

LE COMMERCE MARITIME DE LA FRANCE
ET L'ACTIVITE DU PAVILLON FRANCAIS 1960-1976

Observations statistiques

T. MASNOU S.A.E.F.
C. REYNAUD

P. CHAUSSEPIED B.I.P.E.
B. HUGONNIER

Décembre 1977

S O M M A I R E

Chapitre 1 : Le commerce extérieur maritime	2
I - Evolution des tonnages transportés par mer	2
II - Les évolutions en tonnes-milles.....	11
III - Les évolutions des frets.....	22
Chapitre 2 : L'activité du pavillon français	33
I - La capacité de la flotte	33
II - L'activité du pavillon français en tonnage	37
III - L'activité du pavillon français en tonnes-milles	49
IV - L'activité du pavillon français en frets	58
Annexes	71

Les données statistiques sur le transport maritime français proviennent essentiellement de deux sources : les Douanes et le Secrétariat d'Etat à la Marine Marchande. Le tableau général des transports établi par les douanes recense, par mode de transport, et dans un grand détail de produits, les importations et les exportations de la France en tonnage et en valeur ; toutefois, nous n'avons pas pu disposer des données en valeur. Le Secrétariat d'Etat à la Marine Marchande, pour sa part, dans un document relatif au chiffre d'affaires de l'armement français également désigné " balance des frets et passages", indique, pour trois groupes de produits (hydrocarbures, vrac, divers), les tonnages importés et exportés par mer, la valeur des frets correspondants, et le pavillon du navire transporteur ; le Secrétariat d'Etat fournit également une évaluation des transports maritimes en tonnes-milles.

L'objet de cette note est de recenser et de confronter ces informations statistiques sur une période aussi longue que possible. L'hétérogénéité des sources et l'incertitude qui pèse sur certaines données nous interdisent de tirer de cet examen des conclusions définitives ; notre propos est bien davantage de formuler des hypothèses et de soulever des interrogations.

Nous examinerons dans un premier chapitre l'évolution du commerce extérieur maritime français et, dans un deuxième chapitre l'activité du pavillon français.

Chapitre 1

LE COMMERCE EXTERIEUR MARITIME

I - EVOLUTION DES TONNAGES TRANSPORTES PAR MER

La période 1960-1975 sous examen correspond à une phase croissance rapide de l'économie française et d'ouverture de cette économie sur l'extérieur (voir tableau 1 en annexe). Si l'année 1975 voit une baisse de la Production Intérieure Brute, celle-ci avait par contre augmenté continuellement de 1960 à 1974 sur un rythme moyen annuel de 5,7 %. Les exportations et les importations ont progressé plus rapidement encore sur la période, enregistrant des taux de croissance moyen annuels supérieurs à 10,0 % en volume.

Cette progression rapide des exportations et des importations s'est, bien évidemment, traduite par une augmentation continue des tonnages exportés et importés.

De 1960 à 1974, les tonnages exportés tous modes de transport confondus passent de 66,7 millions de tonnes à 126,0 millions de tonnes (voir tableau 2), soit une augmentation de 88,9 % ou encore un taux moyen annuel de croissance de 4,65 %. On notera cependant que les tonnages exportés progressent moins vite que les exportations en volume, ce qui traduit une déformation de la structure des exportations au bénéfice des produits à forte valeur à la tonne.

La récession de l'année 1975 s'accompagne d'une chute des exportations beaucoup plus forte en tonnage (- 15,9 %) qu'en volume (- 4,0 %), ce qui reflète une sensibilité conjoncturelle de nos exportations inférieure pour les produits à forte valeur unitaire à ce qu'elle est pour les produits à faible valeur unitaire.

Sur la même période 1960-1974, les tonnages importés tous modes de transport confondus passent de 76,8 millions de tonnes à 251,7 millions de tonnes (voir annexe 3), soit une augmentation de 227,7 % ou encore un taux moyen annuel de croissance de 8,85 %. La progression des tonnages importés est un peu moins rapide que celle des importations en volume, ce qui traduit, là encore, une déformation de structure à l'avantage des produits à forte valeur à la tonne ; cette déformation est toutefois beaucoup moins marquée à l'importation qu'elle ne l'est à l'exportation.

L'année 1975 voit une chute des importations qui baissent de 7,3 % en volume et de 14,9 % en tonnage ; il y a également à l'importation une sensibilité conjoncturelle plus faible sur les produits à forte valeur unitaire que sur les produits à faible valeur unitaire.

1.1 - La part du transport maritime dans les exportations. Optique tonnages transportés

Les tonnages exportés par mer progressent de 18,2 millions de tonnes en 1960 à 30,5 millions de tonnes en 1974 ; le taux de croissance moyen annuel, 3,8 %, est sensiblement inférieur au taux de croissance des tonnages tous modes de transport confondus, soit 4,65 %. De ce fait, la contribution du transport maritime aux exportations fléchit de 27,2 % en 1960 à 24,2 % en 1974.

En fait, ces tendances moyennes masquent une évolution très irrégulière des transports maritimes à l'exportation. Tandis que les tonnages exportés tous modes progressent d'année en année, exception faite de l'année 1962, l'augmentation des exportations par mer est coupée de périodes de stagnation ou même de recul. Aussi bien le taux de croissance moyen des tonnages exportés par mer est-il dépendant du choix des années de référence. Par ailleurs, ces irrégularités du mouvement des exportations maritimes se traduisent par une instabilité du ratio tonnages exportés par mer/tonnages exportés tous modes. Ce ratio oscille autour de 24,2 % avec un maximum sur la période de 29,6 % en 1961 et un minimum de 22,4 % en 1971.

Aucun des trois groupes de produits (1) que nous distinguons (hydrocarbures, vrac, divers) n'occupe, en début de période, une place prépondérante dans nos exportations maritimes. Par contre, en fin de période, les marchandises diverses dont la part n'a cessé de s'accroître, en viennent à représenter plus de la moitié des tonnages exportés par mer.

Part des groupes de produits dans les exportations par mer					
	en %				
	1960	1965	1970	1974	1975
Hydrocarbures	32,2	25,4	24,9	14,2	18,3
Vrac	25,4	32,7	29,9	35,2	30,9
Divers	42,4	41,9	45,2	50,6	50,8
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Le caractère quelque peu erratique des exportations par mer ne s'explique que très partiellement par des évolutions divergentes des exportations maritimes par groupes de produits.

En matière d'hydrocarbures, les tonnages exportés par mer enregistrent une progression heurtée de 5,8 millions de tonnes en 1960 à 7,8 millions de tonnes en 1967, puis régressent dans les années suivantes jusqu'à 4,3 millions de tonnes en 1974. Dans le même temps, les exportations tous modes augmentent de 6,4 millions de tonnes en 1960 à 12,3 millions de tonnes en 1966 puis stagnent jusqu'en 1974. Les mouvements des exportations totales et des exportations par mer n'étant pas parallèles, il en résulte une grande instabilité de la contribution du transport maritime aux exportations.

Les exportations de vrac tous modes progressent par paliers de 38,8 millions de tonnes en 1960 à 61,6 millions de tonnes en 1974 ; les exportations par voie maritime augmentent elles-mêmes de 4,6 millions de tonnes en 1960 à 10,7 millions de tonnes en 1974, mais cette progression est coupée de reculs et de phases de stagnation.

(1) En fait, la distinction vrac/divers repose sur le mode de transport autant que sur la nature des marchandises. Le groupe de produits "vrac" rassemble les marchandises, telles que céréales, charbon, minerais, etc., usuellement transportées par des vraquiers ; le groupe des divers rassemble des marchandises usuellement transportées par des cargos sur des lignes régulières.

PART DES TRANSPORTS MARITIMES DANS LES EXPORTATIONS EN TONNAGES



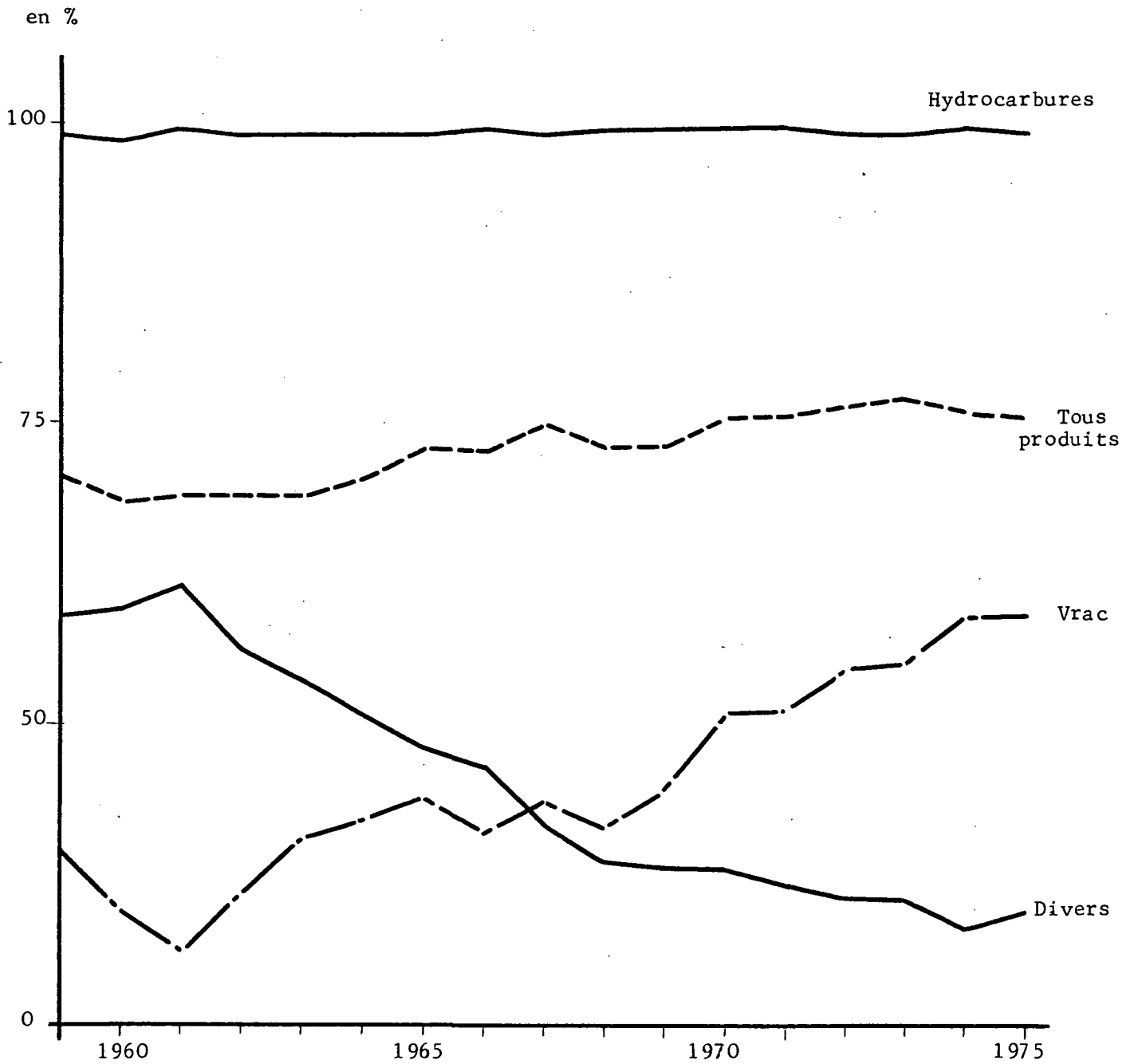
Il n'y a guère que dans le domaine des exportations de marchandises diverses que les exportations par mer marquent une tendance nette sur l'ensemble de la période ; encore faut-il noter que leur progression, de 7,7 millions de tonnes en 1960 à 15,5 millions de tonnes en 1974, s'opère par paliers successifs. Les exportations tous modes de marchandises diverses ayant quant à elles une progression plus régulière, le ratio tonnage exportés par mer/tonnages exportés tous modes enregistre des fluctuations sensibles.

1.2 - La part du transport maritime dans les importations. Optique tonnages transportés

La part des tonnages importés par mer dans le total des tonnages importés est de 68,5 % en 1960 et de 75,8 % en 1974. Cette participation extrêmement importante du transport maritime au mouvement des importations explique à elle seule que l'on observe ici, à la différence de ce que nous avons constaté pour les exportations, un parallélisme assez étroit entre le total des tonnages importés et les importations par mer. Sur l'ensemble de la période, les tonnages importés par mer augmentent à un rythme moyen de 9,6 % par an, contre 8,85 % par an pour les tonnages importés tous modes confondus.

Cette progression soutenue des importations par mer s'explique en premier lieu par une croissance rapide et continue des importations d'hydrocarbures, transportés à 99 % par voie maritime. De 1960 à 1974, les tonnages d'hydrocarbures importés par mer passent de 33,2 millions de tonnes à 137,2 millions de tonnes, soit un taux de croissance moyen annuel de 10,7 %. Les hydrocarbures représentaient 63 % des tonnages importés par mer en 1960, ils en représentent plus de 70 % dans les années soixante-dix.

Part des groupes de produits dans les importations par mer					
	en %				
	1960	1965	1970	1974	1975
Hydrocarbures	63,0	69,8	73,5	71,9	70,9
Vrac	16,4	16,5	16,3	19,0	19,7
Divers	20,6	13,7	10,2	9,1	9,4
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

PART DES TRANSPORTS MARITIMES DANS LES IMPORTATIONS EN TONNAGES

Les importations de vrac tous modes progressent très vivement de 24,9 millions de tonnes en 1960 à 37,4 millions de tonnes en 1963, connaissent alors une phase de stagnation, puis enregistrent une nouvelle poussée qui les porte à 61,4 millions de tonnes en 1974. Les importations en vrac par mer enregistrent les mêmes inflexions mais leur croissance est un peu plus rapide que celle des importations tous modes (10,8 % par an en moyenne contre 6,7 %), de telle sorte que la contribution du transport maritime à ces importations augmente sensiblement entre 1960 (34,5 % des tonnages importés par mer) et 1974 (59,1 % des tonnages importés par mer).

S'agissant des marchandises diverses, on observe au contraire un déclin de la part relative du transport maritime dans les importations. Alors que les importations de marchandises diverses tous modes confondus progressent continuellement sur l'ensemble de la période, passant de 18,3 millions de tonnes en 1960 à 52,2 millions de tonnes en 1974, les importations par mer stagnent autour de 12 millions de tonnes entre 1963 et 1968 et c'est seulement après cette date qu'elles marquent une progression qui les porte à 17,3 millions de tonnes en 1974. Il reste que, même sur cette dernière période, la croissance des importations par mer est moins rapide que la croissance des importations tous modes ; la contribution du transport maritime continue donc à décliner bien que moins rapidement que pendant les années 1961-1968.

1.3 - Conclusions

Des observations qui précèdent on retiendra essentiellement :

- que les tonnages exportés par voie maritime connaissent en longue période une progression voisine de celle des exportations tous modes avec de fortes irrégularités d'une année à l'autre. La part des marchandises diverses dans ce transport augmente sensiblement parallèlement à une croissance rapide des tonnages exportés tous modes.

- que les tonnages importés par voie maritime connaissent au contraire une croissance continue et régulière que seule est venue interrompre la récession de 1975. Cette progression des importations par mer s'explique essentiellement par les importations d'hydrocarbures, en expansion rapide sur la période et transportées quasi exclusivement par mer. La part du transport maritime tend à s'accroître dans les importations de vrac, mais décline au contraire dans les importations de produits divers.

L'évolution divergente, au niveau global et plus encore au niveau des produits, des exportations et des importations maritimes a pour conséquence un déséquilibre croissant entre les tonnages exportés et importés. Ainsi, en 1960 le ratio tonnages exportés/tonnages importés était de 34,5 % ; ce rapport n'est plus que de 16,0 % en 1974. Le déséquilibre est, bien évidemment, le plus prononcé pour les hydrocarbures dont les exportations stagnent tandis que les tonnages importés augmentent rapidement ; le ratio, pour ce produit, tombe de 17,6 % en 1961 à 3,2 % en 1974. Le déséquilibre s'approfondit également pour le vrac, le ratio déclinant de 53,6 % en 1960 à 29,6 % en 1974. Il n'y a que pour les marchandises diverses qu'un meilleur équilibre s'établit entre les tonnages exportés et importés par mer ; le ratio, qui était de 71,0 % en 1960, après avoir fléchi au milieu des années soixante, atteignait 89,3 % en 1974.

1.4 - Les détournements de trafic

Les évolutions en longue période de la part du transport maritime dans les exportations et importations françaises s'expliquent, pour l'essentiel, par des modifications de la géographie des échanges.

On observe cependant que des importations ayant pour origine des pays extra-européens arrivent en France par voie terrestre avec comme dernière provenance des pays tels que, par exemple, les Pays-Bas. Cela signifie que ces produits sont acheminés par mer jusqu'aux Pays-Bas puis transportés par voie terrestre du port de débarquement néerlandais à leur destination finale en France. De la même manière, des exportations françaises sont transportées par voie terrestre vers des ports hollandais où elles sont embarquées pour leur destination finale. Ces phénomènes sont dénommés "détournements de trafic".

Si les trafics détournés représentent une fraction importante et évolutive du commerce extérieur français, il peut y avoir là, s'ajoutant aux réorientations géographiques des échanges, un facteur d'évolution de la part du transport maritime dans nos échanges.

On dispose, grâce à une étude du département de statistique des transports du S.A.E.I., d'une mesure des détournements de trafic pour les années 1973 et 1974 (1). Utilisant les informations de la banque de données sur les transports, les auteurs de cette étude ont recensé les échanges entre la France et les pays avec lesquels le trafic s'effectue essentiellement par voie maritime (Royaume-Uni, Eire, Pays Scandinaves, Grèce, Turquie et pays des quatre continents extra-européens), puis isolé dans cet ensemble les exportations ou importations ayant utilisé la voie terrestre.

(1) SITRAM . Application : comment évaluer la part du trafic maritime né de notre commerce extérieur qui échappe aux ports français - S.A.E.I., Département des Statistiques des Transports, août 1976.

Pour l'année 1974, il ressort de cette étude que les détournements de trafic représentaient 7,5 millions de tonnes à l'importation, soit 2,9 % du total des tonnages importés et 3,9 % des tonnages importés par mer, 4,6 millions de tonnes à l'exportation soit 3,6 % du total des tonnages exportés et 15,0 % des tonnages exportés par mer. En 1973, les pourcentages correspondants étaient de 2,4 % et 3,2 % à l'importation et 2,9 % et 11,8 % à l'exportation.

Bien que l'on ne puisse pas tirer de conclusions définitives à partir de données portant sur deux années seulement, il apparaît que les détournements de trafic tiennent une place importante dans nos exportations. La part relative des détournements de trafic semble moins importante à l'importation ; elle peut cependant être très élevée pour certains produits : produits chimiques (35 % des tonnages maritimes en 1974), produits métallurgiques (23,7 %), minéraux bruts et matériaux de construction (16,7 %), produits agricoles et animaux vivants (15,7 %). En outre, l'importance des trafics détournés semble très variable d'une année à l'autre.

Les modifications que l'on peut observer d'une année à l'autre ou en plus longue période dans la place que tiennent les transports maritimes dans notre commerce extérieur ne peuvent donc être expliquées par les seules modifications de la géographie des échanges mais peuvent tenir également à des modifications de l'importance relative des détournements de trafic. Sans doute les détournements de trafic influent-ils aussi, mais ce point n'a pu être étudié dans le travail cité en référence, sur l'activité du pavillon maritime français.

II - LES EVOLUTIONS EN TONNES-MILLES

Des données statistiques en tonnes-milles sont établies par le Secrétariat Général de la Marine Marchande à partir de 1957 pour les transports effectués par le pavillon français mais à partir de 1968 seulement pour les transports maritimes tous pavillons. Nous devons donc, dans ce chapitre, nous limiter à la période 1968-1975.

Par ailleurs, en ce qui concerne les importations d'hydrocarbures, les tonnages pris en compte par le Secrétariat Général à la Marine Marchande pour le calcul des tonnes-milles diffèrent des tonnages recensés dans la balance des frets et passages (1). Pour cette catégorie de transports, il n'y a donc pas de lien simple, à travers les distances en milles, entre la série des tonnages examinée plus haut et la série des tonnes-milles.

On doit enfin noter que le ratio tonnes-milles/tonnes, auquel il est fait référence dans la suite, ne constitue qu'un indicateur approximatif des distances moyennes parcourues ; cet indicateur subit tout à la fois l'influence des modifications de la structure par produits du commerce maritime et celle des réorientations géographiques de ces trafics.

2.1 - Les exportations

Les tonnes-milles réalisées au titre des exportations maritimes françaises progressent de 59,8 milliards de tonnes-milles en 1968 à 82,7 milliards de tonnes-milles en 1974 et 82,9 milliards de tonnes-milles en 1975. Le taux de croissance moyen annuel 1968-1974 est de 5,5 %. (tableau n° 8 en annexe).

Sur la même période les tonnages exportés, selon la source Marine Marchande, sont passés de 23,2 millions de tonnes à 30,5 millions de tonnes, soit une croissance moyenne annuelle de 4,6 %.

La différence entre ces deux taux de croissance s'explique par une augmentation de la distance moyenne parcourue qui passe de 2 574 milles en 1968 à 2 710 milles en 1974 (tableau n° 11).

(1) La différence provient de ce que les tonnages importés pour façonnage ou pour le pipe-line européen ne sont pas pris en compte dans l'évaluation des tonnes-milles.

En 1975 les statistiques de la Marine Marchande enregistrent une baisse des tonnages exportés (- 8,7 %), mais une vive progression des distances parcourues (+ 9,8 %) qui entraîne une faible augmentation de l'activité en tonnes milles.

L'évolution est nettement différenciée d'un groupe de produits à l'autre. Les tonnages d'hydrocarbures exportés par mer, nous l'avons noté plus haut, marquent de fortes oscillations autout d'une valeur moyenne mais sans que se dégage une tendance nette à l'accroissement ou à la diminution. Les distances moyennes parcourues oscillent elles-mêmes autour d'une valeur moyenne relativement faible de l'ordre de 1 200 milles. Au total, les tonnes-milles réalisées pour les exportations d'hydrocarbures stagnent entre 1968 et 1975 autour de 6,5 milliards de tonnes-milles avec de fortes fluctuations annuelles de part et d'autre de cette moyenne.

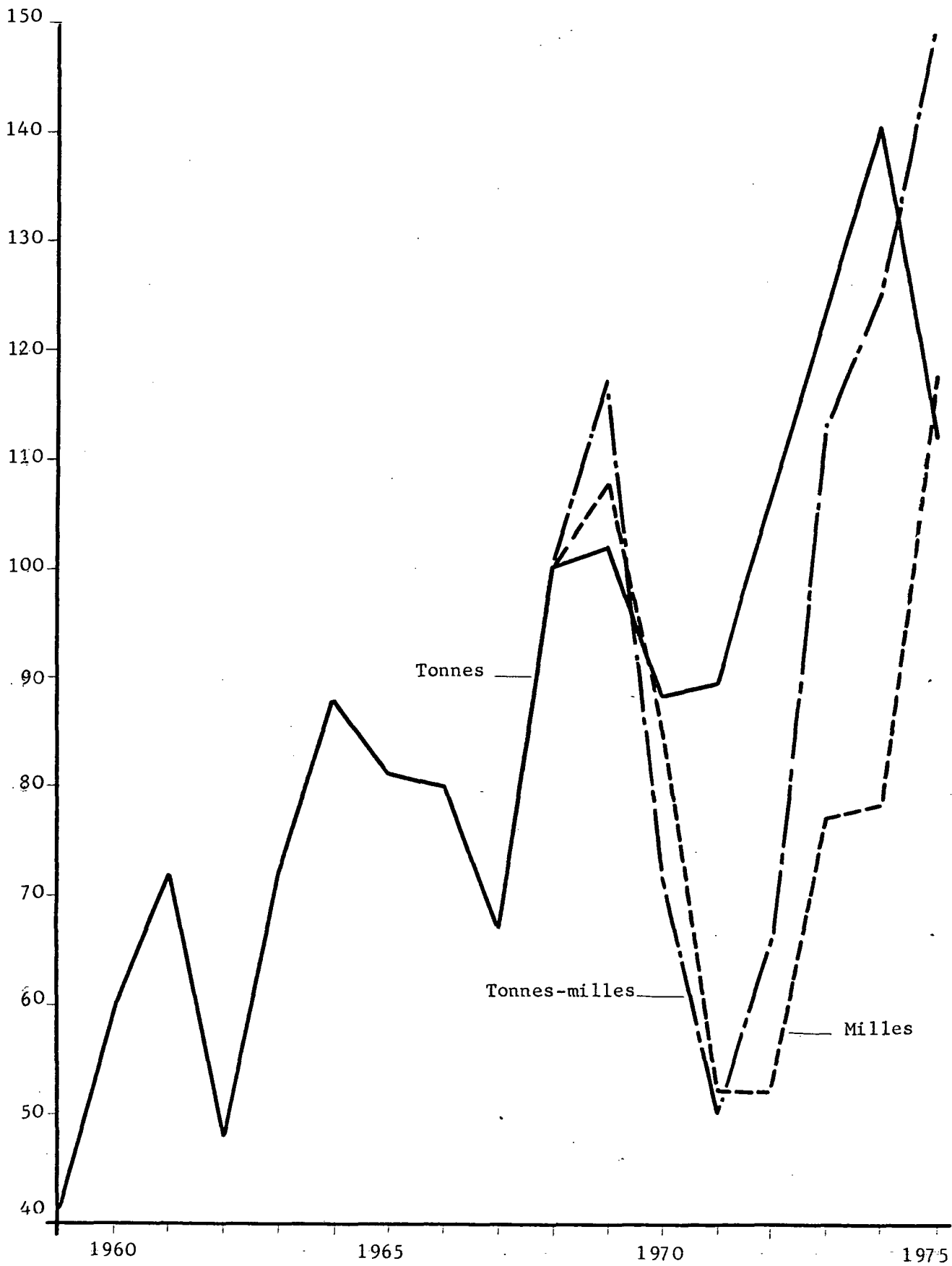
Les tonnes-milles réalisées au titre des exportations de vrac enregistrent par contre un net déclin de 1969 à 1971 période pendant laquelle elles tombent de 23,0 milliards de tonnes-milles à 9,8 milliards de tonnes-milles. Après 1971, on note au contraire une forte progression qui les porte à 29,4 milliards de tonnes-milles en 1975. Le creux des années 1970-1971 traduit la conjonction d'un fléchissement des tonnages exportés et d'une chute brutale des distances moyennes parcourues qui tombent de 2 763 milles en 1968 à 1 450 milles en 1971 et 1 428 milles en 1972. De 1972 à 1974 les tonnages progressent de nouveau, cependant que les distances parcourues se redressent brutalement en 1971 et 1974. L'année 1975 voit la baisse des tonnages exportés plus que compensée par une forte augmentation des distances parcourues.

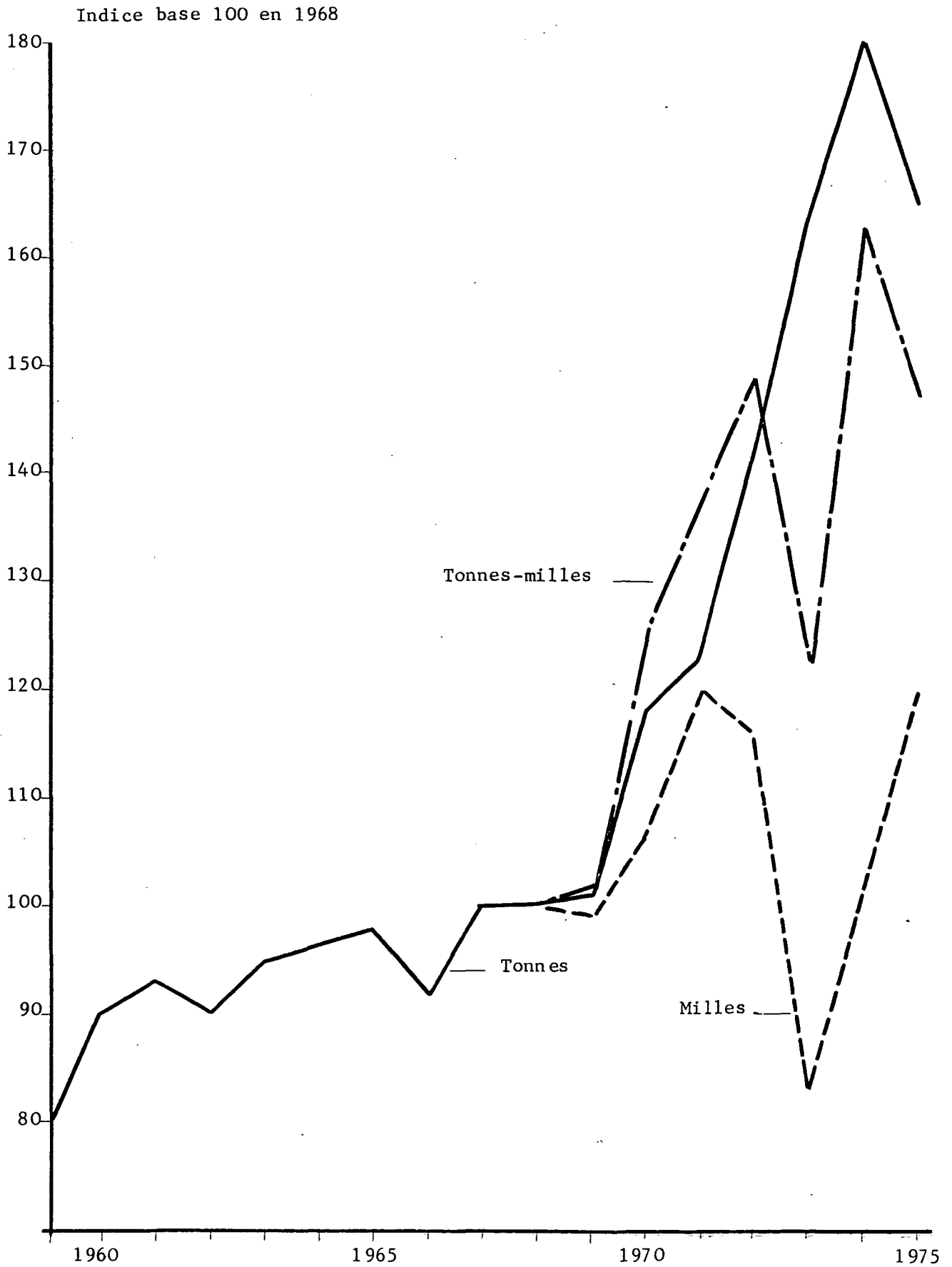
La croissance quasi continue des tonnages exportés de marchandises diverses entre 1968 et 1974 est quelque peu amplifiée en début de période par une légère augmentation des distances moyennes parcourues qui passent de 3 398 milles en 1968 à environ 4 000 milles en 1971 et 1972. Par contre, on enregistre en 1973 une chute brutale des distances qui tombent à 2 820 milles, entraînant une sensible régression des tonnes-milles réalisées. En 1974 et 1975 la distance moyenne parcourue retrouve des niveaux voisins de la situation antérieure, soit 3 400 milles.

On notera encore que la prépondérance des marchandises diverses que nous avons observée dans l'examen des tonnages exportés est encore accentuée au niveau des tonnes-milles, la distance moyenne parcourue par ces marchandises étant nettement supérieure à la distance moyenne parcourue par les exportations de vrac et d'hydrocarbures.

EXPORTATIONS PAR MER - VRAC

Indice base 100 en 1968



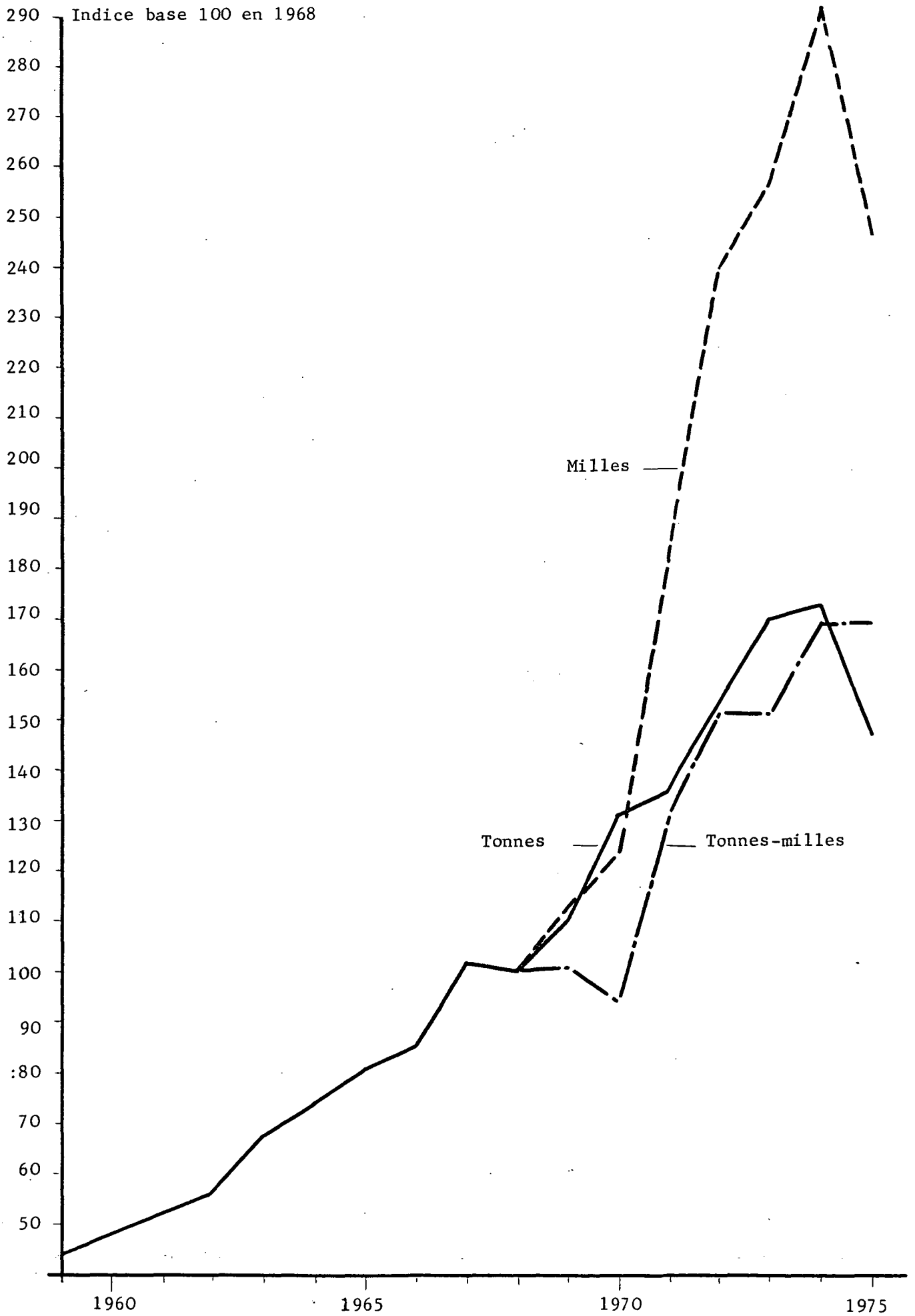


Part relative des groupes de produits dans les tonnes-milles réalisées à l'exportation				
	en %			
	1968	1970	1974	1975
Hydrocarbures ...	13,3	8,2	6,9	7,5
Vrac	32,9	23,8	29,7	35,5
Divers	53,8	68,0	63,4	57,0
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0

2.2 - Les importations

De 1968 à 1974, les tonnes-milles réalisées à l'importation passent de 459,5 milliards à 1 131,5 milliards, ce qui correspond à un taux moyen annuel de croissance de 19,5 %. Sur la même période le taux de croissance moyen annuel des tonnages importés n'est que de 9,6 %. La différence entre ces deux taux s'explique par un fort allongement des distances moyennes parcourues qui progressent de 4 193 milles en 1968 à 7 087 milles en 1974 (tableaux n° 9 et 11).

Cette évolution, comme d'ailleurs l'évolution des tonnages importés par mer, s'explique essentiellement par les transports d'hydrocarbures qui représentent de loin la plus large part des tonnes-milles réalisées à l'importation.



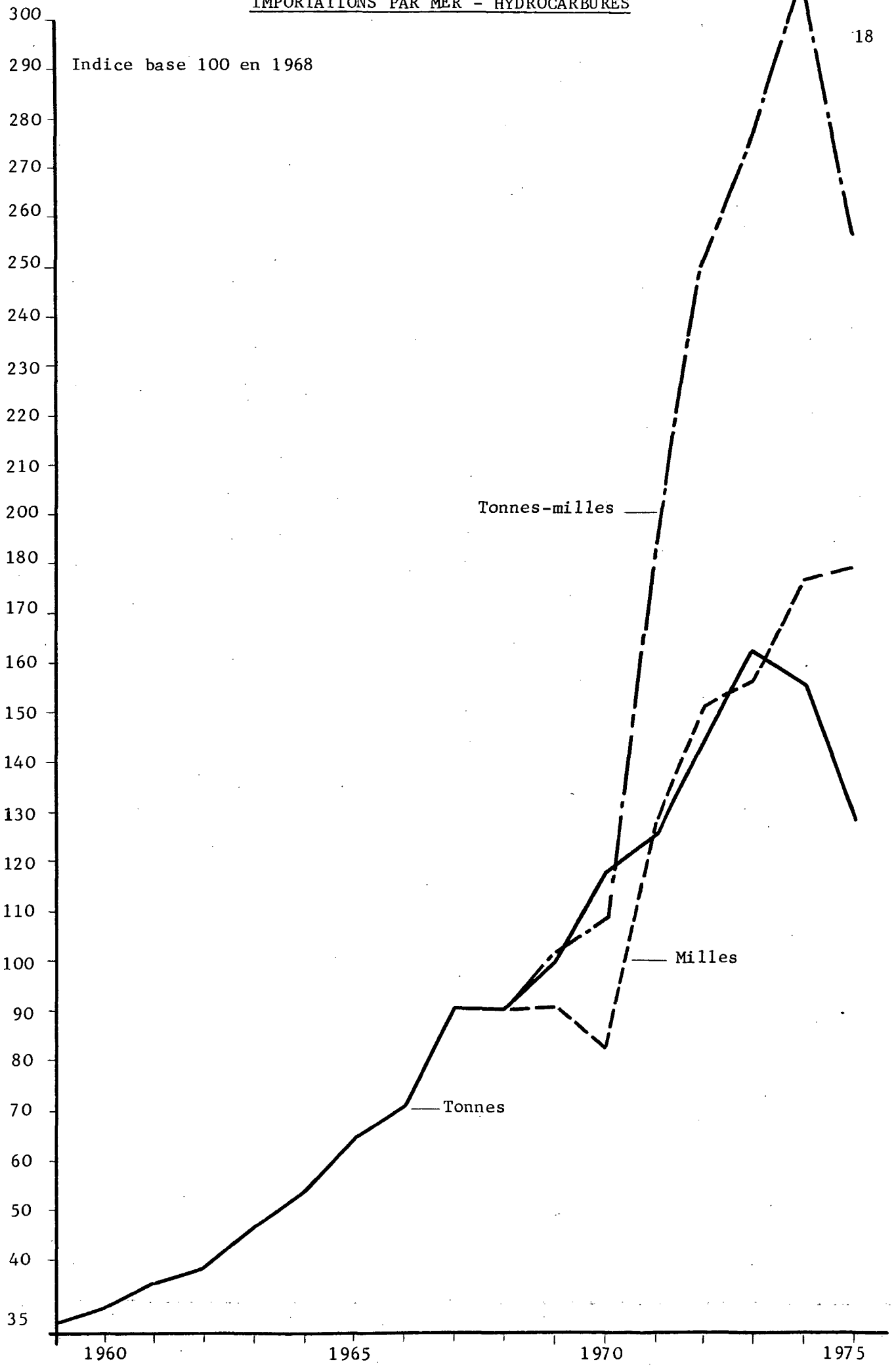
Part relative des groupes de produits dans les tonnes-milles réalisées à l'importation				
	en %			
	1968	1970	1974	1975
Hydrocarbures ...	79,9	75,9	84,3	83,0
Vrac	10,9	14,8	10,6	11,9
Divers	9,2	9,3	5,1	5,1
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0

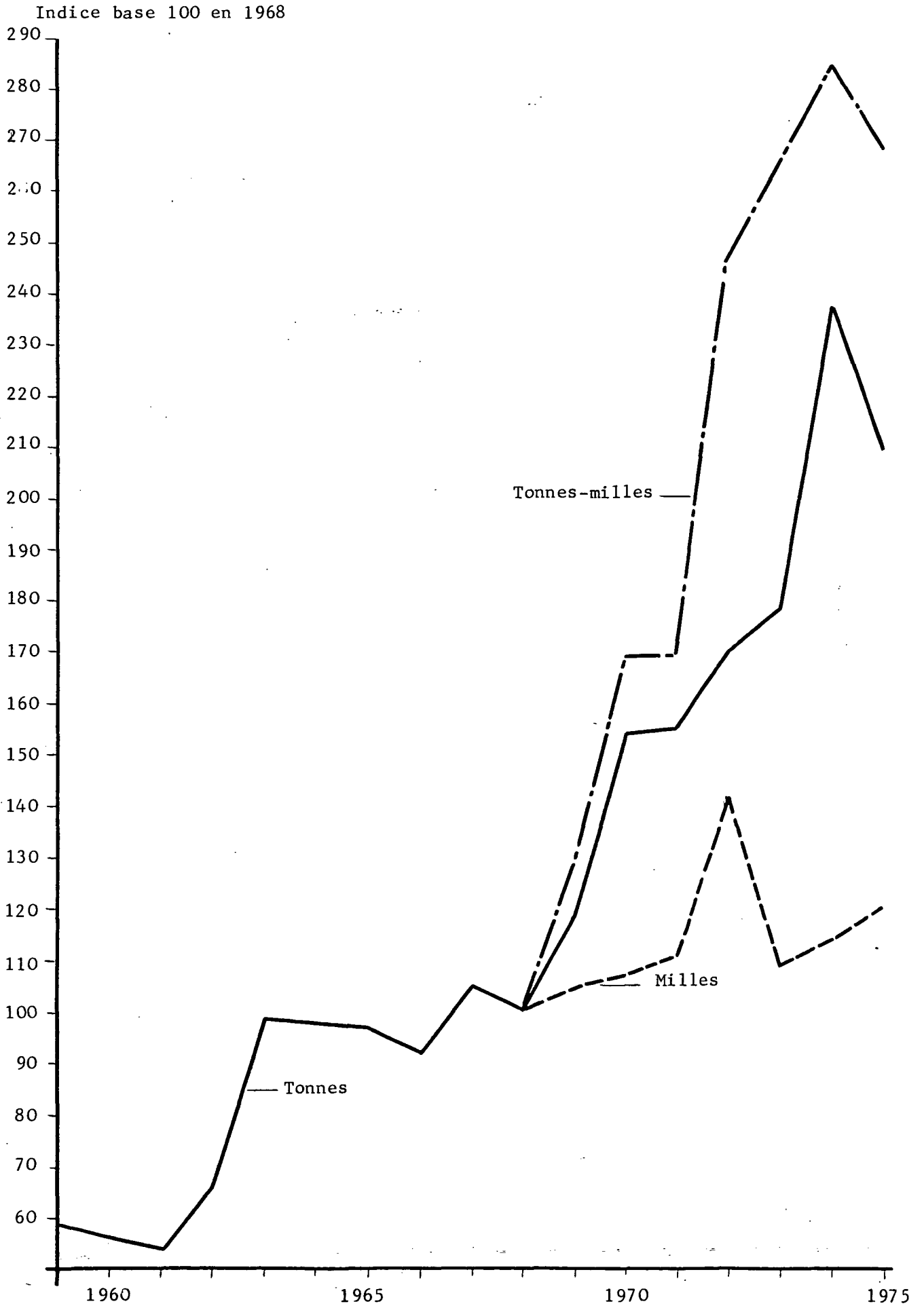
Les tonnes-milles réalisées au titre des importations d'hydrocarbures progressent de 367,3 milliards en 1968 à 1 129,7 milliards en 1974 avant de retomber en 1975 à 939,9 milliards. On note dans cette progression un saut brutal de 434,6 milliards de tonnes-milles en 1970 à 709,7 milliards de tonnes-milles en 1971. Ce saut s'explique par un brusque allongement des distances parcourues qui passent de 4 108 milles en 1970 à 6 120 milles en 1972.

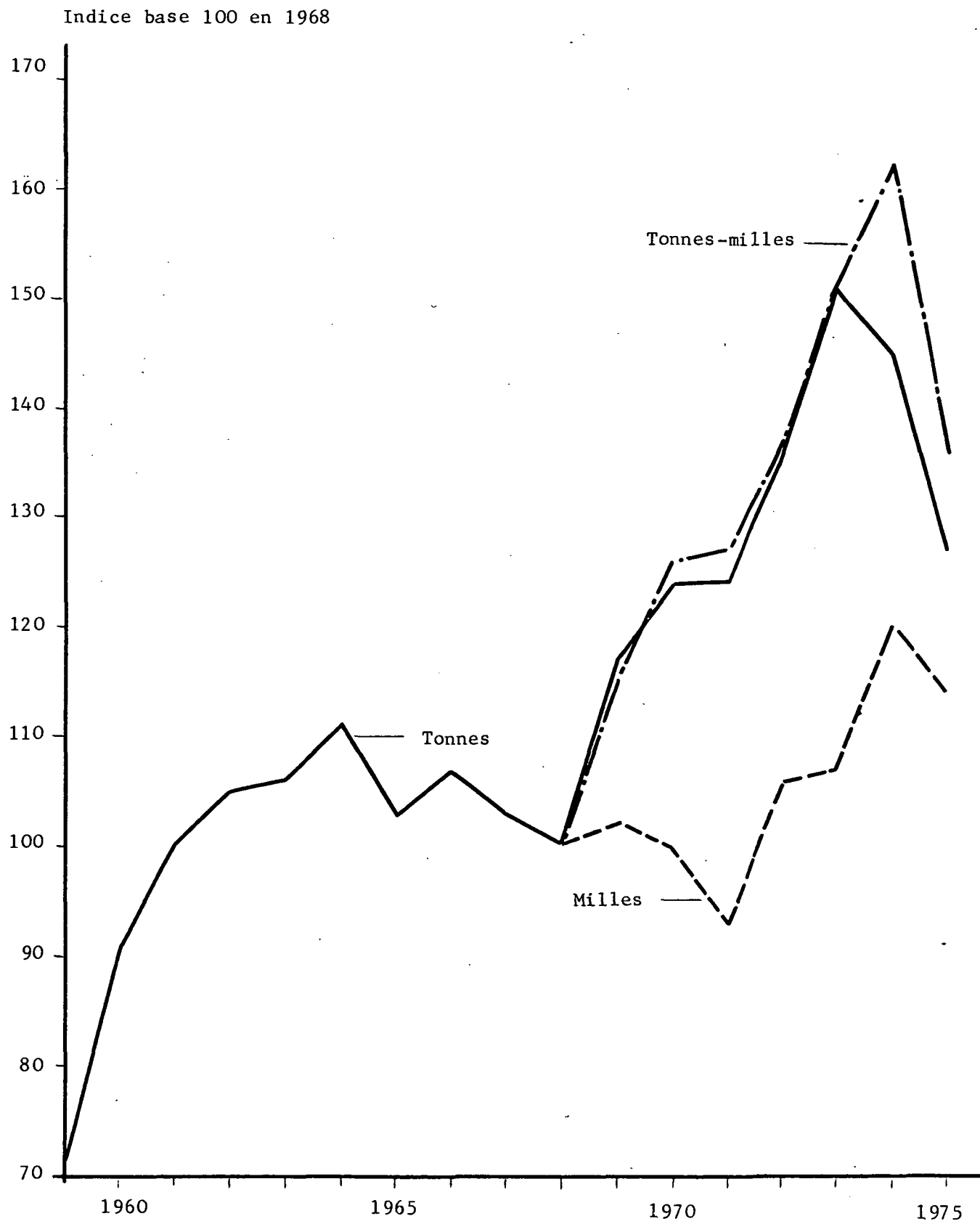
La progression des tonnes-milles réalisées au titre des importations de vrac, de 50,2 milliards de tonnes-milles en 1968 à 142,2 milliards en 1974 est très voisine de celle des tonnages importés. On note toutefois une brusque poussée en 1972, liée à une augmentation soudaine des distances parcourues, mais suivie dès l'année suivante d'un retour au trend.

Enfin, les tonnes-milles réalisées pour importations de marchandises diverses progressent de 42,2 milliards en 1968 à 68,1 milliards en 1974 sous l'effet d'une augmentation des tonnages importés et, sur les trois dernières années, d'un léger accroissement des distances moyennes parcourues.

IMPORTATIONS PAR MER - HYDROCARBURES





IMPORTATIONS PAR MER - DIVERS

2.3 - Conclusions

La prise en compte des distances parcourues fait apparaître plus nette encore la prépondérance des hydrocarbures dans les transports maritimes d'importation ; ceux-ci comptent, sur la période examinée pour 75 % à 85 % des tonnes-milles réalisées à l'importation. L'importance relative des marchandises diverses dans le transport maritime d'exportation apparaît également renforcée (54 % à 68 % des tonnes-milles réalisées).

On observe une tendance générale à l'allongement des distances moyennes parcourues, particulièrement pour les importations d'hydrocarbures. Cette tendance s'accompagne de fluctuations souvent importantes d'une année à l'autre, notamment pour les importations de vrac.

Pour les hydrocarbures et le vrac, les distances moyennes parcourues sont beaucoup plus longues sur les transports maritimes d'importation que sur les transports d'exportation. Il en résulte que le déséquilibre que nous avons noté entre tonnages exportés et tonnages importés se trouve fortement accentué en termes de tonnes-milles à l'exportation sur tonnes-milles à l'importation. En 1974, ce ratio atteint à peine 0,5 % pour les hydrocarbures et 17,3 % pour le vrac. Pour les marchandises diverses, par contre, les tonnes-milles à l'exportation représentent en 1974 77 % des tonnes-milles à l'importation.

III - LES EVOLUTIONS DES FRETS

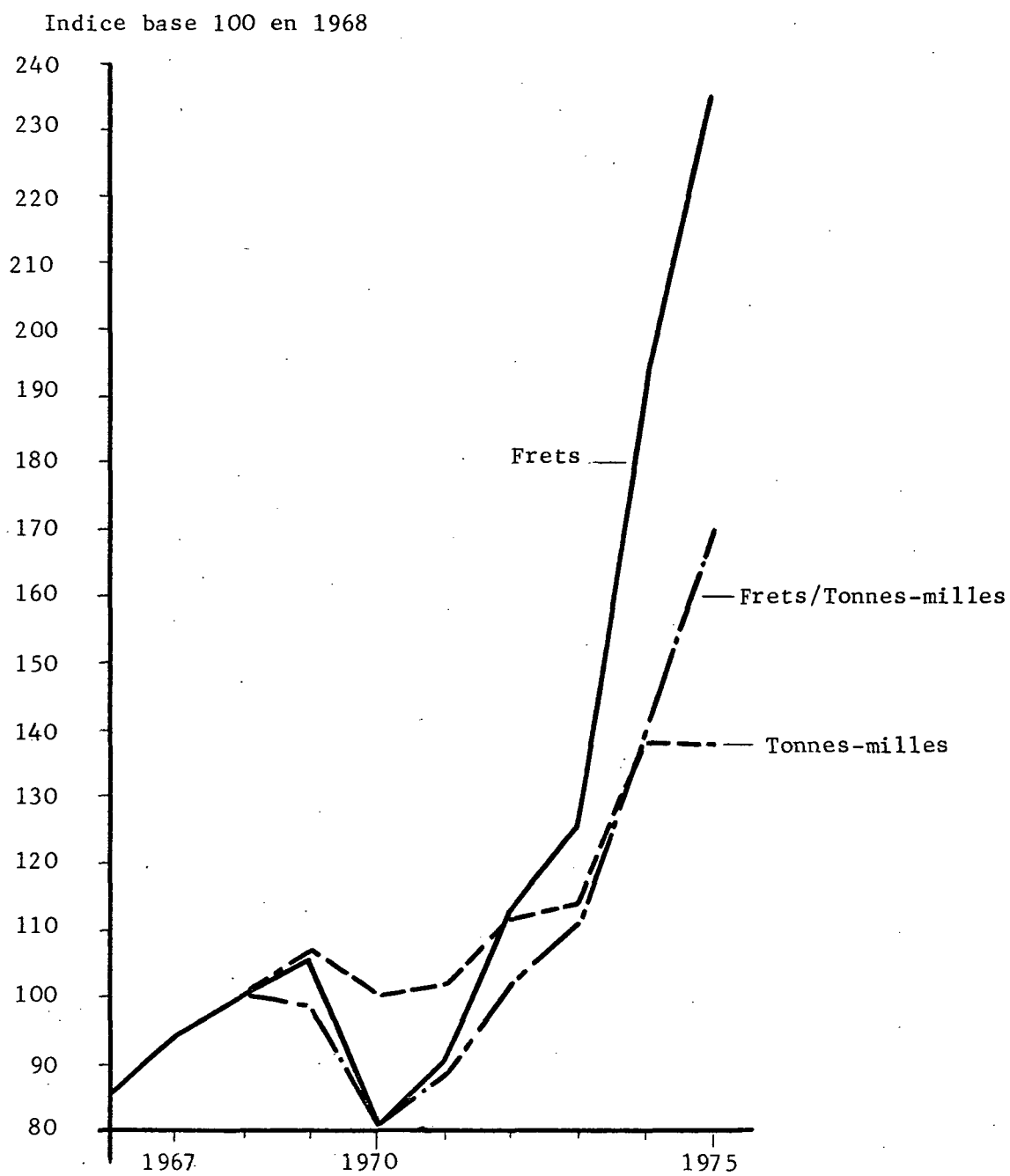
L'appréciation de l'évolution des frets liés au commerce extérieur français requiert l'utilisation de deux sources, établies l'une et l'autre par le Secrétariat Général de la Marine Marchande : la balance des frets et passages (B.F.P.) et la Dépense Nationale de Transport Maritime (D.N.T.M.).

Le B.F.P. fournit, en francs et en dollars, une évaluation des frets d'importation par produits et pavillon. Par contre, s'agissant des exportations, elle ne recense pas les frets correspondant à des exportations à destination de l'étranger (hors zone franc) réalisées par des navires battant pavillon étranger. Il faut donc, pour appréhender le total des frets à l'exportation, recourir à la D.N.T.M. qui, elle, inclut tous les trafics. Toutefois, la ventilation de la D.N.T.M. entre les trois groupes de produits (hydrocarbures, vrac, divers) est extrêmement fragile pour les années antérieures à 1972. Par suite, la série de frets d'exportation par groupe de produits est peu fiable.

La fragilité des données est plus grande encore en ce qui concerne les taux de fret par produit. Faute, en effet, d'une mesure directe de ces taux de fret, on a été amené à les approcher par les ratios fret/tonnes-milles. Les évolutions de ces ratios, toutefois, reflètent également des modifications de la structure par produits du commerce maritime. Il convient donc de ne considérer ces taux de fret apparents que comme des indicateurs très grossiers des taux de fret réels.

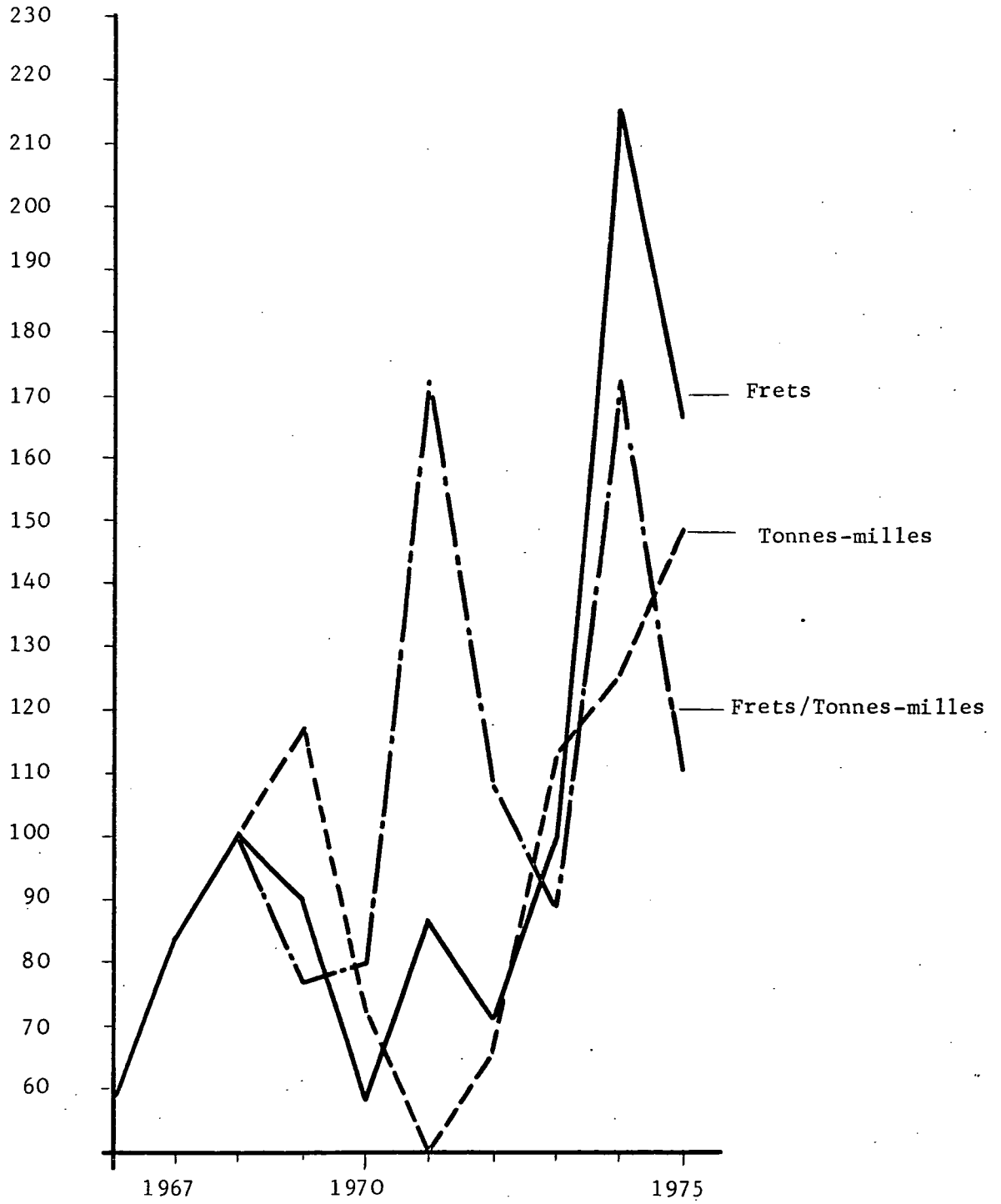
3.1 - Les exportations

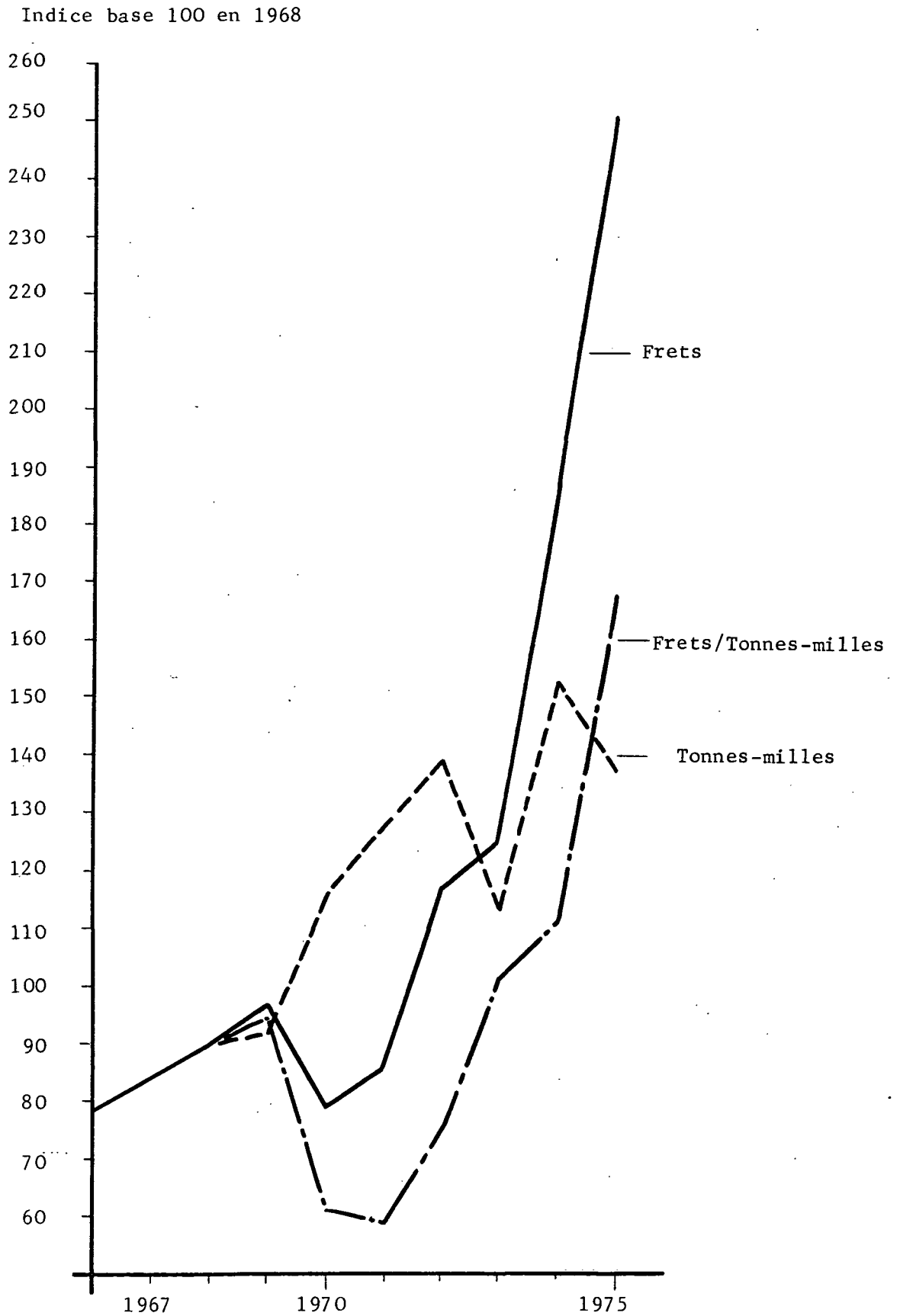
Selon la source D.N.T.M., convertie en dollars sur la base des taux de change utilisés dans la B.F.P., les frets à l'exportation progressent de 370,3 millions de dollars en 1966 et 436,2 de dollars en 1968 à 842,9 millions de dollars en 1974 et 1 026,0 millions de dollars en 1975 (tableau 12 en annexe). Le taux moyen annuel de croissance sur la période 1968-1974 est de 11,6 %. Sur la même période, nous l'avons vu, le taux de croissance moyen annuel des tonnes-milles réalisées était de 5,5 %. Il y a donc eu, entre les deux dates extrêmes de la période, une hausse des taux de frets (tableau 16). En fait, un examen année par année montre une diminution des taux de fret entre 1968 et 1970 puis, au delà de cette date, une phase de hausse des frets qui s'accélère en 1974 et 1975 et qui, accompagnant la progression des tonnes-milles réalisées entre 1970 et 1974, provoque une augmentation des frets de 240 % entre les deux dates. L'examen des taux de frets en francs constants (tableau 16 bis) montre toutefois que la hausse des frets des années 1971 à 1975 ne fait guère qu'accompagner une augmentation du niveau général des prix.

EXPORTATIONS PAR MER - TOUS PRODUITS

EXPORTATIONS PAR MER - VRAC

Indice base 100 en 1968



EXPORTATIONS PAR MER - DIVERS

Ces évolutions sont principalement imputables au mouvement des frets sur les marchandises diverses qui, nous l'avons vu, occupent une place prépondérante dans les tonnages exportés et les tonnes-milles réalisées et qui, de surcroît, supportent les taux de fret les plus élevés.

Poids relatif des groupes de produits dans les frets à l'exportation				
	en %			
	1968	1970	1974	1975
Hydrocarbures ...	5,3	2,4	1,8	2,0
Vrac	17,6	12,6	19,7	12,5
Divers	77,1	85,1	78,5	85,6
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0

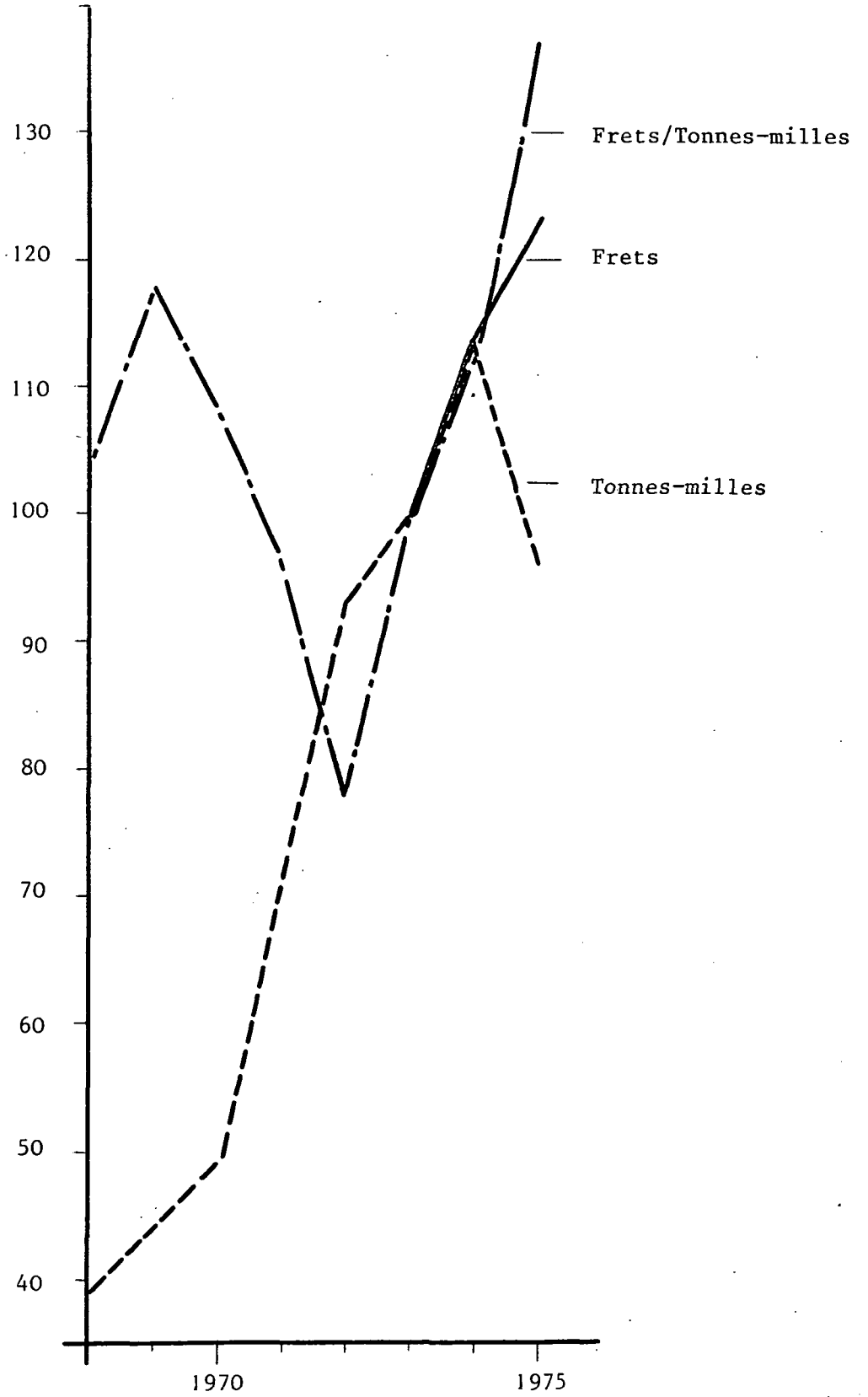
Au niveau de chaque groupe de produits, l'évolution des frets traduit l'évolution des tonnes-milles réalisées, que nous avons examinée dans la section précédente, et l'évolution du taux de frets qui est identique pour les marchandises diverses et les hydrocarbures à celle que nous avons relevée sur les frets moyens tous produits : baisse de 1968 à 1970 puis hausse d'abord progressive puis brutale. Les taux de frets pour le vrac présentent par contre un profil différent avec des hausses brutales en 1971 et 1974 suivies immédiatement de baisses, ce qui s'explique sans doute par des fluctuations de prix sur le marché du tramping.

3.2 - Les importations

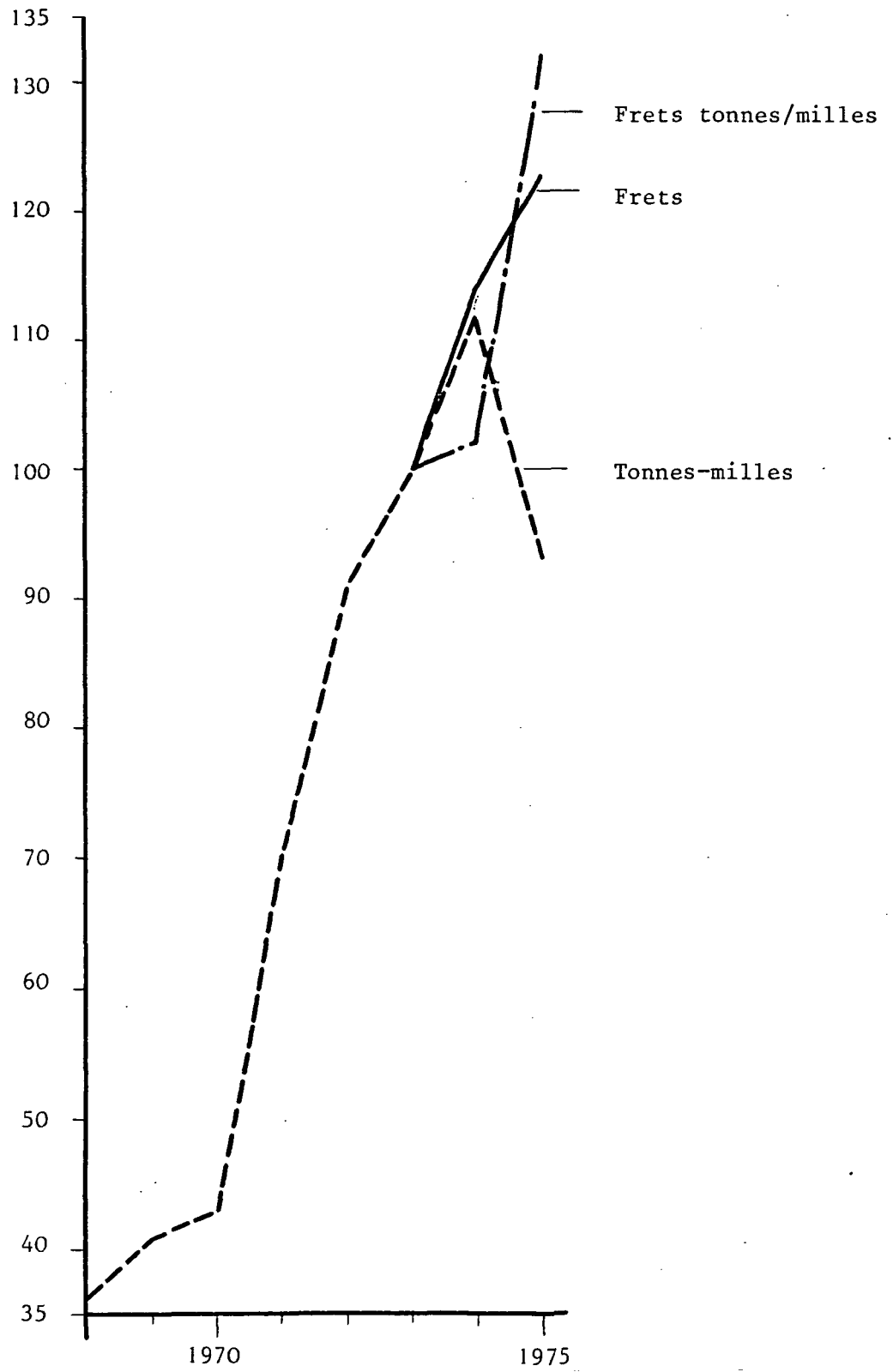
La source utilisée est ici la Balance des Frets et Passages tant pour les tonnes-milles que pour les frets. Toutefois, cette source ayant traité les frets pétroliers par le seul solde du compte échange pour les années antérieures à 1973, les valeurs de frets tous produits confondus devront être prises dans la D.N.T.M. pour les années 1960 à 1972.

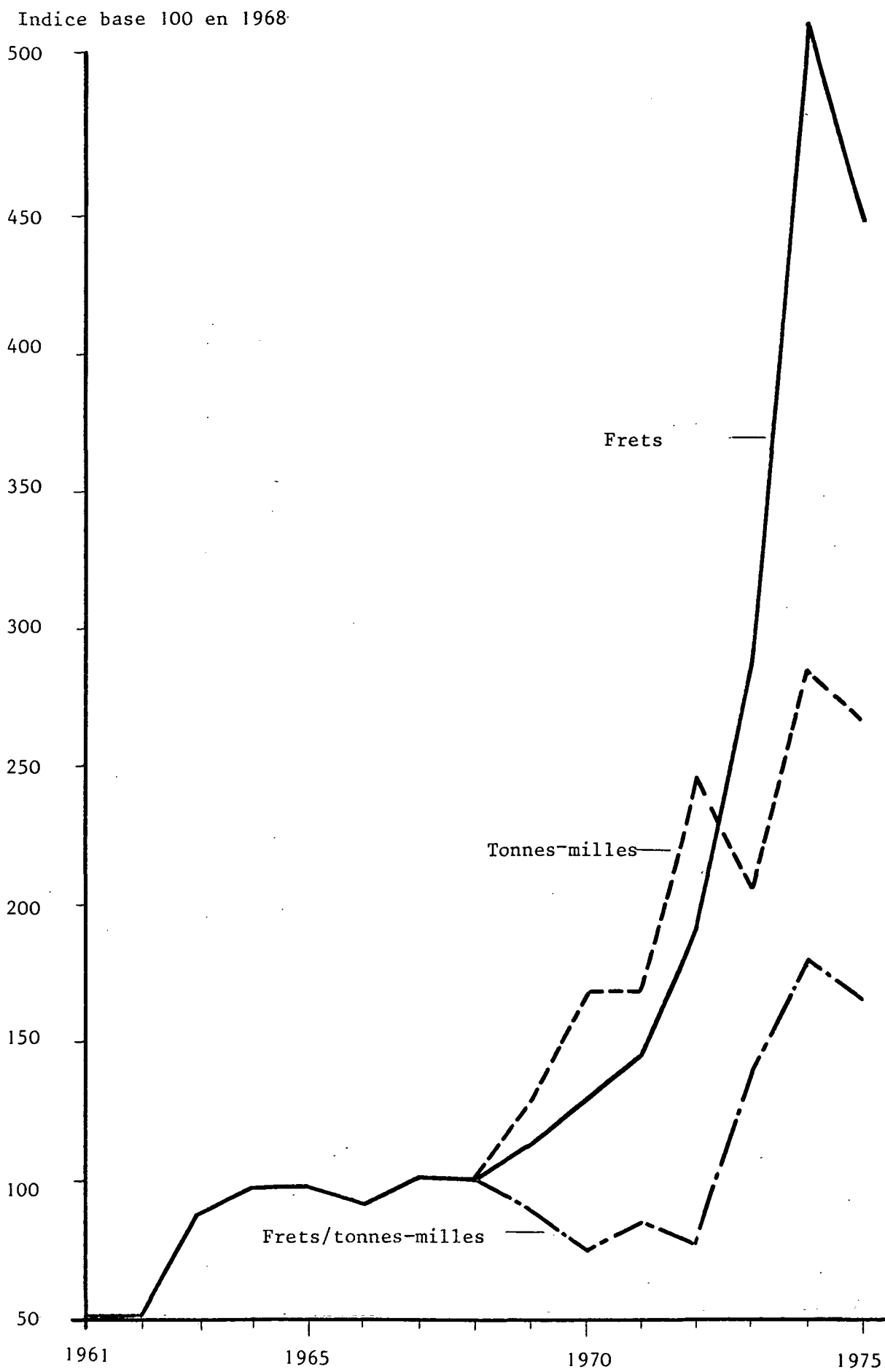
IMPORTATIONS PAR MER-TOUS PRODUITS

Indice base 100 en 1973



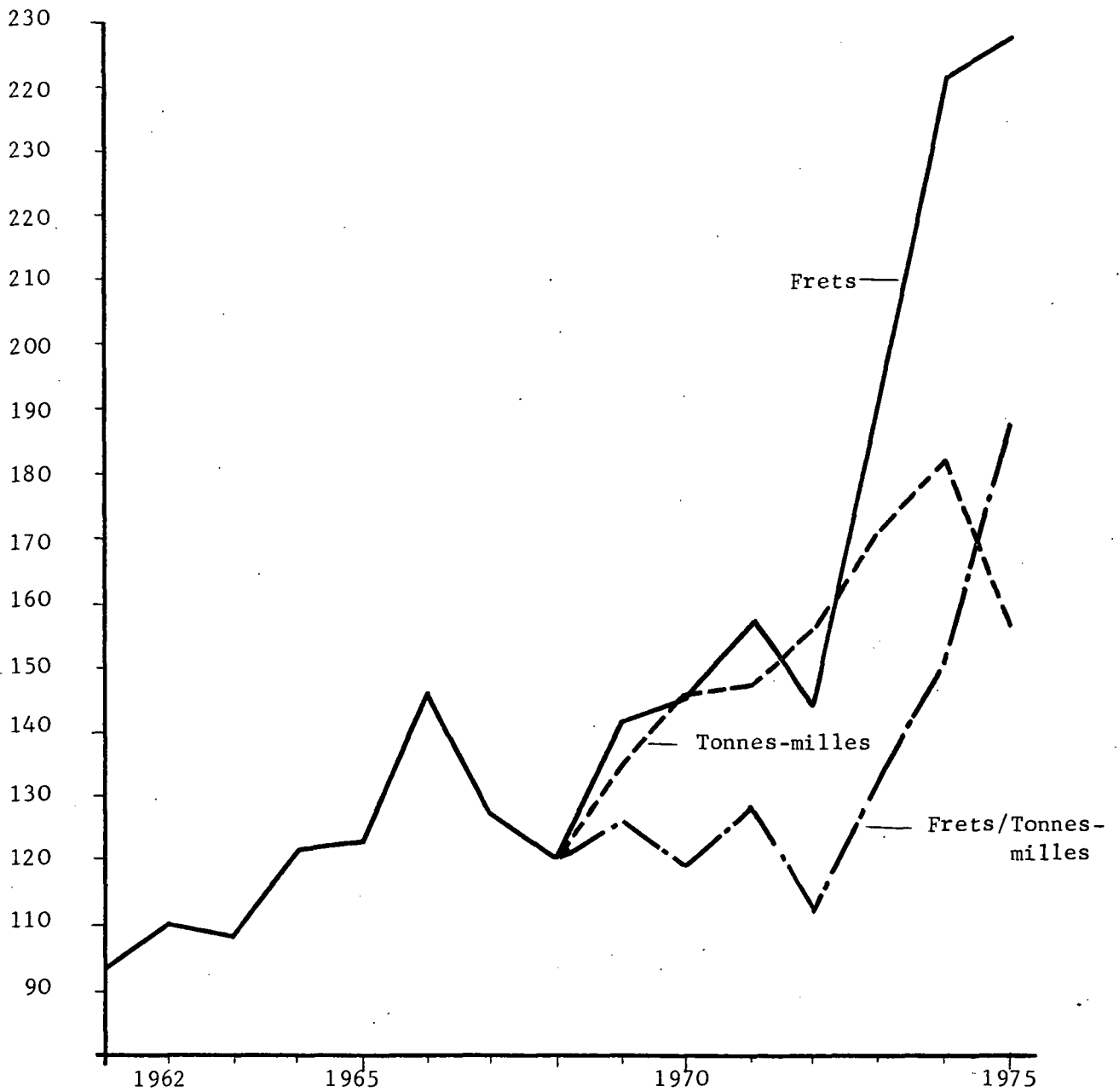
Indice base 100 en 1975





IMPORTATIONS PAR MER - DIVERS

Indice base 100 en 1968



Les frets à l'importation augmentent de 676,9 millions de dollars en 1966 et 632,9 millions de dollars en 1968 à 2 058,4 millions de dollars en 1974. Le taux moyen annuel de croissance est de 21,7 % entre 1968 et 1974. Sur la même période, les tonnes-milles réalisées avaient progressé sur un taux moyen annuel de 19,5 % . L'augmentation moyenne du taux de fret paraît donc moins forte à l'importation qu'à l'exportation ; en francs constants, il y a même une baisse des taux de fret entre 1968-1970 et 1974-1975.

Cette évolution globale des frets et des taux de frets n'est pas imputable aux seuls transports d'hydrocarbures. En effet, si ceux-ci occupent une place écrasante dans les tonnages importés et dans les tonnes-milles à l'importation, leur poids relatif dans les frets à l'importation est beaucoup plus réduit car les taux de frets sur les hydrocarbures sont très largement inférieurs à ce qu'ils sont sur les marchandises diverses.

Poids relatif des groupes de produits dans les frets à l'importation				
	en %			
	1968	1970	1974	1975
Hydrocarbures.....	30,9	32,8	43,5	40,1
Vrac.....	12,6	12,6	19,8	18,3
Divers.....	56,5	54,7	36,7	41,7
Ensemble....	100	100	100	100

Le profil d'évolution des taux de fret à l'importation sur le vrac et les divers est marqué par l'opposition d'une phase de fléchissement, de 1968 à 1972, et d'une phase de hausse après cette date ; ces mouvements, cependant, reflètent la hausse du niveau général des prix plus que des variations autonomes des taux de fret (cf. tableau 16 bis des frets en francs constants).

3.3 - Conclusions

L'examen de l'évolution des frets sur la période 1968-1974 montre la grande sensibilité de la Défense Nationale de Transport Maritime aux mouvements des taux de frets. On relève d'autre part que les transports de marchandises diverses tiennent une place largement prépondérante dans les frets sur exportations ; par contre, les transports d'hydrocarbures qui représentent la plus large part des tonnages importés et des tonnes-milles réalisées à l'importation ne représentent guère plus que les marchandises diverses dans le total des frets sur importations.

On note enfin que les taux de frets sur les transports de vrac et surtout d'hydrocarbures sont plus élevés à l'exportation qu'à l'importation ; ce fait traduit sans doute des compositions très différentes des exportations et des importations.

Chapitre II

L'ACTIVITE DU PAVILLON FRANCAIS

I - LA CAPACITE DE LA FLOTTE

Le Secrétariat Général de la Marine Marchande fournit depuis 1966 des informations sur la capacité de la flotte de commerce par type de navires exprimée en tonnes de port en lourd (TPL). Ces données mettent en évidence un effort important de développement et de modernisation de la flotte française (tableau 18 en annexe).

De 1966 à 1976 la capacité de la flotte française passe de 6,2 millions de TPL à 17,5 millions de TPL (+ 181 %). La progression est particulièrement rapide pour les pétroliers dont la capacité totale passe, sur la période considérée, de 3,7 millions de TPL à 13,1 millions de TPL (+ 252 %). La capacité de la flotte de vracquiers n'augmente guère, mais on enregistre un très rapide développement des vracquiers mixtes qui, quasi inexistantes en 1966, représentent 1,2 millions de TPL en 1976. La flotte de cargos marque un léger accroissement de capacité (+ 21 %) mais le fait majeur dans ce domaine est l'apparition et le développement d'une flotte de porte-conteneurs ; les navires de ce type, inexistantes jusqu'en 1970, représentent une capacité de 285 000 TPL en 1976.

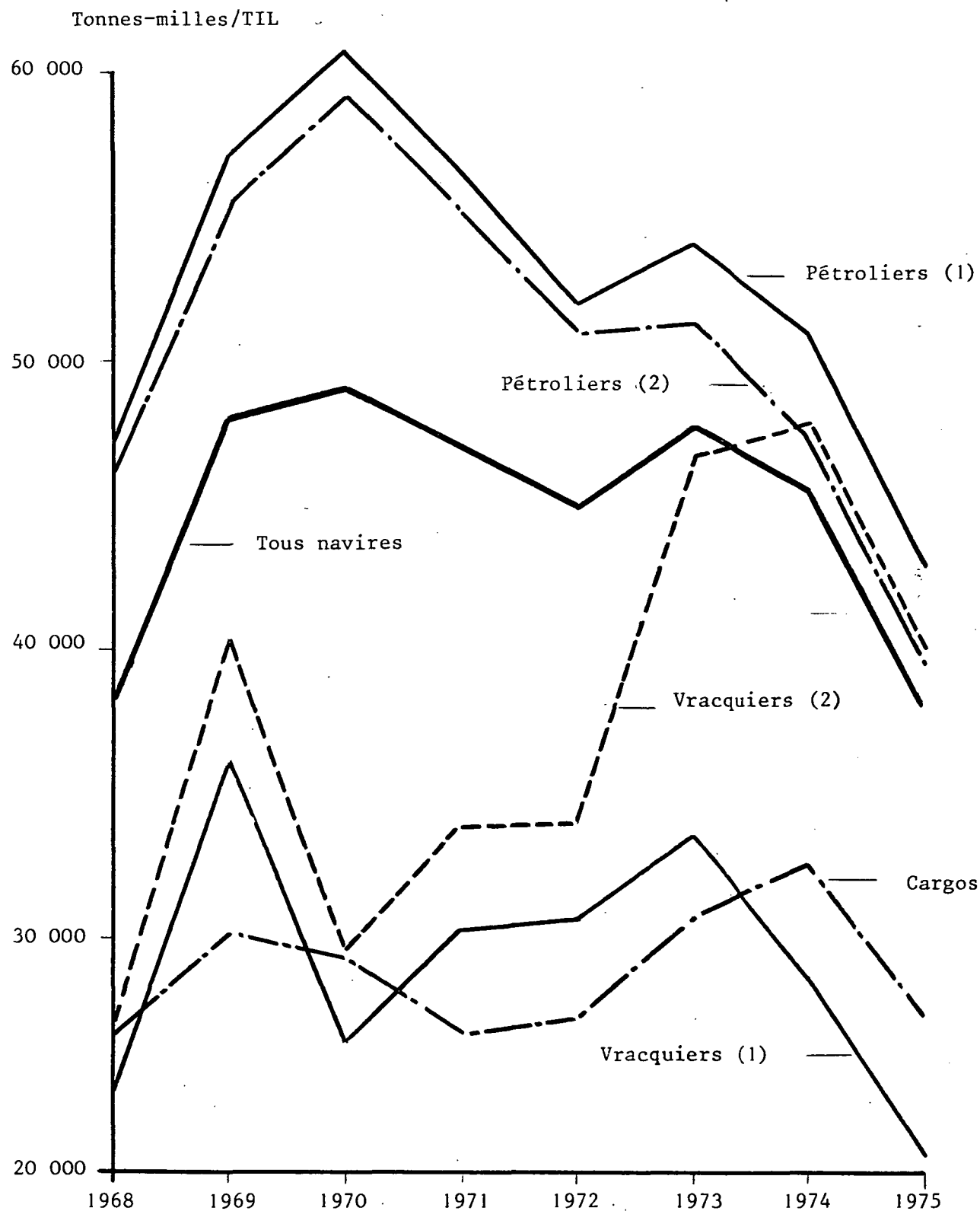
Les transformations intervenues en dix ans dans la structure de la flotte française de commerce apparaissent clairement dans le tableau suivant :

Evolution des parts relatives des capacités des divers transporteurs de marchandises (1)				
	en %			
	1966	1970	1974	1976
Marchandises diverses ...	26,4	20,6	13,3	11,4
dont :				
Conteneurs	-	0,2	1,6	1,6
Vrac sec	13,8	13,2	8,0	7,2
Vrac mixte	-	1,6	5,3	6,8
Pétrole	59,7	61,5	73,4	74,6

(1) Calculé à partir du tableau n° 18 donné en annexe

Si on établit, sur la période 1968-1975, un parallèle entre l'évolution de la capacité de la flotte française et les tonnes-milles réalisées par cette flotte sur les divers types de trafics (importation, exportation, trafic tiers), on observe une relative stabilité du ratio tonnes-milles par tonnes de port en lourd. Ce ratio, tous produits et tous navires confondus, passe de 38 340 tonnes-milles/TPL en 1968 à 48 120 tonnes-milles par TPL en 1969, cette progression brutale s'expliquant sans doute par les mouvements de grève de l'année 1968 ; de 1969 à 1971, le ratio oscille entre 45 000 et 49 000 tonnes-milles par TPL ; la crise économique de 1975 le fait retomber à 38 150 tonnes-milles par TPL. On observe le même profil d'évolution lorsque l'on s'attache aux ratios tonnes-milles hydrocarbures/TPL pétroliers tonnes-milles divers/TPL cargos.

La croissance de la flotte de vracquiers mixtes introduit par contre une forte incertitude, à partir de 1972, sur la valeur du ratio tonnes-milles/TPL pour les vracquiers. Selon que l'on retient l'hypothèse d'une utilisation exclusive d'hydrocarbures, le ratio obtenu varie en effet de quelques 20 000 tonnes (cf. graphique p.35).



- (1) Courbes obtenues en faisant l'hypothèse que les vracquiers mixtes sont exclusivement utilisés pour des transports de vrac
- (2) Courbes obtenues en faisant l'hypothèse que les vracquiers mixtes sont exclusivement utilisés pour des transports de pétrole

Alors que la capacité et l'activité du pavillon français augmentaient dans les proportions que nous venons d'indiquer, le personnel employé par la flotte de commerce français connaissait un rapide déclin. Entre 1960 et 1973, l'effectif des maîtres et marins embarqués sur des navires battant pavillon français diminuait de moitié, passant de 29 606 à 14 755 (1).

De ce fait, la productivité du travail a enregistré une très forte progression ; elle triple entre 1968 et 1973, passant de 13 290 tonnes-milles par marin à 38 730 tonnes-milles par marin. La crise de 1975 n'a pas entraîné de baisse de la productivité du travail puisque celle-ci, mesurée sur la base de la nouvelle définition statistique de l'emploi, passe de 47 780 tonnes-milles par marin en 1974 à 52 010 tonnes-milles par marin en 1976.

Les statistiques d'emploi dont nous disposons ne nous permettent pas de différencier la productivité du travail selon la nature des navires. Si, comme on peut le penser, la productivité du travail, mesurée en tonnes-milles par marin, est plus élevée sur les pétroliers qu'elle ne l'est sur les autres types de navires, la croissance de la part relative de ce type de navires dans le total de la flotte française pourrait expliquer pour une part la progression observée de la productivité du travail. Il n'en reste pas moins que ces gains de productivité, pour une part sans doute très importante, proviennent de la modernisation de la flotte française au cours de la dernière décennie.

(1) En raison d'une modification du mode de saisie statistique, les chiffres pour 1974 et 1975 ne sont pas comparables à ceux des années précédentes. Cf. tableau 19 en annexe.

II - L'ACTIVITE DU PAVILLON FRANCAIS EN TONNAGE

Entre 1961 et 1975 les tonnages transportés par le pavillon français sont passés de 64,2 millions de tonnes à 108,5 millions de tonnes, ce qui correspond à un taux moyen annuel de croissance de 3,8 % sur la période (tableau 4 en annexe).

Dans cet ensemble, les hydrocarbures sont largement prépondérants :

Répartition par produits des tonnages transportés par la flotte française			
			en %
	Hydrocarbures	Vrac	Divers
1961	63,1		36,9
1965	68,4		31,6
1966	73,1	14,5	12,4
1970	77,3	10,2	12,5
1975	76,6	12,2	11,2

Cette activité du pavillon français peut être analysée à travers trois types de ratios :

- le taux de couverture global ou rapport entre les tonnages transportés par le pavillon français y compris sur trafic tiers et les tonnages exportés et importés par voie maritime tous pavillons confondus,
- les taux de couverture à l'exportation et à l'importation qui mesurent la part du pavillon français dans le total des tonnages exportés ou importés,
- enfin, la répartition en pourcentage de l'activité du pavillon français entre les tonnages exportés, les tonnages importés et les tonnages transportés sur trafic tiers.

La prépondérance des hydrocarbures dans les tonnages transportés fait que l'évolution des ratios, tous produits confondus, suit étroitement l'évolution des ratios calculés sur les seuls transports d'hydrocarbures. Il convient donc, pour dégager des enseignements significatifs, de conduire cette analyse produit par produit.

2.1 - Le transport d'hydrocarbures

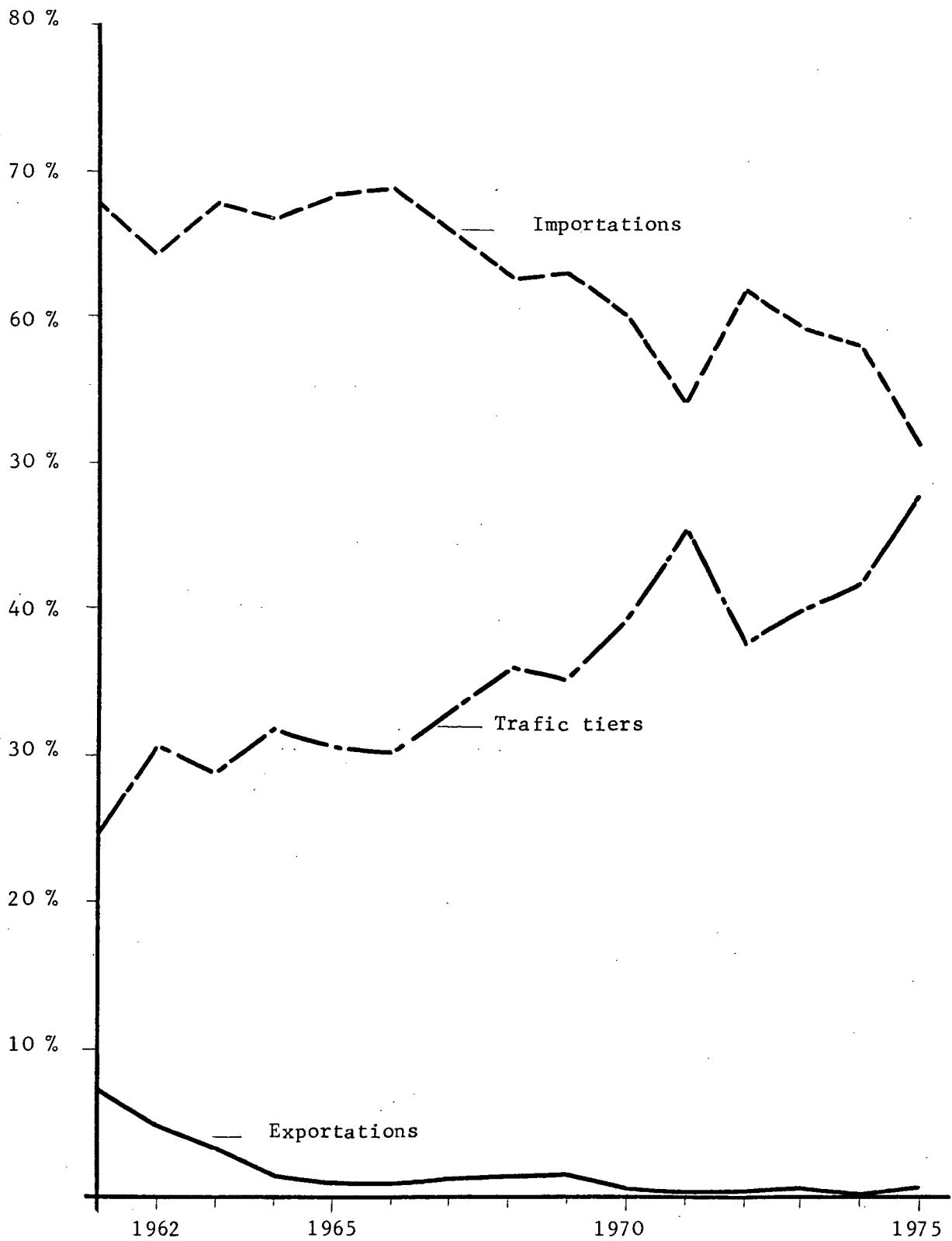
Les exportations d'hydrocarbures par le pavillon français, comme d'ailleurs les exportations tous pavillons, sont stagnantes à un très faible niveau. Les exportations oscillent, de 1964 à 1975, entre 250 000 tonnes et 1 000 000 tonnes ; elles représentent une part infime (0,5 à 1,5 %) de l'activité des navires pétroliers français (cf. tableau 5 en annexe).

Les importations par le pavillon français connaissent par contre une certaine progression, passant de 27,6 millions de tonnes en 1961 à 45,3 millions de tonnes en 1974 et 42,7 millions de tonnes en 1975. Cette augmentation des importations d'hydrocarbures par le pavillon français est toutefois moins rapide que la croissance globale des importations d'hydrocarbures. Il en résulte une détérioration profonde du taux de couverture des importations par le pavillon français qui chute de 75,4 % en 1961 à 38,5 % en 1970 et 33,0 % en 1975.

Ce recul relatif du pavillon français sur les importations d'hydrocarbures est partiellement compensé par un rapide développement du trafic tiers. Les tonnages d'hydrocarbures transportés sur trafic tiers par le pavillon français sont passés de 10 millions de tonnes en 1961 à 32,4 millions de tonnes en 1974 et près de 40 millions de tonnes en 1975. Il en résulte une progression quasi continue de la part du trafic tiers dans les tonnages d'hydrocarbures transportés par le pavillon français (cf. graphique). Ce phénomène reflète sans doute le jeu des accords d'approvisionnements et de transport entre les compagnies françaises et les grandes compagnies pétrolières internationales.

Il n'en reste pas moins qu'en dépit de ce déplacement de l'activité vers le trafic tiers, le taux de couverture global des transports d'hydrocarbures par le pavillon français a fortement fléchi pendant la période considérée. Supérieur à 90 % en 1961 et 1962 ce taux est tombé au voisinage de 60 % en 1965 et s'est stabilisé à ce niveau jusqu'en 1971, date à laquelle une nouvelle chute est enregistrée qui amène le taux de couverture autour de 50 % ; la rétraction des importations de pétrole en 1975 s'accompagne d'un brusque relèvement du taux de couverture qui atteint cette année là 62 %.

REPARTITION DE L'ACTIVITE DU PAVILLON FRANCAIS PAR TYPES DE TRAFIC
HYDROCARBURES



La modification intervenue en 1970 dans le mode d'enregistrement des transports d'hydrocarbures au titre du compte échange introduit une discontinuité dans la série chronologique des tonnages transportés par navires affrétés et ne permet pas de préciser le rôle des navires affrétés dans l'activité de l'armement français.

2.2 - Le transport de vrac

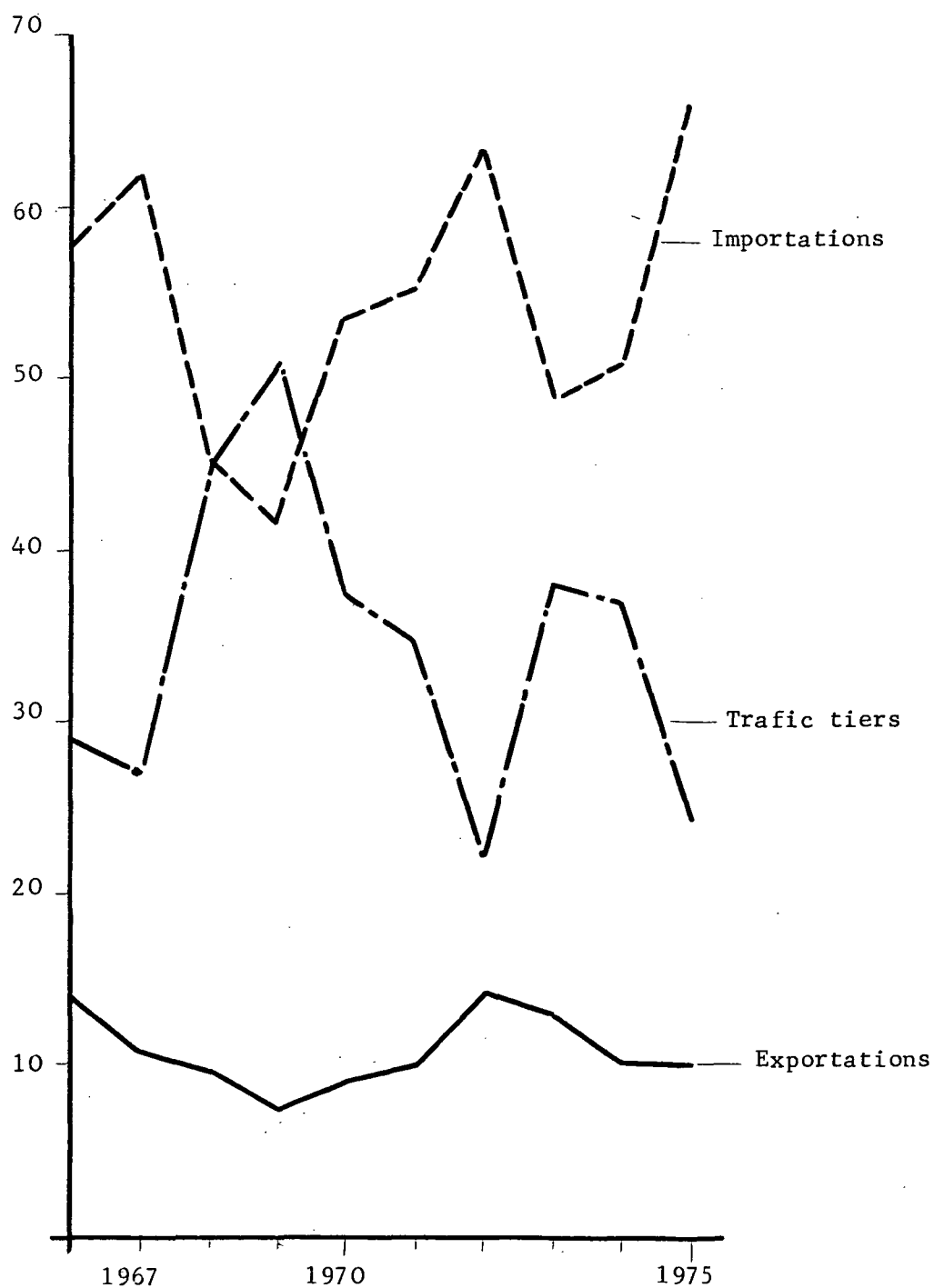
Les tonnages de vrac transportés par le pavillon français sont stagnants autour de 12 millions de tonnes sur l'ensemble de la période 1966-1975 pendant laquelle ils peuvent être suivis (tableau 6 en annexe). Dans le même temps, nous l'avons vu dans le chapitre précédent, les exportations de vrac par mer tous pavillons réunis ont connu une progression heurtée et les importations une croissance rapide et continue jusqu'en 1974. La résultante de ces deux mouvements contradictoires est une chute du taux de couverture global du pavillon français qui tombe de 61,7 % en 1966 à 24,8 % en 1974 et ne connaît une légère remontée en 1975 (31,2 %) qu'en raison d'une réduction sensible des tonnages importés.

Du point de vue de la répartition de l'activité par types de trafic, les exportations ne représentent qu'une faible part, de l'ordre de 10 %, des tonnages transportés par le pavillon français, importations et trafic tiers se partagent donc 90 % environ de l'activité en tonnage du pavillon français, la part de l'un et de l'autre de ces trafics étant extrêmement variable d'une année à l'autre ; plus précisément, l'activité tous trafics étant globalement stagnante, le développement de l'activité à l'importation s'opère au détriment des trafics tiers et réciproquement.

Le taux de couverture à l'exportation, après être tombé de 28,9 % en 1966 à 13,8 % en 1969, s'est stabilisé autour de ce niveau. Ce résultat s'explique par un certain redressement de l'activité du pavillon français qui, tombée de 1,7 million de tonnes en 1966 à 1,0 million de tonnes en 1969 et 1970 était remontée dès 1972 au voisinage de 1,5 million de tonnes. Ce regain d'activité du pavillon français accompagnait une forte progression des tonnages de vrac exportés par mer qui, de 6,1 millions de tonnes en 1970 passaient à 11,4 millions de tonnes en 1974.

REPARTITION DE L'ACTIVITE DU PAVILLON FRANCAIS PAR TYPES DE TRAFICVRAC

% sur tonnages



A l'importation, la croissance des tonnages transportés tous pavillons de 13,7 millions de tonnes en 1966 à 37,0 millions de tonnes en 1974 n'a pas entraîné une expansion parallèle de l'activité du pavillon français ; il en est résulté un déclin rapide du taux de couverture qui, de 50,6 % en 1966 était tombé à 16,5 % en 1974 avant de remonter à 26,2 % en 1975 sous l'effet d'une rétraction des importations.

A la différence de ce que l'on a observé pour les transports d'hydrocarbures, l'activité du pavillon français sur trafic tiers, n'est pas venue ici compenser les faiblesses de l'activité à l'importation ; ce trafic reste stagnant sur toute la période considérée.

La prise en compte de l'activité de l'armement français sur navires affrétés ne modifie pas sensiblement les tendances que nous venons de décrire ; on notera toutefois une nette discontinuité de part et d'autre de l'année 1970 ; les tonnages de vrac importés par l'armement français sur des navires affrétés, tonnages qui oscillaient autour de 0,2 million de tonnes entre 1960 et 1969, passent brusquement à 1,6 millions de tonnes en 1970, et se maintiennent depuis lors à ce niveau. Pour l'année 1974, les navires affrétés assurent un peu moins de 20 % des tonnages transportés par l'armement français : 2,7 millions de tonnes sur un total de 14,7 millions de tonnes.

2.3 - Le transport de marchandises diverses

Les tonnages de marchandises diverses transportés par le pavillon français sont passés de 10,2 millions de tonnes en 1966 à 12,9 millions de tonnes en 1970 et se sont, depuis lors, stabilisés autour de 12 millions de tonnes (tableau 7 en annexe). Sur la même période, les exportations et importations tous pavillons confondus ont progressé de 24,0 millions de tonnes en 1966 à 32,1 millions de tonnes en 1974 et 28,8 millions de tonnes en 1975. Le taux de couverture global par le pavillon français, qui dépassait 45 % à la fin des années soixante est brutalement tombé à 41,3 % en 1971 et oscille depuis lors au voisinage de 40 %.

Cette évolution du taux de couverture global s'explique essentiellement par celle du taux de couverture à l'importation qui, après avoir décliné de 40 % en 1961 à 30 % dans les années 1966-1970, chute soudainement à 23 % en 1971 et se stabilise à ce niveau ; en fait, les tonnages de marchandises diverses importées par le pavillon français sont stagnants autour de 3,8 millions de tonnes depuis 1967 ; dans ces conditions, la progression des importations par mer de marchandises diverses, bien que faible et heurtée, tend à peser sur le taux de couverture.

A l'exportation, par contre, le pavillon français a mieux répondu à la croissance des tonnages exportés, passant par paliers de 3,3 millions de tonnes transportées en 1966 à 5,2 millions de tonnes en 1974. Le taux de couverture à l'exportation oscille entre 35 % et 40 % sans que l'on puisse distinguer une tendance nette d'évolution dans un sens ou dans l'autre.

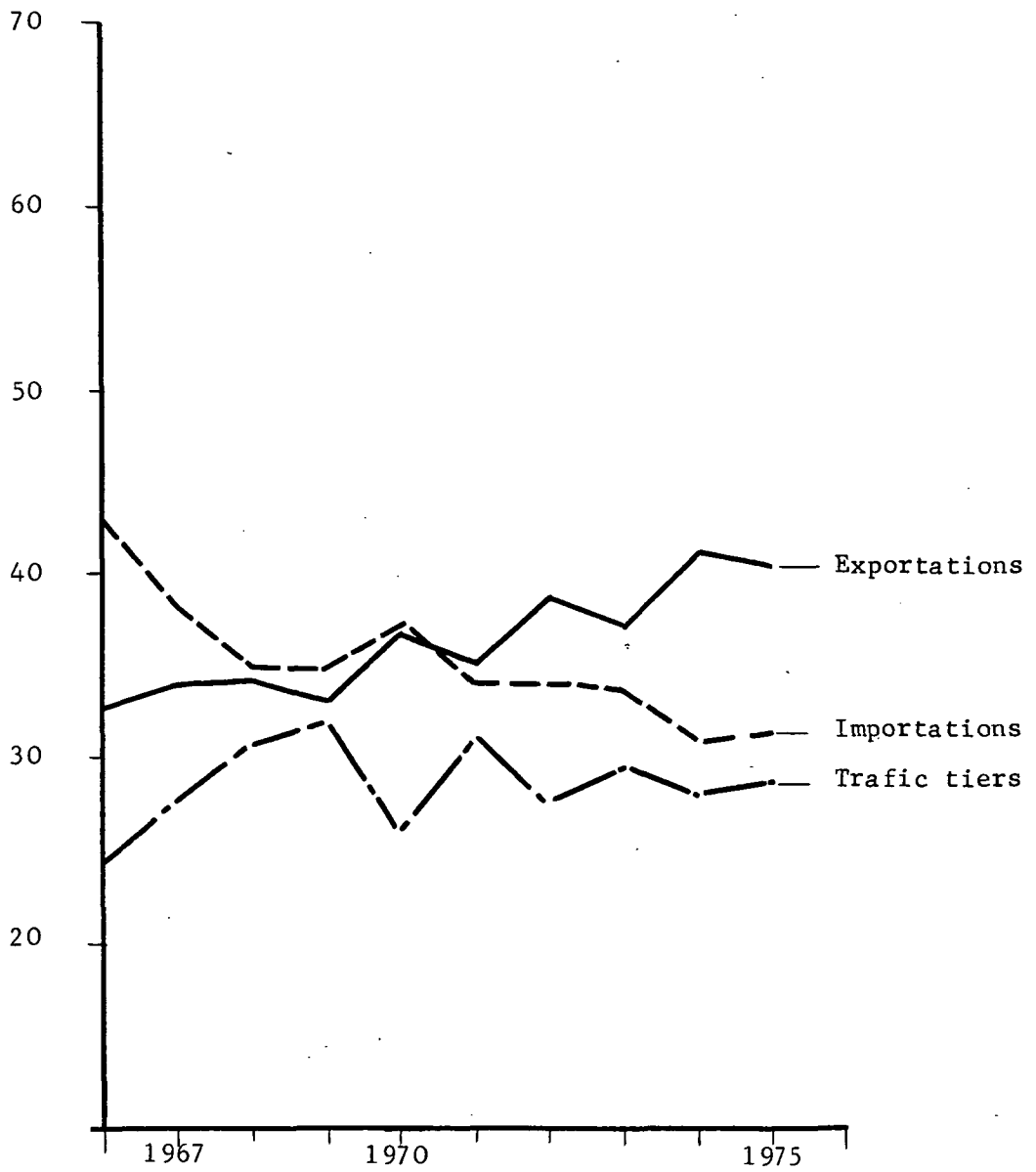
Les tonnages de marchandises diverses transportés par le pavillon français sur trafic tiers stagnent depuis 1968 au voisinage de 3,5 millions de tonnes.

Importations, exportations et trafic tiers se partagent assez également l'activité du pavillon français avec cependant une légère tendance à la progression de la part relative des exportations.

Les transports de marchandises diverses réalisés par l'armement français sur des navires affrétés n'évoluent pratiquement pas en ce qui concerne les importations et les exportations. Sur les trafics tiers, par contre, on observe une progression par paliers des tonnages transportés par navires affrétés ; entre 1963/1964 et 1970/1973 ces transports passent de 650 000 tonnes à 1,5 millions de tonnes ; une phase de déclin semble toutefois s'amorcer à partir de 1974. On notera qu'au début des années soixante-dix, les affrètements assurent un peu moins de 20 % des tonnages de divers transportés par l'armement français, soit un pourcentage analogue à celui que l'on observe pour le vrac.

REPARTITION DE L'ACTIVITE DU PAVILLON FRANCAIS PAR TYPES DE TRAFIC
DIVERS

% sur tonnages



2.4 - Conclusion

La tendance majeure qui ressort de cet examen et qu'illustre clairement le graphique de la page suivante est un déclin continu du taux de couverture global en tonnage du pavillon français. Ce déclin est particulièrement marqué pour les transports de vrac.

En ce qui concerne les transports de marchandises diverses la tendance est moins nette. Toutefois cela est dû exclusivement au développement de l'activité du pavillon français sur les exportations de marchandises diverses ; à l'importation, par contre, le fléchissement du taux de couverture est très marqué.

L'année 1975 voit un vif redressement du taux de couverture pour chacun des trois groupes de produits. Cela s'explique par une sensible rétraction des tonnages importés par mer et non par une augmentation de l'activité du pavillon.

En dépit de cette situation, les affrètements de navires étrangers par l'armement français n'enregistrent pas de croissance nette sur la période étudiée pour les deux groupes de produits (vrac et marchandises diverses) pour lesquels cette donnée peut être suivie.

Le tableau suivant résume clairement ces observations.

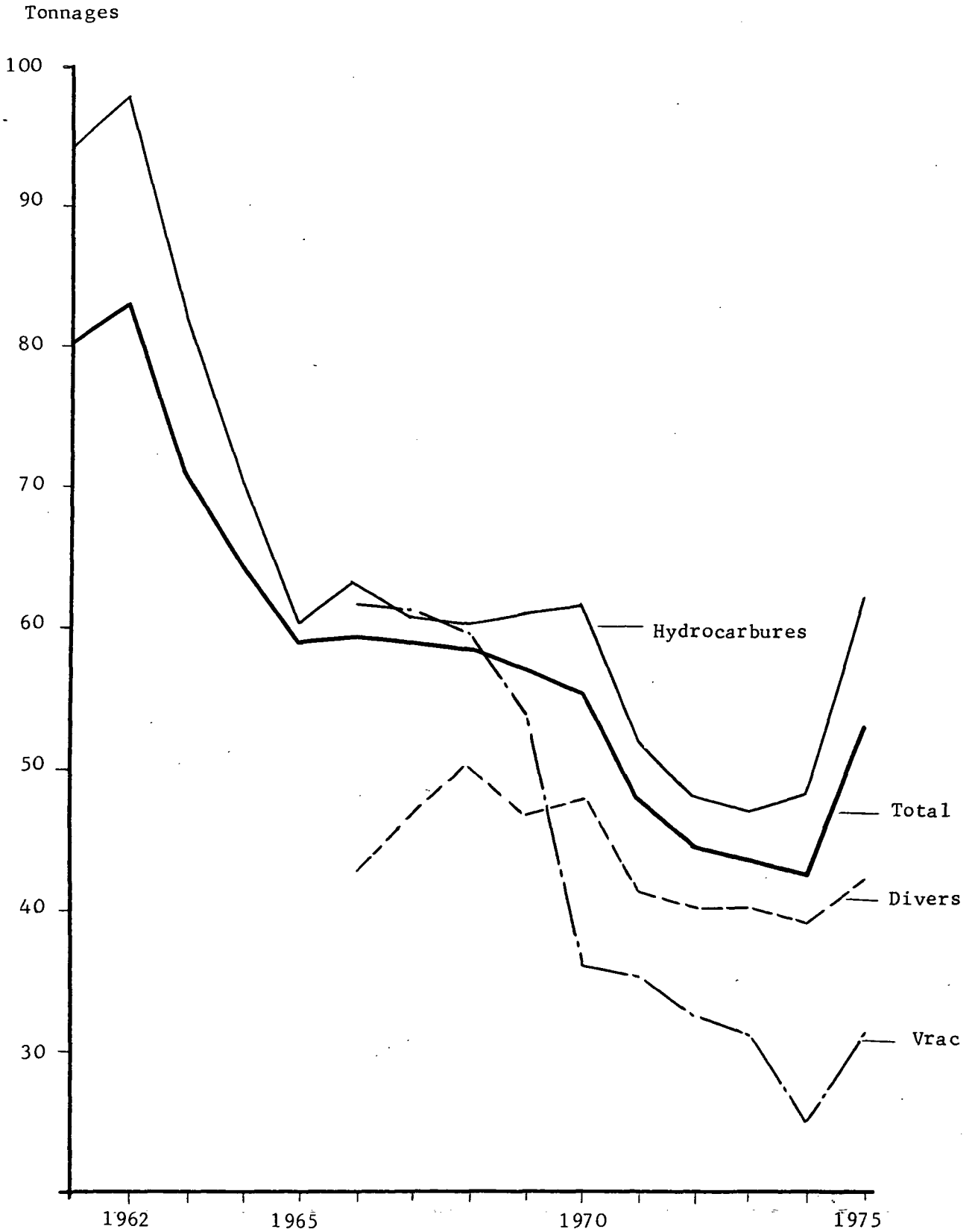
Taux de couverture du transport maritime par le pavillon français (1)

en tonnages transportés

	Hydrocarbures	Vrac	Divers	Ensemble
Taux de couverture à l'export				
1961	45,3	n.d.	n.d.	46,6
1966	8,2	28,9	35,9	25,5
1970	9,5	15,9	42,4	27,6
1974	6,2	13,0	34,0	22,6
1975	11,4	14,1	35,1	24,1
Taux de couverture à l'import				
1961	75,4	59,0	40,0	64,8
1966	46,8	50,6	29,8	45,1
1970	38,5	24,2	30,5	35,7
1974	28,8	16,5	22,8	26,2
1975	33,0	26,2	25,5	31,1
Taux de couverture global				
1961	94,2	n.d.	n.d.	80,2
1966	63,2	61,7	42,6	59,4
1967	61,5	36,0	47,9	55,5
1974	48,3	24,8	39,0	42,4
1975	62,0	31,2	42,1	52,9

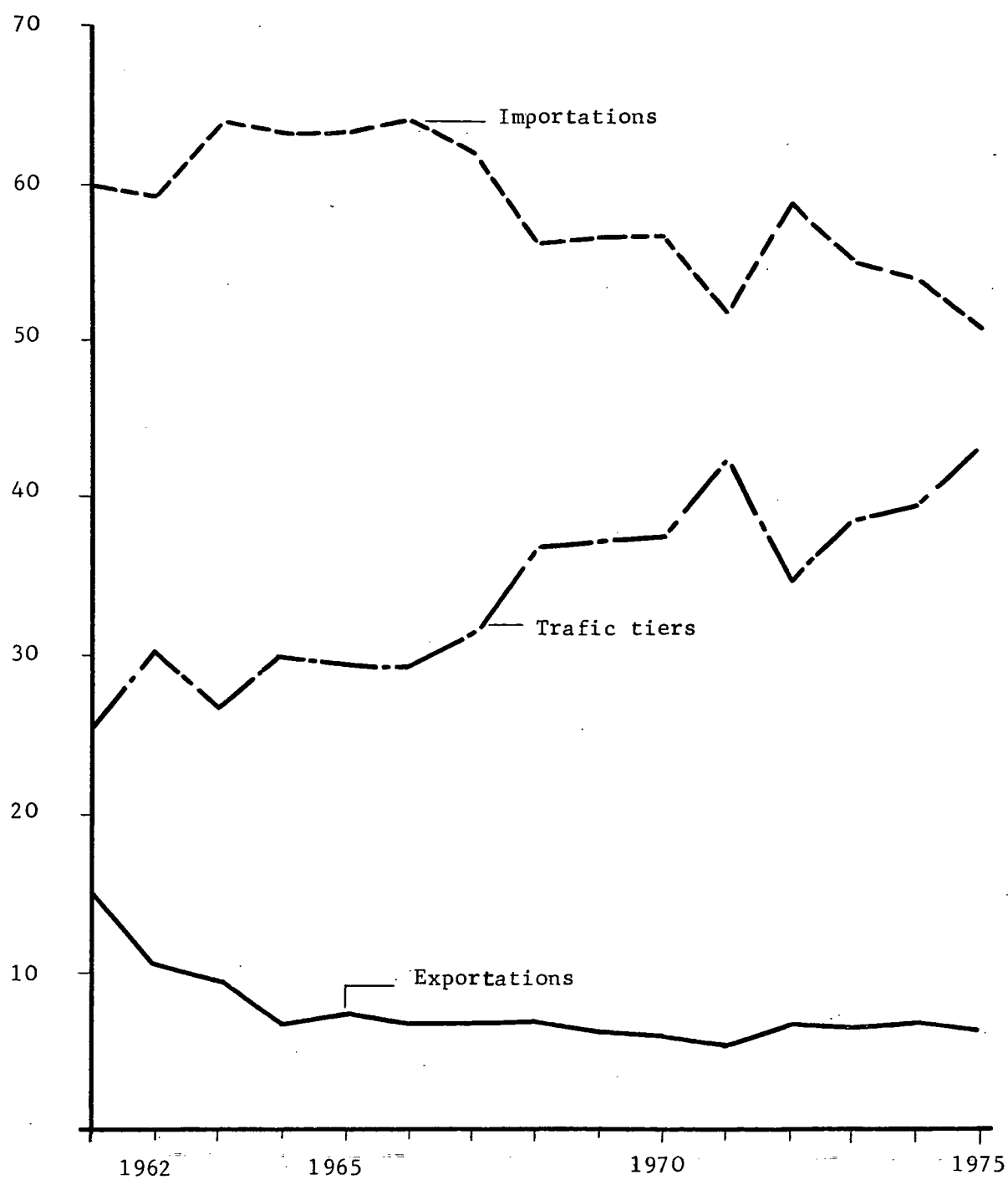
(1) Il s'agit ici du taux de couverture par le pavillon français et non du taux de couverture par l'armement qui inclut également les transports réalisés par l'armement national sur des navires affrétés.

(EXPORTATIONS + IMPORTATIONS + TRAFIC TIERS) - PAVILLON FRANCAIS
 (EXPORTATIONS + IMPORTATIONS)



REPARTITION DE L'ACTIVITE DU PAVILLON FRANCAIS PAR TYPES DE TRAFIC
TOUS PRODUITS

% sur tonnages



III - L'ACTIVITE DU PAVILLON FRANCAIS EN TONNES-MILLES

De 1968 à 1975 l'activité du pavillon français progresse de 269,0 milliards de tonnes-milles à 612,5 milliards de tonnes-milles (tableaux 8, 9 et 10 en annexe), ce qui correspond à un taux de croissance moyen sur la période de 12,5 % par an, très supérieur au taux de croissance, sur la même période, des tonnages transportés (3,5 % par an). Il y a donc un allongement rapide des distances parcourues qui, en moyenne, tous trafics et tous produits confondus, passent de 3154 milles en 1968 à 5644 milles en 1975.

De même que dans l'activité appréciée en tonnage, les transports d'hydrocarbures occupent une place écrasante dans l'activité du pavillon français mesurée en tonnes-milles.

Répartition par produits de l'activité en tonnes-milles du pavillon français			
	Hydrocarbures	Vrac	Divers
	en %		
1968.....	72,4	11,0	16,6
1970.....	79,7	8,0	12,3
1975.....	82,8	8,6	8,7

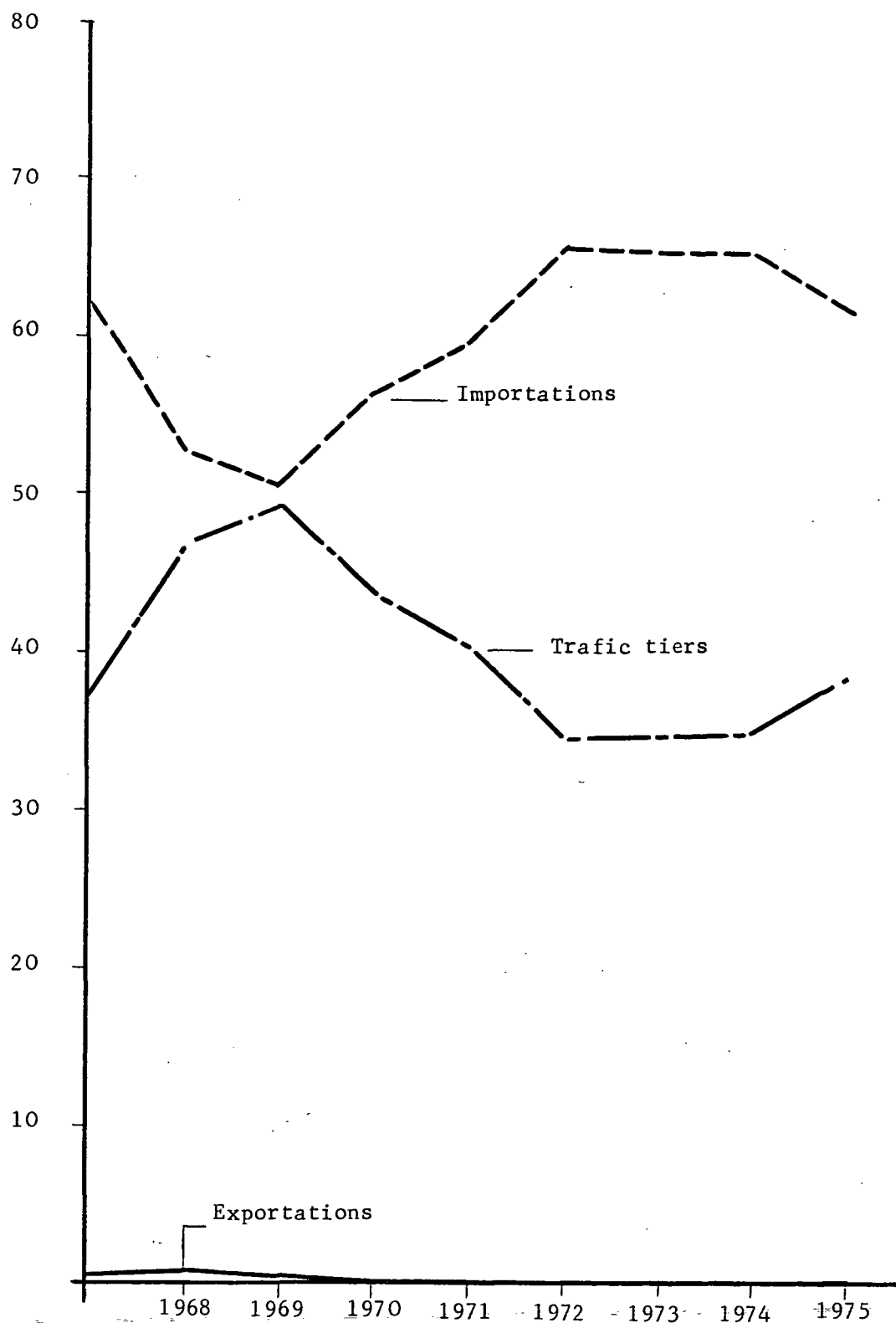
Nous examinerons cette activité en utilisant des ratios analogues à ceux utilisés pour l'analyse des tonnages transportés : taux de couverture global, taux de couverture à l'importation et à l'exportation, répartition de l'activité par types de trafic (exportation, importation, trafic tiers).

3.1. Le transport d'hydrocarbures

En tonnes-milles, comme en tonnage, les exportations d'hydrocarbures stagnent en longue période à un très faible niveau de l'ordre de 500 millions de tonnes-milles et ne représentent qu'une part insignifiante de l'activité des pétroliers français.

REPARTITION DE L'ACTIVITE DU PAVILLON FRANCAIS PAR TYPES DE TRAFICS
HYDROCARBURES

% sur tonnes-milles



Par contre l'activité d'importation d'hydrocarbures du pavillon français enregistre une forte progression, passant de 83,5 milliards de tonnes-milles en 1961 à 330,9 milliards de tonnes-milles en 1974 et 312,7 milliards de tonnes-milles en 1975. Sur la période 1968-1974, pour laquelle cette comparaison est possible, on observe que les importations par le pavillon français croissent légèrement plus rapidement (21,6 % par an en moyenne) que les importations tous pavillons (20,6 % par an). Il en résulte un léger relèvement du taux de couverture à l'importation, de 27 % en 1968 à 29,3 % en 1974, relèvement qui s'accroît jusqu'à 33,3 % en 1975 sous l'effet de la rétraction des importations d'hydrocarbures. L'évolution du taux de couverture à l'importation est donc nettement plus favorable appréciée en tonnes-milles qu'elle ne l'est du seul point de vue des tonnages transportés.

La progression que nous avons notée des tonnages d'hydrocarbures par le pavillon français sur trafic tiers ne se retrouve que très atténuée en termes de tonnes-milles. Après un quasi-doublement, de 71,9 milliards de tonnes-milles à 135,3 milliards de tonnes-milles, entre 1967 et 1969, ce trafic stagne jusqu'en 1973, il progresse de nouveau après cette date mais à un rythme relativement modéré comparé à celui des importations. Il en résulte que l'évolution du taux de couverture global est moins continuellement favorable que celle du taux de couverture à l'importation. Ce taux global croît de 51,9 % en 1968 à 73,0 % en 1970, mais retombe à 45,8 % en 1971 et stagne autour de ce niveau jusqu'en 1975 où le relèvement du taux de couverture à l'importation et une certaine progression de l'activité sur trafic tiers le font remonter à 53,6 %.

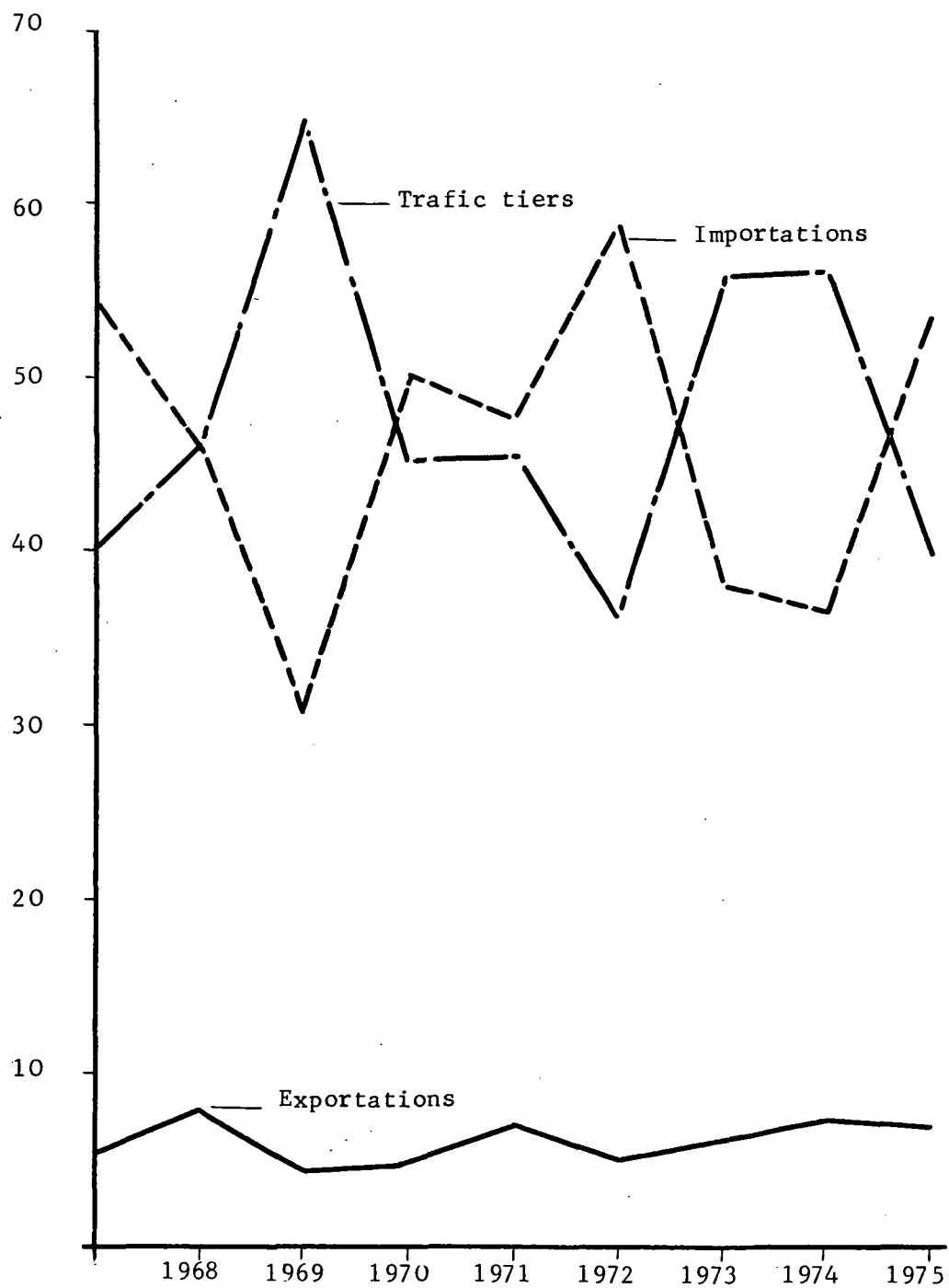
3.2. Le transport de vrac

Alors que les tonnages de vrac transportés par le pavillon français stagnent entre 1966 et 1975, les tonnes-milles parcourues marquent au contraire une progression heurtée qui les fait passer de 34,0 milliards de tonnes-milles en 1967 à 52,5 milliards de tonnes-milles en 1975, le maximum étant atteint en 1973 avec 55,2 milliards de tonnes-milles. Le taux de couverture global ne montre donc pas, exprimé en tonnes-milles, la tendance continuellement baissière qu'il présente exprimé en tonnages ; sur la période 1968-1975 ce taux global enregistre de fortes oscillations entre 51,6 %, maximum, en 1969, et 30,9 %, minimum, en 1972.

Les exportations ne représentent qu'une faible part, de 5 % à 7 %, de l'activité vracquière du pavillon français ; elle suivent, mais sans un parallélisme rigoureux, les mouvements d'expansion et de rétraction des exportations maritimes de vrac.

REPARTITION DE L'ACTIVITE DU PAVILLON FRANCAIS PAR TYPES DE TRAFICSVRAC

% sur tonnes-milles



Sur la période 1968-1975, les transports effectués par le pavillon français au titre des importations de vrac progressent de 13,7 milliards de tonnes-milles à 28,0 milliards de tonnes-milles. Dans le même temps, les transports d'importation tous pavillons augmentent sensiblement plus, de 50,2 milliards de tonnes-milles en 1968 à 134,5 milliards de tonnes-milles en 1975. Ce décalage toutefois est dû quasi-exclusivement à l'année 1969 qui voit le taux de couverture à l'import chuter de 27,3 % à 21,6 % ; par contre, de 1969 à 1975, et sous la seule exception de l'année 1974 où le taux de couverture tombe à 13,3 %, l'activité d'importation du pavillon français suit l'évolution de l'activité tous pavillons et le taux de couverture se stabilise autour de 20 %.

L'activité du pavillon français sur trafic tiers est extrêmement irrégulière, oscillant selon les années de 15 à 30 milliards de tonnes-milles. Une explication possible de ces irrégularités serait l'existence de phénomènes de compensation entre trafic tiers et activité d'importation. Ainsi, on note que les années 1969, 1973 et 1974, marquées par une forte activité sur trafic tiers, sont des années de stagnation ou de recul de l'activité d'importation du pavillon français ; l'inverse peut être observé en 1972 et 1975.

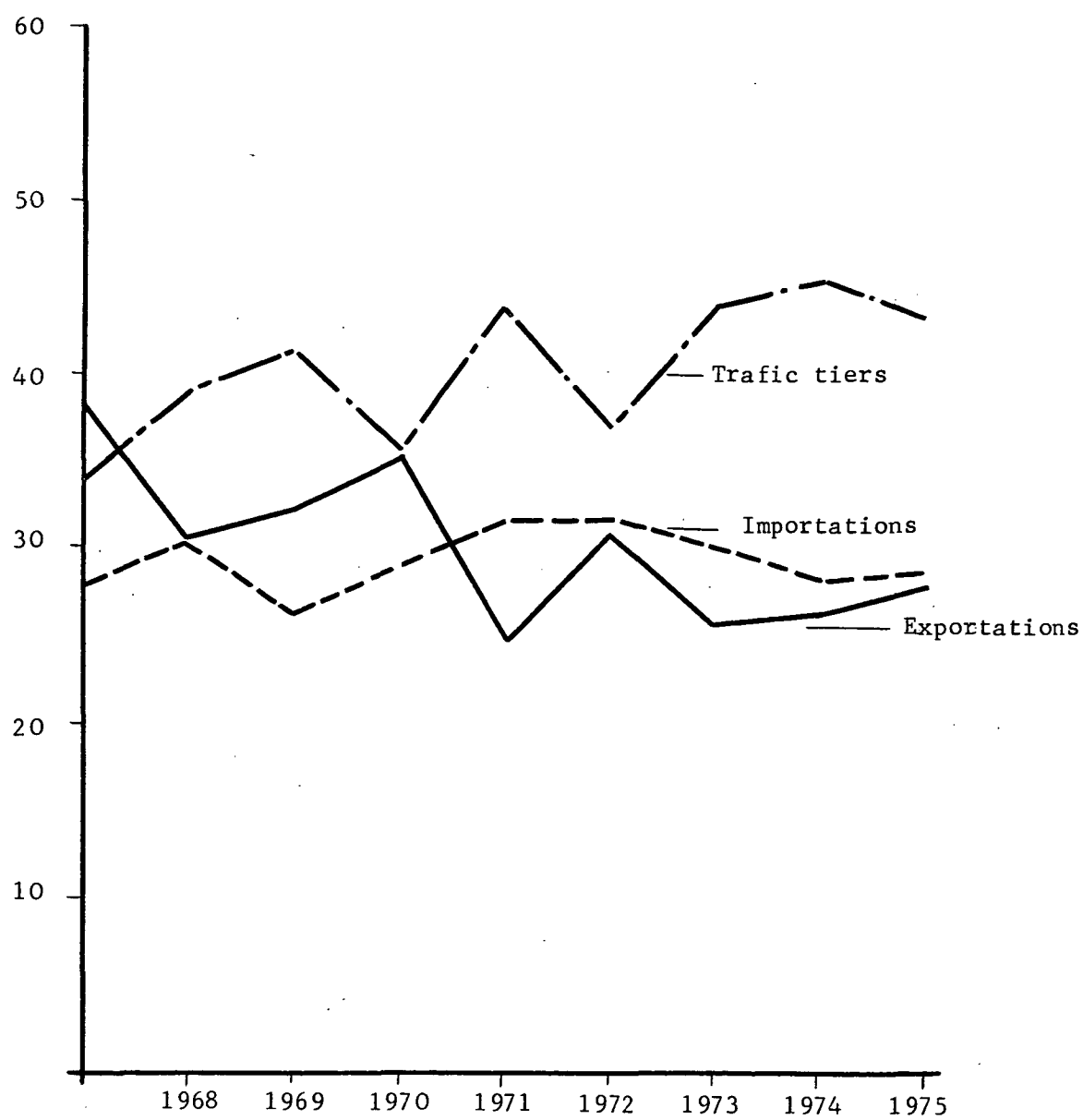
3.3. Le transport de marchandises diverses

De 1967 à 1975 les transports de marchandises diverses par le pavillon français ont connu une croissance lente et heurtée qui les a portés de 46,6 milliards de tonnes-milles en 1967 à 59,0 milliards de tonnes-milles en 1974 et 53,1 milliards de tonnes-milles en 1975. Cette croissance a permis, à partir de 1970, de faire face à la croissance des besoins ; le taux de couverture global, tombé de 60 % en 1968 et 1969 à 52,7 % en 1970, s'est depuis lors stabilisé autour de 50 %.

L'activité du pavillon français se partage assez également entre l'exportation, l'importation et les trafics tiers avec toutefois une légère tendance à la progression de la part relative du trafic tiers. Il est par contre extrêmement difficile, compte tenu de l'irrégularité des mouvements et de la relative brièveté de la période étudiée, de discerner des tendances nettes d'évolution de chacun de ces trafics considéré isolément. La même observation vaut d'ailleurs pour l'activité tous pavillons. Tout au plus peut-on noter que les taux de couverture à l'exportation d'une part, à l'importation d'autre part, après avoir fortement décliné entre 1968 et 1970, semblent stabilisés depuis lors. Le taux de couverture à l'exportation, tombé de 41,9 % en 1968 à 33,4 % en 1970 se maintient à ce niveau ; le taux de couverture à l'importation, qui se tenait sur un palier de 32 % de 1968 à 1970, oscille entre 22 % et 28 % entre 1971 et 1975.

RÉPARTITION DE L'ACTIVITÉ DU PAVILLON FRANÇAIS PAR TYPES DE TRAFICSDIVERS

% sur tonnes-milles

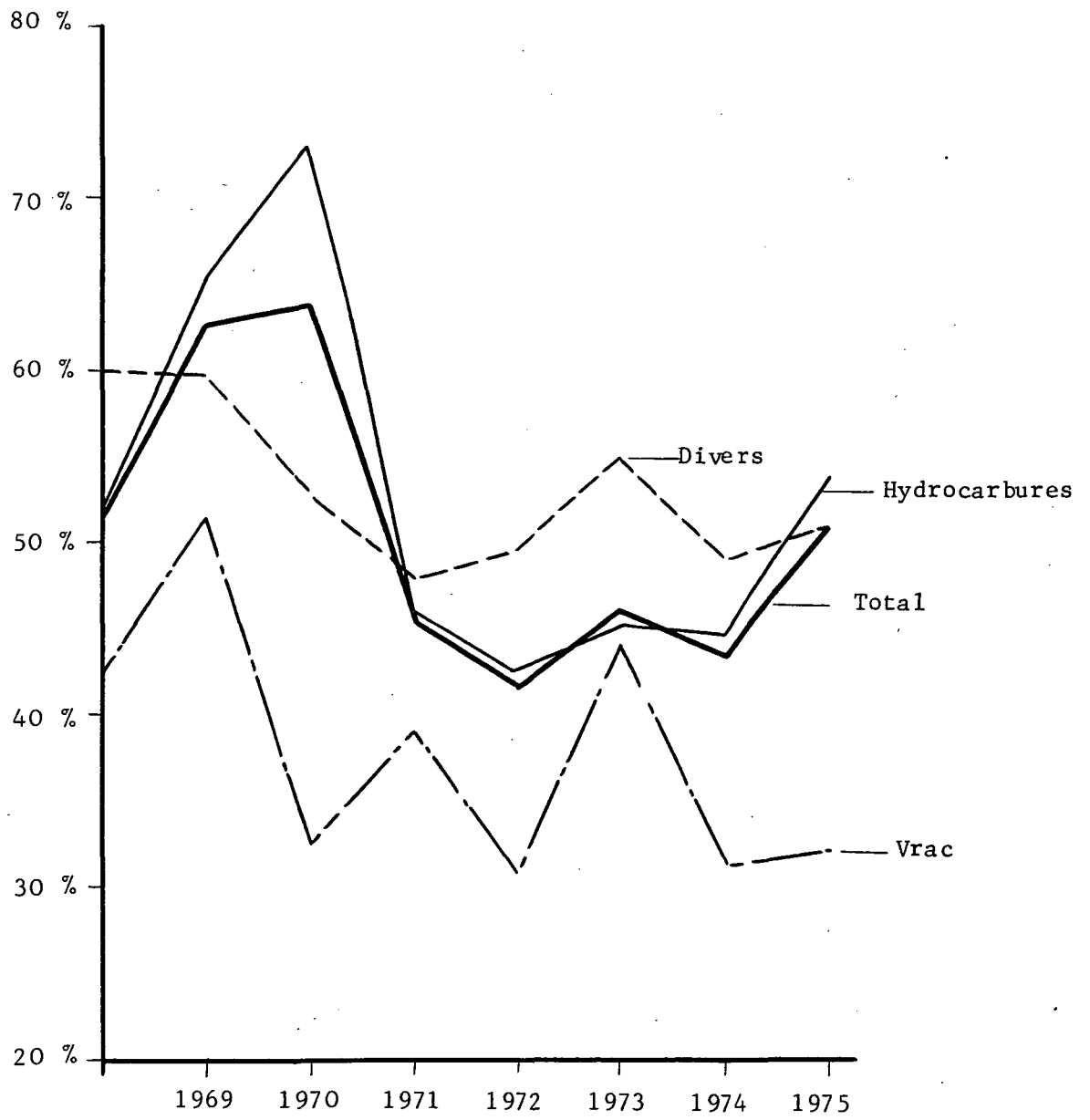


3.4. Conclusion

La principale conclusion que l'on tire de cet examen est que l'appréciation que l'on peut porter sur l'activité du pavillon français diffère sensiblement selon que l'on considère cette activité en termes de tonnages transportés ou en termes de tonnes-milles. Ainsi, tandis que les ratios en tonnages donneraient à voir un déclin continu du taux de couverture global de nos transports maritimes d'hydrocarbures, de vrac et de divers, déclin que venait seule interrompre la rétraction des importations provoquée par la crise de 1975, les ratios en tonnes-milles offrent une image moins négative de l'activité du pavillon français. Il semble en effet, à examiner ces ratios, que la chute des taux de couverture soit enrayée depuis le début des années soixante-dix ; cela apparaît assez clairement (cf. le graphique de la page suivante) pour les transports d'hydrocarbures et de marchandises diverses ; en dépit des fortes fluctuations du taux de couverture des transports de vrac, qui rendent plus difficiles l'appréciation de la tendance, cette conclusion doit pouvoir s'appliquer également à ces transports alors que le ratio en tonnage indiquait au contraire une nette décroissance du taux de couverture.

Par ailleurs, la comparaison des taux de couverture globaux en tonnages et en tonnes-milles révèle des différences sensibles de niveau entre ces deux approches. C'est ainsi qu'au début des années soixante-dix le taux de couverture global pour les marchandises diverses est de l'ordre de 50 % exprimé en tonnes-milles contre 40 % environ exprimé en tonnage. Une différence dans le même sens, bien que moins marquée, peut être notée sur les taux de couverture globaux de transports de vrac : 30 à 35 % pour le taux en tonnes-milles contre 25 % à 30 % pour le taux en tonnages. Dans ces deux cas, les distances parcourues par les navires battant pavillon français seraient donc en moyenne plus longues que celles parcourues par des navires étrangers. C'est l'inverse pour les transports d'hydrocarbures, le taux en tonnage oscillant autour de 48 % alors que le taux en tonnes-milles est inférieur à 45 %.

(EXPORTATIONS + IMPORTATIONS + TRAFIC TIERS) - PAVILLON FRANCAIS
 (EXPORTATIONS + IMPORTATIONS)



REPARTITION DE L'ACTIVITE DU PAVILLON FRANCAIS PAR TYPES DE TRAFICS
TOUS PRODUITS

% sur tonnes-milles



IV - L'ACTIVITE DU PAVILLON FRANCAIS EN FRETS

Jusqu'en 1972 inclusivement, la Balance des Frets et Passage ne retient que par leur solde les frets perçus et payés au titre des transports d'hydrocarbures en compte échange. Ceci introduit une discontinuité dans les séries de frets tous produits et de frets sur hydrocarbures ; d'autre part et surtout, cela enlève l'essentiel de sa signification au taux de couverture global dont le numérateur et le dénominateur ne trouvent diminués des importations en compte échange par navires étrangers, le dénominateur étant en outre gonflé des trafics tiers du pavillon français au titre du compte échange. Si le niveau absolu du taux de couverture ainsi calculé est donc dénué de signification, son évolution, pour autant que le poids relatif des transports en compte échange n'ait pas trop varié au cours de la période étudiée, peut rester indicatrice des mouvements réels du taux de couverture.

Sous cette réserve, on observe entre 1966 et 1972 une relative stabilité du taux de couverture global mesuré en termes de frets, ce taux oscillant selon les années entre 42,6 % et 51,4 % sans marquer de tendance nette à la croissance ou au fléchissement. Cette évolution s'explique essentiellement par une tendance à l'amélioration du taux de couverture global sur les transports de marchandises diverses alors que, précisément, ces frets occupent une place prépondérante dans les recettes du pavillon français.

Répartition par produits des frets reçus par le pavillon français			
en %			
	Hydrocarbures	Vrac	Divers
1966	25,9	12,7	61,5
1970	26,6	7,4	66,0
1974	33,3	10,0	56,6
1975	41,2	8,1	50,7

4.1 - Le transport d'hydrocarbures

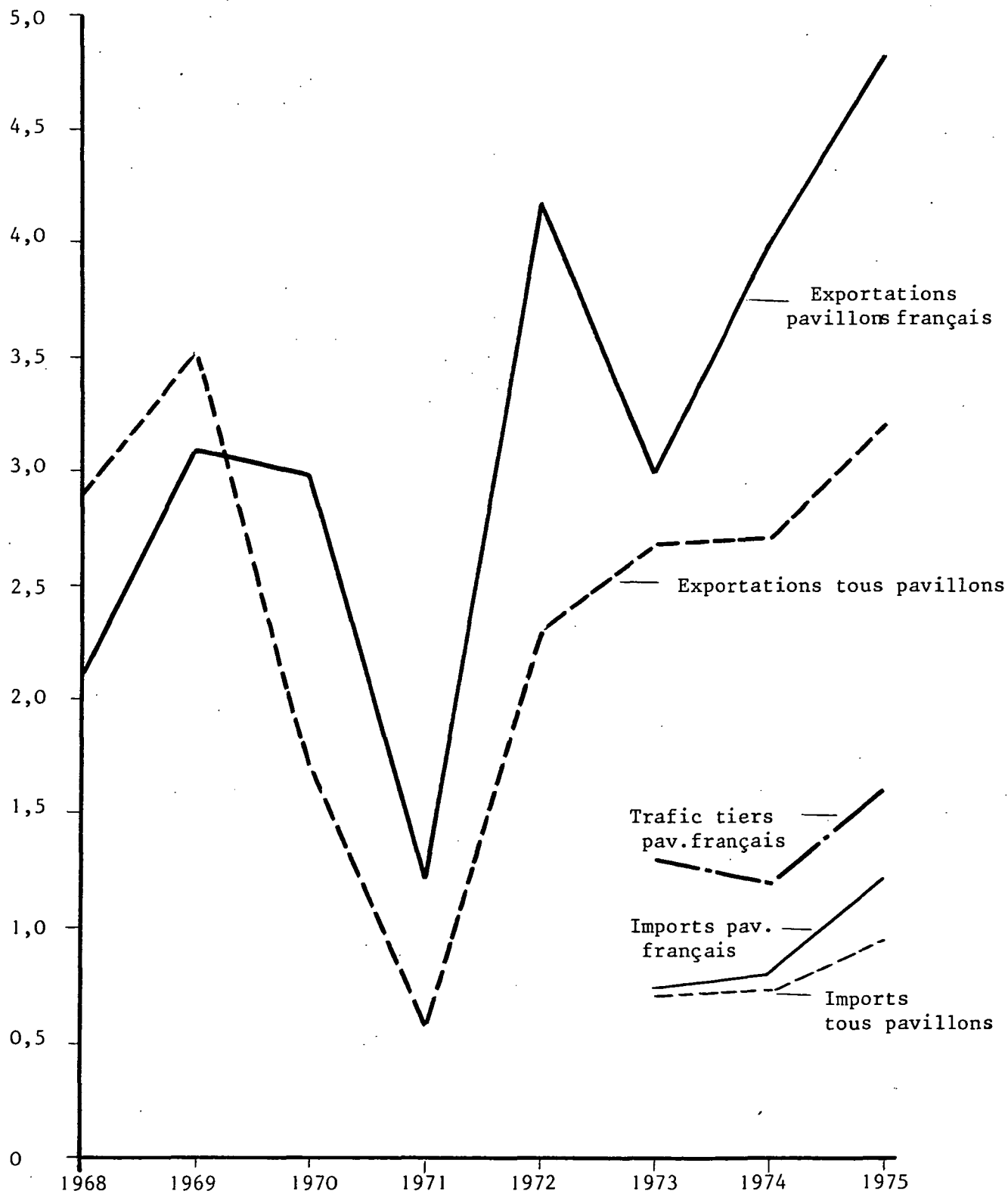
Les exportations d'hydrocarbures, nous l'avions déjà noté à propos des observations en tonnages et tonnes-milles, ne représentent qu'une part dérisoirement faible du transport pétrolier maritime et de l'activité du pavillon français. De ce fait, les très amples fluctuations du taux de couverture à l'exportation, entre 30,7 % en 1966 et 94,1 % en 1961, sont sans influence sensible sur le taux de couverture global. Si l'on calcule les taux de fret apparents moyens à l'exportation, en divisant les frets reçus par le pavillon français par les tonnes-milles réalisées par ce pavillon, on observe une très grande instabilité de ces taux de frets entre un minima de 1,70 dollar par milliers de tonnes-milles en 1964 et des maxima de 4,80 dollars en 1965 et 1975 (tableau 17 en annexe). On note par ailleurs, sur les années 1968-1975 pour lesquelles cette comparaison est possible, que les taux de frets reçus par le pavillon français sont légèrement inférieurs aux taux de frets tous pavillons en 1968 et 1969 mais par contre relativement supérieurs à ces taux pour toutes les années suivantes.

Les données en frets relatives aux transports d'hydrocarbures à l'importation et sur trafic tiers par le pavillon français n'ont de réelle signification que depuis 1973 puisque, antérieurement à cette date, seul était relevé dans la Balance des Frets et Passage le solde des transports en compte échange.

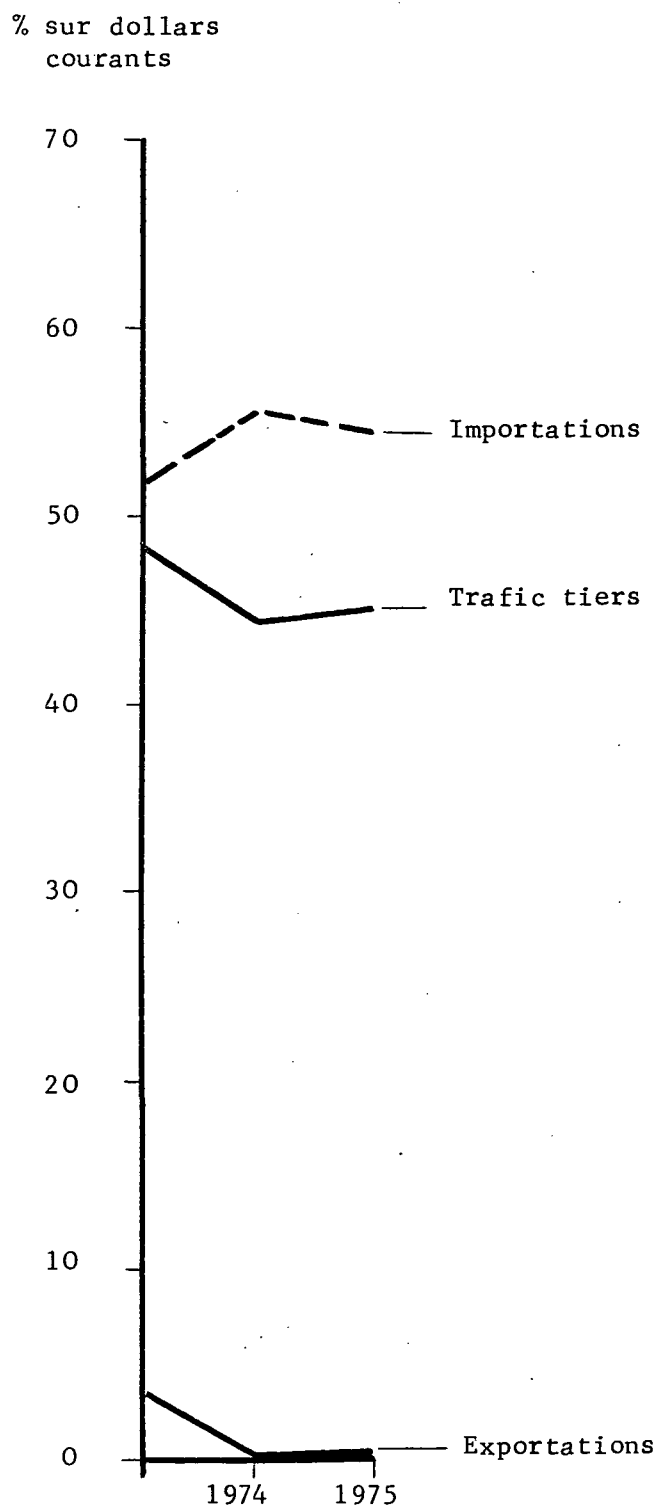
Un certain nombre d'observations peuvent néanmoins être faites sur ces trois années. On remarque tout d'abord l'importance du trafic tiers qui assure environ 45 % des recettes du pavillon français : 209,7 millions de dollars sur un total de 472,9 millions de dollars en 1974. Ceci a notamment pour conséquence que si le taux de couverture à l'importation est faible - voisin de 30 % en 1973 et 1974, de 40 % en 1975 - le taux de couverture global, par contre, approche 60 % en 1973 et 1974 et dépasse 75 % en 1975. Ce taux global en termes de frets est très sensiblement supérieur au taux en termes de tonnes-milles. Il doit donc apparaître des différences dans les taux de frets perçus par le pavillon français et par les navires étrangers. De fait, les taux de frets du pavillon français à l'importation sont légèrement supérieurs aux taux de frets tous pavillons, mais c'est surtout sur les trafics tiers que le pavillon français semble s'assurer des taux de frets particulièrement rémunérateurs (Cf. graphique).

FRETS PAR TONNE-MILLE
HYDROCARBURES

Dollars courants par
milliers de tonnes-milles



REPARTITION DE L'ACTIVITE DU PAVILLON FRANCAIS PAR TYPES DE TRAFIC
HYDROCARBURES



Notons enfin que le recours à des navires affrétés est relativement peu important et ne modifie le taux de couverture global que de quelques dixièmes de point.

4.2 - Le transport de vrac

Dans la section consacrée à l'examen des évolutions en tonnes-milles de l'activité du pavillon français, nous avons observé que le taux de couverture des transports maritimes de vrac exprimés en tonnes-milles enregistrait de très fortes oscillations mais sans tendance nettement marquée au fléchissement. L'instabilité des taux de frets s'ajoutant à l'irrégularité de l'activité l'évolution de ce taux exprimé en termes de frets est plus difficile encore à interpréter : après être tombé de 56,9 % en 1966 à 30,8 % en 1970, ce taux semble se stabiliser, voire même remonter jusqu'en 1974, date à laquelle il chute à moins de 25 %.

Les transports en vrac à l'exportation assurent de l'ordre de 15 % des recettes du pavillon français ; ces recettes diminuent fortement entre 1966 et 1970 de 9,5 millions de dollars à 5,1 millions de dollars sous l'effet conjugué d'une baisse des taux de frets et d'une diminution de l'activité. En 1971 activité et taux de fret progressent brutalement portant les recettes à 10,2 millions de dollars ; de nouveaux bonds en avant sont enregistrés en 1973 (13,6 millions de dollars) et surtout 1974 (22,1 millions de dollars). En règle générale les taux de frets perçus par le pavillon français sont supérieurs aux taux de frets tous pavillons pour le même trafic (1).

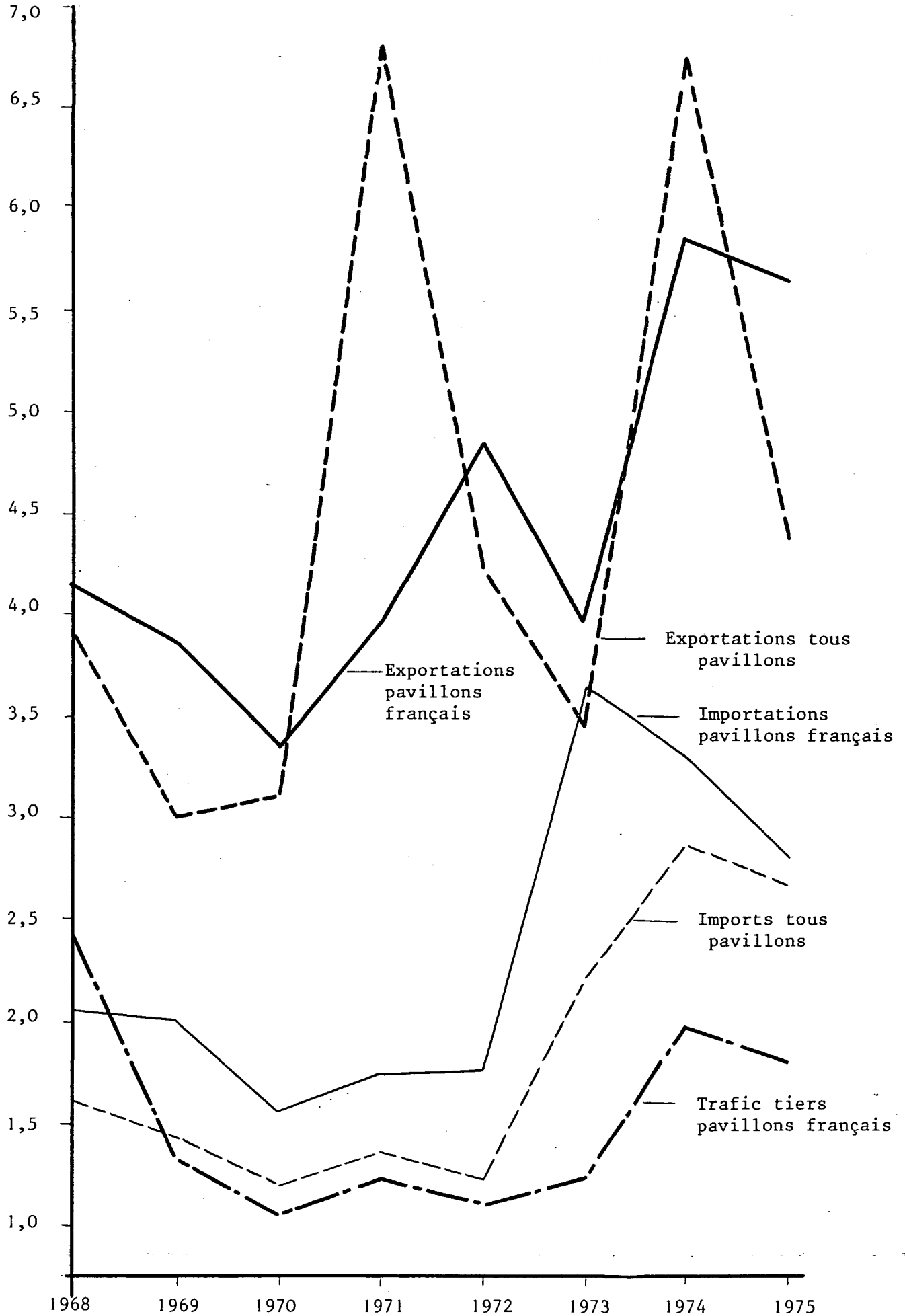
L'examen de la série des recettes du pavillon sur les transports de vrac à l'importation confirme et complète les observations faites sur la série des tonnes-milles. Nous avons noté une chute du taux de couverture tonnes-milles à l'importation entre 1968 et 1969 suivie d'une stabilisation à un faible niveau. On observe le même mouvement du taux de couverture en frets et l'on est en mesure de préciser que la stabilisation intervenue en 1970 interrompait une phase de déclin du taux de couverture commencée en 1964. En fait, tandis que les frets sur importations tous pavillons augmentaient

(1) Deux années font exception : 1971 et 1974. Toutefois, les taux de fret tous pavillons calculés pour ces deux années paraissent extrêmement élevés et ces calculs, qui font intervenir Balance des Frets et DNTM, sont fragiles.

FRETS PAR TONNE-MILLE

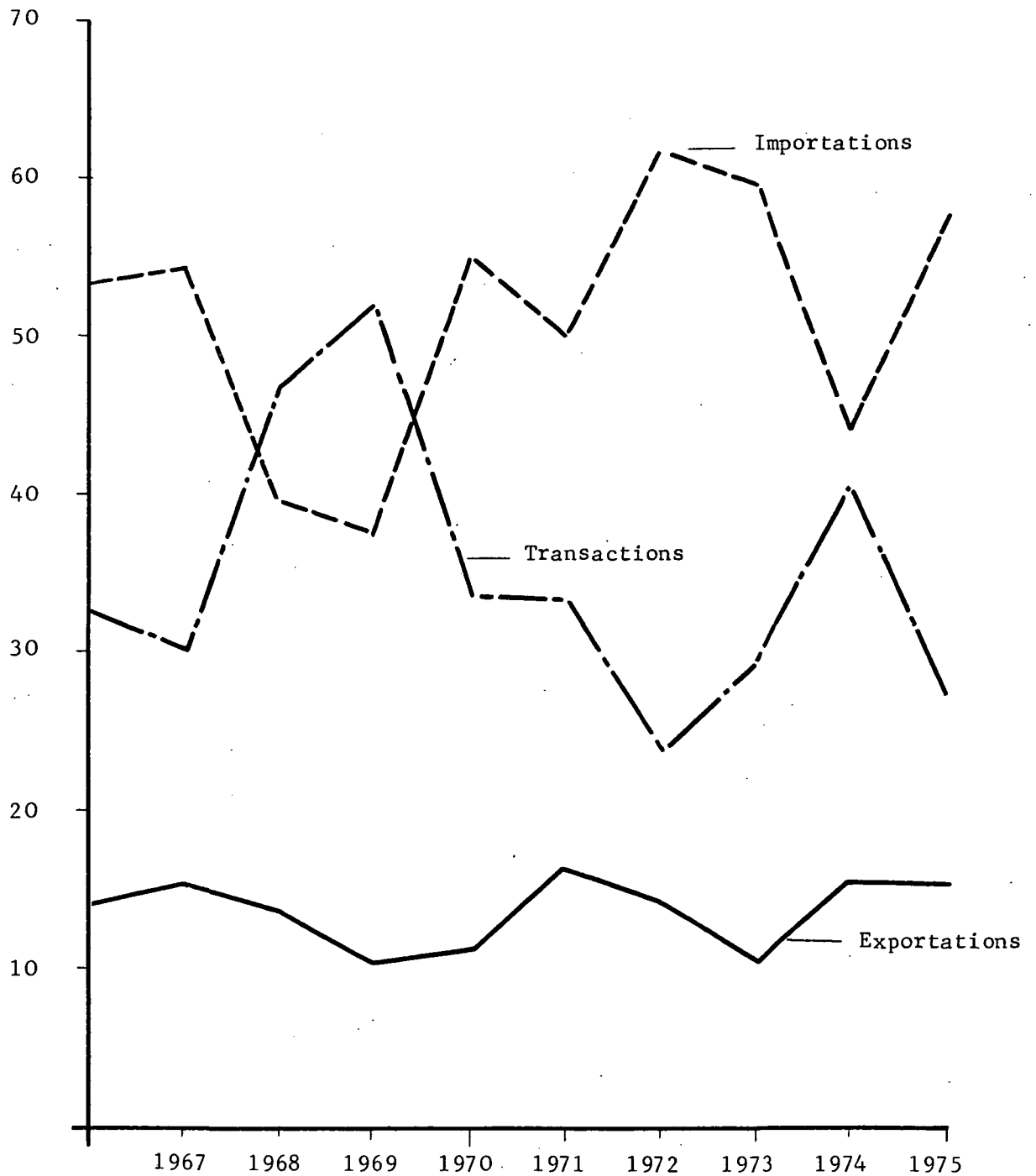
Dollars courants par
milliers de tonnes-milles

VRAC



REPARTITION DE L'ACTIVITE DU PAVILLON FRANCAIS PAR TYPES DE TRAFICVRAC

% sur dollars courants



de 40,6 millions de dollars en 1961 à 92,3 millions de dollars en 1969, les frets reçus par le pavillon français après avoir progressé de 23,1 millions de dollars en 1961 à 48,3 millions de dollars en 1964 retombaient progressivement jusqu'à 28,0 millions de dollars en 1969. Après 1970 les recettes du pavillon français progressent avec les frets tous pavillons atteignant 78,4 millions de dollars en 1974. Les taux de frets reçus par le pavillon français sont, pour toutes les années de la période 1968-1974, supérieurs aux taux tous pavillons.

Les recettes du pavillon français sur trafic tiers sont très irrégulières, les fluctuations des taux de fret se combinant avec les fluctuations d'activité que nous avons déjà signalées dans la section sur les évolutions en tonnes-milles. Les taux de fret sur trafic tiers, à la différence de ce que l'on observait pour les transports d'hydrocarbures, sont inférieurs aux taux de fret sur importations ou sur exportations.

4.3 - Le transport de marchandises diverses

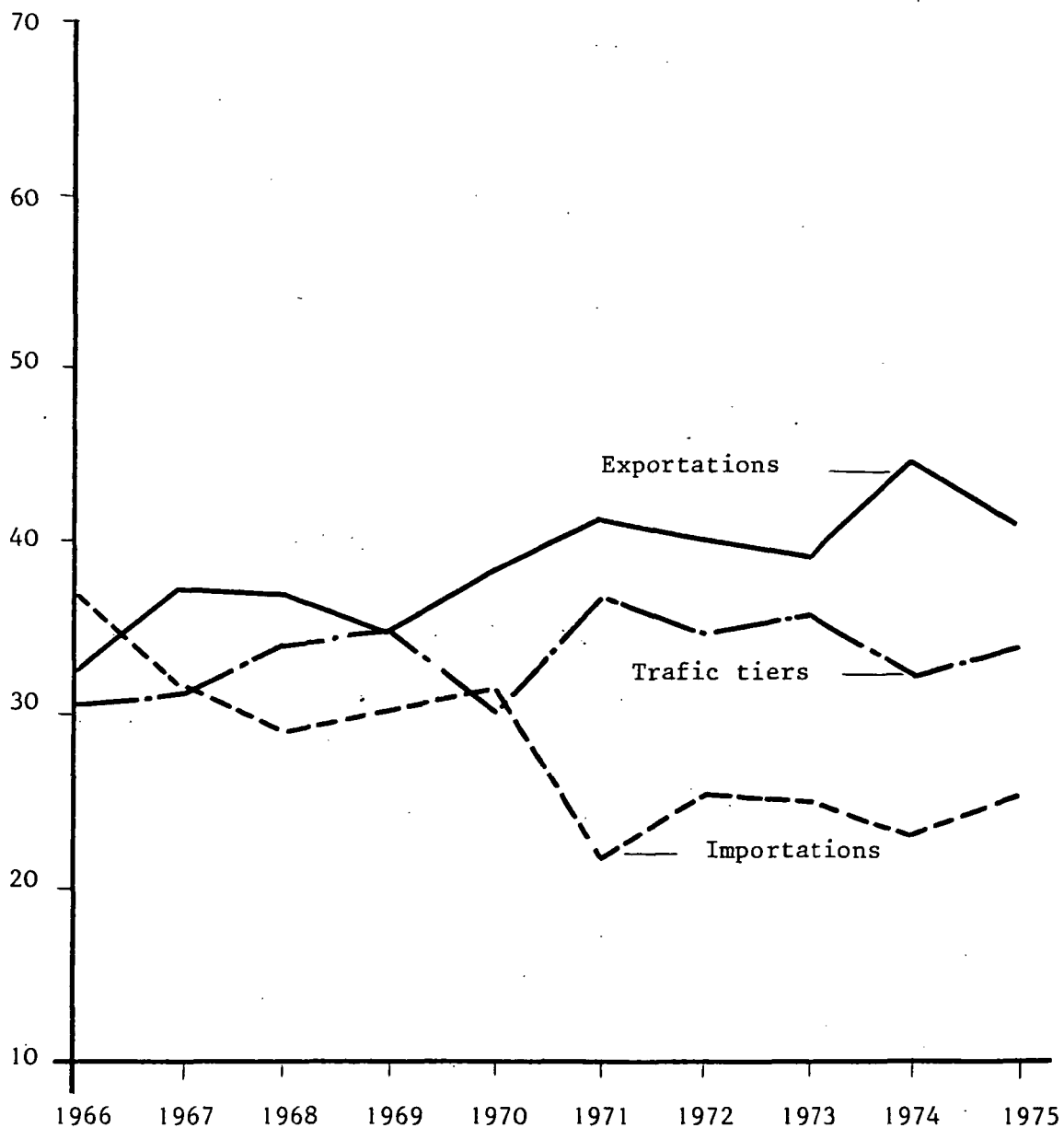
Après une période de croissance lente et heurtée qui les fait passer de 322,4 millions de dollars en 1966 à 379,3 millions de dollars en 1971, les recettes du pavillon français sur les transports de marchandises diverses ont très vivement progressé dans les années suivantes, atteignant 856,5 millions de dollars en 1975. Ce profil d'évolution s'explique par la croissance de l'activité en tonnes-milles, telle que nous l'avons retracée dans la section précédente, et une très vive hausse des taux de fret entre 1972 et 1975. Le taux de couverture global oscille entre 40 % et 50 % avec un trend légèrement ascendant.

Le profil d'évolution des recettes sur chacun des trois types de trafic - exportations, importations, trafic tiers - est analogue à celui des recettes globales : croissance lente et heurtée de 1966 à 1971, progression très vive à partir de 1972 et jusqu'en 1975.

Alors qu'importations, exportations et trafic tiers se partagent assez également l'activité du pavillon français, les transports à l'exportation prédominent dans les recettes du fait d'un taux de fret supérieur à celui des transports d'importation ou sur trafic tiers. Les taux de frets reçus par le pavillon français à l'importation, inférieurs aux taux tous pavillons en début de période, deviennent supérieurs en fin de période ; l'écart des taux

DIVERS

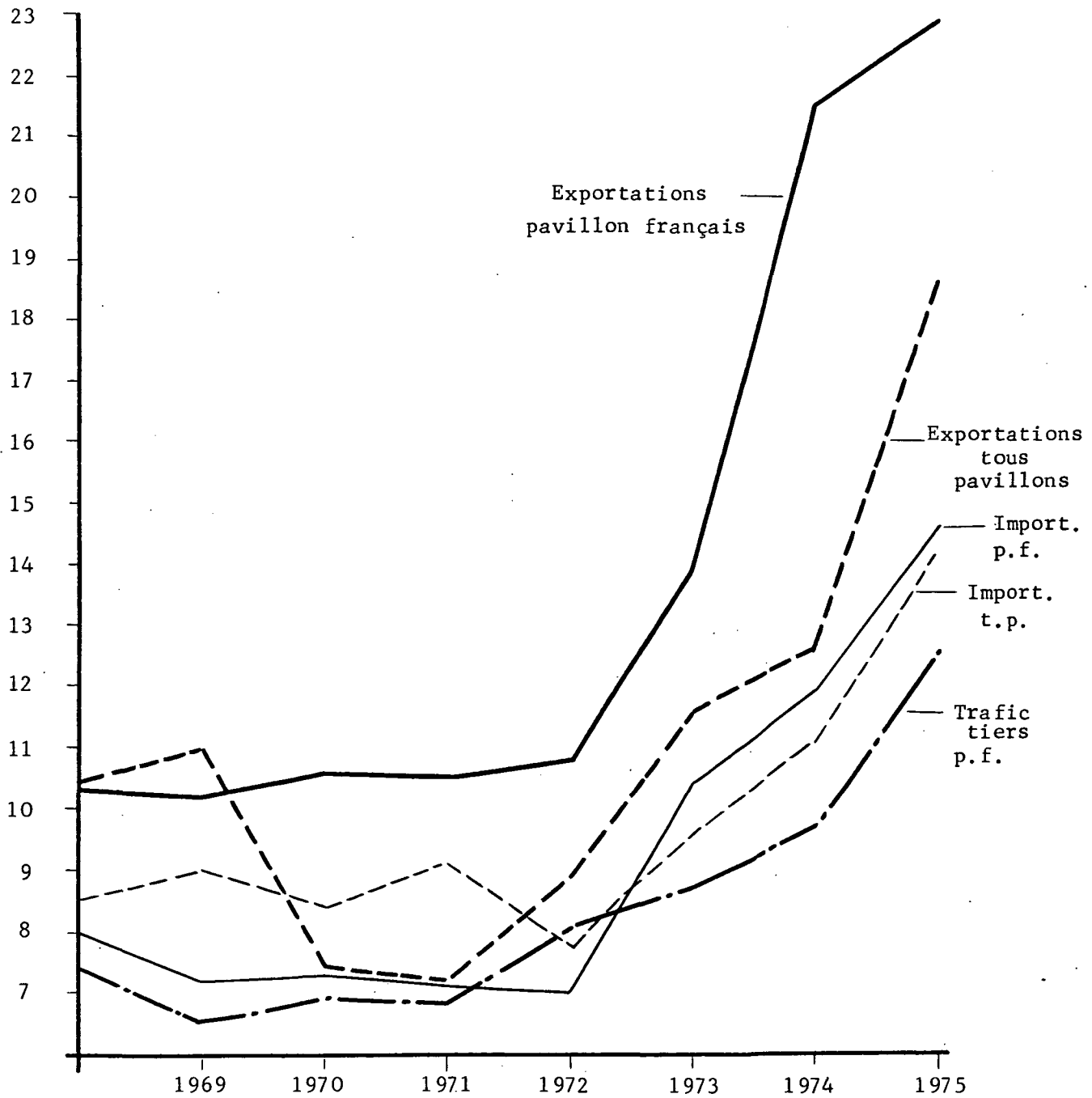
% sur dollars courants



FRETS PAR TONNE-MILLE

DIVERS

Dollars courants par
milliers de tonnes-milles



de fret à l'exportation entre pavillon français et tous pavillons reste constamment favorable au pavillon français et s'accroît très notablement en fin de période. Les taux de fret sur trafic tiers sont du même ordre de grandeur que les taux de fret à l'importation.

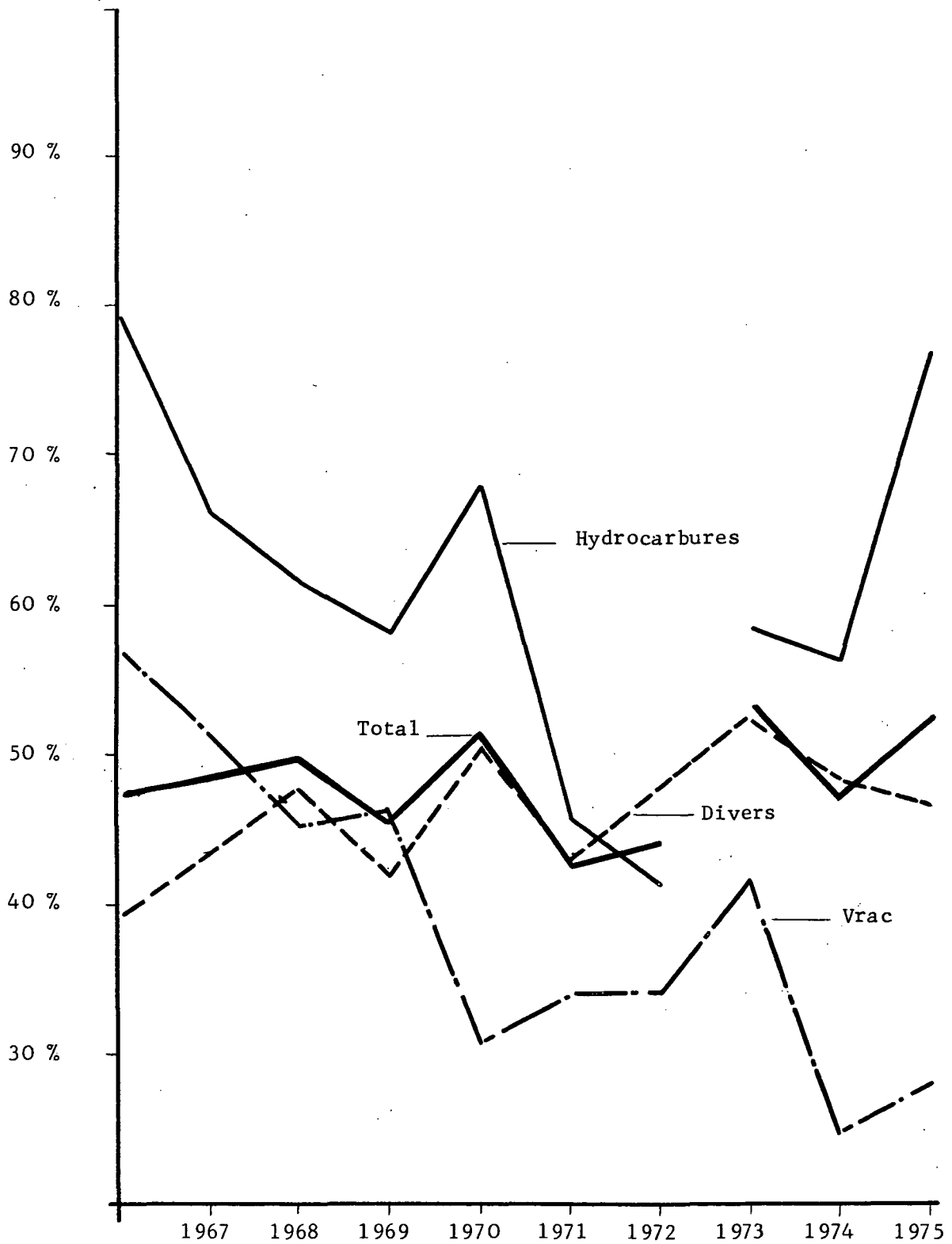
4.4 - Conclusion

L'examen de l'évolution des recettes du pavillon français et sa comparaison avec la dépense de transport maritime ne modifie pas sensiblement les conclusions que l'on pouvait tirer de l'étude de l'activité en tonnes-milles. Cet examen conforte en effet l'hypothèse selon laquelle le taux de couverture des transports maritimes par le pavillon français aurait cessé de se dégrader à partir de 1970.

Cette stabilisation semble d'être principalement à une lente amélioration du taux de couverture sur les transports maritimes de marchandises diverses et au développement d'un trafic tiers d'hydrocarbures qui assure au pavillon français des taux de fret relativement élevés. Par contre, le taux de couverture global des transports de vrac reste orienté à la baisse, situation que l'on peut dans doute imputer à la faiblesse des taux de frets reçus par le pavillon français sur les trafics tiers. Cette influence des taux de fret sur trafic tiers sur les taux de couverture pour les transports d'hydrocarbures et de vrac, apparaît en particulier dans le tableau suivant qui compare pour l'année 1974 les taux de couverture exprimés en tonnes-milles et en frets.

Taux de couverture globaux - 1974			
	en %		
	Hydrocarbures	Vrac	Divers
En tonnes-milles ...	44,6	31,2	49,0
En frets	56,3	24,8	50,2

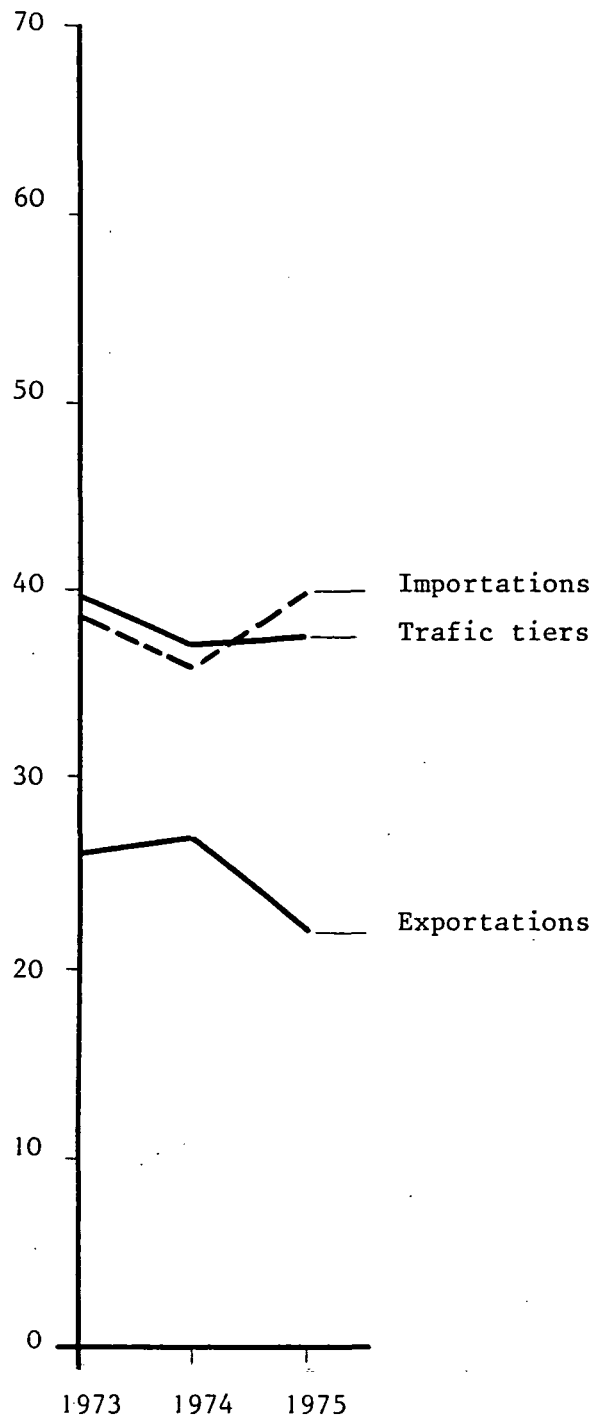
(IMPORTATIONS + EXPORTATIONS + TRAFIC TIERS) - PAVILLON FRANCAIS
 (EXPORTATIONS + IMPORTATIONS)



REPARTITION DE L'ACTIVITE DU PAVILLON FRANCAIS PAR TYPES DE TRAFIC

Tous produits

% sur dollars courants



ANNEXES

Production et commerce extérieur

Millions de francs 1963

	P.I.B.	Importations	Exportations
1959	285 306	26 893	33 424
1960	306 964	31 615	39 660
1961	323 929	33 739	41 846
1962	346 743	37 357	42 276
1963	368 533	43 487	45 895
1964	394 370	49 218	49 019
1965	413 472	50 245	55 064
1966	438 064	56 481	58 129
1967	460 227	59 992	61 567
1968	482 795	68 328	69 381
1969	520 950	85 215	81 202
1970	552 152	91 497	95 526
1971	578 825	98 893	106 135
1972	613 376	115 958	119 617
1973	648 652	129 697	135 039
1974	666 042	135 062	151 306
1975	655 734	125 203	145 254

Source : Comptabilité nationale

EXPORTATIONS

En milliers de tonnes

	Total		Hydrocarbures		Vrac		Divers	
	Tous modes de transport	Par mer	Tous modes de transport	Par mer	Tous modes de transport	Par mer	Tous modes de transport	Par mer
	1959..	54 645	15 471	6 012	5 585	30 149	3 133	18 484
1960..	66 725	18 164	6 467	5 853	38 775	4 617	21 483	7 694
1961..	69 803	20 667	7 948	7 170	39 562	5 560	22 293	7 937
1962..	68 181	17 776	7 637	6 400	37 204	3 690	23 340	7 686
1963..	68 581	18 765	8 293	5 064	35 974	5 560	24 314	8 141
1964..	74 268	17 987	8 809	4 307	39 872	6 775	25 587	6 905
1965..	78 848	19 106	10 047	4 848	40 722	6 250	28 079	8 008
1966..	81 078	21 158	12 369	6 977	40 403	6 165	28 306	8 016
1967..	82 551	21 476	12 202	7 798	41 157	5 139	29 192	8 539
1968..	89 038	23 255	11 276	7 009	47 405	7 674	30 357	8 572
1969..	95 173	24 211	11 506	7 722	50 636	7 862	33 031	8 627
1970..	99 608	22 481	10 318	5 609	50 920	6 715	38 370	10 157
1971..	103 624	23 161	11 237	5 822	50 346	6 821	42 041	10 518
1972..	111 218	25 562	10 727	4 741	55 788	8 741	44 703	12 080
1973..	122 091	30 177	11 862	6 104	60 910	9 813	49 319	14 260
1974..	125 980	30 499	10 008	4 338	61 649	10 721	54 323	15 440
1975..	105 954	27 854	9 632	5 099	49 228	8 611	47 094	14 144

Source : Douanes

IMPORTATIONS

En milliers de tonnes

	Total		Hydrocarbures		Vrac		Divers	
	Tous modes de transport	Par mer	Tous modes de transport	Par mer	Tous modes de transport	Par mer	Tous modes de transport	Par mer
	1959	68 575	48 504	31 226	30 897	22 923	9 082	14 426
1960	76 819	52 634	33 625	33 197	24 936	8 605	18 258	10 832
1961	83 165	57 290	37 430	37 163	26 345	8 210	19 390	11 917
1962	90 542	62 251	40 053	39 591	28 002	10 068	22 487	12 592
1963	108 677	74 924	47 678	47 112	37 458	15 193	23 541	12 619
1964	115 782	81 393	53 493	53 049	35 985	15 077	26 304	13 267
1965	122 364	89 584	63 158	62 542	33 557	14 775	25 649	12 267
1966	128 983	93 781	67 529	67 030	34 101	14 022	27 353	12 729
1967	150 328	112 489	84 582	84 113	37 038	16 130	28 708	12 246
1968	151 646	110 338	83 619	83 086	37 108	15 309	30 919	11 943
1969	169 495	123 352	91 775	91 110	40 991	18 247	36 729	13 995
1970	192 433	144 949	107 210	106 557	46 271	23 635	38 952	14 757
1971	199 270	150 258	112 483	111 772	46 552	23 783	40 235	14 703
1972	222 279	170 111	129 090	128 073	47 645	25 962	45 544	16 076
1973	244 071	187 890	143 763	142 669	49 711	27 235	50 597	17 986
1974	251 667	190 692	138 116	137 151	61 384	36 261	52 167	17 280
1975	214 236	161 759	115 777	114 626	54 348	31 973	44 111	15 160

Source : Douanes

Transport maritime tous produits
activité par pavillon

Milliers de tonnes

	Exportations			Importations			Trafic tiers	
	Total tous pavillons	Pavillons Français	Navires affrétés	Total tous pavillons	Pavillons Français	Navires affrétés	Pavillons Français	Navires affrétés
1961..	20 755	9 669	721	59 327	38 424	5 648	16 149	1 127
1962..	17 977	7 148	664	64 187	40 272	7 590	20 560	939
1963..	18 768	6 474	761	79 249	44 203	9 569	18 477	1 157
1964..	17 987	4 952	657	95 398	45 957	11 295	21 860	1 629
1965..	19 106	5 463	920	108 085	47 426	17 126	22 028	2 601
1966..	21 825	5 565	1 420	117 320	52 901	19 548	24 216	3 465
1967..	22 476	5 739	1 613	123 216	52 995	22 091	26 790	3 890
1968..	23 255	5 914	1 547	122 262	48 120	30 164	31 264	7 418
1969..	24 782	5 791	1 690	138 532	52 690	33 798	34 673	7 357
1970..	22 481	6 203	1 257	164 390	58 659	41 487	38 830	7 456
1971..	23 160	5 342	905	171 113	48 026	48 451	39 523	7 187
1972..	25 562	6 271	780	185 085	54 965	49 881	32 393	2 867
1973..	30 177	6 701	833	208 060	57 109	2 701	39 906	3 762
1974..	30 499	6 891	975	211 277	55 251	3 805	40 319	4 377
1975..	27 854	6 724	736	177 390	55 176	1 916	46 617	1 126

Source : Secrétariat Général à la Marine Marchande

Transport maritime hydrocarbures
activité par pavillon

Milliers de tonnes

	Exportations			Importations			Trafic tiers	
	Total tous pavillons	Pavillons Français	Navires affrétés	Total tous pavillons	Pavillons Français	Navires affrétés	Pavillons Français	Navires affrétés
1961..	6 506	2 945	28	36 558	27 555	4 605	10 059	105
1962..	6 204	2 175	30	40 108	29 111	6 548	13 957	178
1963..	5 063	1 602	32	51 355	31 518	8 520	13 419	409
1964..	3 050	673	78	66 706	32 826	10 429	15 696	278
1965..	4 537	525	361	80 640	35 029	16 065	15 702	987
1966..	6 750	555	833	88 986	41 609	18 522	18 317	1 647
1967..	7 523	831	981	95 067	41 076	21 909	20 435	2 222
1968..	6 663	850	212	94 850	38 294	29 080	21 995	4 899
1969..	7 368	1 054	329	106 167	42 980	32 453	23 966	5 308
1970..	5 212	494	288	125 199	48 180	39 927	31 480	5 000
1971..	5 469	246	117	131 378	38 375	45 492	32 313	4 133
1972..	4 261	275	21	143 087	43 902	<u>47 757</u>	26 760	102
1973..	5 745	470	-	162 377	46 971	243	31 593	1 233
1974..	3 896	243	-	157 341	45 289	1 545	32 359	1 922
1975..	4 696	535	56	129 371	42 691	-	39 928	184

Source : Secrétariat Général à la Marine Marchande

Transport maritime vrac
activité par pavillon

Milliers de tonnes

	Exportations			Importations			Trafic tiers	
	Total tous pavillons	Pavillons Français	Navires affrétés	Total tous pavillons	Pavillons Français	Navires affrétés	Pavillons Français	Navires affrétés
1961..	*	*	*	9 255	5 457	244	1 618	103
1962..	*	*	*	9 709	5 671	114	2 202	268
1963..	*	*	*	15 087	7 849	265	*	107
1964..	*	*	*	14 153	8 466	189	*	695
1965..	*	*	132	13 788	7 542	265	*	761
1966..	5 752	1 660	52	13 660	6 917	214	3 395	707
1967..	5 939	1 382	79	15 009	7 945	182	3 462	628
1968..	7 110	1 285	689	14 890	5 962	179	5 856	1 344
1969..	7 667	1 055	588	18 266	5 811	322	7 118	872
1970..	6 082	968	122	23 440	5 679	1 560	3 977	907
1971..	6 776	1 045	155	22 652	5 725	2 042	3 615	1 428
1972..	9 120	1 647	203	26 031	7 243	1 215	2 526	1 427
1973..	10 489	1 557	89	28 140	5 874	1 456	4 582	938
1974..	11 435	1 484	77	36 958	6 092	1 400	4 443	1 206
1975..	9 231	1 303	100	33 164	8 704	1 507	3 218	160

Source : Secrétariat Général à la Marine Marchande
* : Vrac et divers indissociables pour ces années.

Transport maritime divers
activité par pavillon

Milliers de tonnes

	Exportations			Importations			Trafic tiers	
	Total tous pavillons	Pavillons Français	Navires affrétés	Total tous pavillons	Pavillons Français	Navires affrétés	Pavillons Français	Navires affrétés
1961..	*	*	*	13 514	5 412	799	4 472	919
1962..	*	*	*	14 368	5 490	928	4 401	493
1963..	*	*	*	12 807	4 836	784	*	641
1964..	*	*	*	14 539	4 665	677	*	656
1965..	*	*	427	13 657	4 855	796	*	853
1966..	9 323	3 350	545	14 674	4 375	812	2 504	1 111
1967..	9 014	3 526	553	13 140	3 974	720	2 893	1 040
1968..	9 482	3 779	646	12 522	3 864	905	3 413	1 175
1969..	9 757	3 682	773	14 099	3 899	1 023	3 589	1 177
1970..	11 187	4 741	847	15 751	4 800	830	3 373	1 549
1971..	10 915	4 051	633	17 083	3 926	917	3 595	1 626
1972..	12 181	4 349	556	15 967	3 820	909	3 107	1 338
1973..	13 943	4 674	744	17 543	4 264	1 002	3 731	1 591
1974..	15 168	5 164	898	16 978	3 870	860	3 517	1 249
1975..	13 927	4 886	580	14 855	3 781	409	3 471	782

Source : Secrétariat Général à la Marine Marchande

* : Vrac et divers indissociables pour ces années

Tableau n° 8

Exportations maritimes par produit et par pavillon

en millions de tonnes-milles

	Pavillon français			Navires affrétés			Tous pavillons		
	Hydro-carbures	Vrac	Divers	Hydro-carbures	Vrac	Divers	Hydro-carbures	Vrac	Divers
1960 ..	2 300	16 100							
1961 ..	2 100	16 600							
1962 ..	1 300	14 400							
1963 ..	900	15 000							
1964 ..	1 100	13 100							
1965 ..	400	14 000							
1966 ..	500	12 600							
1967 ..	1 002	1 822	12 990						
1968 ..	1 601	2 326	13 499				7 944	19 698	32 219
1969 ..	1 234	2 031	12 766				8 265	22 970	32 855
1970 ..	524	1 525	14 461				4 945	14 247	40 750
1971 ..	571	2 576	14 904				6 892	9 825	44 566
1972 ..	201	2 108	16 692	31	563	2 661	5 691	13 023	48 065
1973 ..	486	3 448	17 069	-	375	3 029	6 365	22 270	39 321
1974 ..	220	3 779	16 646	-	334	3 615	5 670	24 583	52 399
1975 ..	525	3 715	15 269	-	449	2 276	6 245	29 390	47 270

Source : Secrétariat Général à la Marine Marchande

Tableau n° 9

Importations maritimes par produit et par pavillon

en millions de tonnes-milles

	Pavillon français			Navires affrétés			Tous pavillons		
	Hydro-carbures	Vrac	Divers	Hydro-carbures	Vrac	Divers	Hydro-carbures	Vrac	Divers
1960 ..	82 500	27 300							
1961 ..	83 500	28 400							
1962 ..	81 500	28 400							
1963 ..	86 000	38 700							
1964 ..	92 400	38 100							
1965 ..	97 700	37 100							
1966 ..	107 000	31 900							
1967 ..	120 212	18 566	17 732						
1968 ..	102 380	13 711	13 640				367 320	50 161	42 155
1969 ..	138 917	13 939	15 672				413 118	64 672	48 304
1970 ..	180 621	16 045	17 417				434 366	84 751	53 121
1971 ..	195 980	17 606	11 577				709 655	84 970	53 597
1972 ..	257 624	24 893	16 220	2 198	2 260	15 884	919 923	123 851	57 177
1973 ..	300 223	20 987	14 508	3 956	5 905	5 865	1011 317	103 391	63 451
1974 ..	330 939	18 978	15 550	4 053	3 778	4 031	1129 671	142 218	68 130
1975 ..	312 728	28 010	14 878	-	4 701	1 587	939 823	134 487	57 192

Source : Secrétariat Général à la Marine Marchande

Trafic tiers maritime par produit et par pavillons

en millions de tonnes-milles

	Pavillon français			Navires affrétés		
	Hydrocarbures	Vrac	Divers	Hydrocarbures	Vrac	Divers
1967 ...	71 930	13 660	15 861			
1968 ...	90 700	13 702	17 456			
1969 ...	135 317	29 268	20 108			
1970 ...	139 355	14 468	17 579			
1971 ...	131 498	16 817	20 669			
1972 ...	135 081	15 314	19 439	510	6 763	7 030
1973 ...	159 006	30 799	24 900	8 260	6 111	10 452
1974 ...	175 693	29 211	26 807	16 937	8 735	7 247
1975 ...	193 671	20 764	22 922	276	890	5 113

Source : Secrétariat Général à la Marine Marchande

Tableau n° 11

"Distance moyenne parcourue"
(ratio tonnes-milles/tonnes)

en milles

	Total		Hydrocarbures		Vrac		Divers	
	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import
1968 ..	2 574	4 193	1 192	4 469	2 763	3 369	3 398	3 366
1969 ..	2 586	4 241	1 122	4 506	2 996	3 541	3 367	3 426
1970 ..	2 660	3 949	949	4 108	2 342	3 616	3 643	3 373
1971 ..	2 646	5 483	1 260	6 120	1 450	3 751	4 083	3 137°
1972 ..	2 612	6 332	1 336	7 201	1 428	4 758	3 946	3 581
1973 ..	2 252	6 343	1 108	7 428	2 123	3 674	2 820	3 617
1974 ..	2 710	7 087	1 455	8 360	2 150	3 848	3 455	4 027
1975 ..	2 976	7 098	1 330	8 436	3 184	4 055	3 394	3 850

° Calculé sur la base d'un tonnage différent de celui relevé dans la B.F.P.

Source : Secrétariat Général à la Marine Marchande

Tableau n° 12

Dépense nationale de transport maritime

en milliers de dollars courants

	Importations	Exportations			
		Hydrocarbures	Vrac	Divers	Total
1966 ..	676 859	29 946	43 637	296 766	370 349
1967 ..	623 989	29 618	64 724	315 152	409 494
1968 ..	632 883	22 970	76 942	336 302	436 214
1969 ..	818 395	29 053	69 049	360 648	458 750
1970 ..	818 306	8 348	44 348	300 166	352 862
1971 ..	1 074 037	3 965	66 576	321 822	392 363
1972 ..	1 132 613	13 016	54 977	426 848	494 841
1973 ..	1 555 217	17 043	77 123	455 424	549 590
1974 ..	2 058 418	15 342	165 917	661 689	842 948
1975 ..	1 954 875	20 062	127 825	878 129	1 026 016

Source : Secrétariat Général à la Marine Marchande

Transport maritime d'hydrocarbures

Valeur des frets par pavillon (1)

en milliers de dollars courants

	Exportations			Importations			Trafic tiers	
	Total tous pavillons	Pavillon français	Navires affrétés	Total tous pavillons	Pavillon français	Navires affrétés	Pavillon français	Navires affrétés
1961 ..	9 191	8 648	861	108 136	99 312	299	16 022	1 296
1962 ..	7 581	6 508	101	106 476	97 437	1 822	20 237	1 364
1963 ..	6 805	5 044	120	124 132	102 315	689	17 051	5 063
1964 ..	2 322	1 871	92	133 977	99 087	468	17 047	1 216
1965 ..	3 624	1 923	1 371	147 407	100 407	828	14 323	3 195
1966 ..	6 818	2 090	3 046	141 265	111 949	1 389	21 702	5 880
1967 ..	6 899	3 058	3 580	166 430	98 648	1 508	27 541	8 692
1968 ..	4 917	3 363	1 530	187 809	96 548	7 651	29 500	18 558
1969 ..	5 070	3 836	1 172	181 943	97 645	4 185	20 861	17 939
1970 ..	2 717	1 560	930	229 910	120 115	3 078	40 010	19 657
1971 ..	1 658	704	373	410 526	143 213	8 788	45 284	18 239
1972 ..	1 215	841	66	484 084	176 631	2 376	27 602	1 293
1973 ..	2 237	1 451	-	722 816	223 105	1 459	207 657	7 948
1974 ..	1 285	882	-	824 816	262 369	10 872	209 695	12 673
1975 ..	3 085	2 537	241	889 396	380 094	-	313 938	1 041

(1) Les frets afférents au trafic en compte échange ne sont relevés dans la balance des frets et passages que depuis 1973. Antérieurement à cette date seul était relevé le solde de ce compte. Les frets portés dans ce tableau ne sont donc pas homogènes, pour la période 1961-1972, avec les tonnages et les tonnes-milles des tableaux précédents.

Source : Secrétariat Général à la Marine Marchande.

Transport maritime vrac
valeur des frets par pavillon

en milliers de dollars courants

	Exportations			Importations			Trafic tiers	
	Total tous pavillons (1)	Pavillons Français	Navires affrétés	Total tous pavillons	Pavillons Français	Navires affrétés	Pavillons Français	Navires affrétés
1961..	*	*	*	40 600	23 123	1 298	9 369	768
1962..	*	*	*	40 522	23 809	555	11 763	1 867
1963..	*	*	*	69 836	36 655	1 563	*	739
1964..	*	*	*	77 955	48 374	942	*	4 643
1965..	*	*	978	78 493	44 517	1 813	*	5 014
1966..	18 651	9 471	366	73 299	35 432	914	21 582	4 137
1967..	23 726	11 603	1 513	80 864	40 671	840	22 621	4 300
1968..	17 740	9 640	3 212	79 748	28 221	900	33 195	7 158
1969..	14 810	7 869	2 633	92 280	27 981	1 324	38 832	4 718
1970..	10 812	5 105	1 266	102 906	24 952	4 755	15 232	4 401
1971..	21 249	10 209	1 628	115 695	30 687	9 178	20 639	6 269
1972..	16 987	10 229	2 181	152 616	43 597	5 316	16 770	9 175
1973..	27 216	13 619	1 558	228 830	76 205	9 540	37 730	8 684
1974..	44 727	22 135	1 832	407 256	62 611	15 568	57 657	12 081
1975..	39 741	21 003	1 981	357 684	78 420	12 602	37 235	1 761

Source : Secrétariat Général à la Marine Marchande

* : Vrac et divers indissociables pour ces années

(1) : Ce total ne comprend pas les exportations à destination des pays autres que la zone franc, réalisées par l'armement étranger ; en effet, ces trafics ne donnant pas lieu à règlements en devises ne sont pas pris en compte dans le tableau des frets et passages en valeur de frets.

Transport maritime divers
valeur des frêts par pavillon

en milliers de dollars courants

	Exportations			Importations			Trafic tiers	
	Total tous pavillons (1)	Pavillons Français	Navires affrétés	Total tous pavillons	Pavillons Français	Navires affrétés	Pavillons Français	Navires affrétés
1961..	*	*	*	297 144	103 771	23 857	80 276	30 139
1962..	*	*	*	320 510	108 301	25 665	75 107	14 483
1963..	*	*	*	315 061	98 073	20 791	*	19 664
1964..	*	*	*	364 525	112 498	20 291	*	30 279
1965..	*	*	21 015	367 418	123 235	21 144	*	34 435
1966..	146 941	105 003	24 148	451 783	118 739	26 615	98 631	47 681
1967..	170 900	127 287	26 639	380 994	107 857	23 241	107 341	44 703
1968..	190 478	139 308	31 445	357 306	109 551	25 708	128 743	50 484
1969..	184 054	130 625	32 001	432 776	113 168	30 218	131 163	42 663
1970..	206 860	153 765	30 441	447 219	127 007	22 168	121 100	60 787
1971..	213 841	156 824	28 283	490 085	82 213	26 133	140 236	62 747
1972..	239 492	180 508	26 670	444 503	114 006	29 680	156 441	63 064
1973..	322 781	236 417	32 783	607 464	151 343	32 924	217 305	90 637
1974..	468 638	358 288	50 753	756 042	185 105	32 777	259 704	93 185
1975..	487 000	349 521	63 106	813 771	217 842	20 964	289 123	68 810

Source : Secrétariat Général à la Marine Marchande

* : Vrac et divers indissociables pour ces années

(1) : Ce total ne comprend pas les exportations à destination des pays autres que la zone franc réalisées par l'armement étranger ; en effet, ces trafics ne donnant pas lieu à règlements en devises ne sont pas pris en compte dans le tableau des frêts et passages en valeur de frêts.

Tableau n° 16

Frets par tonnes-milles tous pavillons

en dollars courants par milliers de tonnes-milles

	Total		Hydrocarbures		Vrac		Divers	
	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import
1968 ..	7,287	1 377	2,891		3,906	1,590	10,438	8,476
1969 ..	7,158	1,556	3,515		3,006	1,427	10,977	8,959
1970 ..	5,887	1,430	1,688		3,113	1,214	7,366	8,419
1971 ..	6,402	1,266	0,575		6,776	1,362	7,221	9,144
1972 ..	7,410	1,029	2,287		4,222	1,232	8,880	7,774
1973 ..	8,087	1,323	2,678	0,715	3,463	2,213	11,582	9,574
1974 ..	10,199	1,484	2,706	0,730	6,749	2,864	12,628	11,097
1975 ..	12,376	1,821	3,212	0,946	4,349	2,660	18,576	14,229

Source : Frets : D.N.T.M. { pour les taux de frets à l'exportation ainsi que
Tonnes-milles : B.F.P. { pour les taux de fret à l'importation tous produits
} confondus de 1968 à 1972.
B.F.P. pour les autres taux de fret.

Tableau n° 16 bis

Frets par tonnes-milles tous pavillons

en francs 1970 par milliers de tonnes-milles°

	Total		Hydrocarbures		Vrac		Divers	
	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import
1968...	40,26	7,61	15,97		21,58	8,78	57,66	46,82
1969...	38,82	8,44	19,06		16,30	7,74	59,32	48,59
1970...	32,67	7,94	9,37		17,28	6,74	40,88	46,73
1971...	33,74	6,67	3,03		35,71	7,18	38,06	48,20
1972...	33,20	4,61	10,25		18,92	5,52	39,78	34,83
1973...	29,73	4,86	9,84	2,63	12,73	8,13	42,57	35,19
1974...	36,01	5,24	9,56	2,58	23,83	10,11	44,59	39,19
1975...	35,27	5,19	9,15	2,70	12,39	7,58	52,93	40,55

° Le déflateur utilisé pour la conversion des francs courants en francs constants est le prix de la P.I.B.

Frets par tonnes-milles pavillon français

en dollars courants par milliers de tonnes-milles

	Hydrocarbures			Vrac			Divers		
	Export	Import	Trafic tiers	Export	Import	Trafic tiers	Export	Import	Trafic tiers
1967 ...	3,05			6,37	2,19	1,66	9,80	6,08	6,77
1968 ...	2,10			4,14	2,06	2,42	10,32	8,03	7,38
1969 ...	3,11			3,87	2,01	1,33	10,23	7,22	6,52
1970 ...	2,98			3,35	1,56	1,05	10,63	7,29	6,89
1971 ...	1,23			3,96	1,74	1,23	10,52	7,10	6,78
1972 ...	4,18			4,85	1,75	1,10	10,81	7,03	8,05
1973 ...	2,99	0,74	1,31	3,95	3,63	1,23	13,85	10,43	8,73
1974 ...	4,01	0,79	1,19	5,86	3,30	1,97	21,52	11,90	9,69
1975 ...	4,83	1,22	1,62	5,65	2,80	1,79	22,89	14,64	12,61

Source : Calcul d'après le Secrétariat Général à la Marine Marchande : Balance des Frets et Passages.

Capacité de la flotte par types
de navires

En milliers de tonnes port en lourd

	Transporteurs marchandises diverses	Dont porte- conteneurs	Transporteurs vrac sec *	Transporteurs vrac mixte	Pétroliers	Total
1962..			3 008,7 (1)		3 240,8	6 249,5 (1)
1963..			2 887,5 (1)		3 343,6	6 231,1 (1)
1964..			3 020,3 (1)		3 210,1	6 230,4 (1)
1965..			2 677,9		3 456,2	6 134,1
1966..	1 649,5	-		861,7	3 722,2	6 233,4
1967..	1 655,3	-		954,3	3 979,6	6 589,2
1968..	1 670,8	-	1 122,8	90,4	4 133,0	7 017,0
1969..	1 609,8	-	1 119,2	130,6	4 813,8	7 673,4
1970..	1 688,4	17,7	1 081,0	130,6	5 279,3	8 179,3
1971..	1 758,2	54,8	1 091,9	130,6	5 801,3	8 782,0
1972..	1 919,4	84,6	1 244,4	130,6	7 566,4	10 860,8
1973..	1 840,5	114,8	1 181,9	461,6	8 490,0	11 974,0
1974..	1 807,6	215,8	1 083,7	726,2	9 956,8	13 574,3
1975..	1 943,9	251,6	1 308,5	1 016,1	11 786,4	16 054,9
1976..	1 997,5	285,0	1 265,2	1 186,2	13 102,2	17 551,1

(1): y compris les bateaux transportant des passagers

* : y compris liberty-ships

Source : Secrétariat Général à la Marine Marchande

Personnel de la flotte de commerce en activité
(situation en fin d'année)(1)

	Maîtres et marins
1960	29 606
1961	29 960
1962	29 133
1963	29 229
1964	25 265
1965	25 089
1966	23 031
1967	21 527
1968	20 235
1969	18 317
1970	17 982
1971	16 773
1972	15 765°
1973	14 755°
1974	12 931
1975	11 777

° Evaluation
Source : Secrétariat Général à la Marine Marchande
(1) de 1960 à 1973 : marins effectivement embarqués au 31.12. (sauf marins en congé, en disponibilité, en attente d'embarquement, en congé maladie, mousses et pilotins
en 1974 et 1975 : postes de travail sur navires français au 01.09.74 et 30.12.75