, en dernière analyse, c'est ainsi que se mesure l'effet de l'exportation ?

On constatera, dès l'abord, que, dans cet apport, la compagnie nationale, avec ses 140 escales en 72 pays et à clientèle à 51 % étrangère, a une place prééminente.

Elle est, par ailleurs, on l'a vu, placée au troisième rang des affaires exportatrices du pays derrière la Régie Renault et l'entreprise Rhône-Poulenc.

Industrie exportatrice, il faut s'entendre : Air France ne possède pas de carte d'exportateur telle qu'elle est délivrée par le ministère des Finances et qui lui vaudrait automatiquement les avantages, mesures d'aides ou exonérations fiscales s'y attachant. Mais, dans la pratique, sa situation de fait est presque analogue à celle que lui vaudrait la possession de cette carte.

Certes, la compagnie nationale n'exporte pas des biens visibles et mesurables, encore que passagers et fret soient bien des unités qui mesureront ses résultats de trafic en passagers-kilomètres et tonnes - kilomètres transportés. Transportés, voilà le mot : Air France, société de transport, est

exportatrice de services. Et si l'on déplace le regard d'amont en aval, de la définition aux résultats, ses résultats sont bien identiques à ceux qui justifient les avantages accordés aux autres exportateurs : l'apport de devises étrangères à la balance des comptes de la Nation.

Il est à remarquer combien il a fallu de temps pour que, avec les imperfections signalées précédemment, cette assimilation, du point de vue de l'exportation, des services aux marchandises, bien qu'elle soit une vérité économique et financière éclatante, soit accueillie dans les faits. Encore subsiste-t-il quelque réticence. Et pourtant c'est bien en plein accord avec le ministère des Finances lui-même, Direction des Finances Extérieures, aujourd'hui Direction du Trésor, qu'ont été fixées les règles de calcul du bilan-devises de la compagnie nationale.

Sans entrer dans des détails trop techniques, il a paru intéressant de faire connaître les principes qui président à l'établissement de ce bilan et même l'exposé des particularités rencontrées.

D'abord, comme la majorité des exportateurs, Air France commence par être importateur ; elle règle en devises étrangères une partie considérable de son matériel et équipements aéronautiques, elle verse des salaires, paie des factures de carburants, elle investit enfin hors des frontières sous forme d'installations industrielles ou commerciales, indispensables à ses activités lointaines.

On aurait pu, peut-être, estimer qu'un certain nombre au moins de ces dépenses en devises correspondait à une sujétion nationale d'ordre général qui veut que toute activité de production, et à fortiori d'exportation, oblige à acquérir à l'extérieur des biens ou des services que l'on ne trouve pas ou que l'on ne trouve qu'en quantité insuffisante sur le territoire national, par exemple le carburant.

Mais on a voulu éviter, dans l'établissement du bilan-devises

d'Air France, toute critique de facilité et l'on s'est montré volontairement, en pareille matière, plus strict qu'il n'eût été normal. C'est ainsi que figurent, en dépenses, notamment, l'amortissement du matériel acheté en devises, les achats de pièces de rechange, l'approvisionnement en carburants lorsqu'il est réglé en monnaies étrangères et, naturellement, les dépenses de fonctionnement payées de la même façon.

Du côté des recettes, s'inscrit en premier lieu le montant des ventes de transport encaissées en devises, soit à l'étranger, soit en France.

Viennent ensuite les recettes correspondant aux acheminements de courrier international effectués par la compagnie ; ces recettes sont encaissées par les postes françaises qui les reçoivent d'offices postaux étrangers et viennent ainsi accroître le crédit de la balance française des paiements.

A ce stade, on peut déjà tirer un premier solde du bilan-devises d'Air France, solde qui traduit la

prise en compte de recettes d'exportation effectivement encaissées et minimales, mais de dépenses d'importation au contraire maximales.

En millions de dollars (monnaie de compte, mais aussi, pour la plus grande partie, monnaie de règlement), pour un montant de recettes atteignant 355 millions de dollars en 1968 et 435 en 1969 (soit environ 80 % du chiffre d'affaires total de la compagnie), le solde positif minimal était de 146 millions de dollars en 1968 et 220 en 1969.

Ce sont déjà des chiffres impressionnants. Ce sont ceux qui ont valu le classement d'Air France comme troisième affaire française exportatrice.

Et pourtant on peut raisonnablement penser que ce n'est pas tout. Que se passerait-il, en effet, si la compagnie nationale n'existait pas et si les voyageurs, aussi bien français qu'étrangers, comme les marchandises d'ailleurs, devaient emprunter les compagnies étrangères desservant la France.

Alors comme, même en régime de contrôle des changes, il est admis que les compagnies étrangères exploitant en France peuvent rapatrier, dans le pays où se trouve leur siège social, l'excédent des recettes obtenues en France sur leurs dépenses dans le pays, c'est une bonne part du chiffre d'affaires actuellement encaissé par Air France en France — et qui serait perçu, dans cette hypothèse, par ces compagnies — qui viendrait s'inscrire au débit de la balance française des paiements.

Il y a aussi, bien sûr, tout l'apport net de devises résultant des dépenses en France des voyageurs, hommes d'affaires ou touristes, que l'action commerciale d'Air France contribue à diriger vers le territoire national.

On en arrive là à des facteurs non chiffrables, mais importants cependant, qui peuvent servir de matière à conclusion d'un article destiné à mettre en valeur la vocation d'exportateur de la compagnie nationale.

U. T. A.

entreprise exportatrice

« Le rôle d'U.T.A. dans l'économie française peut être considéré sous différents aspects. L'optique la plus intéressante et la plus actuelle est assurément la contribution de notre compagnie à l'équilibre de la balance des paiements de la France, rôle sur lequel il convient de mettre l'accent au cours d'une année que le ministre des Finances a placée sous le signe de l'exportation.

En effet, l'activité de la compagnie est essentiellement génératrice de devises, qu'il s'agisse du transport des passagers et du fret, des participations dans différentes entreprises étrangères de tourisme ou de transport aérien, ou enfin des

recettes que lui procurent les travaux d'entretien et de révision que les centres industriels d'U.T.A. effectuent pour le compte de compagnies aériennes étrangères. En effet, les centres industriels d'U.T.A. au Bourget, Papeete, Nouméa et Evreux, entretiennent et révisent non seulement la flotte de la compagnie, mais les avions de plusieurs compagnies étrangères telles que K.L.M., Finnair, Air Congo, Capitol, Aflia, Bias ou Ghana Airways.

Dans le domaine du transport des passagers, U.T.A. :

— assure le transport d'une clientèle « affaires » et « tourisme »

Embarquement à Colombo.



croissante sur des trajets internationaux :

- transporte vers la zone franc des clientèles diverses en provenance de son réseau ou de pays extérieurs à celui-ci par des correspondances appropriées ;
- s'applique enfin à orienter vers la France un nombre croissant de touristes et d'hommes d'affaires, notamment en les incitant à y transiter sur les routes U.T.A.

Cet apport de trafics via ou à destination de notre pays représente une source intéressante de devises dépensées sur son territoire.

En vue d'accroître sa clientèle d'affaires, U.T.A. développe ses efforts de promotion dans les différents pays qu'elle dessert et notamment en France. Tel est l'un des objectifs prioritaires de l'accord récemment conclu entre le Centre national du commerce extérieur, Air France et U.T.A. qui tend à additionner les moyens de chacun pour valoriser certaines actions spécifiques destinées à développer les exportations françaises et le trafic aérien sous pavillon national.

Parallèlement, la promotion de sa clientèle touristique est l'une des préoccupations majeures de la compagnie. Dans ce domaine, les virtualités de développement des

activités d'U.T.A. sont particulièrement importantes ; la compagnie est en effet un trait d'union entre des pays à fort pouvoir d'achat, tels que les Etats-Unis, l'Australie, l'Afrique du Sud et l'Europe, et des zones tropicales qui offrent un potentiel considérable de développement de trafics à vocation essentiellement touristique.

Réciproquement, U.T.A. s'emploie à encourager l'essor du tourisme à destination de la France. Parmi les moyens d'action commerciale mis en œuvre à cet effet, il faut citer l'accord conclu l'an dernier avec le Commissariat général au Tourisme au titre duquel U.T.A. représente cet organisme dans la quasi-

Hôtel Maeva à Papeete.



totalité des pays anglophones de son réseau. Ainsi a été officialisé le rôle tenu par les agences de la compagnie à travers le monde. Un programme de promotion du tourisme en France et des moyens d'action accrus, mais encore insuffisants, caractérisent cette collaboration.

Quant à l'essor du tourisme vers les pays d'Afrique francophone ou les territoires français du Pacifique, son rythme dépend de celui de la création des infrastructures d'accueil nécessaires.

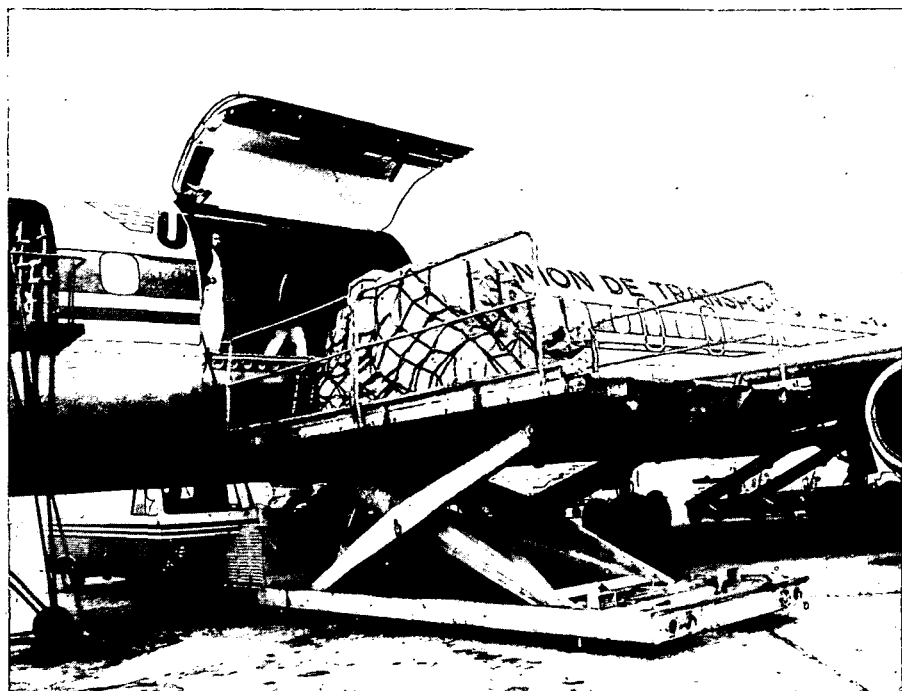
U.T.A. s'est depuis longtemps intéressée à cet essor. Elle est actionnaire de deux sociétés africaines de promotion touristique en Afrique. Elle assiste sur ce continent plusieurs compagnies aériennes locales et, dans le Pacifique, sa filiale Air Polynésie.

Le développement de l'infrastructure hôtelière est parallèlement suivi par l'Union Touristique et Hôtelière (U.T.H.), société sœur du groupe des Chargeurs Réunis, qui gère déjà plusieurs hôtels de tourisme en Afrique et dans le Pacifique. Chaîne hôtelière à l'échelle internationale, elle apporte l'appui d'un réseau hôtelier de qualité, conforme aux exigences de la clientèle internationale d'U.T.A.

L'implantation d'U.T.A. dans la zone franc améliore encore la contribution de la compagnie à la défense de la monnaie. En effet, le développement des voyages et séjours touristiques à l'intérieur de cette zone diminue d'autant les sorties de devises nécessaires aux circuits organisés vers les pays étrangers à cette zone. Depuis 1968, U.T.A. offre ainsi, en collaboration avec Air France, Air Afrique et les agences de voyages françaises, des voyages à forfait entièrement payables en francs français.

La mission exportatrice d'U.T.A. s'affirme également dans le transport du fret, activité en très rapide expansion.

Vers l'Afrique, les onze vols hebdomadaires — en association avec



Embarquement du fret à U.T.A.

Air Afrique — effectués en DC 8-F Cargo, et vers le Pacifique, la liaison par DC 8-F « mixte » (fret et passagers) entre Paris et Los Angeles via Nouméa se traduiront par un taux d'expansion supérieur à celui de 1970 qui était de 15,9 %. La part du fret dans le trafic total de la compagnie tend chaque année à l'accroître et représente plus du tiers des tonnes/kilomètres produites en 1970 par U.T.A.

La capacité offerte par ces cargos aériens, ajoutée à celle des soutes des avions de passagers, n'est qu'une étape dans le développement de l'offre liée à l'accroissement des échanges commerciaux dans le monde. U.T.A. s'efforce d'ailleurs de peser sur les tarifs du fret pour conquérir de nouveaux marchés.

Du fait de l'ensemble de ces actions, comment se situe U.T.A. dans la cohorte des exportateurs français ? En 1969, elle était classée à la dix-septième place derrière la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis, autre société du

groupe. Les résultats officiels de 1970, non encore publiés, devraient lui permettre de maintenir ce rang honorable parmi les grands de l'exportation. En effet, le chiffre d'affaires réalisé à l'exportation en 1970 a atteint 675 millions de francs, hors taxes, progressant de 16 % par rapport à 1969 et représentant 88 % du chiffre d'affaires total de l'entreprise, contre 86 % l'année précédente. Cette proportion des recettes de l'exportation est l'une des plus fortes parmi les entreprises françaises.

L'inventaire des activités exportatrices d'U.T.A. fait ainsi apparaître que la compagnie, en tant que transporteur aérien et compte tenu du caractère particulier de son réseau, ne se contente pas de vendre son transport mais agit comme stimulant de l'exportation française et de la vente à l'étranger du tourisme dans la zone franc.

Antoine VEIL,
Directeur Général Adjoint
de la Compagnie
des Chargeurs Réunis.

La place du transport de marchandises par la route, la voie d'eau et la voie ferrée

L'introduction du rapport relatif aux « choix fondamentaux » posés à l'économie nationale et traitant des objectifs et moyens propres au VI^e Plan, présente les finalités de la société française qui ne peuvent être atteintes sans le respect d'un certain nombre d'exigences de caractère commun à toutes les activités fondamentales du pays.

C'est ainsi que, pour permettre une croissance forte et compétitive, il est essentiel que l'équilibre des échanges soit assuré, et cet impératif commande une ouverture sur l'extérieur qui devient de plus en plus le dénominateur commun des activités commerciales des grandes entreprises.

Ainsi, le développement des exportations doit être l'aboutissement d'une politique industrielle et commerciale dynamique, le monde du transport est en premier lieu motivé par cette orientation et il lui appartient d'agir pour marquer de sa présence l'évolution ainsi dessinée.

A l'aube du VI^e Plan, il est ainsi intéressant de porter son attention sur l'évolution des échanges par modes de transports constatés tout au long du plan précédent.

Nous considérerons essentiellement dans les lignes qui suivent le transport de marchandises par route et par voie d'eau, le transport par conduite fait l'objet d'une note d'information présentée au sein de cette revue, et le transport par voie de chemin de fer, s'il peut être aisément suivi d'année en année sous l'angle du tonnage transporté entre pays, ne permet pas cependant une estimation fine des transports spécifiquement français réalisés entre la France et les pays étrangers. Il sera toutefois fait état des perspectives de coopération technique et commerciale entre les six entreprises nationales de chemins de fer de la Communauté.

Enfin, les transports internationaux de voyageurs réalisés par les autres modes sont traités par ailleurs au sein de cette même revue.

EVOLUTION DES ECHANGES PAR MODE DE TRANSPORTS

Le tableau ci-après donne, pour les années du V^e Plan pour lesquelles des résultats sont connus, soit de 1966 à 1969, par nature des échanges : importation et exportation, et par modes de transports, le tonnage transporté par mer, air et terre, en valeur absolue en 1966 et en valeur indiciaire les années suivantes, rapportées à la base 100 en 1966. L'étude de ce tableau conduit immédiatement aux observations suivantes :

- les importations sont essentiellement le fait du transport par mer, ce mode de transport prenant approximativement 70 % du tonnage total transporté ; par contre, en exportation, la part maritime tombe aux environs du quart du tonnage global. Il est d'ailleurs remarqua-

ble que les évolutions indiciaires, aussi bien en exportation qu'en importation par voie maritime, suivent de très près l'évolution du trafic global, tous modes de transport confondus ;

- le trafic par air, négligeable, n'est indiqué que pour mémoire ; remarquons toutefois la part progressive que prend ce mode de transport dans le transport de marchandises par rapport au trafic total observé ;
- en ce qui concerne le transport par voies de terre, en valeur absolue de tonnage réalisé, la voie ferrée conserve une position nettement dominante dans le domaine des exportations, et encore légèrement supérieure pour les importations, cependant avec un taux de progres-

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Evolution des échanges par mode de transport

Source : Ministère de l'Economie et des Finances - Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects.

Modes de transport	Années		1966		1967		1968		1969	
	Nature des échanges	Tonnage (1) correspondant à l'indice 100		Indice du tonnage		Indice du tonnage		Indice du tonnage		
		Impor-tations	Expor-tations	Impor-tations	Expor-tations	Impor-tations	Expor-tations	Impor-tations	Expor-tations	
Mer	93 779 278	21 156 361	119,95	101,51	117,6	109,91	131,5	114,43		
Air	48 412	47 596	102,84	115,83	110,10	123,90	126,89	142,47		
Terre, fer	15 929 968	31 963 859	95,85	84,37	101,19	85,25	109,86	94,94		
Voies navigables	10 035 095	16 309 430	112,56	110,91	118,94	123,21	129,34	126,48		
Routes	9 189 010	11 601 873	122,15	137,57	143,62	158,40	169,77	171,68		
Total	128 981 763	81 079 119	116,55	101,82	117,5	109,81	131,4	117,38		
(1) Poids net des marchandises (emballage non compris).										

sion inférieur à celui du tonnage global, particulièrement touchant les exportations où l'on remarque une chute relative des tonnages transportés par rapport aux autres modes concurrents ;

- la voie d'eau enregistre une progression dans le sens des importations calquée sur l'évolution du tonnage global alors que la progression concernant les exportations est supérieure à celle du trafic enregistré ;
- la route, enfin, tant en ce qui concerne les importations que les exportations, prend une part de plus en plus importante dans la masse des échanges entre

pays ; on enregistre, en ce qui concerne ce mode de transport, les plus forts taux d'accroissement indiciaire relevés par rapport aux secteurs voisins.

Ainsi, en ce qui concerne les transports terrestres, nous constatons un resserrement des positions de chacun des modes particulièrement marqué dans le sens des importations, de 1966 à 1969 ; cette même tendance peut être observée en ce qui concerne les exportations, mais à un degré toutefois légèrement moindre, l'élément le plus significatif étant le taux de progression important constaté dans les échanges effectués par voie routière.

Dans une optique plus globale, on peut également observer un taux d'accroissement des importations totales très important, puisqu'il passe, de 1966 à 1969, de l'indice 100 à l'indice 131,4 alors que celui intéressant les exportations passe dans la même période du même indice de base à l'indice 117,38 en 1969 ; ce phénomène marquant l'accentuation du déséquilibre entre les échanges dans le sens le plus défavorable prouve l'intérêt de prendre conscience des évolutions constatées et de concevoir et mettre en œuvre les structures et les comportements adéquats pour que les tendances observées soient inversées dans un sens plus conforme à l'intérêt national.

LES TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX

LA PLACE DU TRANSPORT ROUTIER PAR RAPPORT AUX AUTRES MODES

Le tableau ci-dessous montre l'évolution sur la période considérée ci-avant de la part prise par le transport routier international dans

le volume global des échanges, ainsi que la répartition de ce type de transport entre importation et exportation ; on observe ainsi une progression légère dans les deux sens du trafic de celui effectué par le transport routier, le taux de progression important mentionné dans le chapitre précédent étant tempéré par le poids relatif de ce

type de transport par rapport à l'ensemble.

La répartition de ce mode de transport entre importation et exportation demeure stable, les transporteurs français manifestant logiquement davantage de présence dans le sens des exportations que dans l'autre sens.

Années	1966		1967		1968		1969	
Transport routier	% correspondant à l'indice 100		Indice du % route		Indice du % route		Indice du % route	
	Impor-tations	Expor-tations	Impor-tations	Expor-tations	Impor-tations	Expor-tations	Impor-tations	Expor-tations
% du transport routier par rapport au total *	7,12	14,30	104,9	135,2	122,2	144,1	129,2	146,2
Répartition du transp. rou-tier entre importation et exportation	44,19	55,81	93,41	101,05	94,56	101,31	99,38	101,26

* Voir tableau p. 40.

LA PLACE DES TRANSPORTS ROUTIERS DANS LES ECHANGES COMMERCIAUX ENTRE LA FRANCE ET LES PAYS ETRANGERS

Evolution des échanges
entre la France
et les pays étrangers :

trafic global
(importations + exportations)

Le tableau de la page 42 présente, tous trafics confondus (importations + exportations), l'évolution des échanges entre la France et, d'une part, les autres pays de la Communauté Economique Européenne (C.E.E.) et, d'autre part, les autres pays d'Europe exceptés ceux visés plus haut, la mention « autres pays du monde » n'étant mentionnée que pour mémoire, tant le trafic qui les intéresse est négligeable.

Que constate-t-on à la lecture des données inscrites ?

Tout d'abord la part essentielle des échanges réalisés avec les pays de la C.E.E., le « reste de l'Europe » n'intervenant que dans une proportion de plus en plus faible dans le trafic effectué.

Alors que, entre 1964 et 1966, la part du trafic global revenant à la France a diminué régulièrement suivant un taux moyen annuel d'environ 4 % (41,6 % en 1964, 37 % en 1965 et 33,7 % en 1966), depuis 1967 on constate avec intérêt une reprise très légère de notre position annoncée entre 1966 et 1967, par une forte mais locale accentuation de ce taux.

Une analyse plus fine montre que l'ensemble Belgique - Luxembourg vient en première place avec environ la moitié des tonnages transportés, cette tendance se confirmant au fil des ans.

Quelle est la place de la France dans ces échanges ?

Après une évolution favorable de notre part concernant le trafic à destination et en provenance de la Belgique et du Luxembourg, nous remarquons un léger fléchissement en 1970. Nos échanges avec l'Italie, la Suisse et l'Allemagne deviennent globalement équilibrés ; avec l'Espagne et les Pays-Bas ils demeurent à un taux faible ou très faible, avec toutefois une amélioration sensible constatée ces dernières années (1).

(1) Il serait manifestement très intéressant d'analyser les natures des principales marchandises faisant l'objet de ces transferts ainsi, par exemple, que les évolutions respectives des trafics frontaliers et non frontaliers ; cependant, le présent article ayant pour seul objet de présenter les grandes tendances dessinées ces dernières années par le sujet qui nous occupe, nous conseillons au lecteur de bien vouloir consulter, pour obtenir davantage de précisions, des services et organismes tels que la Direction générale des Douanes et des droits indirects du ministère de l'Economie et des Finances, et le Centre national du commerce extérieur. Nous l'en remercions.

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Evolution des échanges entre la France et les pays étrangers

Trafic routier
(trafic global : importations + exportations)

Source : Ministère de l'Economie et des Finances - Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects.

EUROPE	Année 1966 (1)		Année 1967		Année 1968		Année 1969 (2)		Année 1970	
	Tonnage correspondant à l'indice 100	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %
Communauté Economique Européenne										
Belgique - Luxembourg	8 155 498	33,4	165,3	52,6	189,7	53,0	210,4	50,1	212,9	49,1
Allemagne	6 671 706	34,8	103,8	35,2	124,4	36,1	136,8	40,6	152,4	47,5
Pays-Bas	1 207 235	17,3	115,8	16,8	151,4	18,3	184,7	19,5	200,3	25,0
Italie	1 300 082	37,3	117,5	40,6	129,5	50,5	165,8	52,2	180,9	59,8
Total	17 334 521	33,1	134,6	44,5	157,3	45,4	176,9	45,2	186,4	47,6
Reste de l'Europe										
Suisse	2 222 912	38,3	116,0	37,3	127,9	39,2	145,6	44,8	154,8	48,2
Espagne	1 042 809	36,4	99,2	38,6	114,6	35,8	123,8	37,2	139,3	37,9
Autres pays	190 641	19,4	127,9	24,4	133,2	25,4	169,7	23,8	212,0	31,9
Total	3 456 362	36,7	111,6	36,9	124,3	37,3	140,3	41,3	153,3	44,1
Autres pays du monde (p.m.)										
Total général ..	20 790 883	33,7	130,8	43,4	151,9	44,3	170,8	44,7	180,9	47,1

(1) Le trafic intérieur routier en 1966 s'est élevé à 1 454 000 000 t et a représenté 98,6 % du total (intérieur + international), pour 1,4 % pour le trafic international.

(2) Le trafic intérieur routier en 1969 s'est élevé à 1 539 519 364 t et a représenté 97,6 % du total (intérieur + international), pour 2,4 % pour le trafic international.

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Evolution des échanges réalisés entre la France et les pays étrangers

Trafic routier.

(Importations)

Source : Ministère de l'Economie et des Finances - Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects.

EUROPE	Année 1966		Année 1967		Année 1968		Année 1969		Année 1970	
	Tonnage correspondant à l'indice 100	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %
Communauté Economique Européenne										
Belgique - Luxembourg	4 583 004	34,7	130,2	35,1	145,1	34,0	168,7	34,0	193,8	37,2
Allemagne	1 994 748	55,5	120,2	52,4	155,9	51,4	182,5	51,5	195,1	61,5
Pays-Bas	811 914	16,6	115,9	17,0	149,6	17,8	181,5	17,5	187,8	23,5
Italie	599 381	40,5	114,6	43,5	139,9	50,3	174,5	51,9	173,7	61,5
Total	7 989 047	38,5	125,0	38,1	148,3	38,1	173,9	38,2	192,0	43,6
Reste de l'Europe										
Suisse	594 374	31,5	108,3	50,4	117,6	48,9	163,1	63,5	136,6	65,4
Espagne	521 535	42,8	91,1	9,2	100,5	10,6	111,0	12,8	130,9	17,3
Autres pays	84 054	41,6	138	16,6	146,3	19,5	189,1	17,9	192,2	18,1
Total	1 199 963	31,7	102,9	31,4	112,2	31,3	142,2	42,1	138,0	41,0
Autres pays du monde (p.m.)										
Total général ..	9 189 010	37,6	122,2	37,4	143,6	37,4	169,8	38,6	185,0	43,4

**Evolution des échanges
entre la France
et les pays étrangers :
trafic en chaque sens
(importations et exportations)**

Les tableaux des pages 43 et 45 décomposent les données présentées au sein du tableau de la page 42 en importations et exportations, les présentations en sont comparables.

Remarquons que notre position dans le sens des importations s'affirme favorable en ce qui concerne les trafics effectués avec l'Allemagne, l'Italie et la Suisse ; les exportations nous sont également profitables avec l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise, l'Italie et l'Espagne.

Seuls nos échanges avec l'Italie, tous sens confondus, nous sont bénéficiaires dans l'optique considérée ; par contre, notre part demeure très faible vis-à-vis des Pays-Bas, avec une tendance aux reprises dans chaque nature de courants qui se confirme heureusement, comme nous l'avons vu plus haut.

**Quelques raisons
expliquant la situation
du transport international
sous pavillon français**

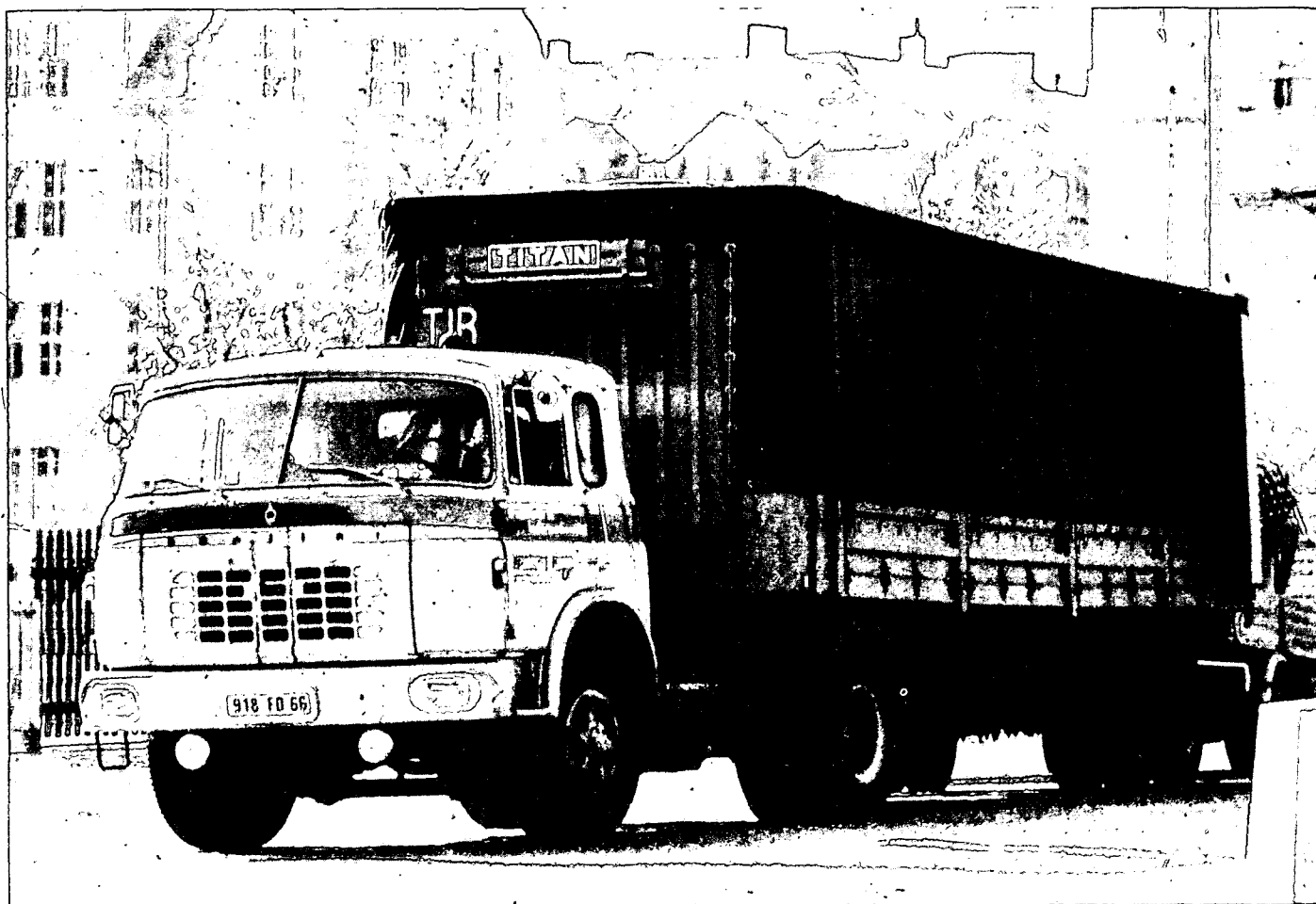
Les raisons de notre position concurrentielle vis-à-vis de celle de nos voisins émanent d'un ensemble de comportements qui n'intéressent d'ailleurs pas exclusive-

ment le monde du transport « stricto-sensu », les structures également en place pouvant jouer un certain rôle à cet effet.

Les considérations avancées dans les chapitres précédents ont conduit à remarquer la place encore modeste du pavillon français dans les échanges entre Etats ; l'espoir de parvenir rapidement à de meilleurs résultats ne peut être que vain si certains principes d'organisation commerciale ne sont pas vivement mis en œuvre.

Par exemple, certaines pratiques commerciales françaises consistant à vendre « départ usine » et à acheter « franco domicile » ont été régulièrement mises en cause, de tels procédés marquant l'ignorance des secteurs industriels con-

Transport routier français de marchandises.



TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Evolution des échanges français réalisés entre la France et les pays étrangers

Trafic routier

(Exportations)

Source : Ministère de l'Economie et des Finances - Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects.

EUROPE	Année 1966		Année 1967		Année 1968		Année 1969		Année 1970	
	Tonnage correspondant à l'indice 100	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %
Communauté Economique Européenne										
Belgique - Luxembourg	3 572 494	31,8	210,3	66,5	245,8	67,6	263,8	63,4	237,5	61,5
Allemagne	4 676 958	26,0	96,8	26,1	111,0	27,0	117,3	33,4	134,2	38,9
Pays-Bas	395 321	18,8	115,6	16,4	155,0	19,5	191,4	23,5	226,1	27,6
Italie	700 701	34,5	119,9	38,2	120,7	50,7	158,4	52,5	187,1	58,4
Total	9 345 474	28,5	142,7	49,3	165,1	50,1	179,5	51,0	181,6	51,1
Reste de l'Europe										
Suisse	1 628 538	33,0	118,9	32,9	131,8	36,1	139,2	36,8	161,4	42,9
Espagne	521 274	64,8	107,2	63,5	128,7	55,5	136,6	56,7	147,8	56,1
Autres pays	106 587	15,7	120,1	33,0	122,8	26,5	154,4	29,5	227,5	41,2
Total	2 256 399	39,5	116,3	39,5	130,7	40,1	139,3	40,9	161,4	45,6
Autres pays du monde (p.m.)										
Total général ..	11 601 873	30,7	137,6	47,7	158,4	49,3	171,7	49,5	177,6	50,2

cernés quant au « poids » du facteur transport dans la chaîne de production et manifestant un désintéressement profond des responsables vis-à-vis du rôle positif connexe qu'ils pourraient exercer dans le cadre de l'économie globale.

De ce fait, l'acheteur ayant le libre choix du transporteur, agit dans le sens qui lui est le plus profitable, soit en général celui qui introduit au maximum dans le circuit de répartition la part économique de son propre pays.

Aussi voit-on des chiffres de trafic très faibles dans le sens des importations, si ce n'est dans les deux sens (1), tel est le cas vis-à-vis des Pays-Bas ; pire, nos exportations vers l'Allemagne d'un volume relatif considérable sont essentiellement effectuées par des transporteurs étrangers ! De même, la Suisse prend la meilleure part de nos exportations par voie routière.

Afin de renverser ces tendances générales, il appartient donc à chacun, industriel et transporteur, de bien prendre conscience du phénomène considéré et des conséquences qu'il implique. Alors pourront être mises en vigueur des pratiques plus conformes à l'intérêt de tous : la formation des usagers comme celle des chargeurs et des transporteurs doit aussi être un préalable commun à une telle attitude. Alors seront mises en œuvre sans réserves des actions tendant à affirmer le sens commercial de la profession et de l'administration intéressée, telles que celles pouvant conduire à la création de bureaux d'assistance technique et administrative au sein des Etats

(1) Une mention particulière peut être notée concernant les échanges réalisés avec les pays de l'Est ; en effet, de tels transports présentent un caractère particulier du fait de la planification des circuits en vigueur dans ces pays qui empêche les transporteurs des pays occidentaux de recharger librement.

étrangers, ainsi que la constitution de groupes d'échanges qui permettraient une réflexion prospective au service du commerce international. La concrétisation de tels principes se vérifiera lorsque les transports seront effectués à pleine charge dans les deux sens des échanges, du moins en ce qui concerne le transport public, le transport pour compte propre obéissant à des impératifs autres, de par son statut particulier.

En dehors des facteurs spécifiquement commerciaux intervenant dans l'organisation des trafics et sur lesquels les intéressés ont un grand pouvoir d'action, il en est d'autres d'ordre plus contraignant, tels ceux afférant au niveau des prix en vigueur au sein de chaque pays ou portant sur les conditions générales d'organisation des marchés des transports (coordination contingente et tarifaire, régimes douaniers, organisation des professions auxiliaires des transports, etc.).

En ce qui concerne le premier point, observons que si les différences des niveaux des facteurs financiers d'un pays à l'autre étaient importantes vers 1958, elles se sont profondément réduites depuis lors et l'on peut admettre actuellement que globalement des conditions semblables existent sous cet aspect entre nations étrangères : par exemple, les coûts des véhicules sont similaires dans les pays de la C.E.E., l'égalité de traitement existe pour tous camions concernant les franchises sur les carburants au droit des frontières, les salaires sont proches les uns des autres entre l'Allemagne, l'Italie et la France, bien que différents encore de ceux en vigueur aux Pays-Bas et en Belgique, la réglementation des temps de conduite et de repos est la même dans les pays de la C.E.E.

Enfin, sur un plan général, l'organisation et la réglementation portant sur le secteur du transport routier de marchandises obéissent à certaines règles que les Pouvoirs

Publics s'efforcent de concevoir et de mettre en œuvre dans un objectif de Service Public profitable à tous.

L'action du ministère des Transports

Conscients du rôle majeur que doivent jouer les entreprises françaises de transport dans les échanges internationaux, le ministère des Transports a manifesté à différentes reprises, notamment au cours des années récentes, l'intérêt que doivent porter les administrations concernées pour ce secteur de l'économie nationale.

Ainsi ont été dictées un certain nombre de règles et de dispositions permettant l'application de mesures destinées à soutenir le transporteur français dans son activité.

Parmi ces décisions, rappelons la délivrance des autorisations de transport internationales dont les modalités d'attribution ont été décentralisées en 1970, suivant en cela le vœu émis par la profession, la conclusion généralisée d'accords bilatéraux étendue aux pays les plus lointains appliquant de plus des exonérations réciproques de taxes spécifiques.

En outre, la création d'autorisations temporaires dites « AI » permettant, à l'occasion d'un transport international, d'effectuer des transports intérieurs d'encadrement, a incontestablement accru l'intérêt des entreprises françaises pour les échanges internationaux.

De même, vont être appliquées dans le courant de 1971 des tarifications bilatérales portant sur les transports routiers de marchandises entre les six pays du Marché Commun.

Ces premières mesures sont à la base des résultats positifs enregistrés par le transport international français ces dernières années. Sans doute de nouvelles dispositions peuvent-elles encore confirmer l'orientation ainsi prise, c'est ainsi que l'on peut envisager par exemple avec intérêt l'assou-

plissement et l'élargissement des zones de chargement - déchargement des produits, de même les « contingents de coopération » sont-ils appelés à confirmer le rôle bénéfique qu'ils jouent déjà en ce domaine.

Ces contingents sont réservés aux entreprises françaises et étrangères qui s'associent, par un accord de coopération, pour exécuter un trafic donné. Ces accords peuvent prendre la forme, soit d'un partage à 50 % du trafic affirmant ainsi l'équilibre entre la participation française et étrangère, soit d'une simple convention de rechargement évitant ainsi, à chacun des partenaires, les onéreux retours à vide.

Enfin, rappelons les efforts exercés par l'administration française en vue d'assurer aux entreprises une position meilleure dans le contexte international, dans le cadre de l'application d'une politique commune des transports marquée, en particulier, par une concurrence accrue des transporteurs des autres Etats : négociations portant sur les problèmes technico-administratifs relatifs aux poids et dimensions des véhicules, sur la circulation des camions porteurs de denrées périssables ; questions intéressant les infrastructures routières internationales, les problèmes douaniers et fiscaux, les contrôles (sur les surcharges en particulier) ; ceux traitant de l'éga-



Inauguration du carnet T.I.R. (9 janvier 1952) à la douane de Fernet-Voltaire (Suisse).

lisation du « traitement » entre transporteurs (sur l'imputation des charges d'infrastructures par exemple), etc.

De telles dispositions marquent la voie suivie qui doit conduire le transport français à mieux s'implanter au sein du marché international, l'« agressivité commerciale » du transporteur doit se manifester — dans le sens positif s'entend ! — sans relâche ; l'administration, consciente de l'inté-

rêt général que doivent trouver chargeurs, transporteurs et usagers dans l'application de ces principes, œuvre dans ce sens, mais son effort sera vain si les intéressés eux-mêmes ne sont pas fermement décidés à tout mettre en action pour prospector le marché, conquérir la clientèle et s'ouvrir de nouveaux débouchés ; sous ces conditions, rien n'arrêtera le transport routier international français dans sa conquête de la « meilleure part »...

LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR VOIE NAVIGABLE

LA PLACE DU TRANSPORT PAR VOIE D'EAU PAR RAPPORT AUX AUTRES MODES

Le tableau de la page 49 présente, comme l'a fait le tableau de la page 41 pour le transport par route, la part relative des échanges globaux assurée par la voie d'eau ainsi que la répartition entre im-

portation et exportation du volume des trafics ainsi enregistrés pendant les années du V^e Plan, hormis la dernière.

Nous observons que la place de ce type de transport demeure sensiblement stable dans le temps en valeur relative, correspondant à des échanges compris entre 7,5 % et 8 % du total, cette observation confirmant le taux de progression

annuel réalisé par ce secteur du même ordre que celui relatif au trafic global.

De même, la répartition des tonnages transportés suivant les deux sens des échanges demeure approximativement constante de 1966 à 1969, la voie d'eau effectuant environ 40 % de son trafic international en importations et le complément en exportations.

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Evolution des échanges réalisés entre la France et les pays étrangers

Trafic par voie navigable

(trafic global : importations + exportations)

Source : Ministère de l'Economie et des Finances - Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects.

EUROPE	Année 1966 (1)		Année 1967		Année 1968		Année 1969 (2)		Année 1970	
	Tonnage correspondant à l'indice 100	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %
Communauté économique Européenne										
Belgique - Luxembourg	8 088 433	25,3	117,0	23,3	128,2	29,4	133,7	33,6	134,7	38,5
Allemagne	11 715 784	19,2	109,0	17,4	119,4	21,3	126,1	20,0	128,5	18,6
Pays-Bas	4 534 486	20,7	119,4	20,8	133,8	21,0	149,2	28,9	157,7	24,4
Total	24 338 703	21,5	113,6	20,1	125,0	24,0	132,9	26,4	136,0	26,4
Reste de l'Europe										
Suisse	2 005 822	13,7	86,9	24,3	79,6	24,8	62,4	46,1	79,5	31,4
Autres pays du monde (p.m).										
Total général ..	26 344 525	20,9	115,5	20,3	121,6	24,0	127,6	27,1	131,7	26,6

(1) Le trafic intérieur par voie d'eau s'est élevé en 1966 à 59 283 000 t et a représenté 63,4 % du total (intérieur + transit + international), pour 29 % pour le trafic international et 7,6 % pour le transit.

(2) Le trafic intérieur par voie d'eau s'est élevé en 1969 à 69 574 495 t et a représenté 63,1 % du total (intérieur + transit + international), pour 30,5 % pour le trafic international et 6,4 % pour le transit.

Années	1966		1967		1968		1969	
Transport par voies navigables	% correspondant à l'indice 100		Indice du % voies navigables		Indice du % voies navigables		Indice du % voies navigables	
	Impor- tations	Expor- tations	Impor- tations	Expor- tations	Impor- tations	Expor- tations	Impor- tations	Expor- tations
% du transport par voies navigables par rapport au total *	7,78	20,11	96,5	109,0	101,2	112,2	98,3	107,8
Répartition du transport par voie navigable entre importation et exporta- tion	38,1	61,9	100,89	99,45	97,79	101,35	101,36	99,15

* Voir tableau p. 40.

LA PLACE DES TRANSPORTS PAR VOIE D'EAU DANS LES ECHANGES COMMERCIAUX ENTRE LA FRANCE ET LES PAYS ETRANGERS

Evolution des échanges entre la France et les pays étrangers :

trafic global
(importations + exportations)

Le tableau ci-contre expose, tous trafics confondus (importations + exportations), l'évolution des échanges entre la France et les pays de la C.E.E., de même qu'avec la Suisse.

Nous constatons en premier lieu que le trafic réalisé hors Communauté, soit avec la Suisse, ne représente qu'environ 8 % du total en 1966 et que cette part décroît en moyenne pendant le V^e Plan (indice 79,5 en 1970 rapporté à la base 100 en 1966), observation importante vis-à-vis de celle que l'on peut émettre concernant le taux de progression appréciable des échanges totaux (indice 131,7 en 1970).

La part française dans le trafic global demeure faible, avoisinant le quart des échanges effectués. Notons toutefois une légère tendance à l'amélioration de notre position ces dernières années.

L'Allemagne et l'ensemble Belgique-Luxembourg sont à l'origine des quatre cinquièmes des transferts par voie d'eau, cependant la place du transport national est modeste, tout particulièrement vis-à-vis de l'Allemagne, et l'évolution constatée ne nous semble pas favorable dans ce cas ; par rapport aux seconds, il y a lieu d'être plus optimiste.

Evolution des échanges entre la France et les pays étrangers :

trafic en chaque sens
(importations et exportations)

Les tableaux des pages 50 et 51 précisent les données exposées au sein du tableau de la page 48 en répartissant les échanges entre importations et exportations.

Dans le sens des importations, notre position se situe aux environs du tiers du trafic réalisé, avec une légère tendance à l'amélioration ; notre place est restreinte vis-à-vis des transferts effectués avec la Suisse, moyenne en ce qui concerne ceux intéressant l'Allemagne.

Dans le sens des exportations, les résultats enregistrés, s'ils s'améliorent, demeurent très modestes, aux alentours du cinquième du trafic constaté ; les échanges vers l'Allemagne sont réalisés dans

leur majeure part par des concurrents étrangers et notre flotte ne s'attribue que le dixième des tonnages vers cette destination ; toutefois, une légère amélioration peut être notée et nous avons lieu d'être plus optimiste pour le sens France - ensemble économique Belgo-Luxembourgeois, où nous parvenons en 1970 à réaliser 45 % du trafic.

Examen des causes de la répartition du trafic par voie d'eau entre les flottes concernées

Les raisons pouvant expliquer la situation du transport international sous pavillon français sont nombreuses. La complexité de l'évolution des faits depuis plus d'un siècle, la part active jouée par des facteurs économiques se rattachant à des disciplines que l'on ne peut tenir pour des sciences exactes, compliquent singulièrement l'analyse.

Il est cependant intéressant d'essayer de discerner les principales causes qui ont conduit à la situation actuelle.

L'existence de courants commerciaux donnant lieu à un important trafic de transports par voie d'eau des marchandises importées ou exportées par la France est un fait économique notoire.

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Evolution des échanges réalisés entre la France et les pays étrangers

Trafic par voie navigable

(Importations)

Source : Ministère de l'Économie et des Finances - Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects.

EUROPE	Année 1966		Année 1967		Année 1968		Année 1969		Année 1970	
	Tonnage correspondant à l'indice 100	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %	Indice du tonnage	Part des transporteurs français en %
Communauté économique Européenne										
Belgique - Luxembourg	3 877 521	11,4	114,5	12,8	115,4	19,0	134,8	26,0	134,1	31,0
Allemagne	2 807 520	51,6	108,9	48,7	126,7	51,0	127,1	45,0	116,8	43,0
Pays-Bas	3 326 768	24,4	113,8	24,8	117,0	27,0	125,5	35,0	142,9	29,0
Total	10 011 809	27,0	112,7	26,6	119,1	31,0	129,5	34,0	132,2	33,0
Reste de l'Europe										
Suisse	23 286	4,7	46,3	20,7	36,8	8,0	43,7	39,0	48,1	16,0
Autres pays du monde (p.m.)										
Total général ..	10 035 095	26,9	112,6	26,6	118,9	31,0	129,3	34,0	132,0	33,0