

MISSION DE LA RECHERCHE

A.T.P. SOCIO-ECONOMIE DES TRANSPORTS

ETUDE EXPLORATOIRE DE DOCUMENTATION :

ARTICULATION DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES
AUX TRANSPORTS INTERIEURS ET CONDITIONS DE L'INTERVENTION
DE L'ETAT

Renaud LE GALL du TERTRE

A.R.E.S. - C.E.R.E.M.

MARS 1979

Cette recherche a bénéficié de
la décision d'aide de la
D.G.R.S.T. :
n° 76.00.057.00.225.75.01.

Service d'Analyse Economique
et du Plan

DOCUMENTATION

Ref. n°

CDAT
7215

P L A N

<u>INTRODUCTION</u>	pages
<u>I. PROBLEMES ETUDIES ET ORIENTATIONS THEMATIQUES DE LA DOCUMENTATION</u>	
1. Les transports et l'internationalisation de l'économie	7
2. Les transports et l'intervention de l'Etat	9
3. Orientation thématique de la documentation	11
<u>II. LISTE DES ORGANISMES ET DES SOURCES DE DOCUMENTATION</u>	
1. Administrations publiques, organismes internationaux, organismes professionnels	17
2. Liste des revues consultées et de la presse professionnelle	18
3. Publications bibliographiques sur les transports	20
4. Sources statistiques	20
<u>III. ANALYSE DE DONNEES ET DEPOUILLEMENT DE LA DOCUMENTATION</u>	
A) <u>INSERTION DE L'ECONOMIE FRANCAISE DANS L'ECONOMIE MONDIALE</u>	22
B) <u>CROISSANCE ET EVOLUTION DU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES</u>	
1. Secteur des transports	
1.1. Ouvrages généraux sur les transports	30
1.3. Rapports et études sur le développement des transports	35
1.4. Infrastructures, investissements et coûts	40
1.5. Politique européenne en matière de transport	43
2. Evolution récente des transports	46
3. Transport maritime de marchandises	49
4. Transports terrestres de marchandises	59

IV . BIBLIOGRAPHIE PAR THEMES

Pages

A) <u>Insertion de l'economie française dans l'économie mondiale</u>	
1. <u>Internationalisation du capital et restructuration du système productif</u>	
1.1. Ouvrages d'analyse théorique et historique ...	62
1.2. Etudes et articles	63
a) Accumulation et efficacité des systèmes productifs	-
b) Redéploiement industriel et Division Internationale du Travail	63
c) Accumulation et crise	64
d) Restructuration de l'appareil productif français	65
2. <u>Développement des Firmes Multinationales</u>	
2.1. FMN et Division Internationale du Travail.....	67
2.2. FMN et transfert de technologie	68
2.3. Les investissements étrangers en France	68
2.4. Les investissements français à l'étranger.....	70
3. <u>Mutations du Commerce Extérieur</u>	
3.1. Spécialisation et compétitivité internationale ...	71
3.2. Restructuration des échanges internationaux	72
3.3. Règlementation et financement du commerce international	75
3.4. Matières premières et produits énergétiques	
a) Les matières premières, la sidérurgie et la métallurgie	77
b) L'énergie et le problème pétrolier	77
B) <u>Croissance et évolution du transport international de marchandises</u>	
1. <u>Secteur des transports</u>	
1.1. Ouvrages généraux sur les transports.....	79
1.2. Ouvrages historiques sur le développement des transports	80

1.3. Etudes et rapports sur le développement des transports :	
a) Rapports des administrations publiques	81
b) Etudes publiées dans des revues	81
c) Etudes sur les auxiliaires de transports...	83
1.4. Investissement, infrastructure et coût	84
1.5. Politique européenne en matière de transport..	86
2. <u>Evolution récente des transports</u>	
2.1. Innovation technologique dans le transport.....	88
2.2. Conteneur et unitarisation des charges	89
2.3. Coordination des transports rail/route	90
2.4. Transport et crise pétrolière	90
3. <u>Transport maritime</u>	
3.1. Activités des transports maritimes (classement par auteurs)	91
3.2. Etudes historiques sur le développement des transports maritimes	93
3.3. Conférences internationales maritimes.....	94
3.4. Développement des trafics et des capacités de transports	95
3.5. Infrastructures portuaires	96
4. <u>Transports terrestres</u>	
4.1. Chemin de fer	
a) Transport par chemin de fer.....	98
b) Etudes historiques sur le développement des chemins de fer	98
4.2. Transport routier	
a) Activités des transports routiers (classement par auteur).....	100

b) Rapports et études sur les transports routiers

4.3. Batellerie

102

a) Activités des transports de batellerie
(classement par auteur)

b) Rapports et études sur la batellerie

INTRODUCTION

Le présent rapport rend compte d'une étude exploratoire préparatoire au VIIème Plan, sur l'articulation des transports de marchandises aux transports intérieurs et les conditions de l'intervention de l'Etat. Le travail s'inscrit dans un programme recherche portant sur l'impact de l'internationalisation de l'économie sur le secteur des transports qui vient modifier les conditions de l'action étatique.

Pour entreprendre cette recherche, il s'est avéré nécessaire d'engager une analyse des travaux publiés et des documents disponibles qui permettent d'élaborer un ensemble d'hypothèses et une méthodologie opératoires. La définition des axes de recherche confrontant l'évolution de l'action de l'Etat aux transformations du secteur des transports liées aux nouvelles tendances de la division internationale du travail, appelle une approche historique et factuelle prenant pour base la mise en place d'une documentation et l'analyse des données :

- recherches bibliographiques et exploitation des résultats des travaux publiés;

- analyse des études des administrations, des rapports des institutions internationales : C.E.E., O.C.D.E., O.N.U. - C.N.U.C.E.D.;

- collecte de données statistiques et d'informations grâce au dépouillement de revues spécialisées.

La constitution d'une telle documentation a été effectuée en précisant au préalable les problèmes majeurs apparaissant au centre de la recherche tels que soit dégagée une thématique orientant à la fois la collecte des documents et une réflexion théorique et méthodologique.

PRESENTATION DU PLAN

Ière Partie : Problèmes étudiés et orientations thématiques de la documentation

Dans la première partie sont exposés les problèmes généraux étudiés dans la recherche concernant :

1. l'évolution des transports internationaux de marchandises face à l'internationalisation de l'économie,
2. les modifications de l'intervention étatique.

Les questions posées constituent la trame de fond qui a servi à définir :

3. les thèmes d'orientation de la documentation.

IIème Partie : Organismes et sources de documentation

Dans la seconde partie sont recensés les organismes visités dont les publications ont été dépouillées ainsi que les différentes sources de documentation examinées.

IIIème Partie : Analyse de données et dépouillement de la documentation

Dans la troisième partie le compte-rendu des ouvrages, rapports et articles principaux concerne tout à tour l'évolution de l'insertion de l'économie française dans l'économie mondiale et la croissance du transport international.

IVème Partie : Bibliographie par thème

Dans la quatrième partie, la bibliographie recensée est organisée par thèmes, un plan en présente les têtes de chapitre.

I. PROBLEMES ETUDIES ET ORIENTATIONS THEMATIQUES DE LA DOCUMENTATION

1. Les transports et l'internationalisation de l'économie

Les transports de marchandises répondent à un besoin particulier qui en définit leur spécificité au sein de l'économie. La fonction principale des transports est d'assurer la circulation des produits, c'est-à-dire leur permettre d'accéder aux marchés, et ainsi se transformer en marchandises prêtes à être échangées. Le rôle même du secteur des transports le situe donc à l'articulation des différentes branches industrielles et le différencie des autres activités économiques. En dernière analyse, les transports ont pour but de produire les conditions d'échange nécessaires au développement de l'économie dans son ensemble. Cette caractéristique essentielle constitue les transports en un système structuré lié à la division de l'économie en branches, tandis que les conditions d'exploitation, tant technique qu'économique, des différents moyens de transport, représentent un vecteur privilégié quant à l'organisation du marché pour la production d'ensemble de l'économie.

Les transformations de l'appareil productif imposent en conséquence une rénovation constante du système de transport, et les progrès réalisés dans la mise en oeuvre des moyens de transport déterminent de nouvelles bases pour la croissance de l'économie.

A partir des années 60, avec la formation du Marché Commun, l'ouverture de l'économie française à la compétitivité internationale provoque une véritable mutation de l'économie. Les diverses branches connaissent une croissance différenciée, de nouvelles spécialisations du système productif apparaissent et se traduisent par une restructuration du commerce international. De plus, le développement des firmes multi-nationales qui accompagne l'ouverture des frontières dessine une organisation de plus en plus poussée des processus de production sur une base pluri-nationale. Ainsi, à l'augmentation des échanges de marchandises qui circulent sur le marché mondial, s'ajoute la croissance des

./...

flux internationaux de produit qui résultent de la combinaison de productions provenant de différents pays.

L'analyse économique traditionnelle différencie les phénomènes liés au commerce international et ceux relevant de l'économie nationale. Cette séparation opposant le marché mondial au marché intérieur conduit à distinguer nettement l'analyse des transports internationaux et celle des transports intérieurs. L'évolution en cours remet en cause radicalement une telle approche conceptuelle et méthodologique, et ceci au moins pour deux raisons. En premier lieu, on assiste à une interpénétration de plus en plus profonde des marchés des différentes économies nationales, résultant de l'intensification des échanges extérieurs. L'internationalisation de la circulation des marchandises crée sur le marché mondial de nouvelles spécialisations et de nouvelles dépendances pour les différentes économies. En second lieu, à l'internationalisation de la circulation succède, avec la nouvelle forme prise par l'investissement international dans les années 60, l'internationalisation de la production. Et c'est au niveau des processus de production eux-mêmes que sont tissés les nouveaux rapports d'inter-dépendance entre les différentes économies caractéristiques du système économique mondial de la période actuelle.

En définitive, l'approfondissement de la division internationale du travail concourt à une inter-dépendance et une hiérarchisation structurée des espaces économiques nationaux qui viennent modifier substantiellement les rapports entre transports internationaux et transports intérieurs. Aussi la recherche a-t-elle pris pour premier axe de réflexion l'évolution des espaces nationaux au sein de l'économie mondiale en formation.

Deux traits majeurs sont issus de cette évolution et marquent de façon déterminante le devenir des transports de marchandises. D'une part, la circulation internationale des marchandises tend à dominer la circulation intérieure, compte-tenu des modifications intervenant dans les conditions de la concurrence sur les marchés domestiques déterminés de plus en plus au plan international. D'autre part, les

./...

activités de circulation des marchandises, et donc des activités de transport, sont de plus en plus intégrés aux processus de production.

2. Les transports et l'intervention de l'Etat

Le secteur des transports se caractérise dès l'origine comme un domaine privilégié de l'action étatique. Compte-tenu de l'immobilisation en capital dans les infrastructures nécessaires à la production du service-transport, l'Etat doit prendre en charge partiellement la production des conditions d'échange des marchandises. Il intervient tant au niveau de la production des moyens de transport qu'au niveau de la production de la marchandise-transport. Son action contribue ainsi à créer les conditions nécessaires à l'extension des marchés de l'ensemble des branches de l'économie. En conséquence, l'intervention de l'Etat dans le secteur des transports produit ses effets à différents niveaux de la formation économique et sociale.

Grâce à ses financements et à son pouvoir réglementaire, l'Etat répartit les charges incombant au secteur public et au secteur privé. Il définit ainsi les normes de rémunération des facteurs de production dans le secteur des transports. En participant à la formation du taux de profit dans ce secteur, il détermine du même coup les conditions de concurrence inter-mode, et donc les possibilités de croissance des transports.

Avec la prise en charge d'une partie de la production du processus de circulation, l'Etat permet l'expansion des marchés nécessaires à la reproduction sociale élargie. Il crée ici les conditions de la reproduction des capacités de production de l'ensemble de l'économie et assure les conditions générales de la pérennité de la formation économique et sociale.

L'Etat concourt aussi directement au processus d'accumulation lui-même en utilisant ses ressources comme fonds de réserves sociales. Ses investissements et ses prêts dans le secteur des transports, ainsi

./...

que la prise en charge de l'exploitation de certaines activités dévalorisent le capital du secteur et crée du même coup de nouvelles conditions de valorisation pour d'autres fractions de capitaux. L'Etat agit ici au niveau même de la formation du taux de profit moyen et intervient comme mode de régulation dans la péréquation du taux de profit.

L'internationalisation non plus seulement de la circulation des marchandises et des capitaux, mais aussi de la production, modifie les conditions d'exercice des fonctions d'organisation de l'espace économique et social assurées par l'Etat national.

Après la seconde guerre mondiale, la politique étatique en matière de transport s'est fondée essentiellement sur la politique de développement des infrastructures, prolongée par la suite par la politique d'aménagement du territoire. Il s'agissait au départ de rénover et de développer les moyens de transport à partir des capitaux existants et déjà concentrés, c'est-à-dire principalement dans les transports ferroviaires et maritimes. Ensuite le développement des transports s'est effectué grâce à un effort important dans le domaine des transports routiers, et grâce à la recherche d'une diversification de l'implantation industrielle. La branche automobile a joué à cette époque pleinement le rôle de branche motrice dans la croissance.

Avec la formation de la C.E.E., l'économie française s'est ouverte à la compétitivité internationale. Les transports maritimes connaissent des difficultés graves et prolongées du fait de l'effacement progressif des pays de la zone franc dans les échanges extérieurs et de la concurrence étrangère extrêmement vive sur l'ensemble des trafics maritimes. Parallèlement, la polarisation du commerce international sur l'Europe concurre à une croissance rapide des transports terrestres, qui bénéficie surtout à la route au détriment du fer et de la voie d'eau. Avec l'internationalisation de l'économie qui assure la domination de la circulation internationale des marchandises sur la circulation intérieure, l'action de l'Etat dans le domaine des transports se trouve élargie. La politique de l'Etat

en matière de commerce extérieur apparaît comme de plus en plus décisive pour permettre la réalisation de la valeur produite, et la politique industrielle devient progressivement un moyen privilégié pour élargir les conditions d'échange au plan international.

En définitive, la politique concernant le commerce extérieur puis la politique industrielle deviennent des composantes essentielles de l'évolution du secteur de transport. Si dans un premier temps, l'action de l'Etat s'inscrivait principalement dans une perspective d'organisation de l'espace national, depuis la mise en place du marché commun, il s'agit plutôt de trouver une nouvelle articulation de l'espace national à l'économie mondiale.

Cette évolution s'est traduite par un changement dans les moyens mis en oeuvre par l'Etat. Après une phase caractérisée par la pratique de politiques sectorielles ayant pour but d'orienter la mutation du système productif, la politique économique se caractérise dans une seconde phase par des mesures d'accompagnement de l'activité économique destinées à accroître la compétitivité d'ensemble. Au cours de cette seconde phase, on assiste aussi à une modification progressive de la prise en compte des contraintes extérieures imposées par les nouvelles formes de la concurrence internationale. Les nouveaux rapports d'interdépendance entre les différentes économies nationales qui sont marqués par l'internationalisation des processus de production accompagnée par une intensification des échanges au plan international, impose à l'Etat d'inscrire son action dans le cadre de négociation inter-étatique.

3. Orientation thématique de la documentation

A partir des hypothèses d'analyse ont été dégagés les thèmes concernant la recherche. Ces thèmes ont orienté la documentation et servent de base à l'organisation de la présentation de la bibliographie.

A) Restructuration du système productif au cours de l'évolution de l'insertion de l'économie française dans l'économie mondiale

1. Problèmes théoriques et méthodologiques :

- concept d'internationalisation et notion de compétitivité internationale, hiérarchisation des systèmes productifs,

- découpage du système productif en secteurs, branches, concept de section, notion de branche dominante.

2. Approche sectorielle et modification de la place du secteur des transports dans l'articulation entre les différentes branches du système productif :

- croissance différenciée des branches,

- concentration économique et spatiale,

- internationalisation de l'économie :

✕ restructuration sectorielle et géographique du commerce extérieur, évolution de la structure internationale/intérieure des marchés,

✕ investissements étrangers en France et français à l'étranger, impact sur l'évolution des échanges.

3. Approche macro-économique quant à l'évolution de l'accumulation et de la place du commerce extérieur (C.E.) :

- rapports section I (biens d'équipement)/section II (biens de consommation) et place du C.E. dans la reproduction,

- différenciation sectionnelle des systèmes productifs, internationalisation de la section I (approche comparative des systèmes productifs des principaux pays de l'O.C.D.E.).

./...

4. Concurrence et spécialisation internationale :

- évolution de la structure de la demande mondiale et dynamique du commerce extérieur,
- compétitivité sectorielle suivant la structure de l'offre : rôle des facteurs de production et du facteur technologique,
- évolution des prix relatifs, des termes de l'échange.

5. Crise et redéploiement industriel

- internationalisation et délocalisation de la production : le développement des firmes multinationales, de la sous-traitance internationale, le transfert de technologie,
 - nouvelle concurrence exercée par les productions :
 - ✕ des pays développés,
 - ✕ des pays sous-développés.
 - nouvelles modalités des échanges internationaux :
 - ✕ "usine clé en main", "produit en main", "marché en main",
 - ✕ échanges compensatoires.
 - inflation et prix des matières premières, des produits énergétiques
 - évolution du financement des échanges internationaux et rôle des banques :
 - ✕ sur le marché monétaire international,
 - ✕ quant à la dette des pays du Tiers-Monde.

./...

6. Politique industrielle et politique du commerce extérieur ayant eu un impact sur les transports

- restructuration et concentration industrielle : objectifs et modalités d'intervention étatique, transferts Etat-industrie,

- constitution de zones industrialo-portuaires et politiques d'approvisionnement en matières premières et produits énergétiques,

- ajustement des échanges, mesures protectionnistes, promotion des échanges, assistance quant à l'accès aux marchés extérieurs, aide à l'exportation,

- réglementation de la concurrence dans la C.E.E., négociation inter-étatique.

B) Adaptation et restructuration des transports internationaux de marchandises

1. Economie des transports :

- marché des transports et notion de service-transport,

- coût du transport, infrastructure, production des moyens de transport,

- articulation transport de marchandises/transport de voyageurs,

- circulation des marchandises : dimension spatiale et économique,

- organisation économique de l'espace : urbanisation, concentration et dispersion industrielle, dimension des marchés.

./...

2. Politique nationale de transport et dimension internationale de l'économie

- orientations de la politique étatique, les transports dans les différents plans, contrats-programme,
- aménagement du territoire et effets structurants des transports,
- dépenses d'infrastructures, investissement et production des moyens de transport, aides financières à l'exploitation dans les transports et au développement du progrès technique,
- pouvoir réglementaire, tarification,
- négociation inter-étatique : au sein de la C.E.E., de l'O.C.D.E., de l'O.M.C.I. et de la C.N.U.C.E.D.

3. Branches industrielles privilégiées compte-tenu de leur impact sur les transports internationaux de marchandises :

- matières premières et demi-produits de la sidérurgie et de la métallurgie,
- produits pétroliers : production énergétique et production chimique,
- biens d'équipement industriel,
- biens d'équipement ménager : automobile et électro-ménager,
- agriculture et I.A.A.
- textiles et biens de consommation traditionnelle.

4. Secteur des transports

- développement historique des différents moyens de transport,
- concurrence et spécialisation inter-modale : par produits, par types de trafic,

./...

- concentration et internationalisation dans les transports,
- rapport entre chargeurs, transporteurs et transitaires,
- logistique industrielle : production/stockage, approvisionnement et distribution.

5. Innovation et progrès technique

- productivité, capacité, vitesse,
- unitarisation des charges et développement du conteneur,
- coordination dans les transports,
- télé-communications, introduction de l'informatique.

6. Approche modale et géographique

6.1. transports terrestres :

- constitution des réseaux et organisation des transports en Europe,
- concurrence rail/route.

6.2. transports maritimes :

- structures des activités maritimes,
- flotte et construction navale,
- conférences maritimes,
- concurrence air/mer.

II. LISTE DES ORGANISMES ET DES SOURCES DE DOCUMENTATION

1. Administrations publiques, organismes internationaux, organismes professionnels.

1.1. Administrations publiques.

- Assemblée Nationale : Budget, Projet de Loi de Finances
- C.F.C.E. : Centre Français du Commerce Extérieur
 - . G.E.P.I. : Groupe d'Etudes Prospectives Internationales
 - . Assises du Commerce Extérieur
 - . Département des Transports
 - . Groupe d'Etudes "Commerce Extérieur et Marine Marchande"
- Commissariat Général au Plan
- Comptes de la Nation : Commission des Comptes des Transports
- C.O.R.D.E.S.
- D.A.T.A.R.
- Documentation Française
- I.N.S.E.E.
- Ministère de l'Economie et des Finances
 - . G.R.E.S.I. : Groupe de réflexion sur les stratégies industrielles
 - . S.T.I.S.I. : Service du Traitement de l'Information et des Statistiques Industrielles
 - . D.G.R.S.T.
 - . Direction Générale des Douanes
 - . Direction de la Prévision
 - . Direction du Trésor
 - . Direction des Relations Economiques Extérieures
- Ministère des Transports
 - . S.A.E.I.
 - . Département des Statistiques de Transport
 - . Secrétariat Général de la Marine Marchande

1.2. Organismes Internationaux

- C.E.E. - Office Statistique Bruxelles
- G.A.T.T. Centre du Commerce International - Genève
- O.C.D.E. :
 - . Centre de Développement
 - . Comité des Transports Maritimes
 - . C.E.M.T. : Conférence Européenne des Ministres des Transports
- O.N.U.- C.N.U.C.E.D. - Genève

1.3. Organismes professionnels

- Cercle du Conteneur
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris
- Comité Central des Armateurs de France
- Comité de Liaison des Transports et de la Manutention
- Comité Français de l'Équipement Naval
- Comité National Routier
- C.N.P.F. - Commission Transports Internationaux
- Fédération des Industries Ferroviaires
- Lamy-Services
- U.I.C.F. Union Internationale des Chemins de Fer-Paris
- I.R.U. Union Internationale des Transporteurs Routiers
- Genève
- Union Nationale des Industries et de la Manutention dans les Ports Français

2. Liste des revues consultées et de la presse professionnelle

2.1. Revue d'Études et de Recherches Générales

- Annales des Mines (Documentation Française)
- Les Cahiers Français (Documentation Française)
- Economie et Politique
- Economie et Statistique (I.N.S.E.E.)
- Economie et Société (Cahiers de l'I.S.E.A.)
- Hommes et Techniques
- Monde en Développement
- Notes et Études Documentaires (Documentation Française)

- L'observateur de l'O.C.D.E.
- Problèmes Economiques (Documentation Française)
- Revue Economique
- Revue d'Economie Politique
- Revue d'Histoire Economique et Sociale
- Revue du Marché Commun
- Statistiques et Etudes Financières (I.N.S.E.E.)

2.2. Revue Spécialisée sur les Transports

- Annales de Géographie
- L' Armement
- Economie et Géographie
- Equipement, Logement, Transport
- Géographie Economique et Sociale
- Information Géographique
- Journal de la Marine Marchande
- Revue 2000 (D.A.T.A.R.)
- Revue Générale des Chemins de Fer
- Transports
- Le Transport Maritime : Etudes et Statistiques Annuelles
- La Vie Urbaine

2.3. Revue et Presse Professionnelle

- Analyse et Prévision
- Chroniques d'Actualité SEDEIS
- Entreprise
- Entreprise et Progrès
- Eurépargne
- L'Expansion
- Industries Mécaniques
- Informations Chimie
- "Le Monde"
- "Le MOCI"
- "Les Echos"
- Revue Banque
- Revue de l'Energie
- Usine Nouvelle

3. Publications Bibliographiques sur les Transports

- C.N.R.S.- Centre de Documentation Sciences Humaines
Bibliographie d'Economie des Transports
- C.I.D.E.T. : Coopération Internationale en matière de
Documentation sur l'Economie des Transports
(C.E.M.T.)
- C.E.E. - Bibliographie sur les Transports : Bulletin
de renseignements documentaires
- Revue "Transports" - Numéro trimestriel

4. Sources Statistiques

4.1. Documentation Statistique Nationale

- Ministère de l'Economie et des Finances :
 - . Direction Générale des Douanes
 - * Statistiques du Commerce Extérieur (Classification N.G.P.)
 - * Le Transport du Commerce Extérieur (Classification N.S.T.)
 - . Direction du Trésor
 - * Les Mouvements de Capitaux entre la France et l'Etranger (Flux financiers Balance des paiements) "Les Notes Bleues".
 - . S.T.I.S.I. : Investissements Etrangers en France,
(Participations en capital)
- Ministère des Transports :
 - . Département des Statistiques des transports :
 - * Annuaire statistique des Transports
 - * Résultats Généraux du Trafic intérieur et international depuis 1970. SITRAM : Système d'information sur les transports des Marchandises.
 - . Direction de la flotte de commerce et de l'équipement naval :
 - * Résultats de l'Exploitation des ports maritimes
 - * Statistique annuelle de la navigation intérieure (Office National de la Navigation)
 - . Direction des Transports Terrestres :
 - * Les transports routiers de marchandises à longue distance (Exploitation des feuilles de route, Comité National Routier)
 - * Le trafic ferroviaire (S.N.C.F.)

- Comité Central des Armateurs de France :
Le Transport Maritime : Etude et statistique,
Rapport annuel.

4.2. Organismes Internationaux de Statistiques

- C.E.E., Office de Statistique : Eurostat - Statistique annuelle de transports
- O.C.D.E., Le Commerce International des Pays de l'O.C.D.E., Série C, Classification C.T.C.I.
- Union Internationale des Chemins de Fer : Tableaux et Graphiques indiquant l'évolution des principales données statistiques ferroviaires de 1958 à 1970 - Paris.
- Union Internationale des Transports Routiers : Statistiques mondiales depuis 1948 - Genève - IRU Service d'études et de recherches économiques
- The road haulage industry since 1968, de B.Y. BAYLIS H.M.S.O. 1973
- Statistiques maritimes du : . Lloyd's Register of Shipping
. World Shipping Year Book
Londres

III. ANALYSE DE DONNEES ET DEPOUILLEMENT DE LA DOCUMENTATION

Il n'est pas question d'effectuer ici un "survey" exhaustif de la documentation recensée, mais plutôt d'explicitier les problèmes qui au regard de l'étude engagée apparaissent comme les plus importants, et de décrire les diverses approches mises en oeuvre.

Du fait des contenus extrêmement variés des documents cités dans la bibliographie et de leur intérêt très différent pour l'étude des transports internationaux de marchandises, le compte-rendu du dépouillement de la documentation est organisé de façon différente pour les deux parties concernant respectivement d'une part l'évolution de l'insertion de l'économie française dans l'économie mondiale, et d'autre part la croissance du transport international.

Dans une première sous-partie consacrée au commerce extérieur trois thèmes principaux ont été retenus dans la mesure où ils concernent très directement les problèmes de transports internationaux :

- la restructuration géographique et sectorielle du commerce extérieur français
- la compétitivité et la spécialisation internationale
- la concurrence exercée par les économies du Tiers-Monde.

Dans une seconde sous-partie les compte-rendus d'ouvrages et d'articles sur le secteur transport tentent de donner suivant le plan de la bibliographie un panorama des problèmes abordés par les études spécialisées intéressant l'objet de la recherche.

A. INSERTION DE L'ECONOMIE FRANCAISE DANS L'ECONOMIE MONDIALE

✱ (134) - MISTRAL J. : "Vingt ans de redéploiement du commerce extérieur"
Eco et Stat. N° 71, 1975

L'étude du redéploiement du commerce extérieur est menée sur deux plans :

- la réorientation géographique et la reconversion de la structure par produits des échanges extérieurs à partir des années 60.

✱ N.B. Les numéros des ouvrages cités renvoient à l'ordre d'apparition dans la bibliographie.

- les effets des dévaluations de 1957-1958 et celle de 1969 sur la compétitivité du commerce extérieur.

L'analyse s'attache à situer les performances réalisées suivant l'évolution de la conjoncture du marché intérieur et du marché international afin de porter une appréciation sur l'adaptation du système productif français aux nouvelles conditions de la concurrence internationale. Suivant cette optique les différentes branches de l'économie et leurs contributions au solde de la balance commerciale jouent un rôle différencié, et l'auteur privilégie dans l'analyse le secteur de l'industrie des biens d'équipement qui regroupe à la fois les biens d'équipements industriels et ceux des ménages.

Trois conclusions principales sont dégagées.

En premier lieu la réorientation géographique des échanges s'opère plus rapidement que la restructuration sectorielle par produit. Dès l'ouverture du marché commun, les débouchés traditionnels dans les pays de la zone franc qui bénéficiaient d'importantes protections douanières sont remis en cause, tandis que les échanges se polarisent avec les pays de la CEE notamment la R.F.A. La déformation de la structure par produit s'effectue par contre de façon beaucoup plus lente. La rigidité constatée est expliquée pour l'essentiel par la contrainte exercée sur la balance commerciale par le rythme de croissance de la production plus rapide en France que chez ses principaux partenaires. En effet l'expansion continue du marché intérieur assure des débouchés croissants pour les exportateurs étrangers, alors que les industries exportatrices françaises développent leurs ventes dans une conjoncture internationale où se succèdent les phases d'expansion et de ralentissement. En définitive les exportateurs français n'ont que rarement disposé simultanément de capacités de production disponibles et de marchés extérieurs en expansion.

Mais le manque de souplesse d'adaptation des échanges par produits fragilise en second lieu de façon persistante le commerce extérieur. La composition par produit et son évolution reflètent en particulier un développement insuffisant du secteur des biens d'équipement. Au regard de la production disponible les contributions apportées par les trois secteurs les plus modernes ayant une capacité élevée d'entraînement : chimie-mécanique-construction électrique, apparaissent comme médiocres, seule l'industrie automobile réalise un large excédent commercial. La rapidité de

la croissance française crée une complémentarité durable entre les importations et la production nationale et assure un développement plus rapide des achats à l'étranger que ceux des partenaires commerciaux.

Suivant cette conjoncture spécifique de l'économie française face au marché mondial les effets des dévaluations sont en troisième lieu différents au cours des deux périodes 1957/58-1968 et 1969-1974. Les deux premières ont accru la compétitivité par les prix de l'ensemble des exportations, tandis que la seconde a stimulé de façon significative les exportations des industries produisant des biens élaborés de consommation ou d'équipement industriel. Si dès 1959 on assiste à une très nette amélioration du taux de conversion pour l'ensemble des produits, la dégradation intervient très vite et de façon régulière jusqu'au début de 1963. Par contre après la dévaluation de 1969 on assiste à un redressement du solde antérieur progressivement jusqu'en 1973 essentiellement dû aux seuls échanges de biens industriels qui viennent s'ajouter aux excédents de produits agricoles réalisés en 1973. Cette amélioration globale témoignant d'un changement profond dans la dynamique du secteur exportateur, et s'accompagne de plus d'une diversification de nos courants d'échange. Cependant ces résultats restent fragiles car les tensions sur le commerce extérieur ont tendance à s'accroître par rapport à la décennie antérieure.

(119) - LAFAY G. : "Compétitivité, spécialisation et demande mondiale"
Eco et Stat. N° 80, 1976

L'objectif poursuivi à partir des différentes études menées par l'auteur et son équipe du C.E.P.I. au C.F.C.E. est de définir deux aspects dans la compétitivité:

- la compétitivité globale qui dépend du niveau général des prix résultant lui-même de la politique monétaire et budgétaire, du comportement des agents vis à vis des revenus et des méthodes de gestion des entreprises.
- la compétitivité structurelle qui dépend de l'adaptation d'une économie à l'évolution de la demande mondiale, suivant l'orientation judicieuse des investissements permettant d'obtenir des avantages sélectifs de prix comme une extension opportune des capacités de production et le développement des réseaux commerciaux.

L'auteur met tout d'abord en évidence un "paradoxe" quant à l'évolution des prix exprimés en monnaie nationale puis en monnaie internationale :

"Dans l'ensemble les exportateurs des pays en situation favo-

rable n'ont guère pâti de la réévaluation de leur monnaie (Pays-Bas, R.F.A., Japon) car ils ont été en mesure de maintenir leurs prix à l'exportation en monnaie nationale en dépit des réévaluations, tandis que ceux des autres pays ont souvent dû bénéficier d'avantages de change pour compenser leur mauvaise position sur les marchés internationaux (France, Italie, Royaume-Uni ...) en se contentant de s'aligner sur les prix des producteurs dominants en exerçant une action à la baisse grâce aux taux de change".

Cette dissymétrie des comportements des exportateurs tendrait ainsi à engendrer des tensions inflationnistes au niveau du commerce international des produits manufacturés.

Par ailleurs l'évolution de la balance commerciale en volume n'est pas contredite par celle des termes de l'échange dans la mesure où les prix à l'exportation tendent à s'aligner les uns sur les autres en longue période. Cette conclusion définit un second axe de recherche : la balance commerciale en valeur des pays développés dépend en définitive essentiellement de l'adaptation du pays à la demande mondiale, ce qui va permettre à l'auteur de définir la "compétitivité structurelle".

Si la croissance des demandes intérieures tend à accroître les importations des différents pays, c'est à dire les exportations des partenaires, cette croissance est très inégale selon les produits. En second lieu les parts de marché sont modifiées par la compétitivité qui s'exerce à travers les prix, ce qui renvoie non seulement à la "compétitivité globale" déjà indiquée mais aussi à l'orientation des investissements dans les secteurs qui connaissent au plan international une augmentation différenciée tant de la productivité que de la rentabilité.

Ces conditions permettent de définir un indicateur de spécialisation internationale. Un pays est "mal" spécialisé s'il exporte des produits "régressifs", c'est à dire dont la demande mondiale croît faiblement ou même diminue, et importe des produits "progressifs", c'est à dire connaissant une forte augmentation de la demande mondiale. Inversement, un pays est "bien" spécialisé s'il exporte des produits "progressifs" et importe des produits "régressifs". Dans ce dernier cas si les parts de marché restent constantes, le volume des exportations du pays tend à croître plus vite que celui de ses importations.

Après la construction d'un indicateur de spécialisation synthé-

tique l'auteur analyse l'orientation de la spécialisation pour cinq groupes de pays, qui lui permet de dégager les éléments d'une politique de "créneaux d'exportation".

(29) - Commissariat Général du Plan : "l'Appareil productif face au Tiers-Monde" - 1977

L'analyse proposée par G. LAFAY ne peut concerner en définitive que les effets de la concurrence qui se développe entre pays développés. De façon complémentaire a été formé au Plan un groupe chargé d'étudier l'évolution des économies du Tiers-Monde et de leurs exportations en particulier vers la France. L'intérêt du rapport de synthèse et plus particulièrement des études préalables réside dans le recensement sinon l'analyse (qui reste très descriptive) des moyens par lesquels on assiste à une montée des pays du Tiers-Monde sur le marché mondial.

Si la part des P.V.D. dans la production mondiale est restée stable de 1950 à 1975 : 7% environ, ainsi que dans les exportations mondiales qui a plutôt tendance à diminuer : 20% environ sur la période, une évolution tend à se dessiner depuis 1974-1975 et à modifier les conditions de la concurrence internationale. Les observations peuvent-être présentées de façon synthétique suivant cinq caractéristiques principales:

1. Au cours de la crise notamment, les niveaux de développement des pays du Tiers-Monde se diversifient pour ne plus constituer un ensemble homogène. Quelques pays apparaissent comme semi-industrialisés et opèrent une percée très forte sur les marchés d'exportations des biens manufacturés non seulement sur les marchés des pays développés mais aussi les marchés des pays en voie de développement. Cette dernière constatation doit être tempérée par le fait qu'on ne décèle pas de manifestation significative de construction "d'ensembles Sud-Sud" plus intégrés. Les politiques des P.V.D. restent axées sur leurs relations avec les pays développés.

2. Parmi les secteurs industriels à "localisation libre" un nombre de secteurs de plus en plus diversifiés exercent une concurrence sur la production des pays industrialisés. Cet élément reste mal cerné car son étude n'intègre pas de façon conséquente l'analyse des stratégies des F.M.N. Les nouvelles formes d'industrialisation des P.V.D. par les F.M.N. sont à explorer : F.M.N. "joint-venture" associant des entreprises nationales soumises aux orientations définies par les gouvernements, nouvelles

modalités de coopération suivant les accords Est-Ouest : accords compensatoires ..., développement de la sous-traitance internationale.

3. Dans les secteurs lourds de biens intermédiaires la politique d'import-substitution et de transformation des matières premières et énergétiques n'implique pas à proprement parler un phénomène de délocalisation massive mais crée un risque de surcapacité qui modifie les conditions de concurrence internationale.

4. L'engagement des banques privées dans le recouvrement de la dette des pays du Tiers-Monde s'est considérablement accru dans la période 1972-1976 pour représenter 28% de la dette extérieure publique du Tiers-Monde. Cependant cette tendance ne devrait pas se poursuivre compte-tenu de la dégradation de la solvabilité des pays débiteurs. Les auteurs ne posent pas à cet égard la question d'un changement dans le système monétaire et financier international qui éclairerait cette évolution notamment par l'impact de l'internationalisation des banques.

5. L'accélération de l'industrialisation du Tiers-Monde peut modifier de façon importante l'équilibre alimentaire mondial. De 1950 à 1973 la situation alimentaire moyenne des pays du Tiers-Monde s'est stabilisée tandis que les pays de la zone O.C.D.E. avec principalement l'Amérique du Nord renforce leur rôle de "grenier". Le niveau très bas des prix de ces excédents exportables obère les efforts de développement des productions vivrières des P.V.D., et l'insuffisance de leur capacité de paiement aggrave les déséquilibres de certaines zones. En définitive la croissance rapide de l'industrialisation fait naître de nouveaux besoins alimentaires et implique pour les P.V.D. de donner la priorité à la production alimentaire.

Face à la dynamique d'industrialisation des pays du Tiers-Monde le rapport dégage la nécessité d'articuler étroitement la politique en matière de commerce extérieur qui doit prendre appui sur l'ouverture à la concurrence extérieure et la coopération, et la politique économique intérieure qui doit prévoir les reconversions industrielles, leurs conséquences sur l'emploi et les régions.

(145) - Rapport S.E.T.E.F. : "Les échanges de produits industriels avec les pays en voie de développement" Commissariat Général au Plan 1977

L'étude du S.E.T.E.F. a pour objectif, toujours dans le cadre d'analyse de l'adaptation à la demande mondiale, d'évaluer l'impact de la concurrence des P.V.D. sur le système productif français, notamment pour ce qui concerne l'emploi.

Une analyse rétrospective des échanges entre la France et les P.V.D. fait apparaître un changement d'échelle depuis la crise du pétrole puisqu'en valeur la part des importations en provenance des P.V.D. dans le commerce extérieur total est passé de 1973 à 1976 de 19% à 27% tandis que parallèlement la part des exportations vers les P.V.D. a crû dans la même période de 18% à 25%.

Les soldes bénéficiaires par branche de la balance commerciale apparaissent fragiles tandis que la concurrence "sauvage" des P.V.D. est limitée à un très petit nombre de produits. En effet, tout d'abord les achats de produits manufacturés par les P.V.D. connaissent une expansion incertaine car les exportations de biens d'équipement s'effectuent d'abord sur les marchés des anciennes colonies 40% et d'une façon plus générale dans des zones dont les perspectives de développement sont assez médiocres. Pour ce qui concerne les importations de produits manufacturés la France reste un pays moins ouvert que la plupart des pays développés: 5% des importations de ces produits et 2,5% de la Production Industrielle Nationale. Enfin les échanges agro-alimentaires entre la France et le Tiers-Monde est essentiel à l'élargissement des débouchés pour l'agriculture française au moment où une relative "saturation" se fait jour dans les pays de C.E.E.. Fortement développés depuis 1963, ils représentent la moitié des échanges français hors C.E.E. Cependant le problème des capacités de paiement des P.V.D. se fait ici lourdement sentir.

Les échanges avec le Tiers-Monde se réalisent grâce à une croissance très rapide des crédits notamment des crédits à l'exportation, tandis que les investissements directs français dans le Tiers-Monde paraissent faibles (sauf le secteur pétrolier) au regard des investissements allemands, américains et britanniques orientés principalement vers le Sud-Est asiatique et l'Amérique latine.

Dans une seconde partie consacrée à l'emploi, l'étude du S.E.T.E.F. évalue la création nette de 100.000 emplois de 1970 à 1976 grâce à la croissance des échanges de produits industriels avec les pays du T.M. L'apparition de nouveaux emplois s'est effectuée dans les branches de biens d'équipement, le secteur des biens intermédiaires conservant le même niveau d'emploi, tandis que le nombre d'emplois chute dans le secteur des biens de consommation à partir de 1974, du fait des suppressions d'emploi dans le textile et l'habillement essentiellement.

La spécialisation industrielle des régions agrave en France le problème de la concurrence des pays du T.M. ou plus généralement celui de la régression des activités traditionnelles. De plus cette spécialisation est redoublée par l'inégalité dans la répartition par régions des qualifications.

Le rapport conclue qu'une politique de blocage des importations engendrerait systématiquement des difficultés quant aux exportations vers les P.V.D. et n'apporterait pas de solution véritable au problème de l'emploi. En définitive seule une politique d'expansion des exportations peut permettre de dégager des emplois compensant les pertes subies du fait de la concurrence sur le territoire national des biens importés en provenance des P.V.D.

B. CROISSANCE ET EVOLUTION DU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

1. Secteur des transports

1.1. Ouvrages généraux sur les transports

(208) - BERNADET M., JOLY G. : "Le secteur des transports"
Economica 1978

Cet ouvrage de base constitue une synthèse utile quant à l'état des connaissances sur le secteur transport en "rase campagne" ✕ et aux problèmes auxquels se heurte l'approfondissement de la recherche dans ce domaine.

Un chapitre préliminaire situe la place du secteur transport dans l'économie en analysant tout à tour la valeur ajoutée par la branche transport et l'évolution du transport pour compte-propre, les facteurs de production mis en oeuvre, les dépenses publiques, enfin la place des différents modes dans le secteur des transports.

Les chapitres qui suivent sont consacrés à l'un des différents modes de transport pour dégager ses caractéristiques : économiques, juridiques et institutionnelles, socio-économiques notamment concernant l'intervention des pouvoirs publics. Enfin pour chacun des modes les auteurs tentent d'appréhender comment se répartit l'activité : transport de marchandises et transport de voyageurs, transport national et transport international.

Une bibliographie succincte mais précise accompagne chaque chapitre.

✕ N.B. : les transports urbains sont donc exclus de l'analyse

- (210) - CHAPONNIERE R. : "Concentration et centralisation du capital ..." I.R.E.P.-Grenoble, A.T.P. Socio-économie 1976

Ce rapport de recherche a pour objet d'étudier l'impact de l'internationalisation de la production sur l'organisation des transports. Le secteur transport est appréhendé ici comme "le procès de production du procès de circulation des marchandises", il est situé d'emblée dans son rapport avec l'échange marchand.

L'internationalisation de la production a pour effet de faire évoluer la place du marché mondial par rapport au marché intérieur qui vient modifier l'organisation de la production du service transport et l'organisation de la "chaîne-transport". Pour chacun des modes de transport sont analysés à la fois les facteurs qui induisent une intégration plus poussée des transports aux activités productives des chargeurs ainsi qu'une transformation dans les activités elles-mêmes de transport : concentration et centralisation du capital, introduction de nouvelles techniques, notamment informatique et unitarisation des charges.

Le progrès technique est en définitive analysé non seulement à partir des transformations socio-économiques quant à son introduction dans la production du service-transport, mais aussi suivant la redéfinition des rapports dans la "chaîne-transport", c'est-à-dire la redéfinition des professions liées à l'activité de transport international de marchandises.

- (211) - CHAPALUT J.-N., FREBAULT J., PELLEGRIN J. : Le marché des transports, Seuil 1970

Cet ouvrage de large diffusion est un exemple très représentatif d'une approche du secteur transport dans une optique opérationnelle mettant clairement en exergue l'existence de différents marchés pour les transports. Sont tout d'abord distingués les trafics voyageurs des trafics marchandises, et, au sein de chacune de ces deux catégories, est effectuée

une différenciation suivant la distance ou selon la charge. Les auteurs sont conduits à étudier par exemple les déplacements interurbains de personnes, les transports de charges lourdes, etc...

L'approche des problèmes permet de bien cerner la notion de coût et de prix de revient, et d'exposer de façon claire les modalités de la concurrence.

(217) - "Rapport GUILLAUMAT", doc. française 1978

Les orientations définies pour la mise en oeuvre d'une politique de transport s'attachent à prendre en compte à la fois les règles de l'économie de marché, c'est-à-dire celles de la concurrence, et les contraintes liées au service public dans la perspective d'une gestion au moindre coût pour la collectivité.

L'objectif du rapport est de montrer que les impératifs d'économies d'énergie, d'aménagement du territoire et d'accroissement de la sécurité pour le déplacement des personnes et des biens ne sont pas incompatibles avec un fonctionnement du secteur des transports selon les mécanismes du marché.

Les conditions d'application des mesures à préconiser pour accroître la concurrence intermodale et réduire les charges de la collectivité sont examinées pour chacun des modes intérieurs. En définitive les auteurs du rapport engagent les pouvoirs publics à restaurer les conditions de concurrence tout en conservant la gestion des effets externes comme la sécurité et l'environnement. D'une manière plus précise, il s'agit d'abandonner la réglementation malthusienne du transport routier public, de réviser les obligations imposées à la S.N.C.F., notamment pour le transport de marchandises, et d'imputer progressivement aux utilisateurs de chaque mode les coûts complets qu'ils entraînent pour la collectivité.

(218) - HANAPPE P., SAVY M. : Internationalisation de l'économie et politiques nationales de transport, 3 vol.
P.A.M. - A.T.P. Socio-économie 1975

Cette recherche évalue le rôle et la place des politiques de transport dans les processus d'internationalisation pour apprécier l'évolution des conditions d'exercice des politiques étatiques. De façon simplifiée, la question posée est de savoir dans quelle mesure c'est l'amélioration des conditions de transport qui a entraîné une organisation internationale de la production industrielle, ou si au contraire c'est l'internationalisation des processus de production qui a favorisé les transformations du secteur des transports.

L'analyse s'inscrit dans l'étude des mouvements longs de Kondratieff dont les phases ascendantes sont portées par la croissance d'une ou deux branches apparaissant comme dominantes.

L'approche intersectorielle a conduit les auteurs à privilégier dans leur méthode d'investigation trois branches représentatives des trois grandes catégories d'activités industrielles : les moyens de production avec les télécommunications et l'informatique appelée à imprégner en profondeur tant les activités de transport que celles de bon nombre d'autres branches industrielles, les biens intermédiaires avec la sidérurgie dont l'organisation dépend fortement des transports par l'importance des tonnages manutentionnés, ainsi que par l'impact des progrès dans le domaine des transports, enfin les biens de consommation avec l'automobile, presque exclusivement productrice de matériel de transport et branche dominante dans la dernière phase du mouvement ascendant de Kondratieff.

Le bilan effectué sur le sens des relations causales : développement des transports et internationalisation de l'économie, fait apparaître l'évolution du secteur transport comme l'une des conditions essentielles de l'internationalisation de la production, sans pour autant

./...

impliquer un déterminisme suffisant. Par ailleurs les transports représentent un secteur privilégié pour assurer la domination d'une branche sur l'économie. En effet les modifications imposées aux transports par une branche dominante induisent à leur tour des transformations dans l'activité et l'organisation des branches fortement consommatrices de transport, ou dont l'activité est directement liée à la production de moyens de transport.

Enfin la comparaison des stratégies européennes et japonaise dans le secteur automobile fait apparaître des possibilités différenciées dans les modalités d'internationalisation de l'activité industrielle, liées à l'utilisation des moyens de transport. Cette approche met en relief la spécificité d'intervention des Etats nationaux dans le secteur des transports et son impact sur les stratégies industrielles.

(223) - NORADOUGUIAN G. : Les entreprises de transports fluviaux, maritimes et aériens en 1969, I.N.S.E.E. 1972

L'interprétation des informations de l'enquête bi-annuelle menée conjointement par le ministère des transports et l'I.N.S.E.E. permet de rassembler des données caractéristiques sur l'activité du secteur par mode suivant une cohérence d'ensemble. Cette étude constitue ainsi une base importante permettant de comparer les structures d'activité des différents modes de transport suivant une évolution qui intègre les résultats des enquêtes précédentes. Pour ce qui concerne les transports maritimes, l'étude fait ressortir d'une part la croissance inégale des différents types d'armement, notamment le développement des pétroliers face à une quasi-stagnation de la flotte, et d'autre part la diminution du personnel navigant compte-tenu de la modernisation de la flotte.

1.3. Rapports et études sur le développement des transports

(244) - "Les Echos", Les transports n° du 21/09/1970

Une rubrique suivie dans le journal "Les Echos" rend compte régulièrement des problèmes de transport, restructuration des entreprises, introduction du progrès technique, évolution des conditions de concurrence. Les articles préparés sous la direction de J. BAFFAY reprennent l'analyse des problèmes liés aux réformes en cours concernant la réglementation et l'intervention de l'Etat.

Après les chemins de fer, c'est le transport routier qui entre dans une ère de réforme. Les nouveaux taux de taxe à l'essieu sont à l'étude, le régime de la location exclusive est revue avec celui des licences.

Dans les transports maritimes, la surcapacité en porte-container sur l'Atlantique Nord inquiète beaucoup plus les européens que les américains.

(245) - BOEGNER A. : Les transports : organiser la croissance, dossier d'Entreprise, n°33, 1973

L'auteur recense les principaux facteurs économiques dont l'avenir des transports dépend étroitement. Ces facteurs sont mis en évidence par les travaux de prévision du Commissariat Général au Plan à l'horizon 1985.

Les facteurs économiques étudiés sont liés à la croissance démographique et la répartition de la population, la croissance économique de la P.I.B., la localisation industrielle, les échanges internationaux, et enfin l'évolution des conditions de vie.

Les évolutions techniques étudiées concernent le développement des containers, l'essor du fret aérien, et celui du poussage sur la voie d'eau à grand gabarit, la compétitivité des oléoducs et la coordination rail/route.

- (246) - CELLIER A. : "Sur l'évolution des transports internationaux"
Analyse et prévisions , Nov. 1971

A partir de l'extrapolation des grandes tendances concernant le fort accroissement des trafics routiers, aériens et par oléoduc accompagnés du déclin relatif du trafic ferroviaire, l'auteur tente d'apprécier les possibilités d'une révolutionnarisation de la technologie liées à l'accroissement de la taille des unités de transport et l'apparition de "chaînes intégrées", grâce à la conteneurisation.

Les transformations les plus importantes devraient accroître la concurrence air/mer, et provoquer une évolution du transport maritime dans ses rapports avec les modes de transport intérieurs.

- (247) - DARROT P. : "Données essentielles sur l'activité des transports"
Eco et Stat. Nov. 1971

Suivant une présentation cohérente des données sur l'activité des transports, l'auteur poursuit un double objectif: d'une part situer l'activité du secteur dans l'économie française en analysant tour à tour le transport des marchandises puis celui des voyageurs, et d'autre part présenter la structure des entreprises dans chacun des modes de transport, complétée par l'étude des entreprises d'auxiliaires de transport.

- (250) - LEFOUR A. : "Les transports dans le VIème Plan," Dossiers
Entreprise, Mai 1971

Le dossier effectué sous la direction de M. LEFOUR présente les priorités données aux transports urbains, les prévisions du VIème Plan, la place du développement du transport aérien, ainsi que l'impact prévisible des nouvelles techniques de transport.

L'un des aspects les plus originaux du dossier est de développer une étude sur la concurrence air/mer. L'apparition d'avions-cargo de grande capacité sur le marché du transport aérien des marchandises transforme la profession. Le nouveau type d'appareil oblige les compagnies aériennes à concevoir une nouvelle politique commerciale. Bien que le transport aérien de marchandises ne représente que 11 à 12% du volume d'affaires des compagnies aériennes, sa part tend à croître de façon significative.

Le frêt aérien gagne du terrain notamment sur l'Atlantique Nord, les trafics transpacifiques, et entre l'Europe et l'Asie pour des marchandises de plus en plus pondéreuses : produits agricoles bien sûr, mais aussi machines et ordinateurs, sous forme de pièces détachées adaptées à l'unitarisation des charges.

Les atouts de l'air, primes d'assurance plus faibles, régularité et fréquence des vols, simplification des réseaux de distribution font du frêt aérien une bataille plus commerciale que technique.

- (251) - PERROD P. : Les transports en 1972-1973, Revue d'Economie Politique n° 5, 1973

Dans un volume consacré au bilan de l'activité économique de la France entre 1972 et 1973, l'article de P. PERROD retrace l'activité du secteur des transports dans la vie économique. Il situe notamment l'activité des transports intérieurs par rapport aux transports internationaux dont le développement soutient la croissance de la route au détriment du fer et de la voie d'eau. Le développement des infrastructures pose le problème d'une articulation de la politique des transports dans le cadre européen, notamment par le biais d'une réglementation commune en matière de tarification.

- (255) - Les Comptes des Transports de 1962 à 1967 Economie et Statistique n° 3 1969

L'analyse des principaux résultats du VIIIème rapport de la Commission des Comptes des Transports passe en revue la progression des trafics marchandises et voyageurs par mode, l'équilibre des emplois et des ressources de la branche par mode à partir des comptes de production et d'exploitation,

./...

la répartition de la valeur ajoutée, et enfin l'investissement des entreprises, de l'Etat et des collectivités locales.

L'une des principales conclusions du rapport est de mettre en évidence la concurrence exercée par la route sur le rail pour les transports de marchandises. En effet si la répartition du marché suivant les produits par mode de transport fait apparaître une spécialisation des différents modes intérieurs, la croissance différenciée des branches en volume et en valeur pénalise le fer et la voie d'eau au bénéfice de la route et dans une moindre mesure de l'oléoduc.

(259) - Dossier d'Entreprise n° 9 février 1969

Parmi les articles analysant l'évolution de chacun des modes de transport, on trouve une étude sur l'adaptation de la S.N.C.F. suivant les principes de la réforme de 1969, un article sur le transport aérien français de marchandises qui en montre sa place encore très marginale dans le chiffre d'affaires des compagnies, une analyse rétrospective sur la mutation des transports maritimes contraints de s'adapter aux exigences du commerce extérieur, et enfin un article sur l'harmonisation des rapports entre la S.N.C.F. et la route (cf. infra).

(259bis) - TERNIER M. : La coordination des transports, une solution en vue ? Dossier de l'Entreprise n° 9 février 1969

La nécessité de coordonner les transports est ressentie depuis la création du marché commun. Cette nécessité pose le problème de l'intervention de l'Etat comme régulateur des mécanismes économiques.

Pour la S.N.C.F. il s'agit d'harmoniser la fiscalité, les charges d'infrastructure, les investissements et les charges sociales notamment liées aux conditions de

./...

travail spécifiques à la S.N.C.F.

Pour la route, les pouvoirs publics doivent faire évoluer la réglementation, la généralisation de la T.V.A. apparaissant comme une première mesure, cependant le rapprochement entre le rail et la route passe par une normalisation des conditions de travail.

(260) - La Commission des Transports du Vème Plan définit les grandes lignes de l'évolution de la politique de coordination,

Usine Nouvelle du 30 mars 1967

Le commentaire sur le rapport général de la Commission des Transports du Vème Plan condense l'essentiel des travaux de la Commission pour faire la synthèse des problèmes communs aux différents modes de transport, notamment pour ce qui concerne les problèmes d'équipement, d'investissements et d'exploitation.

Les objectifs de la politique de coordination dans les transports doivent s'attacher à poursuivre l'élargissement du contingentement (une attention particulière devant être accordée aux transports fluviaux de marchandises), à examiner de façon plus précise les prix de revient notamment dans les transports routiers et fluviaux, afin de définir les tarifs spéciaux liés aux coûts sociaux.

1.4. Infrastructures, investissements et coûts

- (274) - BONNAFOUS A., PLASSARD F. : Les méthodologies usuelles de l'étude des effets structurants de l'offre de transport, Revue Economique n° 2 1974

L'étude pose le problème du rôle de l'offre de transport dans le processus de développement régional, et donc de la coordination entre politique d'aménagement du territoire et politique de transport. Le problème est étudié à partir de cinq questions principales :

- A quelle sorte d'actions en matière de développement des transports est sensible chaque type d'économie régionale ?

- Quels sont les agents et les secteurs concernés ?

- Comment se distribuent dans le temps et dans l'espace les effets de l'offre de transport ?

- Quelles sont les relations de substituabilité ou de complémentarité pouvant exister entre les différents instruments de l'aménagement du territoire ?

- Sous quelles conditions une amélioration de l'offre de transport interrégional provoque-t-elle une réduction ou une aggravation des déséquilibres régionaux ?

Les auteurs recensent les différentes réponses théoriques et empiriques apportées à ces questions.

- (277) - FEDERWISCH J-M. : Tarifification des transports et volume de trafics : une méthodologie d'analyse, revue Transport n° 191 1974

Cette étude propose un outil économétrique capable de rendre compte de la "sensibilité" du volume de trafic d'un mode donné à une augmentation des taxes que ce mode de transport supporterait. Une hausse des coûts de transport

./...

pour un mode donné a pour conséquence de provoquer à partir d'un certain seuil critique une diminution des trafics au profit du transport effectué par d'autres modes. L'objectif de l'étude est de déterminer ce seuil critique dans le cadre des rapports de concurrence intermodale.

- (281) - JUSTEAU J-J. : Analyse de la productivité dans les transports routiers de marchandises, revue Transports n° 187 1973

En dégagant les facteurs agissant sur la productivité, liés au matériel, à la main d'oeuvre et à la gestion, il s'agit de mettre en évidence la relation fonctionnelle entre productivité des facteurs de production et rentabilité dans le secteur des transports routiers. L'étude repose sur les résultats statistiques d'une enquête menée en 1972-73 par la Chambre Syndicale des Constructeurs de remorques et semi-remorques auprès des transporteurs routiers. Il ressort notamment qu'un fort gain de productivité peut être obtenu au niveau de la gestion, comme du matériel qui doit largement compenser les difficultés d'accroissement du rendement de la main d'oeuvre.

- (286) - NETTER M. : Capacités de transport, coûts de transport et organisation de l'espace, Revue Economique n° 2 mars 1974

L'étude porte sur la relation, souvent négligée, entre la structuration socio-économique de l'espace et les problèmes spécifiques de la branche des transports. Elle est élargie aux branches liées à la production des moyens de transport. Elle envisage en introduisant une approche mathématique liée à l'analyse qualitative l'incidence de l'inégale variation dans le temps et dans l'espace des capacités et des flux de transport sur les coûts.

./...

- (296) - Demande de transport de marchandises, résultats pratiques des études sur le fonctionnement du marché,
C.E.M.T. - O.C.D.E. 1973

Les analyses de répartition modale de trafic tendent à répondre à deux questions distinctes dans l'élaboration des modèles :

Quels sont les facteurs qui jouent dans le choix du mode de transport ?

Quel mode de transport va être utilisé pour assurer le trafic de tel ou tel flux ?

La première approche concerne l'étude de marché qui tend à faire connaître les facteurs qui déterminent la demande, par contre la seconde appréhende les modes suivant leur spécificité par rapport aux trafics qu'ils assurent. Dans l'approche prévisionnelle, on trouve donc deux types de modèles : ceux qui prennent en compte les facteurs de création et d'attraction du trafic, et ceux qui étudient la distribution modale des flux. Après un examen théorique des modèles, sont analysées les divergences quant aux prévisions empiriques auxquelles ils aboutissent.

- (299) - Impact des investissements infrastructurels sur le développement industriel, C.E.M.T. - O.C.D.E. 1975

L'analyse de l'impact des infrastructures de transport s'est progressivement élargie. Jusque dans les années 70, les objectifs de la planification des infrastructures de transport étaient liés à la recherche d'un optimum sectoriel des transports, dans la mesure où il s'agissait de répondre à une demande existante, souvent limitée par un goulot d'étranglement. Le choix des investissements était déterminé par un critère représentant les avantages directs de l'activité de transport

./...

rapportés au coût de l'investissement.

En raison de la résorption progressive des goulots d'étranglement et de l'importance croissante du problème des équilibres régionaux, il apparaît que le critère des avantages directs demande à être complété par un critère évaluant les avantages indirects, relatif en particulier aux effets sur le développement régional de l'infrastructure projetée. La définition opératoire d'un instrument de mesure des avantages indirects pose deux séries de difficultés. La première tient à savoir quelles caractéristiques seront intégrées comme avantages et comment les quantifier. La seconde pose le problème de l'établissement des relations causales et quantitatives. Le rapport examine deux grandes catégories d'attitudes méthodologiques. Dans une première partie, sont exposés et discutés les modèles destinés à formaliser le rôle de l'offre de transport dans le processus de développement économique et régional. Dans une seconde partie, est envisagée une autre attitude méthodologique reposant sur un constat implicite d'insuffisance de la théorie économique et de non opérationnalité des modèles qui en sont issus. Elle conduit ainsi à des recherches inductives des mécanismes par des études rétrospectives d'ordre statistique et causal.

1.5. Politique européenne en matière de transport

(302) -

GOERGEN R. : Vers un système européen de tarification de l'usage des infrastructures de transport
Revue Transports n° 166 1971

En 1971, la Commission des Communautés Européennes transmet au Conseil des Ministres un mémorandum sur la tarification de l'usage des infrastructures et marque ainsi une étape dans la mise en place d'une politique commune

./...

de transports. L'article fait état des données de ce choix et des principes d'application de la tarification selon les modes de transport, sans nier que le véritable problème se trouve être l'harmonisation des conditions de concurrence.

- (308) - STRAUSS F. : Quelques réflexions sur une politique européenne commune en matière de ports maritimes
Revue Transports n° 168 1971

Après avoir rappelé quelques données fondamentales sur la structure et le fonctionnement du marché commun, l'article fait état des efforts entrepris dans la réalisation d'une politique commune en matière de transport maritime pour les cinq pays maritimes de la C.E.E. Une troisième partie est consacrée à la description des pratiques existantes en matière d'administration portuaire et d'investissement d'infrastructure.

- (312) - n° spécial d'Entreprise 17/08/63 : L'organisation des transports à l'échelle européenne,

Compte-tenu de l'impact du développement des transports sur l'amélioration de la productivité économique qui est l'un des objectifs essentiels de la politique industrielle menée durant les années soixante, les impératifs de la mise en place d'une politique de coordination européenne sont dégagés en tenant compte des spécificités de chacun des modes de transport.

- (313) - Les transports maritimes et l'élargissement de la C.E.E.
P.E. n° 1257 1972

Avec l'élargissement de la C.E.E. à de nouveaux pays maritimes les échanges commerciaux par voie maritime devraient s'accroître sensiblement. Les armateurs britanniques et norvégiens ne devraient pas être les seuls à bénéficier de l'augmentation des trafics, notamment correspondant aux échanges intra-communautaires.

./...

Des problèmes se posent cependant notamment d'unification des taux de frêts avec les pays tiers.

- (314) - La politique des transports dans la C.E.E.
P.E. n° 1249 1971

Les auteurs sollicitent une meilleure harmonisation des conditions de concurrence d'une part, grâce à l'instauration d'un système commun de tarification pour l'usage des trois infrastructures traditionnelles: rail, route, voie d'eau, et d'autre part à un rapprochement des prescriptions sociales, fiscales, techniques et celles qui concernent la sécurité.

- (318) - Développement de la politique commune des transports,
Revue Transports N° 186/1973

La première partie de cette communication de la Commission du Conseil relative au développement de la politique commune des transports analyse l'évolution économique du secteur et fixe les nouveaux éléments dont il faudra tenir compte dans la définition des objectifs d'une politique européenne: croissance ralentie, raréfaction des ressources naturelles, modification de la géographie économique, nouvelles techniques de transport. La seconde partie est consacrée au programme de travail et organise la discussion des objectifs que peut se donner la politique commune en matière de transport compte tenu des problèmes posés.

- (319) - Vers une politique commune des transports dans la C.E.E.,
Revue Transports N° 185/1973

L'accord de 1972 sur les grandes lignes de la future législation concernant les poids lourds dans la C.E.E. marque une étape après 10 ans de discussion sur les poids et les dimensions des véhicules routiers. L'entrée de la Grande-Bretagne dans le marché commun a accéléré la prise de décision.

L'auteur profite de cette occasion pour récapituler les

positions prises par les pays membres de la Communauté.

Il constate :

- la plupart des progrès réalisés jusqu'ici l'ont été dans le domaine de l'harmonisation des conditions de concurrence par une réforme de taxes.
- quelques nets progrès ont aussi été réalisés quant à l'adoption d'un système commun d'imputation des frais d'infrastructure.
- les licences de communauté pour les transporteurs routiers voient leur nombre augmenter lentement.
- la coordination des investissements, domaine d'effort particulier des institutions de la Communauté, n'est pas appliquée, des projets sont toujours à l'étude.
- la politique commune présente encore des lacunes très importantes.

2. Evolution récente des transports

- (343) - Journal de la Marine Marchande - Numéros spéciaux: Conteneurs et conteneurisation

Chaque année depuis dix ans le Comité Central des Armateurs de France consacre un numéro spécial à l'étude du développement, de l'utilisation du conteneur et d'une façon plus générale aux problèmes de la généralisation de l'unitarisation des charges. Plusieurs thèmes débordant assez largement les seuls problèmes du trafic maritime sont suivis ou repris d'un numéro à l'autre.

En premier lieu bien sûr l'étude de l'évolution de la flotte française et mondiale en porte-conteneur: numéros du 22.06.72, 26.07.73, avec l'important article de M. R. POLLIER: "Formation, évolution et perspectives de la conteneurisation: l'un des aspects les plus significatifs de la révolution maritime", 30.06.77 "évolution de la flotte mondiale de navires porte-conteneurs" et 29.06.78 "évolution de la flotte de navires porte-conteneurs des pays du Tiers-Monde".

En second lieu l'étude des conférences et de la formation des "pools". Plusieurs approches sont développées notam-

ment à partir de l'étude de lignes particulières: numéros du 25.07.74, 22.07.76, 30.06.77, et à partir de l'étude de la participation d'une compagnie à telle ou telle conférence du pool: numéros du 22.06.72, surtout celui du 26.07.73 et celui du 25.07.74.

De façon complémentaire l'analyse quant à la rentabilité de l'utilisation des porte-conteneurs est développée dans les numéros du 26.07.75 et du 17.07.75.

En troisième lieu une série d'articles concerne l'équipement portuaire et l'évolution des trafics des principaux ports.

En quatrième lieu une large place est accordée aux problèmes de la coordination des transports et donc à l'évolution de la "chaîne transport": groupage, liaisons avec la route, le fer, numéros du 22.06.72, 17.07.75, 29.06.78.

(344) - "Les Echos": Transports - 16.02.1976-

La rubrique transports "des Echos" consacre un certain nombre d'articles quant au devenir des nouvelles techniques de transport. Notamment concernant l'aéronautique, l'industrie aéronautique européenne connaît un développement qui dépend de la collaboration mise en place avec les U.S.A..

Dans la course à la conteneurisation engagée par les puissances maritimes, le pavillon français tente de retrouver une place prépondérante, qui dépend pour une grande part des accords bilatéraux qui pourront être établis avec certains pays du Tiers-Monde à l'instar des commissions mixtes franco-égyptienne et franco-brésilienne.

(345) - "Entreprise N° 973, 3.05.74

En étudiant les nouvelles stratégies industrielles et commerciales de certains groupes comme celui des "chargeurs Réunis": les raisons d'un renforcement" par M. J.P. ROBIN, la revue Entreprise donne nombre d'indications sur la diversification des activités de quelques entreprises de transport maritime, ainsi que sur l'établissement de nouveaux rapports avec les groupes financiers

au cours des restructurations et des fusions qui ont eu lieu dans une période récente.

- (349) - O.C.D.E. - G.E.M.T. "Etude de l'influence économique de la conteneurisation sur l'exploitation des transports"
O.C.D.E. Paris 1974

Le conteneur n'est pas une "solution miracle" qu'on avait cru découvrir il y a quinze ans. Adaptée à certains types de trafic, cette technique pose en définitive de nouveaux problèmes. La nécessité d'une coopération internationale est indispensable à la création d'une organisation internationale qui assure à la fois la gestion du trafic et la circulation de l'information relative à ce trafic. Si le soutien de l'Etat peut être limité à la période de démarrage et ne pas porter sur la phase d'exploitation commerciale, il n'en est pas moins indispensable pour inciter tous les partenaires économiques à collaborer.

- (355) - G. BLANC : "Consommation d'énergie comparée entre la route et le rail", Revue Transport N°200/75

Sur les trafics de longue distance (500 kms et plus) où la route et le rail sont considérés comme concurrentiels, il est démontré que le transport de marchandises par voie ferrée permet une économie en produits pétroliers de 15 à 25% par rapport à la route en moyenne, cet avantage pouvant s'amenuiser suivant les conditions d'exploitation des transports routiers.

- (357) - G. DOBIAS : "L'Energie dans les transports terrestres", Revue Transports N° 192/1974

Après avoir défini une unité commune de mesure de la consommation d'énergie (le gramme équivalent charbon par tonne-kilomètre ou voyageur-kilomètre), l'auteur démontre que le transport ferroviaire dépense en énergie 2,60% des dépenses totales, alors qu'en moyenne elles représentent 8 à 12% pour la voie d'eau, et 13 à 15% pour la route.

- (360) - Comité de liaison des transports et de la manutention:
"les transports en 1975", le Comité Paris 1976

Depuis 1972 sous l'égide du Ministère des Transports est organisé chaque année un séminaire d'actualisation des connaissances de transport, qui regroupe à la fois des administrateurs, des professionnels et des journalistes. La publication des travaux rend compte du souci de recenser les faits nouveaux mis en perspective dans le cadre d'une évolution à moyen et long terme, articulés avec une explicitation des objectifs de la politique étatique en matière de transport.

Dans l'étude des transports en 1975 une large place est accordée au plan de croissance de l'armement présenté et analysé par M. LEONARD P., directeur de la Flotte de Commerce et de l'Équipement Naval au Secrétariat Général de la Marine Marchande.

- (361) - Les transports en 1974: les différents modes de transports face à la crise, Paris le Comité 1975

Présenté par M. J. SYROTA, Directeur de l'Agence pour les économies d'énergie, l'exposé introductif du séminaire retrace les caractéristiques de la crise pétrolière et ses incidences non seulement sur le secteur des transports mais aussi sur l'ensemble de l'économie.

Chaque mode de transport est ensuite examiné suivant les conditions spécifiques de remise en cause de leurs activités par le développement de la crise économique.

3. Transport maritime de marchandises

- (366) - J. BAFFAY : Les transports maritimes, "les Echos" supplément du 14.10.74

Le dossier réalisé par BAFFAY permet d'évaluer l'évolution qu'ont connue les transports maritimes au cours des années 60, et de recenser par là même, un certain nombre de problèmes posés au début des années 70, que les bouleversements provoqués par la crise vont venir modifier de façon substantielle.

Le dossier se présente suivant 22 "chapitres" que l'on peut regrouper suivant quelques grands thèmes.

Les mutations du commerce mondial par mer depuis la fin de la seconde guerre mondiale jusqu'aux années 1970. (chapitres 1 et 2).

L'organisation du trafic par ligne avec l'introduction du conteneur, (chap. 3 à 7) comportant une importante étude sur les conférences maritimes.

Les politiques nationales et la coopération européenne face au développement des pavillons de complaisance (chap. 8 à 10).

La situation du commerce maritime et de la flotte française, avec le plan de relance et la restructuration de l'armement français (chap. 11 à 15).

Enfin les activités connexes: auxiliaires, assurances, construction navale et équipement portuaire (chap. 18 à 22).

- (369) - J.P. DUBARRY, P. VASLIN : "Les échanges extérieurs de transports maritimes et la balance des frêts de passage, Eco et Stat. N° 64/1975

Elaboré selon les méthodes identiques à celle du Service de la Flotte de Commerce du Secrétariat Général de la Marine Marchande ce document fait la synthèse des informations existantes et permettant d'apprécier la part des transports maritimes dans l'ensemble des relations extérieures de la France, ainsi que l'activité de l'armement national par rapport aux sorties de devises occasionnées par les pavillons étrangers.

- (374) - P. KALTENBACH : "La dépense nationale de transport maritime: de l'économie de l'outil à celle de son utilisation" N° 1341/1973

La restructuration du système productif et l'expansion du commerce extérieur modifient non seulement les structures de l'économie française mais également les besoins de transport maritime du pays. Les indicateurs usuels rendant compte de l'activité maritime: tonnages transportés, valeur à la tonne, nationalité des ports de chargement et

des pavillons, sont inadaptés pour rendre compte des activités nouvelles.

De nouveaux indicateurs devraient permettre d'apprécier le concept de "Défense Nationale de transport maritime" en évaluant: les dépenses de frêt, les dépenses de transport et les dépenses d'acheminement afin d'avoir une analyse des coûts de l'ensemble de la chaîne de transport, et de mieux cerner les investissements nécessaires en fonction non seulement des besoins mais de la structure des coûts.

- (379) - P. PANERAI : "Les dangers de la course au gigantisme en matière de transport pétrolier" PE N° 1283/1972

La course au gigantisme naval, dans laquelle les U.S.A. viennent de se lancer à leur tour, risque de provoquer une crise non seulement dans les chantiers, mais aussi dans les équipements portuaires. Si l'on continue sur cette voie, on aboutira à un excédent de 40 super pétroliers en 1975, en attendant les frêts continuent de baisser et après la découverte de nombreux gisements, les sources de production du brut vont se rapprocher des lieux de consommation.

- (380) - W. PFEIFER : "Ralentissement de l'expansion des flottes de commerce des pays en voie de développement" PE 1405/1975

La prise en compte par des organisations internationales, notamment la C.N.U.C.E.D., des revendications des pays en voie de développement a abouti à la définition "d'un Code de Conduite des Conférences Maritimes" qui doit garantir un accroissement de l'activité des flottes de commerce des pays du Tiers-Monde. L'augmentation de cette activité devrait correspondre au rôle plus grand dans le commerce mondial lié non seulement à la production des matières premières mais aussi à leur transformation. Cependant on assiste à deux phénomènes simultanés: la part relative des pays du Tiers-Monde dans le tonnage mondial des flottes diminue tandis que les carnets de commandes de bâtiments neufs pour ces pays augmentent.

- (381) - POIRIER D'ANGE D'ORSAY : "Pour une politique maritime d'ensemble", Revue Transport N° 181/1973

Le Comité Central des Armateurs de France sollicite des pouvoirs publics l'élaboration d'une politique maritime d'ensemble à long terme. Suivant le Comité cette politique devrait comporter :

- des mesures financières reconduisant et généralisant le système des primes, bonification des intérêts des emprunts contractés pour investissement.
- une action fiscale assouplissant le régime d'amortissement (déduction fiscale suivant l'exemple des Pays-Bas).
- une coordination au plan commercial.
- une intervention active de la C.E.E. en matière d'harmonisation de la politique de transport.
- une plus grande liberté d'action laissée aux compagnies maritimes.

- (384) - J. ROBERT : "Eléments d'une politique des transports maritimes" - Eyrolles 1973

Cet ouvrage de base est particulièrement riche et complet sur le développement des transports maritimes et l'intervention de l'Etat.

Dans une première partie l'auteur procède à l'analyse de la croissance des transports maritimes dans le monde. Tout d'abord il situe l'activité maritime par rapport au développement de l'économie nationale. Il étudie tour à tour les différents types de trafics: pétrole, gaz, vrac, marchandises diverses, et leurs modalités de transport et d'exploitation. Ensuite il analyse la concurrence entre les différents pavillons et la composition des flottes nationales. Enfin un chapitre très détaillé rend compte des conditions économiques, financières, techniques et structurelles de "l'industrie maritime".

Dans une seconde partie l'auteur confronte les objectifs de la politique maritime française à ces résultats. Une approche historique permet de mettre en perspective

l'évolution des objectifs des pouvoirs publics définis notamment au cours des différents plans depuis la reconstruction, des modalités d'aides auprès de l'armement et la construction navale, pour apprécier en fin de compte les résultats obtenus.

Dans une troisième partie l'auteur situe la politique nationale dans le cadre des négociations interétatiques au sein de la C.E.E. tout d'abord, puis au sein des organismes internationaux O.M.C.I., O.N.U., C.N.U.C.E.D.

- (385) - C. VERLAQUE : "Géographie des transports maritimes", Donin 1975

Cet ouvrage de géographie économique est un document de référence pour ce qui concerne tant l'évolution des trafics depuis le lendemain de la seconde guerre mondiale, que l'étude des infrastructures qui ont été développées. Un chapitre particulièrement intéressant étudie sur le plan historique l'évolution des navires et leur utilisation, c'est à dire aussi bien les conditions technico-économiques d'exploitation des navires, que les variations des taux de frêt, la formation des conférences et des pools et enfin l'histoire des armements français.

- (404) - I.E.T.M. "Groupements et accords dans le domaine du transport maritime" 1975

L'association entre armements qui aboutit dans le domaine des lignes régulières par une tendance à l'intégration croissante au sein de conférences apparaît comme un processus relativement continu. Cependant l'apparition de "consortiums internationaux" marque une nouvelle étape.

Deux types d'explications sont avancés: la première fait apparaître la création des conférences puis les pools comme le résultat de pratique défensive des armements face à la concurrence, la seconde présente le regroupement en consortiums comme indissociable de la spécialisation des flottes liée au progrès technique et l'accroissement corrélatif des poids des investissements. La constitution et le fonctionnement des groupes seront

examinés suivant les différents types de pratiques développées, perçues d'abord de l'intérieur de l'entreprise, puis de l'extérieur.

(410) - A. BOYER : "Les activités maritimes de la Communauté Economique Européenne"

L'analyse détaillée des activités maritimes de la C.E.E. s'intéresse à la période débutant au lendemain de la seconde guerre mondiale, et plus particulièrement à la décennie 1963-1972.

Dans un premier chapitre sont étudiées les structures économiques de la C.E.E. ayant un impact sur l'activité maritime:

1. le commerce extérieur en distinguant notamment les échanges des produits agricoles et alimentaires, et ceux des produits énergétiques et de matières premières.
2. l'orientation de la politique économique des pays membres de la C.E.E. dans leurs relations avec les pays du Tiers-Monde, de l'Europe et du marché atlantique, pour dégager son incidence sur les lignes maritimes les plus importantes.

Dans une seconde partie est étudiée la composition à la fois intra-communautaire et international avec le reste du monde.

Enfin sont étudiés les ports de la C.E.E. ainsi que la construction navale en distinguant une période de déclin jusqu'en 1966-1967 puis une période de reprise.

(411) - "Recueil annuel d'Etudes et Statistiques" du Comité Central des Armateurs de France
(413)
(415)

Chaque année la C.C.A.F. rend compte dans une étude présentée suivant le même modèle un ensemble de tableaux sur :

- les échanges mondiaux par voies maritimes
- la répartition des échanges maritimes par pays
- le transport du commerce extérieur français
- l'évolution de la flotte de commerce mondiale par tonnage, avec le classement des flottes et la répartition par type de navire.

Dans une seconde partie une analyse de la conjoncture à court ou moyen terme établit le bilan de l'activité maritime et les perspectives quant à l'avenir.

(417) - O.C.D.E. : Comité des transports maritimes : "Rapport annuel sur les transports maritimes"

Chaque année le Comité des transports maritimes publie un rapport suivant un même cadre de présentation. Le premier chapitre décrit les faits nouveaux intervenus au cours de l'année étudiée dans les politiques nationales et internationales en matière de transport maritime international. Au cours des années récentes l'attention des rapporteurs s'est attachée à examiner l'incidence d'une part des nouveaux rapports commerciaux avec les pays du Tiers-Monde notamment la conclusion d'accords à caractère bilatéral, et d'autre part de l'évolution de la Convention sur le code des conférences maritimes élaborée au sein des organismes internationaux C.N.U.C.E.D et O.M.C.I.

Le chapitre II retrace l'évolution de la demande en tonnage pour l'année étudiée et suggère les directions dans lesquelles celle-ci pourrait s'orienter au cours de l'année à venir. Après l'examen retrospectif, par grandes catégories de produits, l'analyse prospective s'appuie sur les différents travaux de l'O.C.D.E. quand aux conditions de croissance dans les économies développées. Le chapitre III étudie l'offre de tonnage pour caractériser non seulement les capacités excédentaires ou non de transport disponibles mais aussi celles de la construction navale. La composition des flottes est analysée suivant les caractéristiques des navires avec les personnels employés.

Le chapitre IV décrit comment les modifications intervenues dans l'équilibre entre l'offre et la demande se sont répercutées sur les marchés des frêts. Dans ce chapitre sont examinés séparément les marchés d'affrètement au

voyage et à temps pour les cargaisons sèches et le pétrole, ainsi que la façon dont les taux des navires de ligne ont pu réagir.

Suivant les années un chapitre V aborde l'étude d'un problème particulier apparaissant pour l'année comme important: pavillons de complaisance en 1974, transport du pétrole en 1975 ...

Enfin une annexe statistique regroupe, à partir de sources très diverses, les éléments essentiels de l'évolution des transports maritimes, de la flotte mondiale par pavillon, tonnage et type de navire, et les indices qui illustrent les différents marchés des frêts maritimes, tant d'une manière générale à long terme que d'une manière détaillée pour les deux ou trois dernières années.

(418) -

O.N.U.-C.N.U.C.E.D. : Etude sur les transports maritimes O.N.U. - New-York

La C.N.U.C.E.D. publie régulièrement un rapport annuel ou pluri-annuel sur les problèmes courants et à long terme des transports maritimes servant de base à la réflexion sur le code de conduite des conférences maritimes et les possibilités de développement des flottes des pays en voie de développement.

La première partie fait apparaître le poids des différents pays suivant le type de produits transportés sur l'évolution du trafic international de marchandises.

En second lieu est examiné le développement de la flotte marchande mondiale en regroupant les pays développés, les pays en voie de développement et les pays socialistes. Après l'étude traditionnelle de la composition des flottes, le rapport s'attache à analyser l'impact du progrès technique sur la productivité des navires, notamment grâce à l'unitarisation des charges.

./...

- (420) - O.N.U. - C.N.U.C.E.D.: "Le transport par mer du minerai de fer" O.N.U. - New-York 1974

Le contrôle des moyens de transport internationaux par les pays importateurs apparaît comme une condition de dépendance pour les pays producteurs de minerai. Les pays développés recourent à des sources d'approvisionnement toujours plus lointaines. Dans les années 60 le trafic de minerai a doublé. La dispersion des pays exportateurs face à la concentration des pays importateurs favorise une situation de dépendance des premiers vis à vis des seconds qui exercent leur domination grâce à des contrats d'achat à long terme (2/3 des flux mondiaux) favorisant le trafic de ligne. La maîtrise des moyens de transport permet aux pays importateurs d'acheter le minerai en prix F.O.B. pour 85% des expéditions, ce qui correspond à une pratique de prix discriminatoire. Les prix C.A.F. pour des minerais de même catégorie ont tendance à s'équilibrer sur tous les marchés, quels que soient les pays d'origine et les frais de transport. Les firmes importatrices font ainsi porter la charge du transport sur les pays producteurs et peuvent de plus encaisser des économies réalisées sur le transport.

Le contrôle de la production minière et son transport par des pays importateurs leur permet de coordonner les programmes d'importation, d'assurer la régularité des approvisionnements sans porter les stocks à des niveaux trop élevés, de contrôler les modalités de chargement, enfin de réviser les quantités importées en fonction de leur origine en tenant compte en particulier de l'évolution à court et moyen terme des taux de frêt.

- (421) - O.N.U. - C.N.U.C.E.D.: "Niveau et structures des taux de frêt, pratiques des conférences maritimes" O.N.U. New-York 1969

Cette étude de référence sur les taux de frêts lie l'analyse qualitative et quantitative sur l'évolution des taux de frêt aux pratiques commerciales des conférences maritimes.

Deux notions de taux de frêt sont ainsi distinguées:

- la détermination d'un tarif suivant le poids des marchandises fait dépendre le taux de frêt du type de marchandises transportées sur le trafic de ligne.

- pour l'affrètement d'un navire de tramping soit au voyage soit au temps, les taux de frêt par tonne de port en lourd sont plus liés à la capacité du navire qu'au volume de la cargaison transportée. Ce qui intéresse ici l'armateur c'est le rendement total de son navire suivant sa capacité annuelle à assurer au trafic évalué en tonne-mille.

- (432) - TIEN PHUC N.: "Nouvelle technologie du transport maritime et problèmes d'infrastructure portuaire"
Revue Transport N°161/1971

L'analyse des innovations technologiques en matière de transport maritime: navire RO/RO, porte-conteneur, porte-barges, est menée sur deux plans. Tout d'abord la mise en évidence des avantages et des inconvénients du progrès technique est abordée par l'étude de la concurrence et la complémentarité entre navires modernes et navires conventionnels.

En second lieu l'auteur dégage l'effet de ces innovations sur des infrastructures portuaires. Il prend l'exemple des transports méditerranéens où la technologie progresse rapidement, mais où de nombreux problèmes demeurent. Suivant l'auteur, c'est grâce à la création d'un "terminal poly-services" que les innovations pourront être pleinement exploitées à un moindre coût, ce qui suppose non seulement des infrastructures d'accueil pour porte-conteneur, RO/RO, porte-barges mais un aménagement de l'hinterland suivant les nécessités de liaisons d'un terminal d'éclatement.

./...

4. Transports terrestres de marchandises

- (443) - BAUMGARTNER : "La participation des chemins de fer à l'économie du marché", Revue Transports N° 176/1972

Le Centre de Recherche Economique de la C.E.M.T. examine le développement du transport par chemin de fer dans ses rapports concurrentiels avec la route. L'objet de l'étude est de rechercher une spécialisation des chemins de fer compte tenu qu'ils ne sont pas capables de concurrencer les transports routiers du point de vue de la vitesse des acheminements et du respect des délais de livraison.

- (451) - J. MEILHAUD : "Le programme de développement de la SNCF et les données nouvelles du dossier du rail" Usine Nouvelle 1974

Les nouveaux atouts du rail depuis 1973 proviennent d'abord des progrès technologiques qui accroissent ses performances en terme de coûts. La crise de l'énergie a renforcé le régime de faveur dont le rail bénéficie depuis le début des années 70.

Cependant si le rail améliore sa position dans la concurrence avec la route sur le trafic à longue distance un double effort doit être poursuivi: d'une part différencier les formes du transport de marchandises en développant le transport par train complet et les embranchements particuliers, d'autre part adapter et moderniser les méthodes de gestion, en particulier en facilitant la coopération rail/route.

- (453) - R. PARES : "Le chemin de fer en France" , Notes et documentaires N° 4121-4122 déc. 1974

Cette étude extrêmement riche comporte des éléments d'information et de synthèse essentiels sur: les relations entre l'Etat et la SNCF, les atouts compétitifs du fer, la stratégie industrielle et commerciale menée par la Société.

Une première analyse sur les données d'exploitation économique du rail reprend l'étude du régime financier de la

SNCF avec l'avenant du 27.01.1971 et l'exploitation du réseau suivant les différents types de trafic.

En second lieu l'étude de la place du chemin de fer dans le marché du transport situe le rail par rapport à la route. L'offre de transport par rail doit avoir pour objectif principal de réaliser le porte à porte et d'améliorer la qualité du service rendu.

Enfin est analysé la stratégie de diversification de la SNCF dans le cadre de sa politique commerciale grâce à la création des filiales spécialisées associant des capitaux publics et privés.

Enfin la productivité globale de l'activité de la SNCF est évaluée suivant la "méthode du surplus" pour rendre compte de l'évolution de la Société par rapport à un objectif notamment d'équilibre financier.

- (473) - P. DARROT : "La concurrence dans les transports routiers de marchandises" Eco et Stat. N° 40 et 41 1973

Cette étude expose tour à tour les éléments de la concurrence intermode et recense les principaux atouts de chaque mode de transport terrestre dans cette concurrence, puis les stratégies industrielles et commerciales adoptées par les transporteurs face aux tensions s'exerçant sur les marchés.

L'étude des conditions de la concurrence porte sur la période 1962-1971. L'avantage de la route se marque dès le début des années 60 d'une part sur 4 groupes de produits: produits manufacturés, minéraux et matériaux de construction, denrées alimentaires et enfin produits agricoles, et d'autre part sur le transport à longue distance qui progresse plus vite que celui sur courte distance. Trois causes essentielles expliquent le déclin relatif de la SNCF: l'évolution générale de l'industrie française qui connaît une baisse de la production des pondéreux et un déplacement de certaines industries lourdes vers les zones portuaires, la difficulté pour le rail d'assurer une qualité de service comparable au transport par route, les charges de la SNCF comme service public.

Les stratégies industrielles et commerciales, tant de la SNCF que des transports routiers, ne peuvent exercer pleinement leurs effets, sans des réformes assurant de nouvelles conditions de concurrence et de coopération notamment grâce au développement de techniques mixtes rai/route. La modernisation des modes de transport doit s'accompagner d'une plus grande spécialisation, un contrôle du prix de transport et des professions.

- (480) - G. NORADOUNGUIAN : "Les transports routiers", I.N.S.E.E.
(481) série E Entreprise
(482)
(483)

Le recensement des transports de 1963 a permis pour la première fois de rassembler une documentation homogène sur les différents modes de transport et sur les activités s'y rattachant. Compte tenu des intervalles séparant les recensements généraux, des enquêtes simplifiées bi-annuelles permettent de suivre l'évolution économique depuis cette date.

Ces études sont chaque fois présentées suivant le même schéma et comportent trois parties :

la première précise l'organisation générale de l'enquête et de son dépouillement, suivi d'une seconde donnant des définitions et des indications sur la nature et la validité des renseignements publiés.

la troisième partie présente des tableaux et leurs commentaires : classement des entreprises suivant les activités exercées, et les régions, suivis des études particulières sur les transports spécialisés.

IV - BIBLIOGRAPHIE PAR THEMES

A) INSERTION DE L'ECONOMIE FRANCAISE DANS L'ECONOMIE MONDIALE

1. Internationalisation du capital et restructuration du système productif

1.1. Ouvrages d'analyse théorique et historique

- (1) - AGLIETTA M. :
 - . Problématique de la valeur in "Economie Internationale" Tome 1, Mouton, 1975
- (2) . Régulation et crises du capitalisme : l'expérience des Etats-Unis, Calman-Levy, 1976
- (3) - BORRELLY R. : Les disparités sectorielles des taux de profit, P.U.G., 1975
- (4) - BOYER R., MISTRAL J. : Accumulation, inflation, crises, P.U.F., 1978
- (5) - CARRE J.-J., DUBOIS P., MALINVAUD E. : La croissance française, un essai d'analyse économique causale de l'après-guerre, Le Seuil, 1972
- (6) - CAZES G., RAYNAUD A. : Les mutations récentes de l'économie française : de la croissance à l'aménagement, Douin, 1973
- (7) - COTTA A. :
 - . Inflation et croissance en France depuis 1962, P.U.F., 1974
 - . La France et l'impératif mondial, P.U.F., 1978
- (9) - DOCKES P. : L'internationale du capital, P.U.F., 1975
- (10) - GRANOY A. : La bourgeoisie financière au pouvoir, F. Maspéro, 1977
- (11) - LE MORVAN Y. : Concentration de l'industrie en France, A. Colin, 1972
- (12) - MICHALET C.-A. : Le capitalisme mondial, P.U.F., 1976
- (13) - MORIN F. : La structure financière du capitalisme français, situations et transformations, Calman-Lévy, 1974
- (14) - PALLOIX C. :
 - . L'internationalisation du capital : éléments critiques, F. Maspéro, 1975
- (15) . Procès de production et crise du capitalisme, P.U.G.- F. Maspéro, 1977

- (16) - ROSIER B. : Croissance et crise capitaliste, P.U.F., 1975
- (17) - STOFFAES C. : La grande menace industrielle, Calman-Levy, 1978
- (18) - STOLERU L. : L'impératif industriel, Le Seuil, 1969
- (19) - VERNON R. : Les entreprises multinationales, la souveraineté nationale en péril, Calman-Lévy, 1973
- (20) - WEILLER J., COUSSY J. : Economie Internationale : automatismes et structures, Tome 1, Mouton, 1975

1.2. Etudes et articles

a) Accumulation et efficacité des systèmes productifs

- (21) - BERTRAND H. :
 - . La croissance française analysée en sections productives, (1950-1974), Direction de la Prévision, 1977
- (22) . Quelques réflexions sur l'évolution économique en France et à l'étranger de 1950 à 1974, Statistiques et Etudes Financières, n° 25, 1976
- (23) - LAURENCIN J.-P., BILLAUDOT B. : La différenciation des systèmes productifs européens : France, R.F.A., Royaume-Uni, Italie, Essai d'approche factorielle sur la période 1960-1974, IREP-CORDES, 1977
- (24) - I.N.S.E.E. : Efficacité et rentabilité des systèmes productifs en R.F.A. et en France, Note de travail, INSEE, 1977
- (25) - LOISEAU B., WINTER M.-B., MAZIER J. :
 - . Rentabilité et accumulation dans les économies dominantes Economie et Statistique n° 86, février 1977
- (26) . Répartition, rentabilité et accumulation du capital : un essai de comparaison internationale, Statistiques et Etudes Financières, n° 25, 1976
- (27) - SAUTER C. : L'efficacité et la rentabilité de l'économie française de 1954 à 1974, Economie et Statistique n° 68, 1975
- (28) - Cahiers de Yenan n° 3 : Transformation du capitalisme, F. Maspero, 1976

b) Redéploiement industriel et Division Internationale du Travail

- (29) - Commissariat Général du Plan : L'appareil productif face au Tiers-Monde, Note de travail, 1977

- (30) - Notes et Etudes Documentaires : Vers l'établissement d'un nouvel ordre économique mondial - N.D. n° 4412/13/14 Documentation Française, 1977
- (31) - D.A.T.A.R. : Restructuration de l'appareil productif français, T.R.P. n° 65/66 - 2 volumes - Documentation Française, 1977
- (32) - Ministère de l'Industrie - GRESI :
- . Le redéploiement industriel, Etude de Politique Industrielle n° 17 Documentation Française, 1977
- (33) . Perspectives de la localisation internationale des activités industrielles (Journée d'Etudes des 28 - 29 avril 1976), E.P.I. n° 10, Documentation Française, 1976
- (34) . La division internationale du travail
Volume 1 : Les tendances actuelles
Volume 2 : Trois scénarios prospectifs
E.P.I. n° 9, Documentation Française, 1976
- (35) . Colloque sur le redéploiement industriel (27-28-29 mai 1975), E.P.I. n° 6, Documentation Française, 1975
- (36) . Problématique d'une stratégie industrielle, premières réflexions, E.P.I. n° 1, Documentation Française, 1974

c) Accumulation et crise

- (37) - Numéro Spécial d'Economie et Statistique :
- . Les grandes économies dans la crise, défi structurel à long terme et désordres monétaires à court terme, Eco et Stat. n° 97, février 1978
- (38) . notamment, MISTRAL J. : Compétitivité et formation du capital en longue période.
- (39) - R. BOYER et J. MISTRAL : Profit, emploi, inflation en 1975, Revue Economique n° 1, 1977
- (40) - BENASSY J.-P., BOYER R., GELPI R.-M., LIPIETZ A., MISTRAL J., MUNOZ M., et UNANOMI R. : Approches de l'inflation, CEPREMAP, Rapport C.O.R.D.E.S., 1976
- (41) - Numéro Spécial d'Economie et Statistique :
- . L'inflation, Eco. et Stat. n° 77, avril 1976
- (42) . notamment, BOYER R. et MISTRAL J. : Formation de capital, prix relatifs, inflation.

- (43) - BOCCARA P. : Etudes sur le capitalisme monopolite d'Etat, sa crise et son issue, Editions Sociales, 1973
- (44) - HANAPPE P. :
 . La génétique des branches dominantes dans l'économie : élément 1, Prospective et Aménagement, Rapport CORDES, 1978
- (45) . Les crises contemporaines, vivons-nous un retournement du Kondratieff, Métra, Vol. XIV n° 3, 1975
- (46) - BOEDA M. : La situation de l'industrie française en 1974, I.N.S.E.E., série "E", n° 30, juin 1975
- (47) - O.C.D.E. :
 . Objectifs et instruments des politiques industrielles, une étude comparative, O.C.D.E., 1975
- (48) . La politique industrielle de la France, O.C.D.E., 1974
- d) Restructuration de l'appareil productif français
- (49) - GUIBERT B. et alii : Les mutations industrielles de la France du Traité de Rome à la crise du pétrole, I.N.S.E.E., série Entreprise, tome 1 et 2 n° 31-32, 1975
- (50) - I.N.S.E.E. : Fresque historique du système productif, INSEE, série Entreprise n° 27, 1974
- (51) - DESROSIERES A. : Un découpage de l'industrie en trois secteurs, Economie et Statistique n° 40, décembre 1972
- (52) - GUIBERT B., LAGANIER J., VOLLE M. : Essai sur les nomenclatures industrielles, Economie et Statistique n° 20, février 1971
- (53) - LE PORS A. : Les transferts Etat-Industrie en France et dans les pays occidentaux, Notes et Etudes Documentaires, n° 4303 à 4305, Documentation Française, 1976
- (54) - LE PORS A., PRUNET J. : Les transferts Etat-Industrie, Economie et Statistique n° 66, avril 1975
- (55) - LE PRETRE C. : La concentration des établissements industriels en France en 1962 et 1972, INSEE série "E" n° 43, novembre 1976
- (56) - Commissariat Général du Plan : Profil économique de la France, structures et tendances, N.D. n° 4241-42 et 4243-44, 2 volumes, Documentation Française, 1975

- (57) - JENNY F. et WEBER A.-P. :
- . Concentration et politique des structures industrielles, Commissariat Général au Plan, Documentation Française, 1974
- (58) . Concentration économique et fonctionnement des marchés
Economie et Statistique n° 65, mai 1975
- (59) - GORGE J.-P. :
- . Une étude du Ministère de l'Industrie sur la concentration industrielle entre 1970 et 1972, Economie et Statistique, n° 68, juin 1975
- (60) . Mouvement de concentration en 1974, Economie et Statistique n° 65, mai 1975

2. Développement des Firmes Multinationales

2.1. F.M.N. et Division Internationale du Travail

- (61) - MICHALET C.-A. :
 . Les firmes multinationales et le système économique mondial in Economie Internationale, J. WEILLER/
 J. COUSSY, Tome 1, Mouton 1975
- (62) . La sous-traitance internationale, O.C.D.E., Centre de développement, 1976
- (63) - BOURRIERES P. : Implantations industrielles dans le Tiers-Monde : conditions du succès, Eyrolles, 1973
- (64) - BEGUIN J.-P. : Les entreprises "conjointes" dans les pays en voie de développement, Genève, 1972
- (65) - METAIS J. : Le marché des Euro-dollars et des Euro-obligations, Notes et Etudes documentaires, Documentation Française, 1975
- (66) - D.A.T.A.R. :
 . Firmes multinationales et division internationale du travail, Travaux de Recherche et de Prospective, n° 55, Documentation Française, 1975
- (67) . Les industries en Europe, T.R.P. n° 46, Documentation Française, 1974
- (68) . Les firmes multinationales, T.R.P. n° 34, Documentation Française, 1973
- (69) . L'expansion internationale des entreprises, T.R.P. n° 25, Documentation Française, 1972
- (70) - Problèmes Economiques :
 . Les investissements U.S. en Europe : qu'en est-il aujourd'hui du défi américain ?, "The Economist", P.E. n° 1554, Documentation Française, 1978
- (71) . Importance des multinationales dans l'industrie des pays membres de l' O.C.D.E., "L'Observateur de l' O.C.D.E.", P.E. n° 1537, Documentation Française, 1977
- (72) . Les multinationales américaines en Europe vont-elles se replier sur les Etats-Unis, "The Economist"

Stratégie et influence des firmes transnationales sur l'économie française, "Projet", P.E. n° 1475, Documentation Française, 1976

- (73) . Les investissements directs japonais à l'étranger, "Japon Economie"
Les particularités des entreprises multinationales japonaises, "Banco Nazionale del Lavoro Quarterly Review", P.E. n° 1470, Documentation Française, 1976
- (74) . Les sociétés multinationales en R.F.A., "Allemagne d'aujourd'hui"
Les implantations allemandes à l'étranger et le problème de l'emploi en R.F.A., P.E. n° 1463, Documentation Française, 1976 n° 1463
- (75) - Notes et Etudes Documentaires : Les sociétés internationales, N.D. n° 3709/10, Documentation Française, 1970

2.2. F.M.N. et transfert de technologie

- (76) - P. JUDET, Ph. KAHN, A.-Ch. KISS, J. TOUSCOZ : Transfert de technologie et développement, Journées d'études, 30 sept. 1er et 2 octobre 1976, Institut des Relations Internationales, Université de Dijon, Librairies Techniques, 1977.
- (77) - Institut de Sciences Mathématiques et d'Economie Appliquées : Les transferts de technologie, I.S.M.E.A., 1976
- (78) - Ministère de l'Industrie - GRESI : Les usines clé-en-main : réalité et perspective pour la France, Etudes de Politique Industrielle n° 18, Documentation Française, 1977
- (79) - O.C.D.E. - Centre de Développement : Le transfert technologique par les firmes multinationales, Sous la direction de D. GERMIDIS, 2 volumes, O.C.D.E., 1977
- (80) . Le transfert international de technologie par les firmes multinationales, C.-A. MICHALET, Rapport O.C.D.E., 1975
- (81) . Le transfert de technologie, HAWTHORNE E.P., O.C.D.E., 1971

2.3. Les investissements étrangers en France

- (82) - BERTIN G. : L'industrie française face aux multinationales, Commissariat Général du Plan, Documentation Française, 1975
- (83) - DELAPIERRE M., MICHALET C.-A. : Les implantations étrangères en France : Stratégies et structures, Calman-Levy, 1976

- (84) - Groupe de Recherche de Géographie Industrielle - Université de Vincennes : Les investissements étrangers en France, P.U.G., 1975
- (85) - Ministère de l'Economie et des Finances - S.T.I.S.I. :
· Les participations étrangères dans l'industrie française au 1er janvier 1975, "Les Notes Bleues", n° 6/78/4
- (86) · idem, "Traits fondamentaux du système industriel français n° 3", Documentation Française, 1977
- (87) · Etude économique des entreprises et secteurs à forte pénétration étrangère, "Traits fondamentaux du système industriel français", n° 1, Documentation Française, 1976
- (88) · Les implantations étrangères en France au 1er janvier 1971, n° 17, Développement industriel et scientifique, décembre 1973
- (89) - D.A.T.A.R. :
· Prospective des investissements étrangers en France, T.R.P., n° 62, Documentation Française, 1976
- (90) · Livre Blanc : investissements étrangers et aménagement du territoire, Documentation Française, 1974
- (91) - I.N.S.E.E., Revue Economie et Statistique :
· HERNANDEZ C , PESKINE B., SAGLIO A. : La pénétration étrangère dans l'industrie française, Economie et Statistique n° 72, novembre 1975
- (92) · GABET C. : Pénétration du capital étranger en 1971 dans les sociétés de plus de 2 millions de FF. de capital social, Economie et Statistique, n° 68, juin 1975
- (93) · COHEN J.-C., FONDAICHE P. : Les participations étrangères dans l'industrie en 1971, Economie et Statistique n° 52, janvier 1974
- (94) - I.N.S.E.E., Statistiques et Etudes financières : Recensement des investissements étrangers en France en 1961, Stat. et Etudes fin., n° 219, mars 1967
- (95) - Problèmes Economiques : Les caractéristiques et les conséquences des investissements directs en France, "Patronat", P.E. n° 1397, Documentation Française, 1974
- (96) - Notes et Etudes Documentaires : Aperçu sur les investissements américains en France, N.D., n° 3770, Documentation Française, 1971

2.4. Les Investissements français à l'étranger

- (97) - Ministère de l'Economie et des Finances :
 . Les investissements français à l'extérieur et étrangers en France en 1976, "Les Notes Bleues", n° 2/78/11
- (98) . Evolution des investissements étrangers en France et français à l'extérieur de 1971 à 1975, "Les Notes Bleues" n° 9/77/1
- (99) . Evolution des mouvements de capitaux privés entre la France et l'extérieur : investissements directs et prêts à long terme de 1968 à 1973, "Les Notes Bleues" n° 2/75/5
- (100) . Evolution des mouvements de capitaux privés entre la France et l'étranger de 1962 à 1970, "Les Notes Bleues" n° 4/72/2
- (101) - F.COMBRET : Le redéploiement industriel, "Le Monde" des 30 mars, 1er, 2 et 3 avril 1978
- (102) - MALAUSSENA DE PERNO : Avantage comparatif et redéploiement industriel, Revue Banque n° 371, mars 1978
- (103) - FRANCOIS J.-P. : Les autorisations d'investissements, un indicateur de l'activité des entreprises françaises à l'étranger, I.N.S.E.E., Economie et Statistique n° 88, avril 1977
- (104) - COUFFIN H. : Les entreprises françaises sur le marché américain, "Economica", 1977
- (105) - MAROIS B., JOURDE J.-E. : Investissement et désinvestissement des firmes françaises à l'étranger, Revue Banque, avril 1977
- (106) - QUIERS-VALETTE S., MADEUF B. : Les investissements industriels français à l'étranger, Doc. Ronéoté CEREM - Université Paris X-Nanterre, 1976
- (107) - Problèmes Economiques : Les investissements français en Espagne, "Bulletin d'Information Economique du Conseiller Commercial de France à Madrid", P.E. n° 1487, Documentation Française, 1976
- (108) - Banque Française du Commerce Extérieur : Les implantations françaises à l'étranger, B.F.C.E.-C.F.C.E., 1975

- (109) - Centre Français du Commerce Extérieur : Coopération industrielle et investissement à l'étranger, C.F.C.E., 1974
- (110) - Banque Française du Commerce Extérieur : Mesures prises en faveur des implantations françaises à l'étranger, B.F.C.E., 1967

3. Mutations du Commerce Extérieur

3.1. Spécialisation et compétitivité internationale

- (111) - AGLIETTA M. : Recherche d'un concept structurel de compétitivité et application à l'évolution du commerce international dans la période récente, Document ronéoté, Université Paris I, 1975
- (112) - DE BANDT, RONCIN : Le rôle des caractéristiques sectorielles dans la structure des spécialisations internationales, I.R.E.P-Nanterre, Université Paris X-Nanterre, 1976
- (113) - HENNER M.-F. : Le délai d'influence des effets-prix sur le commerce international, Chroniques d'Actualité, SEDEIS, Tome XIII n° 6, mars 1975
- (114) . La spécialisation internationale de l'économie française : les différents indices de spécialisation et données empiriques, Revue Economique, Vol. 27 n° 1, janvier 1976
- (115) - HENNER, LASSADRIE-DUCHENE : Les tendances actuelles de la spécialisation internationale, Chroniques d'Actualité, SEDEIS, Tome XIV n° 2, janvier 1976
- (116) - LACROIX-SCHEUER : L'effort de Recherche-Développement, l'innovation et le commerce international, Revue Economique, Vol. 27 n° 6, novembre 1976
- (117) - LAFAY G. :
 . Spécialisation internationale et croissance nationale, Revue Economique, vol. 25 n° 3, mai 1974
- (118) . Spécialisation internationale et retournement des termes de l'échange : une analyse géométrique, Revue d'Economie Politique, mars-avril 1976
- (119) . Compétitivité, spécialisation et demande mondiale, Economie et Statistique n° 80, juillet-août 1976
- (120) . Trois expériences de spécialisation internationale : France, Allemagne Fédérale, Japon, Statistiques et Etudes Financières n° 30, 1977

- (121) - LASSUDRIE-DUCHENE : La demande de différence et l'échange international, Cahiers de l'I.S.E.A., 1971
- (122) - MANEL P. et RONCIN A. : Le rôle des facteurs de production et du facteur technologique dans les échanges internationaux de produits manufacturés : application à l'analyse du commerce extérieur de la France, Colloque A.F.S.E., 1977
- (123) - MONTET C. : Changements techniques et gains de l'échange international, Revue Economique, Vol. 28 n° 5, septembre 1977
- (124) - PAULESKI J. : La nouvelle théorie des proportions de facteurs et la spécialisation internationale, Economies et Sociétés n° 22, août-septembre 1974
- (125) - Groupe d'Etude de Prospective Internationale - C.F.C.E. :
· La crise de l'échange international : avensirs possibles de l'économie mondiale jusqu'en 1980, C.F.C.E., 1975
- (126) · Croissance mondiale et stratégie de spécialisation, 2 volumes, C.F.C.E., 1976
- (127) - Ministère de l'Industrie :
· Analyse de la compétitivité internationale des industries de transformation française, Rapport du BIPE, 1976
- (128) · Etude des effets de domination dans les filières de production, rapport du BIPE, 1977

3.2. Restructuration des échanges internationaux

I.N.S.E.E. - Economie et Statistique

- (129) - BRENDER A., CHEVALIER A., LAFAY G. : Les conséquences du "chacun pour soi", Eco. et Stat. n° 94, novembre 1977
- (130) - BROCLAWSKI J.-P., de VILLEPIN R. : Les mutations des échanges extérieurs de la France depuis 1970, Eco. et Stat. n° 94, novembre 1977
- (131) - DUBARRY J.-P., SANSON-CARETTE A. : Les secteurs les moins ouverts sur l'extérieur sont les plus concurrencés, Eco. et Stat. n° 94, novembre 1977
- (132) - JURA M. : Prix des matières premières et équilibre extérieur, Eco. et Stat. n° 94, novembre 1977

- (133) - CALLIES J.-M. : L'évolution récente des échanges extérieurs,
Eco. et Stat. n° 78, mai 1976
- (134) - MISTRAL J. : Vingt ans de redéploiement du commerce extérieur,
Eco. et Stat. n° 71, octobre 1975
- (135) - SIMON C. : L'évolution récente du commerce extérieur des
pays de l'Est, Eco. et Stat. n° 72, novembre 1975
- (136) - GIRIER C. : La structure des exportations de la C.E.E. après
l'intégration du Royaume-Uni, Eco. et Stat. n° 36,
juillet/août 1972
- (137) - BALLADUR J.-P. : Les échanges extérieurs de la France entre
1960 et 1970, Eco. et Stat. n° 31, février 1972
- I.N.S.E.E. - Statistique et Etudes Financières (Série orange)
- (138) - MISTRAL J. : Commerce extérieur et croissance française :
une mutation, Stat. et Etudes Fin. n° 20, 1975
- (139) - CELLIER F. : Evolution des parts de marché des grands pays
industriels, Stat. et Etudes Fin. n° 14, 1974
- (140) - ROCCA M. : Le modèle contenu en importation, Stat. et Etudes
Fin. n° 14, 1974
- (141) - I.N.S.E.E. : L'évolution structurelle comparée des échanges
extérieurs français de "demi-produits" et de "produits
manufacturés", I.N.S.E.E., doc. ronéoté, 1971
- (142) - ROLLEY P. : Les phénomènes de spécialisation à l'extérieur
de la C.E.E. : le cas des produits manufacturés et
des machines, Revue du Marché Commun, mai 1976 n° 196
- (143) - Ministère de l'Economie et des Finances : Bilan annuel sur
le commerce extérieur, "Les Notes Bleues", reproduit
in Problèmes Economiques, Documentation Française
- (144) - Comptes de la Nation : Rapport annuel sur les échanges
extérieurs français et l'environnement international
- (145) - Commissariat Général du Plan : Les échanges de produits
industriels avec les pays en voie de développement,
Rapport du S.E.T.E.F., 1977
- (146) - Problèmes Economiques :
- . La France et la concurrence du Tiers-Monde : le nouveau
défi industriel, "Actuel Développement", P.E. n° 1665,
1978

- (147) . Evolution du commerce extérieur des Etats-Unis depuis 10 ans et du commerce franco-américain depuis 1970, "Conseiller Commercial de France à Washington", P.E. n° 1549, 1977
- (148) . La rivalité commerciale entre l'Europe et le Japon dans le contexte de la crise économique mondiale, "Défense Nationale", P. E. n° 1547, 1977
- (149) . Le problème du déficit des échanges de la France avec les pays industriels, "Economie et Industrie", P.E. n° 1545, 1977
- (150) . L'industrie française dans le Marché Commun, "30 jours d' Europe", P.E. n° 1521, 1977
- (151) . Les exportations agro- alimentaires françaises, "Perspectives", P.E. n° 1521, 1977
- (152) . Les échanges commerciaux France-U.S.A., "Le Moci", P.E. n° 1521, 1977
- (153) . La précarité du redressement du commerce extérieur, "Usine Nouvelle", P.E. n° 1435, 1975
- (154) . Le commerce extérieur américain et les ventes de produits français aux U.S.A. en 1973, "Conseiller Commercial de France aux Etats-Unis", P.E. n° 1380, 1974
- (155) . Le déséquilibre des échanges franco-allemands, "Usine Nouvelle", P.E. n° 1378, 1974
- (156) - Notes et Etudes Documentaires :
- . Les échanges extérieurs de la France de 1963 à 1968, N.D. n° 3604, Documentation Française, 1969
- (157) . Le commerce extérieur de la France de 1959 à 1963, N.D. n° 3187, Documentation Française.
- (158) . Le commerce extérieur de la C.E.E. de 1958 à 1965, N.D. n° 3405
- (159) - ARNAUD-AMELLER P. : La France à l'épreuve de la concurrence internationale 1951-1966, A. Colin, 1970
- (160) - I.N.S.E.E. : La balance des paiements, étude méthodologique. Principaux résultats pour la France de 1910 à 1956, I.N.S.E.E., 1957

3.3. Règlementation et financement du commerce international

- (161) - ALLAIS M. : La libération des relations économiques internationales, Gauthiers-Villars, 1972
- (162) - ARNAUD-AMELLER : Mesures économiques et financières de décembre 1958, A. Colin, 1968
- (163) - BECK M. : Pour rentabiliser l'exportation ; problèmes des moyens de paiements, assurances et financement, Hommes et Techniques, 1975
- (164) - BLANC J. : Le financement du commerce international, Notes et Etudes Documentaires, Documentation française, 1975
- (165) - JOLY D. : Le régime français du contrôle du commerce extérieur de la prohibition à la libération, Grenoble-Université, 1975
- (166) - TEYSSIER L.-G. : Le contrôle des changes en France de 1932 à 1972, Paris, Librairie du Commerce International, 1973
- (167) - VANDAMME J., GUERRIN M. : La réglementation de la concurrence de la C.E.E., PUF, 1974
- (168) - WEILLER J. : Du protectionisme traditionnel aux nouvelles politiques industrielles, Economie et Sociétés, n° 10, 1969
- (169) - Notes et Etudes Documentaires :
- . Les instruments de la politique française du commerce extérieur, N.D. n° 4404/05, Documentation Française
- (170) . La convention de Lomé (C.E.E., pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique), N.D. n° 4313 à 15, Documentation Française
- (171) - Problèmes Economiques :
- . Renouveau du troc dans les échanges commerciaux internationaux, "The Economist", P.E. n° 1 430, 1975
- (172) . Un aperçu sur les systèmes de crédit à l'exportation des principaux pays industrialisés, P.E. n° 1430, 1975
- (173) - Revue Hommes et Techniques : Le rôle des banques dans les opérations d'exportation, mai 1974

- (174) - Centre Français du Commerce Extérieur :
- . Renforcement du dispositif d'accès aux marchés, Rapport du Groupe interministériel n° 9, C.F.C.E., 1975
- (175) . Les principales facilités accordées à l'exportation et à l'implantation des entreprises françaises à l'étranger, C.F.C.E., 1976
- (176) . Rôle des banques dans le commerce extérieur, Assises du Commerce Extérieur, Président du groupe de travail, M. de LATTRE, C.F.C.E., 1968
- (177) . Assistance à l'entreprise exportatrice, Assises du Commerce Extérieur, Président du groupe de travail, M. andré GRANDPIERRE
- (178) - Chambre de Commerce et de l'industrie de Paris :
- . Financement et garantie des exportations, C.C.I.P., 1975
- (179) . Commerce extérieur de la France et cadre international, C.C.I.P., 1974
- (180) . Le marché commun européen, C.C.I.P., 1974
- (181) . Les entreprises françaises dans le commerce international, Rapport présenté aux 3èmes Assises nationales des entreprises, Lille, 1974
- (182) - Banque Française du Commerce Extérieur : Le financement des exportations, B.F.C.E., 1976
- (183) - Banque Nationale de Paris : Le financement des exportations françaises, B.N.P., 1974
- (184) - O.C.D.E. (Centre de Développement) : Ajustement en vue des échanges : études sur des problèmes et des politiques d'ajustement industriel, O.C.D.E., 1975
- (185) - O.C.D.E. : Les systèmes de financement des crédits à l'exportation dans les pays membres de l'O.C.D.E., O.C.D.E. 1976
- (186) - C.N.U.C.E.D.-G.A.T.T. (Centre du Commerce International) :
- . Le financement des exportations, Genève, CNUCED-GATT, 1974
- (187) . Création et gestion des groupements de marketing à l'exportation, Genève, CNUCED-GATT, 1973

3.4. Matières Premières et produits énergétiques

a) Les matières premières, la sidérurgie et la métallurgie

- (188) - GILLET M. : Les charbonnages du Nord-Pas-de-Calais, Mouton, 1973
- (189) - THOUVENOT C., WITTMANN M. : Géographie de la métallurgie de transformation, Masson et Cie, 1975
- (190) - WITTMANN M., THOUVENOT C. : La mutation de la sidérurgie, Masson et Cie, 1972
- (191) - RAY G.-F. : L'approvisionnement en matières premières : pénurie artificielle et pénurie authentique, Tome XVI, n° 15 et 16, Chroniques d'actualités SEDEIS, 1975
- (192) - Ministère de l'Industrie : G.R.E.S.I. : Les matières premières minérales, Etudes et Politique Industrielle n° 4, Documentation Française, 1975
- (193) - Annales des Mines : Matières minérales et relations internationales, janvier 1975

b) L'Energie et le problème pétrolier

- (194) - CHARDONNET J. : Les sources énergétiques, Sirey, 1973
- (195) - CHEVALIER J.-M. : Le nouvel enjeu pétrolier, Calman-Levy, 1973
- (196) - CURRAN D.-W. : Géographie mondiale de l'énergie, Masson, 1973
- (197) - SID AHMED A. : L'économie arabe à l'heure du surplus pétrolier I.S.E.A., 1975, Economie et Sociétés, Tome IX n° 3
- (198) - C.F.C.E.-G.E.P.I. : la crise de l'énergie et le nouvel équilibre mondial 1974-1980, C.F.C.E., 1974, 2 tomes
- (199) - Economie et Statistique :
 . L'énergie en 1980 : le pari nucléaire, Eco et Stat. n° 88, avril 1977
- (200) . MEDINA E. : Consommation d'énergie, essai de comparaison internationale, Eco. et Stat. n° 66, avril 1975
- (201) - Statistiques et Etudes Financières :
 . BLAIN D., MORIN P. : Hausse du prix du pétrole et choix économique, Stat. et Etudes Fin. n° 21, 1976

- (202) . DOLLE M., EWENCZYK B., de MONCHY G. : 1974, budgets économiques et problèmes pétroliers, Stat. et Etudes Fin. n° 21, 1976
- (203) - Notes et Etudes Documentaires :
 . Le problème pétrolier français, N.D. n° 4279, Documentation Française
- (204) . La France et l'industrie du pétrole, N.D. n° 3553, Documentation Française
- (205) - O.C.D.E. : Perspectives énergétiques mondiales, OCDE, 1977

B) CROISSANCE ET EVOLUTION DU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

1. Secteur des Transports

1.1. Ouvrages généraux sur les transports

- (206) - AUBY J.-M., DUCOS-ADER R. : Grands services publics et entreprises nationales : transports - énergie, Tome 2, P.U.F., 1973
- (207) - BELOTTI J. : L'économie du transport aérien, Technique et Documentation, 1975
- (208) - BERNADET M., JOLY G. : Le secteur des transports, Economica, 1978
- (209) - BOURAINET J. : Coût de transport et exportation des produits agricoles, Cujas, 1972
- (210) - CHAPONNIERE R. : Internationalisation de la production et mode de transport des marchandises : concentration et centralisation du capital, Rapport I.R.E.P.-Grenoble, S.A.E.I. A.T.P. socioéconomique des transports, 2 volumes, 1976
- (211) - CHAPALUT J.-N., FREBAULT J., PELLEGRIN J. : Le marché des transports, Seuil, 1970
- (212) - CLOZIER R. : Géographie de la circulation, in "L'Economie des transports terrestres, rail, route, eau", Tome 1, Genin, 1963
- (213) - DEBOST Y., REAL B. : Les rapports des industries de la manutention avec l'évolution des processus de production et des moyens de transports au cours de l'internationalisation du capital, Rapport I.R.E.P.-Grenoble, S.A.E.I. A.T.P. Socioéconomique des transports, 1975
- (214) - DEVAUX L. : Importance des transports internationaux dans les échanges, C.F.C.E., 1974
- (215) - DEZERT B. : Transport et organisation de l'espace, in "Les activités tertiaires", tome 3, S.E.D.E.S., 1976
- (216) - DOREL G., REYNAUD A. : Puissance et difficultés des transports, in "Les Etats-Unis en devenir : puissance et transformation d'une économie", Douin, 1973

- (217) - GUILLAUMAT P. : Orientations pour les transports terrestres, Rapport de la Commission d'Etude présidée par P. GUILLAUMAT, Documentation Française, 1978
- (218) - HANAPPE P., SAVY D. : Internationalisation de l'économie et politiques nationales de transport, Rapport Prospective et Aménagement, S.A.E.I. A.T.P. Socioéconomique des transports, 3 volumes, 1975
- (219) - JABOT R. : Transports et distribution, organisation et gestion, Edition "Hommes et Techniques", 1968
- (220) - JACQUINET R.-M. : De la manutention au mouvement et à la logistique, Eyrolles, 1973
- (221) - KOLB F. : La logistique : approvisionnement, production, distribution, Entreprise Moderne d'Edition, 1972
- (222) - MERIGOT J., FROMENT R. : Industries, transports, aménagement du territoire, in "Notions essentielles de Géographie économique", Sirey, 1966
- (223) - NORADOUNGUIAN G. : Les entreprises de transports fluviaux, maritimes et aériens en 1969 (enquête 1970), I.N.S.E.E. série "E" n° 15, 1972
- (224) - RITTER J. : Géographie des transports, P.U.F., 1971
- (225) - RODIERE R. : Les transports, Dalloz, 1973
- (226) - TIEN PHUC N. : Les transports, 2 tomes, Eyrolles, 1969
- (227) - TIEN PHUC N. et alii : Pour une politique économique des transports, Eyrolles, 1972
- (228) - WICKHAM S. : Economie des transports, Sirey, 1969
- (229) - WOLKOWITSCH M. : Géographie des transports, A. Colin, 1973

1.2. Ouvrages historiques sur le développement des transports

- (230) - DOCKES P. : L'espace dans la pensée économique, Flammarion, 1969
- (231) - DUCHE J. : Les grandes routes du commerce, Flammarion, 1969
- (232) - FUSTIER P. : L'homme et les routes, de la matière, de l'énergie, de la pensée, A. et J. Picard, 1972

- (233) - PONSARD C. : Histoire des théories économiques spatiales,
A. Colin, 1958
- (234) - RENOUARD : Les transports par fer, route et eau depuis 1850,
A. Colin, 1960
- (235) - ROUSSEAU P. : Histoire des transports, Fayard, 1961
- (236) - THOENIG J.-Ch. : L'ère des technocrates : le cas des Ponts
et Chaussées, Edition d'Organisation, 1973
- (237) - TOUTAIN J.-C. : Les transports en France de 1850 à 1965,
Cahiers de l'I.S.E.A. n° 8, 1967
- (238) - in "Histoire Générale des Techniques" : Transport et
communications, Tome 3, P.U.F., 1968

1.3. Rapports et études sur le développement des transports

a) Rapports des administrations et institutions
publiques

- (239) - Assemblée Nationale : Présentation du budget des transports,
in "Projet de Loi de Finances", vol. annuel, Imprimerie
Nationale
- (240) - Centre Français du Commerce Extérieur : Compte-rendu des
Journées Transport-Exportation, Groupe d'Etude "Commer-
ce Extérieur, Marine Marchande", C.F.C.E., 1975
- (241) - Commissariat Général du Plan : Rapport de la Commission
transport, Documentation Française
- (242) - Comptes de la Nation : Rapport de la Commission des Comptes
transports, I.N.S.E.E., Collection "C", comptes et
planification
- (243) - Ministère des Affaires Etrangères : Les différents modes
de transport, 2 tomes, Eyrolles, 1970

b) Etudes publiées dans des revues

- (244) - ALLAUZEN M., VERGNAUD M., BAFFAY J., MORBSET J. et alü :
Les transports, "Les Echos", numéro du 21 septembre
1970
- (245) - BOEGNER A. : Les transports : organiser la croissance,
Dossier "Entreprise" n° 33, mai 1973

- (246) - CELLIER A. : Sur l'évolution des transports internationaux, "Analyse et Prévision", Vol. VIII, novembre 1969, n° 5
- (247) - DARROT P. : Données essentielles sur l'activité des transports, Economie et Statistique n° 28, novembre 1971
- (248) - GRAINDORGE J. : L'avenir de la politique des transports, Analyse et Prévision, Vol. XI, n° 6, 1970
- (249) - LANDRY A., ABRAHAM C., POSTEL C. : Les transports, Revue Economique n° 5, numéro spécial, septembre 1961
- (250) - LEFOUR A. : Les transports dans le VIème Plan, Dossiers "Entreprise", mai 1971
- (251) - PERROD P. : Les transports en 1972-1973, Revue d'Economie Politique, n° 5, 1973
- (252) - POTTIER P. : Axes de communication et théorie du développement, Revue Economique n° 1, 1963
- (253) - RIVET J.-P. : Une banque des données sur les transports : SITRAM (Système d'information sur les transports de marchandises), Economie et Statistique n° 64, février 1975

* Revues

- (254) - Les moyens de transport, "Cahiers Français" n° 148, 1971
- (255) - Les comptes des transports de 1962 à 1967, "Economie et Statistique" n° 3, juillet-août 1969
- (256) - Transports : redéfinir les communications, "Entreprise", n° 996, 11 octobre 1974
- (257) - Spécial transports terrestres, "Equipement, logement, transport" n° 92, mars 1975
- (258) - Exporter, pourquoi, comment ?, "Industries Mécaniques" n° 1112 du 15 avril 1976
- (259) - Le problème de la coordination des transports, dossier d' "Entreprise" numéro du 9 février 1969
- (260) - La politique des transports dans le Vème Plan, "Usine Nouvelle" du 30 mars 1967
- (261) - Les transports d'ici 1970, "Problème Economique" n° 1036, 9 novembre 1967

- (262) - Les transports, "Revue 2 000" numéro spécial n° 18, septembre 1970
- (263) - Les transports : évolution ou mutation ?, Synthèse et Perspective n° 2, 1974

c) Etudes sur les auxiliaires de transports

* Administrations

- (264) - Centre Français du Commerce Extérieur :
- . Etude sur les transitaires étrangers, Série "Etudes sur les transitaires", C.F.C.E.
- (265) . Auxiliaires de transport, indispensables et méconnus, C.F.C.E., Le Moci, décembre 1974
- (266) . Les transports internationaux vus par les petits et moyens exportateurs : la réponse des professionnels du transport, C.F.C.E., 1974
- (267) - Ministère des Transports :
- . Enquête sur la structure des entreprises de transport routier en 1973 : les auxiliaires de transport, S.A.E.I., 1975
- (268) . Enquête annuelle d'entreprise : auxiliaires des transports terrestres, 1973, S.A.E.I., 1975
- (269) . Les entreprises prestataires du service transport face à l'évolution des entreprises industrielles et commerciales, Rapport de GERLIC, S.A.E.I., A.T.P. socioéconomique des transports, 1975

* Autres

- (270) - Les auxiliaires et le conteneur, Revue "Entreprise", 3 mai 1974
- (271) - Internationalisme du point de vue d'un chargeur : problèmes de groupage, in "Transport-Expo" 4-8 juin 1973, Thème 4 "L'organisation des transports conçue comme une chaîne", "Transport-Expo", 1974

1.4. Infrastructures, investissements et coûts

a) Auteurs

- (272) - BAUMGARTNER J.-P. : Le prix de revient, le coût marginal et le prix de vente dans les transports, Annales Suisses d'Economie des Transports n° 1, mars 1974
- (273) - BIEBER A. : Planification des transports et analyse de système, Analyse et Prévision, Vol. VIII, octobre 1969, n° 4
- (274) - BONNAFOUS A., PLASSARD F. : Les méthodologies usuelles de l'étude des effets structurants de l'offre de transport, Revue Economique n° 2, 1974.
- (275) - CHAPON J.-P. : La politique de la France, "Equipement, Logement, Transport", janvier-février 1974
- (276) - COIGNET J., EIGLIER P. : La relation aménagement-transport, Revue Economique n° 2, 1974
- (277) - FEDERWISCH J.-M. L. : Tarifification des transports et volumes de trafics : une méthodologie d'analyse, Revue "Transports" n° 191, avril 1974
- (278) - GIROUX M. :
· La tarification des transports intérieurs, Bordas, 1973
- (279) · Tarifification des transports intérieurs, Statistiques et Etudes Financières n° 4, 1971
- (280) - HUTTER R., MUNBY D.-L., MEYER J.-R., LACOSTE L. :
La tarification ferroviaire dans le marché concurrentiel des transports intérieurs de marchandises, Communication et débats du Colloque International de Nice, octobre 1961, "Cahiers de l' I.S.E.A." n° 130, octobre 1962,
- (281) - JUSTEAU J.-J. : Analyse de la productivité dans les transports de marchandises, Revue "Transports" n° 187, décembre 1973
- (282) - LEVEQUE, LE VU HAO, MOINOT, NOTTOLA : Transports ferroviaires et routiers de marchandises, compte de surplus, Rapport S.E.D.E.S. - S.A.E.I. ATP socioéconomique des transports, 1976

- (283) - L'HUILLIER D. : Le coût du transport, Cujas, 1965
- (284) - LIBERTALIS B. : Les problèmes de financement dans le secteur des transports, I.R.T.-Arcueil, novembre 1972
- (285) - NETTER M. :
- Critique de la théorie de la tarification du coût marginal social des infrastructures routières, "Vie Urbaine" n° 8, 1971
- (286) · Capacités de transport, coûts de transport et organisation de l'espace, Revue Economique n° 2, 1974
- (287) - ROSENFELD F. : Techniques d'analyse et d'évaluation des projets d'investissements, P.U.F., 1966

b) Organismes et publications spécialisées

- (288) - Chambre de Commerce Internationale : Politique des investissements en matière d'infrastructure de transport, C.C.I., 1964
- (289) - Comité de liaison des transports et de la manutention :
- La politique commerciale et tarifaire, les grands équipements, in "Les Transports en 1973", Tome 3, Paris - Le Comité, 1974
- (290) · La politique commerciale et tarifaire des différents modes de transports, in "Les Transports en 1973", Tome 3, Paris-Le Comité, 1974
- (291) · Politique commerciale et tarifaire des transports, in "Les Transports en 1974", Tome 2, Paris-Le Comité, 1975
- (292) · Orientations de la politique des transports, in "Les Transports en 1974", Tome 3, Paris-Le Comité, 1975
- (293) · Les infrastructures des transports dans le cadre du VIIème Plan, in "Les Transports en 1975", Tome 2, Paris-Le Comité, 1975
- (294) - Lamy-Service : "Les Transports", Tome 2, annuel
- (295) - Le financement des investissements publics, Revue Economique n° 4, juillet-août 1973

- (296) - O.C.D.E.-C.E.M.T.
 . Demande de transport de marchandises, résultats pratiques des études sur le fonctionnement du marché, Paris, O.C.D.E., 1973
- (297) . Le rôle des investissements infrastructurels dans le processus de développement économique, Paris, O.C.D.E., 1970
- (298) . Avantages et inconvénients (au niveau de la collectivité) des interventions de l'Etat sur la politique des prix des entreprises de transport de marchandises, Paris, O.C.D.E., 1974
- (299) . Impact des investissements infrastructurels sur le développement industriel, Paris, O.C.D.E., 1975

1.5. Politique européenne en matière de transport

a) Auteurs

- (300) - CONSTANT S.-C., RITTER J., LAIGROZ J. : L'Europe du charbon et de l'acier : les transports, P.U.F., 1968
- (301) - FERRON O. de : Le problème des transports et le marché commun, Droz, 1965
- (302) - GOERGEN R. : Vers un système européen de tarification de l'usage des infrastructures de transport, Transports, n° 166, octobre 1971
- (303) - LAVAL D. : Aspects de la politique communautaire pour les transporteurs français, in "Les Transports en 1973", Tome 1, Comité de Liaison des Transports et de la Manutention, 1974
- (304) - LE GOY R. : Eléments nouveaux en 1973 de la politique communautaire des transports, in "Les Transports en 1973", Tome 1, Paris-Le Comité, 1974
- (305) - MICHELET P. : Les transports au sol et l'organisation de l'Europe, Payot, 1962
- (306) - ORSKI M.C.K. : L'avenir des transports inter-urbains en Europe, L'Observateur de l'O.C.D.E., octobre 1972
- (307) - PRIOU J.-M. : Les transports en Europe, P.U.F., 1971
- (308) - STRAUSS F. : Quelques réflexions sur une politique européenne commune en matière de transports maritimes, Transports n° 168, décembre 1971

b) Organismes et publications spécialisées

- (309) - Centre Universitaire de recherche européenne et internationale - Grenoble : La politique commune des transports, Colloque de Grenoble des 28-29 avril 1972, Grenoble - Université des Sciences Sociales, 1973
- (310) - Comité de Liaison des Transports et de la Manutention :
· Transport et commerce extérieur, les grandes liaisons européennes, in "Les Transports en 1975", Tome 3, Paris-Le Comité, 1976
- (311) · Politique communautaire, in "Les Transports en 1973", Tome 1, Paris-Le Comité, 1974
- (312) - Entreprise : L'organisation des transports à l'échelle européenne. n° 17/8/63
- (313) - Problèmes Economiques :
· Les transports maritimes et l'élargissement de la C.E.E., P.E. n° 1257, 2 février 1972
- (314) · La politique des transports dans la C.E.E., P.E. n° 1249, 9 décembre 1971
- (315) · L'évolution des transports en Europe dans les dix dernières années, P.E. n° 861, 30 juin 1964
- (316) · L'évolution des transports en Europe de 1950 à 1959, P.E. n° 688, 7 mars 1961
- (317) - Transports :
· Le plan directeur du chemin de fer européen, Transports n° 188, 1974
- (318) · Développement de la politique commune des transports, Transports n° 186, 1973
- (319) · Vers une politique commune des transports dans la C.E.E., Transports n° 185, 1973
- (320) - O.C.D.E.-C.E.M.T. : Rapport sur l'activité de la Conférence, annuel à partir de 1955

2. Evolution récente des transports

2.1. Innovation technologique dans les transports

a) Auteurs

- (321) - ALEXANDRE R. : Les transports de demain, Problèmes Economiques n° 1426 11 juin 1974
- (322) - BOEGNER A. : L'avenir des moyens de transport, Problèmes Economiques n° 1325 6 juin 1973
- (323) - CHARRITAT D. : Transport et stockage des produits chimiques Informations-Chimie n° 109 juin 1972
- (324) - COTTEREAU A. : Les techniques nouvelles : mythe et réalité Hachette 1974
- (325) - LEUTZBACH W. : Les transports dans la décennie 1980-1990 O.C.D.E. - C.E.M.T. "5ème symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports" Athènes 22-25 octobre 1973
- (326) - LEVY F. : L'inventaire des moyens de transports de demain", Problèmes Economiques n° 1172 18 juin 1970
- (327) - LYERS S. : Technologie des transports : une révolution silencieuse, O.C.D.E. - Paris 1970
- (328) - MANDRAY O. : Le conteneur et le roll on/roll off ne sont pas les seuls secteurs en progrès, in Transport-Expo, thème 2 la réduction des coûts d'exploitation, Paris 4-8 juin 1973

b) Revue

- (329) - Economie et Sociétés : Progrès et croissance dans le secteur des transports, Cahiers de l'I.S.E.A. tome 2 n° 10 octobre 1968
- Entreprise (Dossier de l') :
- (330) . Transport et manutention (numéro spécial) n° 25 mai 1971
- (331) . Transport, stockage et manutention, n° 33 mai 1973

- (332) - Equipement, Logement, Transport : Techniques nouvelles de Transport, dossier trimestriel, n° 83 février 1974, n° 85 mai 1974, n° 91 février 1975
- (333) - Revue 2 000 : Les transports en 1980, n° 31 doc. fr. 1975
- Transport :
- (334) . Transports et informatique, n° 171 mars-avril 1972
- (335) . Etudes et techniques avancées dans le domaine du transport en France n° 121 mai 1967
- (336) - Transport-Expo : Colloque international des techniques de pointe dans les transports de surface et les méthodes nouvelles pour l'exploitation des techniques classiques 4-8 juin 1973

2.2. Conteneur et unitarisation des charges

a) Auteurs

- (337) - BERTA E., BERGMANN A. : Le container et l'Europe, Centre de Recherches Européennes de Lausanne, 1973
- (338) - DUCREUX J. : Le transport par conteneurs, D.E.S. université de Lyon II 1970
- (339) - HARREL-COURTES H. : Le container et ses problèmes, Paris 1967
- (340) - SARTRE P. : Les transports par containers : Académie de Marine 1969

b) Organismes et revues

- (341) - Centre Français du Commerce Extérieur : Dossier Container C.F.C.E. 1976
- (342) - Cercle du Conteneur : Où en est-on en France dans le domaine de la conteneurisation, Centre de Productivité des Transports 1974
- (343) - Comité Central des Armateurs de France : "Journal de la Marine Marchande", 17/07/75, 25/08/74, 26/07/73, 22/06/72
- (344) - "Les Echos" n° du 16/02/76 et du 28/12/74

- (345) - "Entreprise" n° du 3/05/74
- (346) - "Equipement, Logement, Transport". Spécial transports terrestres
n° 92 mars 1975
- (347) - LAMY-Services La Conteneurisation Lamy tome 3 1974
- (348) - Office Technique pour l'utilisation de l'acier : La Conteneurisation, doc. ronéoté de l'office 1970
- (349) - O.C.D.E. - C.E.M.T. : Etude de l'influence économique de la conteneurisation sur l'exploitation des transports
O.C.D.E. 1974, rapport de la 21ème table ronde O.C.D.E. 1974
- (350) - O.N.U. - C.N.U.C.E.D. : Conditions matérielles du transport de marchandises en gros conteneurs, O.N.U.-New-York 1974
- (351) - Revue Générale des Chemins de Fer : La S.N.C.F. et le container,
n° spécial février 1972
- (352) - Transport : Les chemins de fer et les transports de marchandises en grands containers, n° 166 octobre 1971

2.3. Coordination des transports rail-route

- (353) - MOURRE E. : Economie et coordination des transports publics de marchandises I.C.D.N. 1966
- Transport :
- (354) . Marché de transport routier et relations rail-route
n° spécial, 115, octobre-novembre 1966
- . Le transport combiné rail-route, n° 199 février 1975

2.4. Transport et crise pétrolière

a) Auteurs

- (355) - BLANC G. : Consommation d'énergie comparée entre la route et le rail, Transport n° 200 mars 1975
- (356) - DESOUTIER B. : Le transport terrestre du pétrole : élément de crise du Proche-Orient "Ragreb" n° 64 Juillet-Août 1974

- (357) - DOBIAS G. : L'énergie dans le transport terrestre, Transport n° 192 mai 1974
- (358) - FILLET A., LETOURNEUR T. : Les problèmes énergétiques et l'évolution récente des transports, Revue Economique n° 5 sept-oct. 1974
- (359) - ROBERT J. Le transport professionnel routier face à la crise de l'énergie, Transport n° 193 juin 1974

b) Organismes et séminaires

- Comité de liaison des transports et de la manutention; séminaires d'actualisation des connaissances de transports :

- (360) . Les transports en 1975 : transports collectifs et transports de marchandises face à la crise, in 4ème séminaire tome 1 1976
- (361) . Les transports en 1974 : les différents modes de transport face à la crise, 3ème séminaire tome 1 1975
- (362) . CROSA J-R. : La crise pétrolière de 1973, ses origines, ses développements, in 2ème séminaire tome 1 1974
- (363) . GHIGONIS H. : Répercussions de la crise pétrolière de 1973 sur l'économie des transports routiers, in 2ème séminaire tome 1 1974
- (364) . HUTTEA R. : Répercussions de la crise pétrolière de 1973 sur l'économie du transport ferroviaire, in 2ème séminaire tome 1 1974
- (365) . POIRIER D'ANGE D'ORSAY P. : Répercussions de la crise pétrolière de 1973 sur l'économie des transports maritimes, in 2ème séminaire tome 1 1974

3. Transport maritime de marchandises

3.1. Structures et activités de la marine marchande

(classement par auteurs)

- (366) - BAFFAY J. : Les transports maritimes, "Les Echos" supplément au n° 11 015 1971

- (367) - BAYLISS B. : Les ressources en matières premières et les transports, O.C.D.E. - C.E.M.T. 1975
- (368) - BOYER A. : Les transports maritimes, P.U.F. 1973
- (369) - DUBARRY J-P., VASLIN P. : Les échanges extérieurs de transports maritimes et la balance des frets et passages
Economie et Statistiques n° 64 février 1975
- (370) - FOURT P-M. : Coût du transport par mer des substances minérales Les Annales des Mines volume III 1957
- (371) - FRANCOU B. : Structure du coût du transport maritime et relations économiques internationales
Doctorat d'Etat, Université d'Aix-en-Provence 1975
- (372) - MATRY P. : Les ressources en matières premières et les transports, O.C.D.E. - C.E.M.T. 1975
- (373) - JONCHAY I. : Les transports au long cours en 1971, n° 159 et 163, revue Transport 1971
- (374) - KALTENBACH P. : La dépense nationale de transport maritime : de l'économie de l'outil à celle de son utilisation
Problèmes Economiques, n° 1341 10 oct. 1973
- (375) - LAVERGNE L. : Les transports par mer, R. MOREUX 1972
- (376) - LEONARD P. : Les fluctuations cycliques dans les transports maritimes, Revue Economique 1960 n° 1
- (377) - LERAY S. : L'ère des superpétroliers, le transport et le raffinage des hydrocarbures Bordas 1971
- (378) - NORADOUNGUIAN G. : Structure et activités des transports maritimes en 1965, Coll. I.N.S.E.E. "E4" déc. 1969
- (379) - PANERAI P. : Les dangers de la course au gigantisme en matière de transport pétrolier, Problèmes Economiques n° 1283 2 août 1972
- (380) - PFEIFER W. : Ralentissement de l'expansion des flottes de commerce des pays en voie de développement
Problèmes Economiques n° 1405 15 janvier 1975
- POIRIER D'ANGE D'ORSAY P. :
- (381) . Pour une politique maritime d'ensemble, Transport n° 181 mai 1973
- (382) . Transport maritime et balance des paiements, Transport n° 201 avril-mai 1975

- (383) - POULIZAC Y. : Effets de l'investissement maritime sur la balance des paiements, Comité Central des Armateurs de France 1967
- (384) - ROBERT J. : Eléments d'une politique des transports maritimes Eyrolles 1973
- (385) - VERLAQUE C. : Géographie des transports maritimes Donin 1975
- (386) - VERNEAUX R. : L'industrie des transports maritimes au XIXème siècle et au commencement du XXème siècle Paris 1903
- VIGARIE A. :
- (387) . La circulation maritime Genin 1976
- (388) . La façade atlantique de la France devant l'extension du marché commun, Annales de Géographie n° 455 janv.fév. 1974
- (389) - WOLFOUSKI C. : Les flottes de commerce, Information Géographique n° 2 1975

3.2. Etudes historiques sur le développement des transports maritimes

a) Auteurs :

- (390) - BARBANCE M. : Histoire de la Cie Générale Transalt : un siècle d'exploitation maritime, Arts et Métiers 1955
- (391) - BENOIST M., PETTIER F. : Les transports maritimes A. Colin 1961
- (392) - BIGARD L. : Dans les affaires maritimes après 1918 : L'argentière, Ed. Humbert et fils 1955
- (393) - CAROUR R. : La compagnie des messageries maritimes, son passé et son avenir, Revue d'Histoire Economique et Sociale n° 3 1972
- (394) - GRUSS R. : La flotte marchande française de 1950 à 1960 Ed. maritimes et coloniales (plusieurs ouvrages - remise à jour périodique)

b) Organismes et revues

- (395) - Comité Central des Armateurs de France : La marine marchande en 1953, Le Journal de la Marine Marchande 1954
- Ministère des Transports - Secrétariat de la Marine Marchande :
- (396) - . Trafic aérien et maritime sur l'Atlantique Nord 1953
- (397) . Reconstitution de la flotte française
Imp. Nationale 1948
- Notes et études documentaires :
- (398) . Les marines marchandes mondiales, Doc. Franç. N D n° 353-354 1946
- (399) . La marine marchande française en 1949-1950,
Doc. Franç. N D n° 1452 1951
- (400) . Aspects économiques de la marine marchande française de 1951 à 1956, Doc. Franç. N D n° 2328 1957
- (401) . Evolution comparée de la flotte pétrolière mondiale et des taux de fret de 1955 à 1957, Doc. Franç. n° 2406 1958
- (402) . La marine marchande française, flotte de commerce, trafic maritime, construction navale, Doc. Franç. n° 2941 1962
- (403) - Revue d'Histoire Economique et Sociale : Etudes d'Histoire maritime, numéro spécial, n° 1 1972 et n° 3 1972

3.3. Conférences maritimes internationales

- (404) - Institut d'Economie des Transports maritimes : Groupements et accords dans le domaine du transport maritime, I.E.T.M. 1975

- O.N.U. - C.N.U.C.E.D. :

- (405) . Le système des conférences maritimes, O.N.U.-New York 1975
- (406) . Conférence sur un code de conduite des conférences maritimes, 2 volumes + annexes, O.N.U.-Genève 1974

3.4. Développement des trafics et des capacités de transport

(classement par organismes et revues)

- C.F.C.E. :

- (407) . Les échanges maritimes de la France avec les pays du Bassin Méditerranéen, groupe d'étude "Commerce Extérieur et Marine Marchande" C.F.C.E. 1974
- (408) . Les transports d'acheminement et les détournements de trafic, groupe d'étude "Commerce Extérieur et Marine Marchande" C.F.C.E. 1974
- (409) - Equipement, Logement, Transport : Le transport dans la vie internationale, n° spécial 58/59
- (410) - Notes et Etudes Documentaires : Les activités maritimes de la communauté économique européenne, Doc. Franç. N D n° 3909-3910

- Problèmes Economiques :

- (411) . La marine marchande dans le monde et en France de 1969-1970, PE n° 1257 1971
- (412) . La construction navale européenne et française dans le cadre de la concurrence mondiale, PE n° 1293 1972
- (413) . La marine marchande dans le monde, PE n° 1311 1973
- (414) . Le plan de croissance de la marine marchande, PE n° 1398 1974
- (415) . La marine marchande dans le monde, PE n° 1408 1975

- (416) - Transports : Le transport maritime, études et statistiques 1971, n° 170 février 1972
- (417) - O.C.D.E. - Comité des Transports Maritimes : Rapport annuel sur les transports maritimes, depuis 1951
- O.N.U. - C.N.U.C.E.D. :
- (418) . Etude sur les transports maritimes, rapport annuel et pluri-annuel
- (419) . Entreprises multinationales de transports maritimes O.N.U.-New York 1972
- (420) . Le transport par mer du minerai de fer, O.N.U.-New York 1974
- (421) . Niveau et structure des taux de fret, pratiques des conférences maritimes, O.N.U.-New York 1969
- (422) . Création ou expansion des marines marchandes des pays en voie de développement O.N.U.-New York 1968

3.5. Transport maritime et infrastructures portuaires

a) Auteurs

- (423) - BLUM P. : Le port de Marseille et le monde méditerranéen, Transport n° 200 mars 1975
- (424) - BROSSIER C. : Problèmes et avenir du système portuaire français, Problèmes Economiques n° 1307 1973
- (425) - CAPPERON L. : Aspects de la politique maritime et portuaire dans l'Europe des six, Paris I, thèse de 3ème cycle 1974
- (426) - CHAPON J-P. : Les grands équipements, les installations portuaires, in 2ème séminaire d'actual. des connaissances du transport, tome 3 1974
- (427) - GROS DIDIER de MAIONS J. : Le régime administratif et financier Librairie Générale de Droit 1969

- (428) - HANAPPE P. : Le développement industriel autour des ports
La Vie Urbaine, 1971 n° 1 et 2
- (429) - HANAPPE P., SAVY M. : Ports industriels et mutations économiques, Prospective et Aménagement, S.A. ... F.P.
Socio-économie des Transports 1977
- (430) - KORMOSS F. : Les ports d'Europe : évolution et mutation
Problèmes Economiques, n° 1297 nov.
- (431) - SPILL J-M. : L'évolution récente du trafic portuaire de
Marseille, Méditerranée n° 3 1974
- (432) - TIEN PHUC N. : Nouvelle technologie du port maritime
et problèmes d'infrastructure portuaire, ...
n° 161 avril 1971

b) Organismes et revues

- (433) - Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille : Marine
marchande et ports maritimes dans la région, ...
de documentation de la C.C.I.M. n° ... 1974
- (434) - D.A.T.A.R. : Une place pour Marseille et sa région dans les
échanges méditerranéens : développement des échanges
technologiques O.R.E.A.M. 1976
- (435) - Entreprise : Marseille à l'heure de Fos, supplément au
n° 748 janv. 1970
- (436) - Ministère des Transports : Résultats annuels d'exploitation
des ports maritimes, Direction des Ports Maritimes et
des Voies Navigables

- Notes et Etudes Documentaires :

- (437) . Les ports maritimes de commerce en France, Doc. Franç.
N D n° 3290
- (438) . Les activités maritimes de la Communauté Economique
Européenne, Doc. Franç. N D n° 3909/3910

- Problèmes Economiques :

- (439) . Notes sur les grands ports français, P.E. n° 1307
janv. 1973
- (440) . Les conséquences économiques de la fermeture du
canal de Suez, P.E. n° 1328 juin 1973

- (441) - Observateur de l'O.C.D.E. : Incidence d'une éventuelle réouverture du canal de Suez sur les transports maritimes n° 71 août 1974

4. Transports terrestres de marchandises

4.1. Chemin de fer

4.1.1. Activités de transport par chemin de fer

a) Auteurs

- (442) - ADAM J-P. : Instauration de la politique des chemins de fer en France P.U.F. 1972
- (443) - BAUMGARTNER J-P. : La participation des chemins de fer à l'économie du marché Transport n° 176 nov. 1972
- (444) - BONNAUD J., DROUOT G. : Deux entreprises publiques devant leur avenir : Air France et la S.N.C.F. P.U.F. 1973
- (445) - BUISSON G. : Le transport massif d'hydrocarbure par chemin de fer Société des Editions Techniques 1974
- (446) - DEVAUX P. : Les chemins de fer P.U.F. 1971
- (447) - ETIENNE Y., PUYRAVEAU F. : La S.N.C.F. subordonnée aux intérêts monopolistes Economie et Politique n° 226 mai 1973
- (448) - GRANJEAU J-C et alii : Essai d'analyse systémique de la S.N.C.F. D.E.S. Université Paris I 1973
- (449) - GUIBERT R. : La S.N.C.F. dans l'économie française L'armement n° 19 fév. 1972
- (450) - MAIGNE P. : Principes et critères de tarification dans une entreprise publique de transport D.E.S. Lyon Université II 1973
- (451) - MEILHAUD J. : Le programme de développement de la S.N.C.F. et les données nouvelles du dossier du rail Problèmes Economiques n° 1398 nov. 1974

- (452) - NORA : Où va la politique des transports ? La S.N.C.F.
Rapport Chamont-Nord 1969 Doc. Franc.
- (453) - PARES R. : Le chemin de fer en France Doc. Franç.
Notes et Etudes Documentaires n° 4121-4122 déc. 1974
- (454) - SABATIER P. : Aspects de la politique de gestion à la S.N.C.F.
D.E.S. Université Lyon II 1973

b) Organismes

- (455) - Centre d'Etude des Revenus et des Coûts : Productivité globale
et comptes de surplus de la S.N.C.F. C.E.R.C. n°3/4 1969
- (456) - Ministère des Transports : Où va la politique des transports ?
La S.N.C.F. - Eléments d'information
Edition du C.I.T.E. 1968

4.1.2. Etudes historiques sur le développement des chemins de fer

- (457) - ARMAND L. : Propos ferroviaires Fayard 1970
- (458) - BOURGEOIS R. : L'exploitation commerciale des chemins de fer
français Eyrolles 1955
- (459) - CARON F. : Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la
compagnie de chemin de fer du Nord 1846-1937
Monton 1973
- (460) - CARTER E. : Les chemins de fer en guerre Presse de la Cité
1965
- (461) - COULBOIS P. : La situation financière de la S.N.C.F. et la
coordination des transports A. Colin 1955
- (462) - JOUFFROY L-M. : L'ère du rail A. Colin 1953
- (463) - LARTILLEUX H. : Géographie des chemins de fer français, in
"Géographie Universelle des Transports", tomes 1 et 2
Lib. Chaix 1946 et 1948
- (464) - SALINI P. : L'intervention de l'Etat sur l'exploitation des
transports terrestres de marchandises en France de 1840
à 1938 Paris Université Dauphine 1978

- (465) - THILLIEZ H. : Le défi du rail France-Empire 1970
- VILAIN L-M. :
- (466) . Un siècle de matériel et de traction sur le réseau d'Orléans 1840-1938 Vincent, Fréal et Cie 1970
- (467) . L'évolution du matériel moteur et roulant de la Compagnie des Chemins de Fer Paris-Lyon-Méditerranée, de la fusion de 1857 à la S.N.C.F. Vincent, Fréal et Cie 1974
- (468) . Soixante ans de traction à vapeur sur les réseaux français : 1907-1967, Vincent, Fréal et Cie 1974

4.2. Transport routier

a) Auteurs

- (469) - ACCABAT : Le transport routier, D.E.S. Université Paris I 1976
- (470) - BISHOP : La France et l'automobile, contribution française au développement économique et technique de l'automobile des origines à la deuxième guerre mondiale Librairie Technique 1971
- (471) - BOYER A. : Les transports routiers P.U.F. 1973
- (472) - CHOPPY J. : Dictionnaire de l'industrie routière Eyrolles 1975
- (473) - DARROT P. : La concurrence dans les transports routiers de marchandises Economie et Statistique n° 40 déc. 1972 et n° 41 janv. 1973
- (474) - GHIGONIS H-M. : Perspectives du transport routier de marchandises Transp. n° 184 sept. 1973
- (475) - GUILLEMIN C. : Le prix de la route : essai sur la tarification publique Economica 1976
- (476) - JANNIN P. : Les 20 ratios des transporteurs C.E.L.S.E. 1971

- (477) - JARDIN A., FLEURY P. : La révolution de l'autoroute
Fayard 1973
- (478) - LE VERT P. : Rapport sur les transports terrestres
Transport n° 202 juin 1975
- (479) - MASON F., FABART A., LILLE F. : Le transport routier pour
compte propre G.E.T.R.A.M. - S.A.E.I. A.T.P. Socio-
économie des Transports 1977
- NORADOUNGUIAN G. :
- (480) . Les entreprises de transport routier en 1969 I.N.S.E.E.
série E n° 20 juin 1973
- (481) . Structures et activités des entreprises de transports
routiers en 1967 I.N.S.E.E. série E n° 5 sept. 1970
- (482) . Structures et activités des transports routiers en 1965
I.N.S.E.E. série E n° 4 déc. 1969
- (483) . Quatre études sur les transports routiers I.N.S.E.E.
série E n° 3 1969
- (484) - RATHERY A. : Les conditions de la concurrence entre le rail
et la route pour le transport de marchandises
Doctorat de 3ème cycle université de Lyon II 1970
- (485) SANCHIS J. : Organisation comptable et contrôle de la gestion
des moyennes entreprises de transports publics routiers
de marchandises C.E.L.S.E. 1964
- (486) - UNIA M. : Transport et gestion, étude d'un cas concret
C.E.L.S.E. 1969
- (487) - WICKHAM S. : Les transports routiers publics de marchandises
et les besoins d'équipements auxiliaires durant le
Vème Plan C.E.L.S.E. 1968

b) Organismes et revues

- (488) - Cercle d'Etudes de gestion et de productivité des transports :
Les groupements d'entreprises dans les transports routiers
de marchandises et les activités auxiliaires du transport
C.E.L.S.E. 1967

- (489) - D.A.T.A.R. : Les grandes liaisons routières : histoire d'un schéma Doc. Franç. Travaux et Recherches de prospective n° 31 1972
- (490) - O.C.D.E. - C.E.M.T. : Structure et dimension optima des entreprises de transport routier de marchandises
O.C.D.E. - Paris 1974
- (491) - Revue Economique : Aménagement de l'espace et transports routiers
numéro spécial n° 2 mars 1974
- Secrétariat d'Etat aux Transports - S.A.E.I.
- (492) . Le réseau routier français : routes et autoroutes
S.A.E.I. 1968
- (493) . Enquête sur la structure des entreprises de transport routier en 1972 : résultats généraux, S.A.E.I. 1974
- (494) . Enquête sur la structure des entreprises de transport routier en 1972 : le transport de marchandises
S.A.E.I. 1975
- (495) . Enquête annuelle d'entreprise : transport routier de marchandises 1973 S.A.E.I. 1975
- (496) - Transport : La productivité des transports routiers de marchandises n° 177 déc. 1972

4.3. Batellerie

a) Auteurs

- (497) - DOBIAS G. : Le plan d'adaptation économique et sociale de la batellerie Transport n° 173 juillet-août 1972
- LILLE F., CHABAUD D., MASON F., MESLIER P., JUBELIN L. :
- (498) . La batellerie artisanale G.E.T.R.A.M. - S.A.E.I. A.T.P. Socio-économie des Transports 1976
- (499) . L'artisanat batelier dans la crise G.E.T.R.A.M. - S.A.E.I. A.T.P. Socio-économie des Transports
- (500) - MARCHAL M. : L'avenir de la navigation intérieure et son rôle dans le développement des axes économiques
Transport n° 162 mai 1971