

## **LA DEPENSE NATIONALE DE TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL DE 1977 à 1984**

**La route est devenue  
le premier mode  
d'acheminement du  
commerce extérieur  
de la France**

Pour les acheminements sur le territoire français, la route transporte 60% des tonnages importés ou exportés, devant le fer (26%) et la voie d'eau (14%). Au delà des frontières, la route achemine plus de 40% de la valeur du commerce extérieur, le transport maritime gardant une place prépondérante en tonnage.

Pour les entreprises françaises de transport routier de marchandises, le transport international représente 25% du trafic mesuré en tonnes kilomètres et un peu moins de 15% de leur chiffre d'affaires; ou en incluant les acheminements vers les ports et les aéroports, l'activité internationale concerne plus de 30% du trafic et environ 20% du chiffre d'affaires.

**Un marché potentiel  
de 22 milliards de  
francs en 1984**

La dépense nationale de transport routier international (la DNTRI) correspond au coût d'acheminement par la route de notre commerce extérieur. C'est le chiffre d'affaires des transporteurs routiers français et étrangers.

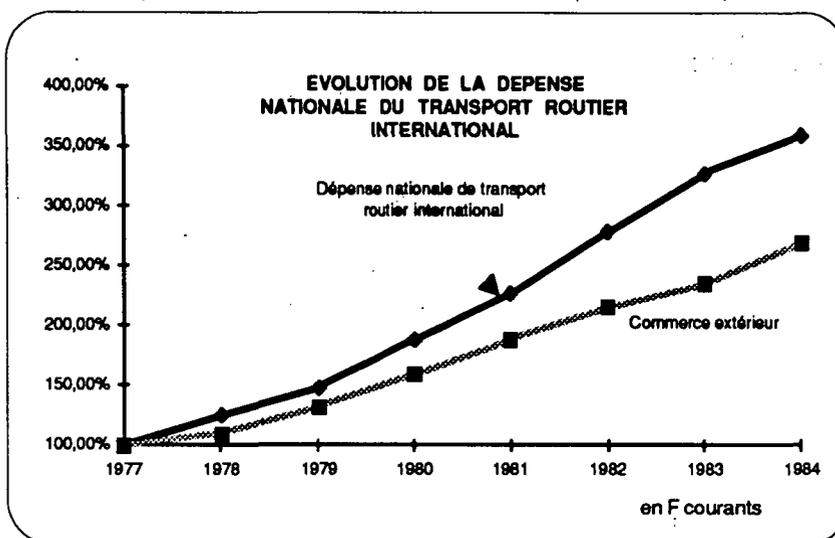
A partir des statistiques douanières en tonnage, le modèle estime les trafics en t-km puis les chiffres d'affaires, pour le pavillon français et pour le pavillon étranger, en distinguant le transport routier international proprement dit et les acheminements vers les ports et les aéroports.

### **LA D.N.T.R.I. EN 1984**

| IMPORTATIONS<br>+ EXPORTATIONS                         | TRAFIC          |                    | CHIFFRES D'AFFAIRES<br>en milliards de Francs |
|--|-----------------|--------------------|---|
|  | en million de t | en milliard de t.k |   |
| Transport routier<br>international<br>proprement dit : | 84              | 44,4               | 18,3  |
| Acheminements<br>vers les ports :                      | 40              | 5,7                | 3,7   |

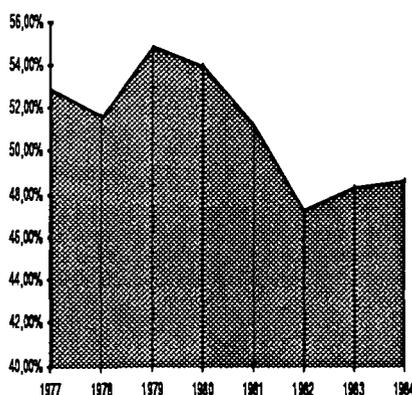
La DNTRI s'élève ainsi à 22 milliards de F en 1984. Les échanges routiers avec l'ancienne CEE à 9 représentent environ 15 milliards de F, soit 68% du total, la part de l'acheminement vers les ports et les aéroports étant de 17%. D'ores et déjà, la route représente les deux tiers de la dépense nationale d'acheminement portuaire. En transport routier international proprement dit, la part du pavillon français est de 46% des tonnages, près de 50% des t-km et 49% du chiffre d'affaires total.

**Un marché qui croit un tiers plus vite que notre commerce extérieur.**



La DNTRI a augmenté de 260% pendant la période 1977-1984. Les prix doublent approximativement et les trafics augmentent d'environ 30%, cette croissance provenant uniquement du transport international routier alors que les acheminements portuaires stagnent (en t-km).

**La part du pavillon français dans le chiffre d'affaires a diminué à moins de 50%.**

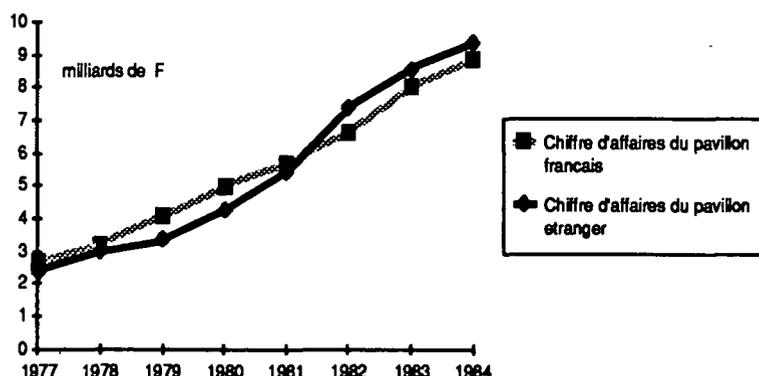


Le chiffre d'affaires des trafics d'acheminement portuaire (3,7 milliards de F en 1984) n'intervient pas dans la balance des échanges. Pour le trafic international proprement dit, **les chiffres d'affaires sont respectivement de 8,9 mds F pour le pavillon français et 9,4 mds pour le pavillon étranger**, soit un écart de - 0,5 mds F en défaveur des entreprises françaises. Le graphique page suivante montre que, inversement, la situation était favorable au pavillon français de 1977 à 1981.

**Une balance des échanges de transport routier déficitaire de 1,5 mds de francs en 1984**

L'impact sur la balance des paiements repose sur un certain nombre de conventions; d'une part, celles relatives à la valeur des marchandises (elles sont comptabilisées pour leur valeur à la frontière, c'est à dire y compris une part importante des coûts de transport routier, qui sont ainsi pris en compte dans la balance commerciale des marchandises) et d'autre part sur la façon de comptabiliser les échanges de transport.

**Chiffre d'affaires du transport routier International**



Mesurées en termes d'échanges FAB/FAB, les exportations ou ventes de transport routier de marchandises s'élèvent à 3,7 milliards de F, et les importations ou achats à 5,2 milliards de F. Le solde des échanges atteint ainsi -1,5 milliards de francs en 1984. Le déficit ne cesse de se creuser depuis 1979 comme le montre le graphique ci-après.

Le volume des échanges croît comme la dépense nationale de transport routier international, et 35% plus vite que l'ensemble de notre commerce extérieur.

Avec l'unification prochaine du marché européen des transports, et l'élargissement de la C.E.E., ces enjeux vont prendre une importance croissante pour l'économie française.

**Balance des échanges de transport routier**

