

# LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN 1991

## Le Trafic international

Irène POLS



Les données générales présentées ici proviennent de la brochure SITRAM " les Trafics de Marchandises" Statistiques de 1991 disponible en janvier 1993 . Cette publication permet d'avoir une vue nationale et régionale des trafics intérieurs et internationaux, par type de marchandises et par mode de transport . Les résultats sur le trafic intérieur ont été publiés dans la note de synthèse précédente.

**Hausse en tonnage et en valeur du trafic international**

294,5 millions de tonnes à l'importation et 163,8 millions de tonnes à l'exportation ont été transportées en 1991, représentant 1452 milliards de francs à l'importation et 1348 milliards de francs à l'exportation .

Par rapport à 1990, l'année 1991 se caractérise par une hausse des tonnages transportés tant à l'importation ( +3,3% ) qu'à l'exportation (+0,4% ), mais de moindre importance que l'année précédente . Le ralentissement du rythme des échanges est le reflet de celui de la production.

Cette augmentation affecte pratiquement tous les modes de transport à la frontière (1), à l'importation, à l'exception du fer et de l'aérien .

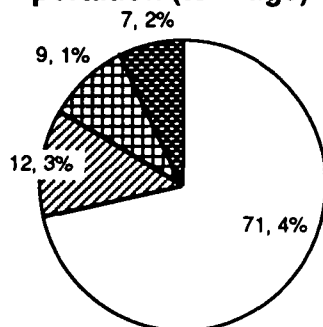
A l'exportation, par contre, le seul mode qui progresse est la route .

En ce qui concerne les valeurs statistiques des marchandises (CAF à l'importation et FAB à l'exportation), l'augmentation constatée les années précédentes persiste quel que soit le sens et s'amplifie même à l'exportation ( +3,4% à l'importation et +5,6% à l'exportation ) .

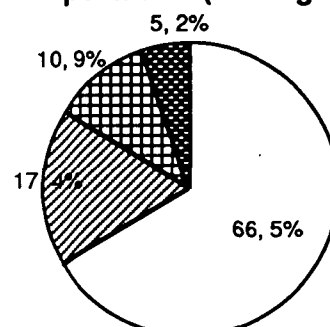
**L'acheminement sur le territoire français de notre commerce extérieur s'effectue pour plus des 2/3 par la route (en tonnage)**

Répartition modale (installations fixes exclues) suivant le mode de transport intérieur :

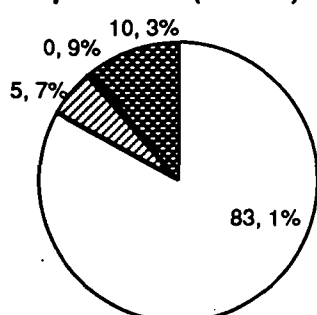
Importation (tonnage)



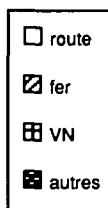
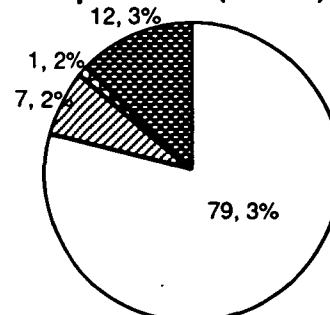
Exportation (tonnage)



Importation (valeur)



Exportation (valeur)



(1) mode à la frontière : mode par lequel les marchandises ont été présentées au point d'entrée en France (importation) ou sont sorties de France (exportation) .

(2) mode de transport intérieur : mode de transport principal utilisé sur le parcours français .

## TRAFICS

Non seulement la route achemine une grande partie de notre commerce extérieur en tonnage, mais en plus elle transporte des marchandises dont la valeur à la tonne est très élevée .

En effet, si on calcule la valeur à la tonne des différents modes de transport, la route arrive en deuxième position, bien avant le fer et la voie navigable.

Dans le poste "autres", la plus forte valeur à la tonne concerne bien sûr l'aérien.

milliers de tonnes

Mode intérieur	Valeur à la tonne	
	importations	exportations
fer	4,3	3,7
voie navigable	0,9	1,0
route	11,0	10,7
autres modes*	13,5	21,1
total	9,4	9,0

\* cabotage, air, propulsion propre

Il existe aussi dans ce poste un mode particulier, la propulsion propre, à forte valeur à la tonne : il s'agit de marchandises qui assurent leur propre propulsion sans avoir recours à un autre mode de transport (exportation d'un avion par exemple) .

Nos échanges avec la CEE, en augmentation par rapport à 1990, se sont élevés à 108,0 millions de tonnes à l'importation (+3,4%) et 112,8 millions de tonnes à l'exportation (+0,9%) .

Cette augmentation en quantité, est du même ordre de grandeur que celle affectant l'ensemble du commerce extérieur: comme en 1989 et 1990, 48% des tonnages transportés en trafic international ont pour origine ou destination un des pays de la CEE .

Toutefois, l'évolution des trafics est assez différente selon le sens et le mode à la frontière :

milliers de tonnes

Mode à la frontière	Evolution des trafics avec la CEE			
	import 1991	91/90	export 1991	91/90
mer	28 440	+ 9, 1	24 353	-7, 4
fer	9 010	- 8, 4	16 648	-0, 2
voie navigable	5 495	- 8, 2	14 794	-5, 0
route	60 507	+3, 1	54 409	+7, 8
autres modes *	4 578	+18, 8	2 562	-6, 7
total	108 030	+3, 4	112 766	+0, 9

\* air, installations fixes, propulsion propre

La progression de la route (dans les 2 sens) et du maritime (à l'importation) est plus forte dans les trafics avec la CEE qu'avec le reste du monde .La hausse de 7,8% du mode routier est imputable en particulier à nos exportations vers l'Allemagne (pour 2,9%) et vers l'Espagne (pour 1,8%).

L'augmentation importante du poste "autres modes" à l'importation est due à un accroissement des transports par installations fixes avec la Belgique (boissons et produits chimiques) et les Pays Bas (hydrocarbures énergétiques) .■

**Près de la moitié  
de nos échanges  
avec l'extérieur  
se fait avec les  
pays  
de la CEE**