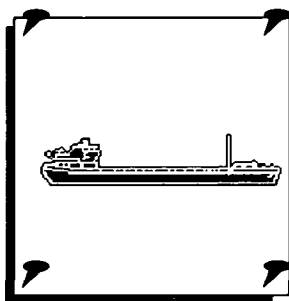


## LE CABOTAGE MARITIME DANS LE COMMERCE EXTÉRIEUR INTRAEUROPÉEN

Mounir CHAARI<sup>1</sup>, Jean-Marc SAVIN



Les études sur le commerce extérieur français se limitent fréquemment à mettre en évidence la part du mode maritime dans l'ensemble des transports sans distinguer les trafics de cabotage des trafics de « long-cours ». La présente note a pour objet d'évaluer le cabotage dans les échanges intraeuropéens et notamment dans le commerce entre la France et les pays de la Communauté européenne. Tant en tonnages qu'en valeur, le cabotage vient au deuxième rang derrière le mode routier mais il paraît surtout concentré sur les produits ayant une faible valeur ajoutée.

Les trafics étudiés ici sont restreints au cadre européen, en distinguant les échanges commerciaux intra et extra-communautaires.

L'analyse porte sur l'année 1991, avant l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1993 de la libre circulation intracommunautaire des marchandises et la mise en place du système Intrastat pour ces échanges intracommunautaires, qui se traduit par une rupture dans les séries statistiques.

**La mer arrive au second rang derrière la route pour les flux intracommunautaires**

Tableau 1 : Répartition des flux intracommunautaires par mode de transport déclarés par l'ensemble des 11 pays de la communauté européenne (l'Irlande ne fournit aucune donnée)

Année 1991	En tonnage		En valeur	
	IMPORTATION	EXPORTATION	IMPORTATION	EXPORTATION
MER	29%	33%	22%	19%
FER	8%	8%	7%	7%
ROUTE	41%	42%	66%	68%
AIR	ε	ε	4%	4%
VOIE NAVIGABLE	22%	18%	2%	2%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Source : CCAF-EUROSTAT

Dans la base statistique « EUROSTAT Commerce Extérieur », chaque pays communique la valeur et le tonnage des marchandises exportées et importées ainsi que le mode de transport utilisé à la frontière. Cette situation explique en partie les écarts constatés entre les importations et les exportations des États membres donnés ci-dessus des changements de mode de transport pouvant intervenir entre les deux frontières.

Compte tenu des grandes différences entre les marchandises transportées, la hiérarchie des modes diffère selon que l'on considère le tonnage ou la valeur. Ce qui donne par ordre décroissant les hiérarchies suivantes :

- pour les tonnages : route (41 %), mer (30 %), fluvial (20 %), fer (8 %) ;
  - pour les valeurs : route (67 %), mer (20 %), fer (7 %), air (4 %), fluvial (2 %).
- Les marchandises conteneurisées correspondent souvent à des produits manufacturés de forte valeur mais elles ne représentent pas, en trafic intracommunautaire, des tonnages comparables aux flux intercontinentaux.

**Des marchandises de valeurs très inégales**

L'indicateur retenu pour comparer les produits transportés est la valeur d'une tonne de marchandises; malgré son imperfection résultant de l'hétérogénéité des marchandises dans chaque chapitre NST, il a semblé pertinent car il donne une indication supplémentaire sur les marchandises transportées. On constate, par exemple, que les produits manufacturés qui possèdent la plus forte valeur marchande (58,5% de l'ensemble hors produits pétroliers) ne représentent que 9,4% des tonnages des flux maritimes tandis que l'ensemble combustibles solides et minerais, dont la valeur n'est que de 1,3% de l'ensemble des marchandises transportées hors pétrole, génère 15% des flux.

<sup>1</sup> Cette note reprend les principaux résultats d'une étude réalisée par M. CHAARI dans le cadre d'un DEA Transport International effectué à l'ENPC et à l'Université Panthéon-Sorbonne. Un document de travail est consultable au centre de documentation du SES.

## MARITIME

Tableau 2 : Répartition des flux maritimes intracommunautaires par chapitre déclarés par l'ensemble des 11 pays (l'Irlande ne fournit aucune donnée)

Année 1991

Chapitres	En tonnage (millier de tonnes)		En valeur (million d'écus)		Valeur de la tonne (en ECU)	
	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT
0 PRODUITS AGRICOLES	14 122	17 532	5 753	5 818	407	332
1 PRODUITS ALIMENTAIRES	14 159	13 261	13 946	12 532	985	945
2 COMBUSTIBLES SOLIDES	5 845	2 458	365	152	62	62
3 PRODUITS PETROLIERS	68 492	81 471	10 379	11 624	152	143
4 MINERAIS	7 121	20 054	1 003	1 430	141	71
5 PRODUITS METALLURGIQUES	12 324	12 906	8 559	8 717	694	675
6 MATERIAUX DE CONSTRUCTION	18 461	17 255	1 620	1 328	88	77
7 ENGRAIS	6 306	6 512	734	683	116	105
8 PRODUITS CHIMIQUES	19 425	23 609	17 276	17 031	889	721
9 PRODUITS MANUFACTURES	14 094	11 029	75 621	60 829	5 365	5 515
TOTAL HORS PETROLE	111 857	124 616	124 877	108 520		
TOTAL	180 349	206 087	135 256	120 144		

Source : EUROSTAT

**La Grande-Bretagne représente 45 % de notre cabotage intracommunautaire**

L'analyse géographique fait apparaître des courants d'échanges privilégiés. En 1991, la Grande-Bretagne représente 30% des importations maritimes intracommunautaires et 35% des exportations ; 50% des importations françaises par voie maritime proviennent de Grande-Bretagne et 39% des exportations françaises par voie maritime y sont destinées. De plus, la longue distance avantage plutôt le cabotage par rapport à la route : ceci se vérifie pour les échanges de la France avec le Portugal, le Danemark et les Pays-Bas. Pour ces derniers le développement des trafics de feeders est notable. La Grèce a une situation maritime spécifique qui favorise également ce mode.

**Des échanges faibles avec l'Europe du Nord et de l'Est**

Tableau 3 : Tonnages 1991 par mer en milliers de tonnes

	Importations et Exportations	Importations et Exportations hors pétrole
Europe intracommunautaire	386 436	236 473
Europe du Nord (1)	11 984	3 308
Europe de l'Est (2)	14 644	8 184

Source : DPNM

(1) Norvège, Suède, Finlande, Iles Féroé, Estonie, Lettonie, Lituanie.

(2) CEI, Pologne, Roumanie, Bulgarie, Yougoslavie, Albanie.

Comparé à l'ensemble des échanges intracommunautaires, le transport par mer en provenance ou à destination de l'Europe de Nord et de l'Est est faible. Deux causes peuvent expliquer ces résultats : l'intégration européenne, d'une part, qui a généré une forte croissance des échanges entre les pays de l'Union et la géographie physique, de l'autre, qui explique l'utilisation des modes terrestres, notamment avec les pays de l'Europe centrale.

**Le tiers des trafics portuaires français (hors pétrole) résulte du cabotage intracommunautaire**

Tableau 4 : Trafic des ports métropolitains  
Année 1991

en milliers de tonnes

TRAFFIC TOTAL	TRAFFIC INTRACOMMUNAUTAIRE		CABOTAGE NATIONAL	
	(hors pétrole)	(hors pétrole)	(hors pétrole)	(hors pétrole)
304 416	154 850	83 685	56 691	22 498
				7 302

Source : DPNM

Les statistiques DPNM des ports français, contrairement aux statistiques douanières, ne recensent que les flux avec le pays de première destination ou le pays de dernière provenance ce qui signifie qu'une petite partie du trafic intra-communautaire ci-dessus peut correspondre à des échanges hors CE.

Le cabotage national (entre ports français), hors trafics pétroliers, tient une part faible dans les trafics maritimes mais représente toutefois plus du quart du trafic généré pour les ports français par le cabotage intracommunautaire.

**Un cabotage intracommunautaire stagnant entre 1988 et 1991**

Alors que sur la période les échanges de la France avec la CE ont augmenté pour la route de 22%, une légère contraction du cabotage (-3,5%) a été enregistrée. Cette évolution est très contrastée selon les pays : le cabotage de la France connaît un développement avec les pays de la Péninsule Ibérique et avec la Belgique et une régression avec la Grèce. ■