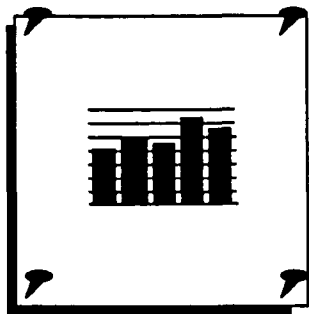


PROJECTIONS

COMMERCE EXTERIEUR

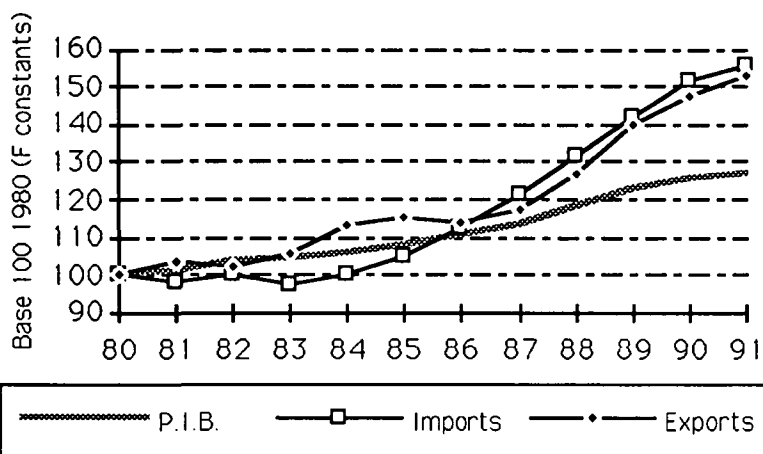
Son acheminement au cours des années 1980

Gilles DUMARTIN



Les échanges commerciaux de la France croissent durablement plus vite que le produit intérieur brut. C'est particulièrement le cas depuis 1986. Les modifications de structure du commerce extérieur déterminent largement la répartition modale de son acheminement.

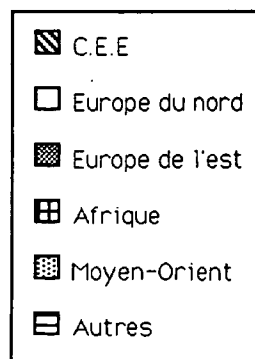
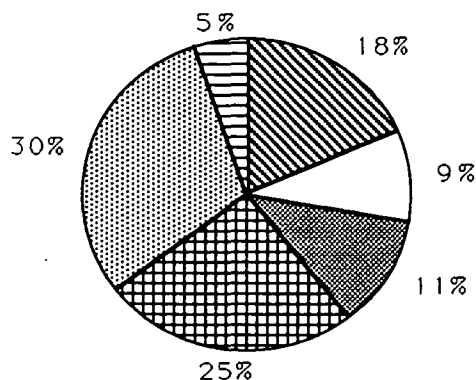
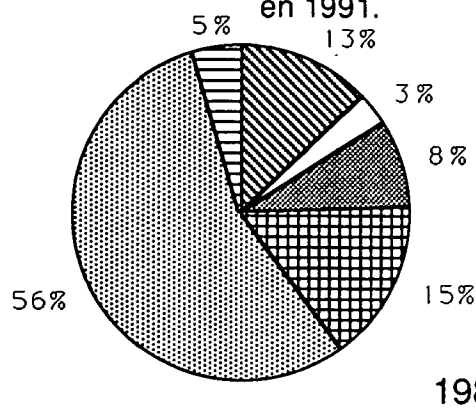
Evolution du PIB et des échanges extérieurs



Ce sont ces effets que l'on se propose de mettre en lumière sommairement à partir d'une exploitation de la banque de données SITRAM de l'OEST. On tentera d'examiner simultanément la structure de ces échanges par produits (en tonnes ou en valeur) et les partenaires avec lesquels ils sont réalisés. Trois années ont été retenues - remarquables au plan intérieur en terme d'activité économique et de transport : 1980, 1986 et 1991. Par la suite, les données de comparaison sont relatives aux années de référence 1980 et 1991.

Les ports français confrontés à la baisse des importations de pondéreux...

La période 1980-1986 est marquée par une forte baisse des tonnages importés, due à la réduction des importations de produits combustibles. Si 1991 connaît un volume d'importations légèrement supérieur à celui de 1980, la part des produits combustibles n'y intervient que pour moitié contre 62% onze ans plus tôt. Les produits pétroliers -dont la valeur a décliné en francs courants au cours de la décennie- ne constituent plus en valeur que 8% de nos importations. La diversification de nos approvisionnements énergétiques a permis de réduire de 28 % à 14 % la part des importations en provenance du Moyen-Orient (et de 13 % à 3 % en valeur des importations). Le transport maritime, dont plus de la moitié du volume de trafic est constitué de produits pétroliers, a souffert de cette baisse. Les importations de pétrole en provenance des pays du Moyen-Orient et acheminées via les ports français ont notamment vu leur volume diminuer de 80 millions de tonnes en 1980 à 30 en 1986 pour remonter à 39 millions de tonnes en 1991.



Evolution de nos approvisionnements pétroliers au cours de la décennie

PROJECTIONS

...ainsi qu'à la concurrence du transport par conduite...

Les importations par conduite sont passées de 15 à 18 millions de tonnes (soit 14% de nos importations de pétrole). Les acheminements par conduite en provenance d'Europe de l'Est (9 Mt) et des pays scandinaves (5 Mt) ont été multipliés respectivement par trois et par 2,5.

La baisse relative des importations françaises de produits pondéreux s'est surtout opérée aux dépens des régions non européennes et donc du transport maritime. Toutes les régions peu développées et essentiellement productrices de matières premières ont vu leur part relative diminuer dans l'ensemble des échanges de biens de la France : ainsi en 1991, seulement 5,5% de la valeur de nos échanges s'effectuaient avec l'Afrique contre 11% en 1980. Nos échanges avec l'Amérique latine sont aussi marqués par une baisse relativement à l'ensemble de notre commerce extérieur (de 2,7 à 1,8% en valeur).

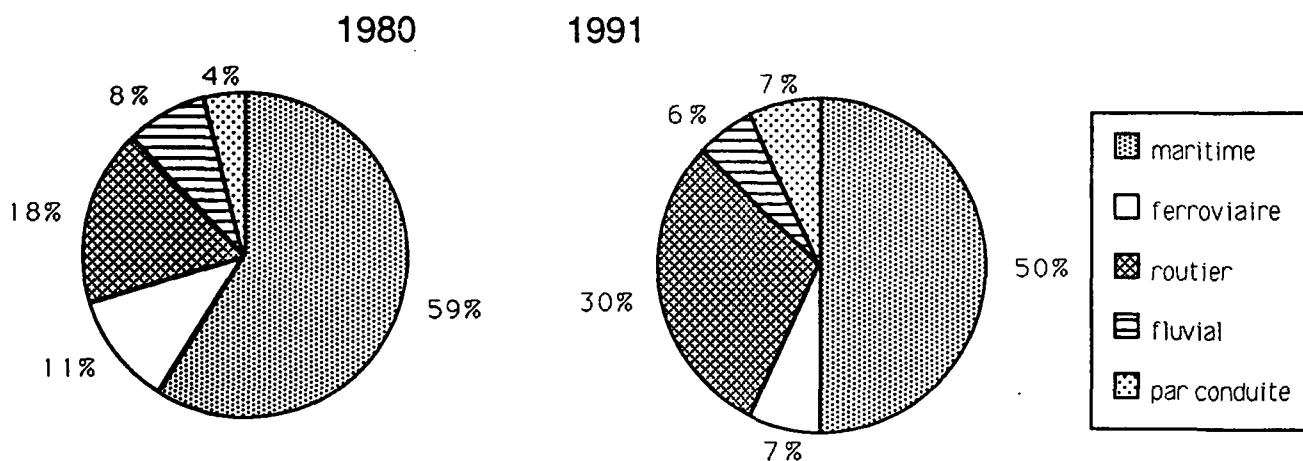
...et de celle des ports étrangers.

Autre facteur explicatif de la baisse du transport maritime en France, le détournement de l'acheminement de son commerce extérieur vers des ports étrangers a crû au cours des années 1980. Les échanges avec l'ensemble du continent américain franchissant une frontière terrestre française font de manière évidente partie de ces trafics détournés : ils représentent entre un cinquième et un quart du volume de nos échanges avec ce continent et un tiers pour les objets manufacturés.

Les tonnages échangés avec les pays de l'Est par voie maritime via les ports français ont baissé de 28% sans que l'on puisse déterminer s'il s'agit de détournements de trafics vers des ports étrangers ou des réels transferts vers d'autres modes.

La croissance continue des exportations des produits agricoles et alimentaires, acheminées à 40% par la mer via les ports français, a fortement participé à la croissance des exportations maritimes (+15%).

Dans un contexte de récession globale des tonnages acheminés via les ports français, la part des échanges maritimes assurés par le pavillon français est passée de 25% à 11% (pour 30% en valeur de ces produits). Le seul pavillon libérien assure pour sa part 15,5% des tonnages acheminés vers les ports français en 1991.



PROJECTIONS

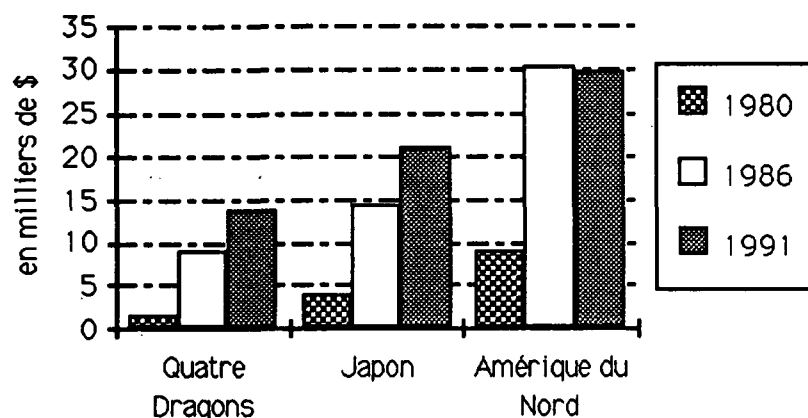
Des exportations par avion en baisse

Le transport de fret aérien -négligeable en volume- concerne essentiellement des produits à haute valeur ajoutée. Il a vu sa part dans l'acheminement de notre commerce (en valeur) progresser de 10% à 13% entre 1980 et 1986. Depuis il semble avoir marqué le pas et la part de marché de l'air n'est plus en valeur que de 11% en 1991.

37% des échanges aériens sont effectués avec l'Amérique du Nord, 27% avec l'Europe occidentale et 14% avec le Japon et les "Quatre Dragons" (Singapour, Taiwan, Corée du Sud, Hong-Kong).

Or ces régions représentent des parts croissantes dans l'ensemble de nos échanges commerciaux. Ceux réalisés avec l'Amérique du Nord représentent en 1991, 9,2% de la valeur de l'ensemble de notre commerce de biens (contre 7,7% en 1980). 41% de la valeur de ces échanges sont transportés par air (mais 45% en 1986).

Evolutions comparées de la valeur par tonne de nos importations (chap. 9)



Le Japon et les "Quatre Dragons" ont vu leur part dans nos échanges commerciaux de biens passer de 2,6% à 5,3%. Un quart des échanges avec ces pays d'Asie est transporté par avion.

La valeur unitaire de nos importations par avion en provenance de ces cinq pays reste inférieure à celle venant d'Amérique du Nord. A l'inverse, la valeur unitaire des exportations françaises de produits manufacturés vers ces cinq pays est plus de deux fois supérieure à celles destinées à l'Amérique du Nord.

La baisse relative du fret aérien est en fait due à celle des tonnages exportés qui, après avoir cru de 37% entre 1980 et 1986, ont retrouvé en 1991 leur niveau de 1980. Les tonnages à destination de l'Afrique ont diminué de moitié entre 1986 et 1991 et ceux exportés vers l'Europe de 42% entre 1980 et 1991.

Les compagnies aériennes françaises acheminent la moitié des tonnages importés et les deux tiers des tonnages exportés.

Le tiers du tonnage acheminé par la route ...

Deux facteurs concomitants ont participé à la forte croissance du transport routier dans l'acheminement de nos échanges extérieurs :

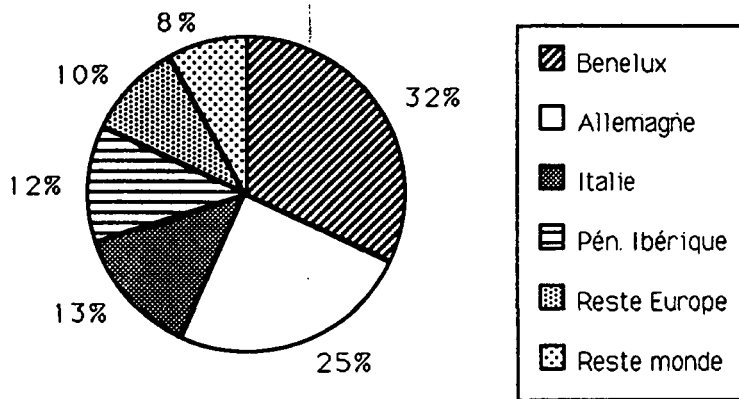
- l'intensification des échanges avec nos onze partenaires de la Communauté européenne. Ils représentaient 41% des tonnages et 50% en valeur de l'ensemble de notre commerce extérieur en 1980 pour 47% des tonnages et 57% en valeur en 1986 et en 1991.

- produits manufacturés et agro-alimentaires ont été les "moteurs" de cette croissance. Les tonnages échangés avec nos partenaires de la Communauté européenne ont cru de 58% à l'import et de 70% à l'export pour les produits manufacturés et de 88% à l'import et de 77% à l'export pour les produits agro-alimentaires. Or, ces échanges ont été pour une part sans cesse croissante acheminés par la route.

PROJECTIONS

De plus, une partie de nos échanges extérieurs détournés vers des ports étrangers utilise la route.

Les échanges routiers en 1991 (hors mat. const.)



Le transport routier assure en 1991 un quart des tonnages à l'importation (42% si l'on exclut les produits pétroliers) et 40% à l'exportation.

En valeur, les trafics routiers se font pour les trois quart avec les pays limitrophes (Pays-Bas et Portugal compris).

"Champion de la croissance", les échanges routiers avec la péninsule ibérique ont triplé en tonnage au cours de la décennie.

En baisse au cours de la première moitié de la décennie, la part des échanges extérieurs routiers assurés par le pavillon français a progressé de 45 à 49% entre 1986 et 1991.

**...contre 7%
par le fer ...**

Le transport ferroviaire a souffert de la baisse des échanges de produits pondéreux, et vu son tonnage de trafic diminuer d'un tiers. Il a perdu des trafics sur l'ensemble des produits à l'exception des produits alimentaires à l'exportation (+50% de trafic entre 1980 et 1991). La part des produits manufacturés dans les acheminements ferroviaires internationaux (8% des tonnages) n'a quasiment pas augmenté au cours des années quatre-vingt.

Les échanges ferroviaires sont effectués pour un tiers avec le Benelux, pour 21% avec l'Allemagne et 22% avec l'Italie. Au moins 10% d'entre eux correspondent à des détournements de trafics portuaires.

Alors que l'ensemble des volumes échangés avec l'Autriche et la Suisse a triplé entre 1980 et 1991, les échanges ferroviaires ont diminué d'un tiers. Les tonnages échangés par voie ferrée avec les pays de l'Est ont quant à eux diminué de moitié.

**...et 6%
par la voie d'eau.**

Les échanges fluviaux (moins 13% en tonnage) sont quasi-exclusivement réalisés via la Belgique et l'Allemagne mais correspondent pour près d'un quart d'entre eux à des trafics détournés vers des ports étrangers.

La part du pavillon français, de un quart en 1980, est tombée à 17% en 1991, les transporteurs allemands assurant 29% des échanges.