



## **LES ÉCHANGES ESPAGNOLS, QUAND INTÉGRATION EUROPÉENNE RIME AVEC PRÉSENCE FRANÇAISE\***

*Christian CALZADA et Cécile MAGALHAES*

**L'économie des transports espagnole est encore étroitement dépendante de son passé «ante communautaire» :**

**- des infrastructures qui constituent la part la plus rigide du système de transport espagnol, compte tenu de leur mauvaise adéquation aux courants d'échanges porteurs,**

**- un partage modal qui a évolué en faveur de la route, au détriment du fer, mais une profession qui a du mal à se restructurer.**

**L'intégration européenne a toutefois permis une recomposition des exportations espagnoles, laquelle a bénéficié à la France, premier importateur et deuxième pays investisseur en Espagne en 1991; elle s'est traduite par une nouvelle géographie des échanges qui présage de la constitution d'accords inter-régions voire d'euro-régions.**

### **Un mode routier prépondérant**

Le transport routier de marchandises espagnol (*tableau 1*) se caractérise par une forte atomisation de la structure des entreprises, une majorité de PME, un parc vieillissant, des contingentements (communautaire/CEMT), autant de facteurs que jusqu'ici les communautés autonomes n'ont pu corriger, dans un contexte européen d'intégration modale et de compétitivité exacerbée.

### **La mer deuxième rang modal**

Une part prépondérante du trafic de vrac liquide dans un contexte particulier dû à la possession d'îles éloignées du continent et au recul net du trafic de cabotage.

### **Le fer : un passif historique**

Face à une configuration radiale du réseau, au handicap d'un écartement des voies globalement différent des normes européennes, à la main mise totale de RENFE<sup>1</sup> sur le trafic (essentiellement en wagons complets), on assiste à l'émergence de «réseaux autonomiques<sup>2</sup>» de transports (contrats de programmes, réfection commune des réseaux, ...).

\*La présente note de synthèse complète celle parue en janvier sur le thème des échanges franco-espagnols. Après l'effet frontière et les interactions régionales, on aborde ici une analyse descriptive des flux de marchandises et de leurs spécificités modale, sectorielle et géographique, au travers de leurs évolutions sur la période 1987-1991 (données CETMO).

<sup>1</sup>RENFE : Red Nacional de los Ferrocarriles Espanoles.

<sup>2</sup>réseaux développés par les Communautés Autonomes Espagnoles.

## RÉGIONS - EUROPE

Tableau 1 - Répartition modale des échanges franco-espagnols en 1991.

Partage modal orienté	France->Espagne	Espagne->France
Route	72%	64%
Mer	19%	33%
Fer	9%	3%

Les échanges interrégionaux peuvent obéir à plusieurs logiques non exclusives l'une de l'autre :

- le concept classique d'avantages comparatifs technologiques et/ou factoriels, les produits constituant le vecteur d'échange des différences entre régions,
- les échanges de produits similaires,
- les échanges dits captifs (internes aux firmes multinationales: région madrilène),
- les échanges intra-branche : un poids important à l'exportation de la Franche Comté (entre 11% et 56%, à l'exception des produits métallurgiques et engrais) qui est à mettre en relation avec le commerce intra-firme important de cette région avec l'Espagne, notamment dans le domaine de l'automobile,
- les échanges dits de proximité géographique: les provinces frontalières de Catalogne et du pays basque espagnol qui connaissent les taux d'exportations de produits agricoles les plus forts; dans le sens opposé la région PACA qui exporte principalement des produits pétroliers, métallurgiques et chimiques.

### **Concentrations spatiales modales et sectorielles**

L'analyse des indices de concentration spatiale<sup>3</sup> des échanges inter régionaux nous indique une spécialisation pour le mode maritime dans le sens France-Espagne, alors qu'à contrario le mode ferroviaire prévaut dans le sens opposé. Les produits français à l'exportation les plus également répartis selon les régions sont les produits agricoles et les denrées alimentaires (à la différence des combustibles minéraux solides); en provenance de l'Espagne les engrais et produits chimiques sont distribués de manière homogène, alors qu'il existe une forte spécialisation régionale à l'exportation pour les minerais et déchets pour la métallurgie.

### **Typologie orientée des échanges**

A partir des taux d'évolution des échanges en volume (1987-1989 et 1989-1991) et des contributions respectives des différents chapitres NST à la croissance (resp. la décroissance) des exportations d'une région, nous avons pu établir une typologie orientée (F-E, E-F) des régions émettrices par une *Classification Ascendante Hiérarchique* basée sur la méthode des centres mobiles sur la période considérée.

Cette analyse a été ensuite rapprochée d'une approche structurelle-géographique, qui permet d'évaluer l'impact de la spécialisation sectorielle à l'exportation de telle région émettrice sur la croissance effective des échanges.

Les régions émettrices<sup>4</sup> sont réparties en fonction des contributions moyennes des différents secteurs à l'évolution des échanges avec l'Espagne.

<sup>3</sup> Indice de Gini pondéré, de disparité, d'Herfindhal, de Theil, ... etc.

## RÉGIONS - EUROPE

Tableau 2 - Croissance en % sur la période

1987-1989	Effet structurel	Effet "géographique"	1989-1991	Effet structurel	Effet "géographique"
classe 1	-10.08	-30.02	classe 1*	-1	-4.5
classe 2	6.14	46.31	classe 2*	18.6	10
classe 3	16.11	26.76	classe 3*	-4.8	71.9
classe 4	16.27	21.17			
classe 5	1.19	86.19			

Entre 1987 et 1989 l'effet structurel joue de manière négative uniquement pour la classe 1 qui connaît une évolution négative de ses échanges sur la période; les autres classes quant à elles, en croissance forte, voient leurs effets "géographiques" prédominer.

4

### 1987-1989

Classe 1 : Aquitaine, Lorraine, Basse-Normandie, PACA, Picardie, Centre, Haute-Normandie et Rhône-Alpes.

Classe 2 : Auvergne, Bourgogne, Bretagne, Champagne-Ardennes, Ile-de-France, Limousin et Midi-Pyrénées.

Classe 3 : Alsace, Franche-Comté, Languedoc-Roussillon, Pays de la Loire.

Classe 4 : Poitou-Charentes.

Classe 5 : Nord-Pas-de-Calais.

### 1989-1991

Classe 1\* : Aquitaine, Midi-Pyrénées, Auvergne, Nord Pas de Calais, Bourgogne, Bretagne, Champagne-Ardenne, Pays de la Loire, Franche-Comté, Poitou-Charentes, Ile de France, Languedoc-Roussillon, Limousin, PACA, Picardie.

Classe 2\* : Alsace, et Centre.

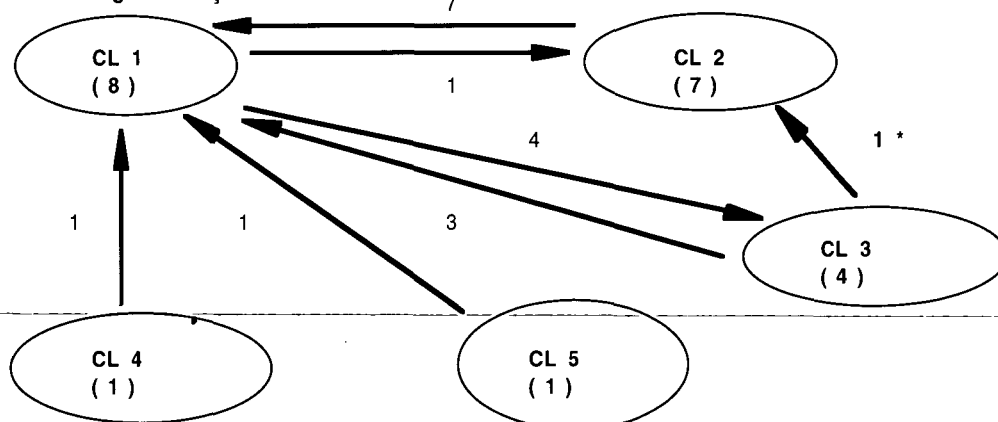
Classe 3\* : Lorraine, Basse-Normandie, Haute-Normandie et Rhône-Alpes.

La période 1989-1991 coïncide avec un niveau d'agrégation régionale plus élevé, (passage de 5 à 3 classes), la croissance globale des échanges toutes classes confondues diminue de 1 point. L'effet structurel joue essentiellement pour la classe 2; a contrario la classe 3 connaît un fort effet "géographique"<sup>15</sup>.

### Réorientation sectorielles des exportations françaises vers l'Espagne

Pour les deux périodes confondues nous avons cherché à analyser sur la base de la typologie précédente, le phénomène de transition temporelle des régions émettrices d'une classe à l'autre (cf. graphique).

Transition des régions françaises d'une classe à l'autre entre 1987-1989 et 1989-1991



Lecture : 1\* = l'Alsace transite de la classe 3 (1987-1989) à la classe 2 (\*) (1989-1991)

\* CL 1: classe 1 à contribution moyenne positive en denrées alimentaires et fourrages (NST 1)

\* CL 2: classe 2 à contribution moyenne positive en divers (NST 9)

\* CL 3: classe 3 à contribution moyenne positive en produits agricoles et animaux vivants (NST 0)

\* CL 4: classe 4 à contribution moyenne positive en produits métallurgiques (NST 5)

\* CL 5: classe 5 à contribution moyenne positive en minerais et déchets pour la métallurgie (NST 4)

<sup>15</sup>effet «géographique» ou résiduel: représente l'écart moyen entre les taux de croissance observés de la région émettrice et les taux de croissance structurels correspondants (taux de croissance qu'aurait connu la région émettrice si tous les secteurs (NST) avaient enregistré une croissance égale à la croissance nationale).

## RÉGIONS - EUROPE

On observe une réorientation générale des exportations régionales françaises vers le secteur des denrées alimentaires et fourrages, notamment pour les régions qui se caractérisaient antérieurement par une diversification tous azimuts.

### **Homogénéité des comportements à l'exportation espagnols**

Une analyse du même type a été effectuée dans le sens Espagne-France. Devant l'homogénéité des comportements à l'exportation des régions espagnoles en produits agricoles et animaux vivants, nous n'avons pas pu identifier de différences spatiale et temporelle significatives, à l'exception des comportements à l'exportation spécifiques de la Catalogne de 1987 à 1989 en denrées alimentaires et fourrages et de la région valencienne de 1989 à 1991 en produits métallurgiques.

### **Préférences régionales à l'exportation**

Vu le niveau de désagrégation disponible des échanges franco-espagnols, les échanges croisés n'ont pu être étudiés. Par contre, à l'aide de méthodes d'*Analyses Factorielles des Correspondances*, nous avons cherché à déterminer les «proximités économiques» entre couples d'origine/destination en terme de flux totaux à l'exportation.

L'analyse des profils interrégionaux des ces flux (1989-1991) nous a permis d'identifier quelques couples de relations «significatives» résumées ci-après (tableau 3).

Tableau 3 - Analyse des principaux profils interrégionaux

Exportations Françaises		Total Exportations	Exportations Espagnoles	
mode	chapitre NST		chapitre NST	mode
mer	9	Bourgogne □ Galicie	9	mer
mer	3 et 8	Paca-Corse □ Andalousie	4 et 3	mer
route	6 et 0	Languedoc-Roussillon □ Valence	0	route
route	0 et 4	Franche-Comté □ Catalogne	8 et 3	route
route	4 et 0	Franche-Comté □ Pays Basque espagnol	3	mer - route
mer	8	Paca-Corse □ Catalogne	8	route
mer	3	Paca-Corse □ Catalogne	3	mer

### **Légende :**

NST 0 : produits agricoles et animaux vivants.

NST 3 : produits pétroliers.

NST 4 : minerais et déchets pour la métallurgie.

NST 6 : minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.

NST 8 : produits chimiques.

NST 9 : divers.