

# LES TRANSPORTS MARITIMES de 1970 à 1988 UNE POSITION VIS A VIS DE L'EXTERIEUR MOINS DEFICITAIRE

Catherine ROY

La Dépense Nationale de Transport Maritime et le Chiffre d'affaires fournissent un cadre comptable qui permet des estimations cohérentes avec celles de la Comptabilité Nationale. Cette note présente les données relativement au commerce extérieur et montre une amélioration du déficit de la Balance des Frets et Passages, malgré une détérioration du taux de couverture par l'armement français de notre commerce extérieur.

**Un tiers du commerce extérieur en valeur**

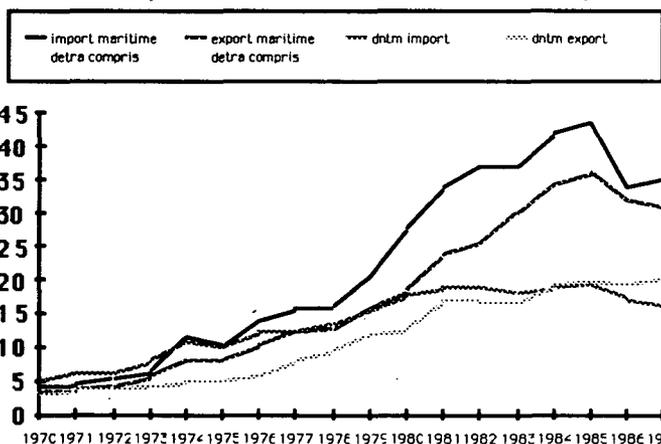
La part du mode maritime dans l'acheminement du commerce extérieur, après avoir culminé en 1981, est du même ordre de grandeur que celle de 1970. La DNTM (Dépense Nationale de Transport Maritime) permet d'apprécier le coût de transport par mer du commerce extérieur, c.a.d. le chiffre d'affaires que les armateurs français et étrangers peuvent se partager du fait de notre commerce extérieur.

La DNTM est calculée selon une méthode forfaitaire. Elle multiplie les tonnages détaillés du commerce extérieur maritime par les prix de transport ou taux de fret.

L'évolution depuis 1970 en est la suivante:

**Un coût de 36 milliards...**

**Evolution de la DNTM et du commerce extérieur maritime tous ports confondus.**  
(u=milliards de f. pour la DNTM et dizaine de milliards pour le commerce extérieur maritime)



Cette évolution relativement faible de la DNTM est due aux distances moyennes des échanges (en régression) et à des indices de prix montrant une multiplication des prix par 1,7 pour le transport maritime et par 3,6 pour les marchandises transportées.

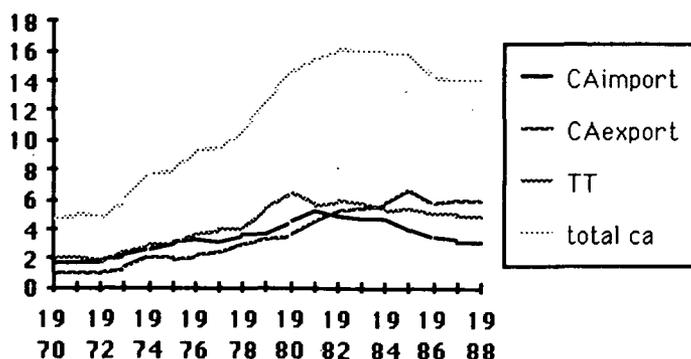
**..qui progresse moins vite que le commerce extérieur**

Le chiffre d'affaires de l'armement français, évalué selon la même méthode, stagne durant les années quatre-vingt.

L'évolution détaillée, illustrée par le graphique suivant, montre une progression plus faible des importations françaises et une croissance importante des trafics tiers, c'est à dire les trafics entre ports étrangers.

**Un tiers du chiffre d'affaires de l'armement sur trafics tiers**

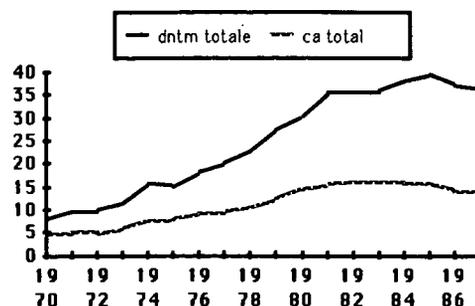
**Evolution du chiffre d'affaires sur le transport International de marchandises**  
(u=milliard de f.)



Si l'on tient compte des passagers et du cabotage national le chiffre d'affaires passe de 14 à 16 milliards de francs (hors frètement de navires)

Après s'être bien adapté aux mutations très profondes de la demande (internationalisation, CEE, crise du pétrole et régression du vrac, conteneurisation) l'armement français a dû s'adapter au 2<sup>sd</sup> mouvement mondial d'internationalisation en restructurant ses entreprises et en perdant une part importante de navires sous pavillon français au profit de pavillons dits contrôlés.

Evolution de la DNTM et du chiffre d'affaires

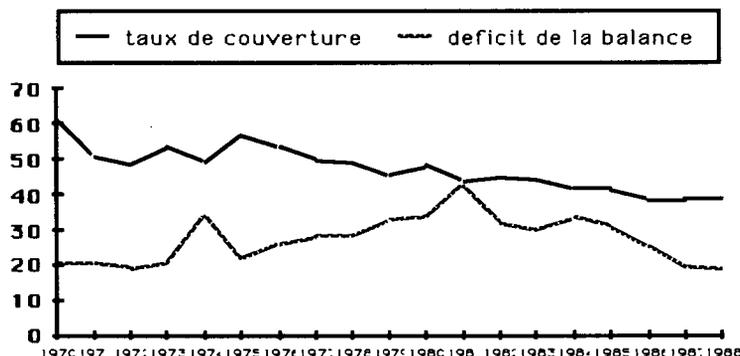


**... Le chiffre d'affaires progresse un peu moins vite que la DNTM...**

Le graphique ci-dessus permet de calculer ce qu'on appelle un taux de couverture. On voit qu'il se dégrade lentement, le chiffre d'affaires français progressant moins vite que celui des armateurs français et étrangers réunis. Par contre le chiffre d'affaires français évolue plus favorablement si on le compare aux pertes en devises engendrées par le commerce extérieur français comme l'indique l'évolution du déficit de la balance des frets et passages:

**Solde de la balance des frets et taux de couverture**

(u=% pour le taux de couverture et cent millions pour le déficit)



**...mais le solde de la balance des frets (-1,8 milliards de F.) s'améliore.**

Depuis le début des années quatre-vingt, le taux de couverture de l'armement français diminue alors que le déficit de la balance évolue favorablement. Ce résultat est dû à une modification de structure du commerce extérieur qui, combinée à une augmentation plus forte des prix de transport de marchandises diverses exportées, conduit à une croissance plus forte de la DNTM à l'exportation. Il est dû aussi au mode de comptabilisation de la balance des frets. En effet, le solde de la balance des frets et passages est pour la plus grosse part déterminé par la différence entre le chiffre d'affaires et la DNTM à l'importation.

**Evolution de la balance des frets et passages (milliards de F.)**

|                                    | 1970      | 1985      | 1986        | 1987        |
|------------------------------------|-----------|-----------|-------------|-------------|
| <b>RECETTES</b>                    |           |           |             |             |
| Fretement                          | 0         | 0,5       | 0,9         | 0,8         |
| Exportations sur navire français   | 0,6       | 6,7       | 5,7         | 5,9         |
| Trafics tiers sur navires français | 0,9       | 5,5       | 5           | 4,9         |
| Passages                           | 0,2       | 0,7       | 0,7         | 0,7         |
| Total                              | 1,7       | 13,3      | 12,2        | 12,3        |
| <b>DEPENSES</b>                    |           |           |             |             |
| Affretements                       | 0,6       | 1,3       | 1,3         | 1,4         |
| Importations sur navires étrangers | 2,4       | 12,5      | 11,3        | 10,5        |
| Détournements de trafics           | 0,7       | 2,6       | 2,2         | 2,3         |
| Total                              | 3,7       | 16,3      | 14,8        | 14,2        |
| <b>SOLDE</b>                       | <b>-2</b> | <b>-3</b> | <b>-2,5</b> | <b>-1,9</b> |