



# LES GRANDS MARCHES ROUTIERS DE LA FRANCE AU SEIN DE LA CEE DE 1977 A 1986 :

## Une croissance de 50 % à l'import et de 38 % à l'export

Patrice SALINI

74 millions de tonnes

Le commerce extérieur de la France par voie routière intéresse principalement La Belgique, et le Luxembourg, La RFA, les Pays Bas, l'Italie et l'Espagne. En prenant comme logique celle du pays le plus lointain, c'est à dire celle des importations ou des exportations effectives de nos partenaires, ce marché représente environ 74 millions de tonnes. Sa progression, de 44 % depuis 1977, en fait l'une des sources principales de la croissance du trafic routier sur la période. Or, en 9 ans, le paysage a changé. Le trafic est devenu modérément déséquilibré, mais les déséquilibres géographiques se sont réduits. C'est le signe d'une plus grande intégration économique. ●

**L'Espagne : La croissance la plus forte**

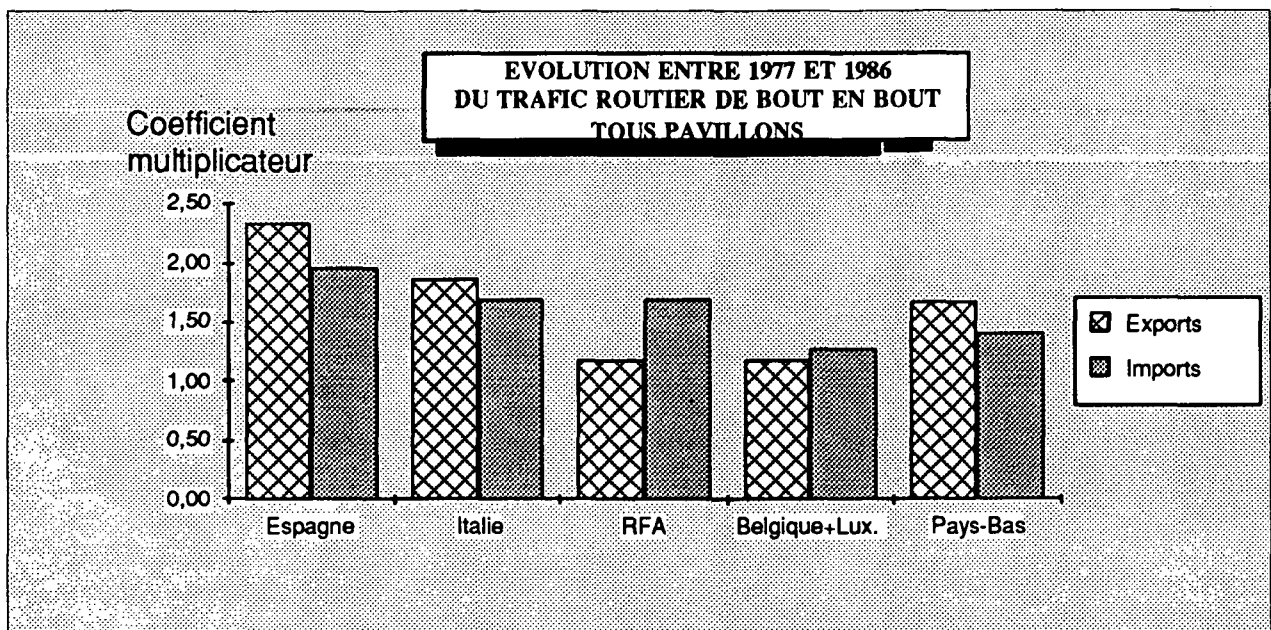
Penchons nous d'abord sur les évolutions.

Le marché France-Espagne est celui qui progresse le plus.

- + 133 % à l'exportation ;

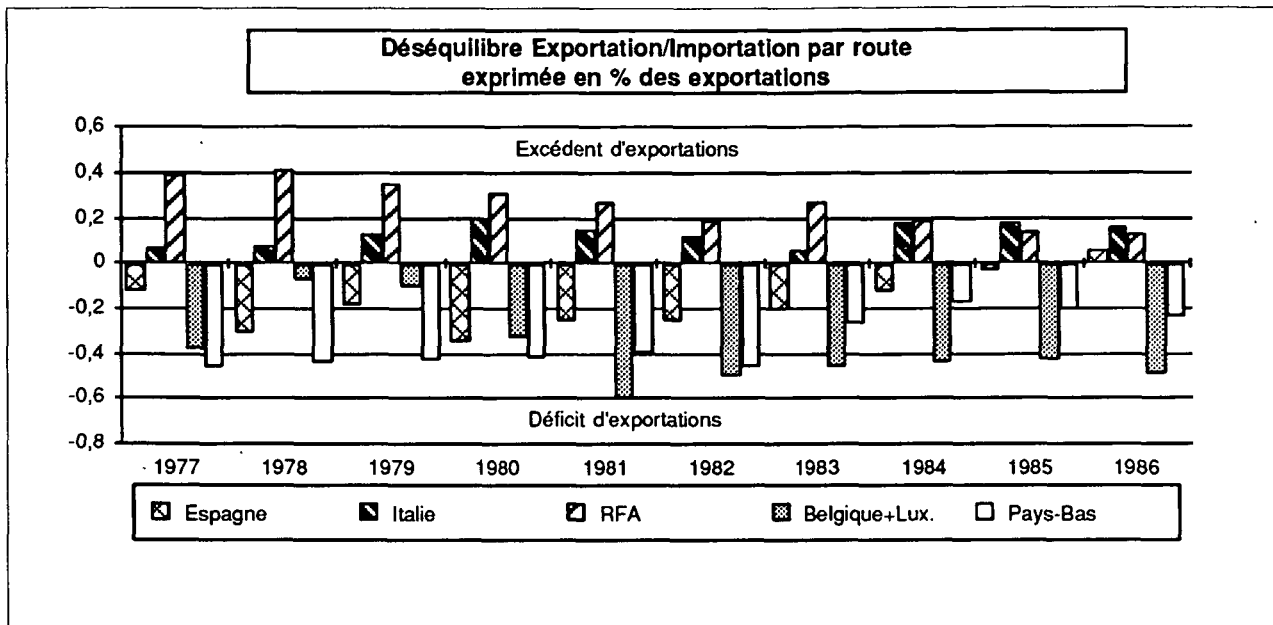
- + 96 % à l'importation.

La progression la plus modérée se situe sur le courant Franco-belge.



Avril 1988

De la sorte, les déséquilibres de trafic se modifient sensiblement.



**Les déséquilibres se sont réduits**

**L'importance des trafics pondéreux quasiment frontaliers**

**Progression générale de la part des trafics agro-alimentaires**

Comme on le voit ci-dessus, les déséquilibres se sont réduits avec tous les pays sauf la Belgique et le Luxembourg. Mais cela tient à la spécificité du trafic entre notre pays, et l'Union Belgo-Luxembourgeoise. La forte croissance des importations de produits alimentaires et fourrages, et la prédominance du trafic de matériaux de construction importés (35 % des tonnages en 1986), expliquent le maintien du déséquilibre.

D'ailleurs, les courants de trafic sont caractérisés par l'importance des trafics pondéreux quasiment frontaliers. Les importations de matériaux de construction depuis la Belgique représentent 5 millions de tonnes, et les exports des mêmes produits sur l'Allemagne, 3,4 millions de tonnes.

Mais, ce qui frappe le plus sur la période, semble bien être la progression générale de la part des trafics agro-alimentaires, généralement à l'exportation, mais aussi à l'import. De même, la croissance du trafic à l'importation depuis l'Allemagne est en tendance plus importante que celle des exportations globales allemandes. Ceci n'est vrai que pour la RFA, et met en relief l'interdépendance de nos économies.

Ces quelques éléments, tirés de la base de données SITRAM, nourrissent une réflexion devant déboucher sur la modélisation du trafic routier international intéressant notre pays. Elle permettra, dans l'avenir, de mieux éclairer les opérateurs français sur les perspectives du marché. ■

Avril 1988