

# COMPREHENSION DU FONCTIONNEMENT DU MARCHE DES TRANSPORTS

ANNEXES

P.BONNEAU  
CERFISE. MARSEILLE

D.PATIER.  
LET. LYON

JUIN 1988

à l'Université Lumière Lyon 2 :

M.R.A.S.H.   
14, avenue Berthelot  
69363 Lyon Cedex 07  
Tél. 72.72.64.03

Laboratoire d'Economie des Transports  
Unité Mixte de Recherche du C.N.R.S. n° 20

à l'Ecole Nationale  
des Travaux Publics de l'Etat :

E.N.T.P.E.  
rue M.-Audin  
69518 Vaulx-en-Velin Cedex  
Tél. 72.04.70.46

## SOMMAIRE

	page
<b>I. ANALYSE DU COMMERCE EXTERIEUR ET DU TRANSPORT</b>	
<b>1. ANALYSE DU COMMERCE EXTERIEUR EN RHONE-ALPES</b>	<b>5</b>
1.1. PRESENTATION DES PRINCIPAUX ECHANGES	5
1.2. LE CHOIX DES FILIERES	6
1.3. CHOIX DES OPERATEURS	7
1.4. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES	9
1.4.1. LE TRANSPORT TERRESTRE	
1.4.2. LA PART DE LA ROUTE	
1.4.3. LA PART DU PAVILLON ROUTIER FRANCAIS	
1.4.3.1. Le pavillon français dans les échanges bilatéraux	
1.4.3.2. Des dissymétries	
1.4.3.3. Le pavillon français en Grande-Bretagne	
1.4.3.3.1. Les pavillons étrangers en Grande-Bretagne	
1.4.3.3.2. Le pavillon britannique	
1.5. CONCLUSION	
<b>2. ANALYSE DU COMMERCE EXTERIEUR EN PROVENCE-COTE D'AZUR</b>	<b>22</b>
2.1. PRESENTATION DES PRINCIPAUX ECHANGES	22
2.2. LE CHOIX DES FILIERES	24
2.3. CHOIX DES OPERATEURS	25
2.4. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES	26
2.4.1. LE TRANSPORT TERRESTRE	
2.4.2. LA PART DE LA ROUTE	
2.4.3. LA PART DU PAVILLON ROUTIER FRANCAIS	
<b>3. ANALYSE DU COMMERCE EXTERIEUR EN LANGUEDOC-ROUSSILLON</b>	<b>30</b>
3.1. PRESENTATION DES PRINCIPAUX ECHANGES	30
3.2. CHOIX DES FILIERES	31
3.3. LE CHOIX DES OPERATEURS	32
3.4. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES	32
3.4.1. LE TRANSPORT TERRESTRE	
3.4.2. LA PART DE LA ROUTE	
3.4.3. LA PART DU PAVILLON ROUTIER FRANCAIS	
<b>4. DOCUMENTS DE REFERENCE</b>	<b>36</b>
4.1. NOMENCLATURE N.S.T.	36
4.2. TABLEAUX STATISTIQUES CONCERNANT LE COMMERCE EXTERIEUR DE RHONE-ALPES	37
4.3. TABLEAUX STATISTIQUES CONCERNANT LE COMMERCE EXTERIEUR DE PROVENCE-COTE-D'AZUR	55
<b>II. GUIDES D'ENTRETIEN</b>	<b>61</b>
<b>III. BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>69</b>

## 1. ANALYSE DU COMMERCE EXTERIEUR EN RHONE-ALPES

### 1.1. PRESENTATION DES PRINCIPAUX ECHANGES

Les résultats du commerce extérieur 1985 publiés par la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, Interrégion des Douanes donnent les premiers éléments d'analyse.

Il en ressort qu' en 1985, l'**excédent** du commerce extérieur de la région se montait à 18,2 milliards de francs, montant jamais atteint et qui marque une augmentation de 38% par rapport à 84 (export + import). Les chiffres représentent le solde des mouvements comptabilisés en Rhône-Alpes et non pas au sens d'une balance commerciale (solde des échanges de biens exportés fabriqués dans la région et biens importés utilisés en Rhône-Alpes). Ils correspondent au **mouvement des marchandises transportées à partir ou à destination de la région**, et ce sont bien ces mouvements qui intéressent notre étude.

**Les exportations** ont porté sur 7.149.000 tonnes, en augmentation de 7,3 % par rapport à 1984. Elles représentent 5 % des exportations françaises (la valeur correspondante est de 92,6 milliards de francs, en augmentation de 16,5 % par rapport à 1984) et 10,6 % des valeurs exportées par la France. **La région Rhône-Alpes occupe le deuxième rang après l'Île-de-France pour les exportations.**

**Les importations** ont porté sur 11.271.000 tonnes, en augmentation de 8,2 % par rapport à 1984. Elles représentent 5 % des importations françaises (la valeur correspondante est de 74,3 milliards de francs, en augmentation de 12,2 % par rapport à 1984) et 7,7 % des valeurs importées par la France. **La région Rhône-Alpes occupe le 4e rang** après l'Île-de-France, le Nord-Pas-de-Calais, Provence-Alpes Côte d'Azur et la Haute-Normandie **pour les importations**.

**Les principaux clients et fournisseurs** sont dans l'ordre décroissant des valeurs exportées ou importées :

Principaux clients	Principaux fournisseurs
R.F.A	Italie
Italie	R.F.A.
U.S.A.	Belgique et Luxembourg
Belgique et le Luxembourg	Etats-Unis
Royaume-Uni	Royaume-Uni
Suisse	Suisse
Algérie	Pays-Bas
Pays-Bas	Espagne
Japon	
Espagne	
....	

**Ainsi, 6 de nos partenaires de la C.E.E. achètent 49 % des valeurs exportées par la région**, pour un montant de 45,6 milliards de francs. Ces mêmes partenaires nous vendent pour 46,8 milliards de francs de marchandises, **soit 63 % des importations de la région**. Notre étude retient les

échanges de ces 6 pays pour mieux comprendre le fonctionnement du marché des transports dans le cadre de nos exportations.

Le choix des produits est réalisé à partir des microfiches D.T.T. (source SITRAM) afin de caler les données "transports" et économiques. On trouvera en annexe n°1 la nomenclature des produits selon le code N.S.T.

Les plus gros postes des exportations sont constitués de **produits chimiques de base, de produits agricoles et animaux vivants, de denrées alimentaires** (code 0 et 1 de la nomenclature N.S.T.), et de **produits manufacturés**. Ces quatre catégories de produits représentent 53% des exportations de la région en 1986 (cf. tableau n° 7). La non concordance des nomenclatures utilisées par la chambre de commerce (code N.E.C.), par les douanes (code N.A.P.) et celle des transports (code N.S.T.) nous a obligés à faire une interrogation plus fine auprès de la Direction Interrégionale des Douanes de Lyon.

Pour chacun de nos 6 principaux partenaires les **produits chimiques de base** (code N.S.T.8A) arrivent en tête des exportations, excepté pour l'Italie où ils sont devancés par les produits de l'agriculture avec 99 % de bovins, (qui correspondent à la catégorie 0 de la nomenclature N.S.T.).

## 1.2. LE CHOIX DES FILIERES

L'analyse du fonctionnement du marché des transports sera entreprise en partie en suivant **quelques filières de produits** les plus représentatifs des échanges de la région jusqu'à la frontière avec quatre pays destinataires choisis pour les conditions particulières d'intervention des transporteurs routiers français comme nous le verrons plus en détail.

Les pays retenus sont la Belgique et le Luxembourg, l'Italie, les Pays-Bas, et la R.F.A.

Vers la **Belgique et le Luxembourg**, les produits les plus exportés sont, en 1986, les produits alimentaires (catégorie N.S.T.1), les produits chimiques de base (catégorie N.S.T.8A), les produits manufacturés (catégorie N.S.T.9D) et les produits agricoles et animaux vivants (catégorie N.S.T.0).

Nous avons retenu la catégorie 0 car **c'est la catégorie dans laquelle s'observe la plus grande chute de la part du pavillon routier français** comme nous le présentons plus loin. De 69% en 1981, sa part dans le tonnage transporté par la route est tombée à 45% seulement en 1986. Dans cette catégorie, les fruits représentent la plus grosse part à l'exportation avec 7988 tonnes exportées pour une somme de 41581 milliers de francs en 1986.

**Vers l'Italie**, on retrouve les mêmes produits dans un ordre différent : produits de l'agriculture et animaux vivants, denrées alimentaires et produits chimiques de base (code N.S.T. 0, 1, 8A). Bien que les produits agricoles soient en tête de nos exportations (pour 99% de bovins), nous avons préféré retenir les **produits chimiques** de base sur lesquels **la performance du pavillon français est assez exceptionnelle et croit depuis plusieurs années**. (88% en 86 contre 76% en 81). En 1986, la région a exporté 216359 tonnes de ce produit pour une somme de 1570 millions de francs.

**Vers les Pays-Bas**, les autres produits chimiques (catégorie N.S.T.8C), arrivent en tête suivis des catégories 8A, 9D, 1. C'est cette dernière catégorie que nous avons retenue. **C'est la catégorie sur**

laquelle la participation du pavillon français est la plus basse et a du mal à se maintenir à un taux de 25%. Elle est essentiellement composée de vins d'appellation contrôlée (8150 tonnes exportées en 1986 pour une somme de 73 millions de francs).

Vers la R.F.A., comme pour les Pays-Bas, les autres produits chimiques (Catégorie NST 8C) arrivent en tête des exportations, suivis des produits manufacturés et des produits chimiques de base. Nous avons retenu la catégorie 9D dans laquelle nous étions sûrs de trouver de petits lots qui nécessitent des groupages et demandent une organisation particulière. Ces produits, habituellement à plus grande valeur ajoutée nécessitent des circuits de distribution plus courts. Dans la région Rhône-Alpes, cette catégorie est constituée entre autre de matériel électronique professionnel et ménager qui ont représenté 8757 tonnes exportées pour 549 millions de francs en 85 et 3387 tonnes en 86. A l'intérieur de la catégorie il s'agit principalement de tubes électroniques et semi-conducteurs.

Ainsi les quatre filières choisies sont à la fois représentatives des exportations de la région et des différentes situations possibles en matière de transport.

### 1.3.. CHOIX DES OPERATEURS

Le repérage des principaux exportateurs de la région devait nous permettre de mener à bien les enquêtes sur le terrain. Le "Moci" donne un classement des entreprises exportatrices par ordre d'importance et par grand secteur mais pas assez précis pour notre étude. Nous avons dû faire appel au **fichier de la direction régionale des Douanes**. Nous devons révéler ici comme pour toutes les études réalisées jusque-là par nos services les grandes difficultés d'accès à l'information et la perte de temps qui en découle. Malgré toute la bonne volonté des responsables des services compétents et l'aide précieuse qu'ils apportent à nos recherches, ce recueil de données est toujours sous-estimé en temps nécessaire et sur-estimé en qualité d'exploitation, cela étant essentiellement dû à la façon de rentrer et d'exploiter les données distribuées ensuite aux différents organismes.

Tous les interlocuteurs interrogés (Chambre de Commerce, service des douanes, D.T.T....) prennent cependant tous pour base d'analyse le fichier initial de la direction des douanes de Toulouse. Que se passe-t-il alors pour que les données parviennent dans les différentes études et tableaux à des résultats incomparables, voire incohérents ? Si nous prenons soin de dévoiler cet aspect "annexe" de notre étude, c'est que nous pensons qu'une bonne connaissance d'un secteur passe par une meilleure saisie ou exploitation des données, entraînant une transparence nécessaire à la compréhension des mécanismes.

Nous pensions donc trouver à la direction régionale des Douanes des listings ou microfiches qui permettent, ayant déjà une idée de ce que nous cherchions, de lister rapidement les exportateurs selon leur localisation, classés par région, par nature de produit exporté et pays destinataire. Ce type de renseignements ne peut s'obtenir qu'en faisant une interrogation fort coûteuse, disproportionnée avec le coût d'une telle étude.

Les difficultés résident principalement dans deux repérages :

- repérage du produit qui change de nomenclature à la Chambre de Commerce (N.E.C.) puis à la D.T.T. (N.S.T.) puis à la direction des douanes (N.A.P. à 4 chiffres pour le produit),

- repérage des exportateurs après avoir trouvé l'équivalence code produit / code APE.

Nous avons pu relever une vingtaine d'adresses de producteurs-exportateurs de vins de la région. En définitive, les interviews ont été réalisés grâce à nos connaissances personnelles qui se sont avérées plus fiables.

Voici décrit schématiquement le cheminement que nous avons dû suivre et un exemple concret pour repérer les principaux exportateurs **vers les Pays-Bas**)

	Support microfiches	Action	Exemple concret
1	DTT----->	Repérage des produits par catégorie NST ----> Produit NST 1 et destination présentant un intérêt pour l'étude	vers Pays-Bas
2	Douanes code pays----->	Repérage des pays choisis le nom n'étant indiqué en clair que sur la 1ère microfiche	003
3	Douanes code équivalence-->	Recherche équivalence entre produits repérés en NST et NEC en code NAP	0101 à 0173
4	Douanes -----> Importations-Export par O/D	Repérage des sous produits à retenir en fonction du volume à l'export ou import	0131 0132 (vin)
5	Annuaire des-----> nomenclatures	Recherche équivalence code NAP/code APE	0117
6	Fichier national des entreprises--->	Recherche des adresses - classement national - par ordre décroissant des valeurs exportées - par code APE à 4 chiffres - au siège social	inexploitable pour notre étude
7	Découverte d'un ancien listing régional datant de---> 1979 par département par valeur décroissante	liste des producteurs	

Obligation de vérifier qu'ils existent  
encore en 1987 sur le fichier décrit en 6

**La filière vers la Belgique et le Luxembourg :** la catégorie N.S.T.0 retenue comporte essentiellement des fruits frais (code NAP 0114) et des oléagineux (code NAP 0122). Le code d'activité correspondante est 0116 (cultures fruitières). Il n'y a pratiquement pas de producteurs-exportateurs sur le fichier. En effet, les producteurs sont regroupés en GAEC, ou en SICA, très nombreux sur le fichier. Certains passent par des intermédiaires tels que les commerces de gros de fruits et légumes (code APE 5703). Les fichiers des services n'étant pas traités à Lyon, nous avons dû utiliser tout simplement le Minitel pour arriver à sélectionner les entreprises les plus représentatives.

**La filière vers l'Italie :** Les produits chimiques de base exportés vers l'Italie( catégorie N.S.T. 8A) comprennent 18 catégories de produits selon la nomenclature NAP. Les plus représentés sont les hydrocarbures et leurs dérivés et les matières plastiques. Nous avons trouvé quelques adresses mais "Rhône-Poulenc-chimie de base" située dans l'agglomération Lyonnaise n'y figure pas, le siège social étant à Paris.

**La filière vers la RFA :** les exportations de produits manufacturés vers la R.F.A.(catégorie N.S.T. 9D qui sert un peu de fourre-tout) se révèlent très éclatées. Le produit le plus exporté est le matériel électrique (code NAP 28), qui regroupe 15 produits différents. Nous avons retenu l'équipement de distribution de puissance (code NAP 2810) et l'équipement d'automatisation de processus industriel (code NAP 2815). Etant donné la grande dispersion en quantité de la production, nous avons retenu également des exportateurs de fils et câbles pour l'électricité et matériel d'éclairage.

#### 4. LE TRANSPORTS DES MARCHANDISES

L'analyse est basée sur les statistiques fournies par les microfiches de la D.T.T. dont la source est le service des Douanes. Les tableaux en annexe 2 représentent l'évolution sur les 6 dernières années des échanges avec les 6 partenaires retenus, et l'ensemble de la C.E.E., par catégorie de produit, en tenant compte des modes de transport, de la part de la route et en particulier du pavillon routier français dans le transport des produits. Pour la cohérence des données, les chiffres de 1986 ne tiennent pas compte de l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la C.E.E.; les échanges avec l'Espagne étant traités séparément.

##### 4.1. Le transport terrestre

**A l'exportation**, ils ont marqué une chute de 137.400 tonnes de 1981 à 1983; une reprise importante a été amorcée depuis 84 et surtout en 85. L'année 86 marque cependant un repli de près de 3 % par rapport à 85 sur les tonnages transportés. Les transports routiers n'ont cependant pas souffert de cette régression puisqu'ils ont transporté en 86 un tonnage supérieur de 6 % à celui de 85, et le pavillon routier français a bénéficié pendant la même période d'un accroissement de 7 % de son trafic(cf. tableaux n°1-2-3).

**A l'importation** : les tonnages transportés par l'ensemble des transports terrestres n'ont cessé de croître de 81 à 86 pour atteindre un tonnage équivalent à celui des exportations en 86. Nous verrons que si cet équilibre est réalisé sur l'ensemble des pays de la CEE, il existe des dissymétries importantes dans les échanges bilatéraux.

#### 4.2. La part de la route

Elle est très variable selon les produits et le sens des échanges. La performance est tout à fait remarquable sur les produits métallurgiques non ferreux, les matières premières pour l'industrie chimique, les produits chimiques de base, les machines, les véhicules et les objets manufacturés où elle transporte de 97 à 100 % des tonnages expédiés par transport terrestre à l'exportation. (c'est à dire pour les produits 5B, 6B, 8B, 8C, 9A, 9B, 9C, 9D) à l'exportation

**A l'importation**, la route est plus compétitive sur les produits de l'agriculture et animaux vivants et les denrées alimentaires qu'à l'exportation, mais beaucoup moins sur les machines, les produits métallurgiques (9A, 9B) (cf. tableau n° 2 et 4).

#### 4.3. la part du pavillon routier français

**A l'exportation**, elle oscille selon les produits de 30 à 75 % des tonnages transportés par la route, et n'atteint plus de 90 % que pour 2 produits. Elle accuse une nette régression sur l'ensemble des produits manufacturés (diminution de sa part allant de 11 % sur la catégorie 9B à 25 % sur la catégorie 9A entre 1981 et 1986). La part du pavillon français est en régression sur le transport de 11 catégories de produits N.S.T. sur 18 (cf tableaux 3 et 5). Les tonnages transportés sur la totalité des produits ont diminué de 1981 à 1983 et cru de 28 % de 83 à 86.

**A l'importation**, les parts du pavillon routier français varient de 39 % à 68 % des tonnages transportés par la route excepté pour les minéraux ferreux dont il transporte 97% du tonnage routier. La faiblesse des taux n'indique pas forcément une diminution des tonnages traités par le pavillon. En effet, de 1981 à 1986 ceux-ci n'ont cessé de croître, mais restent à un niveau bien inférieur à ceux des exportations.

Quelques chiffres donnent une idée de la façon dont s'effectuent les échanges de la région avec l'ensemble des pays de la C.E.E.

TONNAGES TRANSPORTES en 1986	Exportations	Importations
Transports terrestres	3.625.016	3.629.579
Transports routiers	2.601.914	2.664.653
Part du transport routier	72%	73%
Transports par pavillon français	1.502.396	1.335.466
Part dans le transport routier	58%	50%
Part dans le transport terrestre	41%	37%

En 1986, le transport terrestre a assuré le même tonnage à l'import et à l'export entre la région et la C.E.E., soit 3.625.016 tonnes de produits, dont 2.601.914 tonnes, (soit 71,8%) par la route et seulement 1.502.396 tonnes, soit 57,7% du trafic routier et 41,44% du trafic terrestre par les transporteurs français .



#### 4.3.1. Le pavillon français dans les échanges bilatéraux

La situation du pavillon français est encore plus difficile à l'égard de nos principaux partenaires de la CEE (cf. tableaux n° 6 à 10).

Si l'on considère la nette progression des tonnages transportés par transport terrestre de 1984 à 1986, **la part du pavillon français pendant cette même période continue de décroître, surtout vers les pays à monnaie forte :**

- 5 % à l'exportation, et - 3 % à l'importation vers la Belgique et le Luxembourg,
- 2 % à l'export, et - 4 % à l'import vers les Pays-Bas,
- 2 % à l'import vers la R.F.A.

Et un taux anormalement bas vers ou en provenance de l'Espagne.

Il n'y a que vers l'Italie que la part du pavillon français progresse.

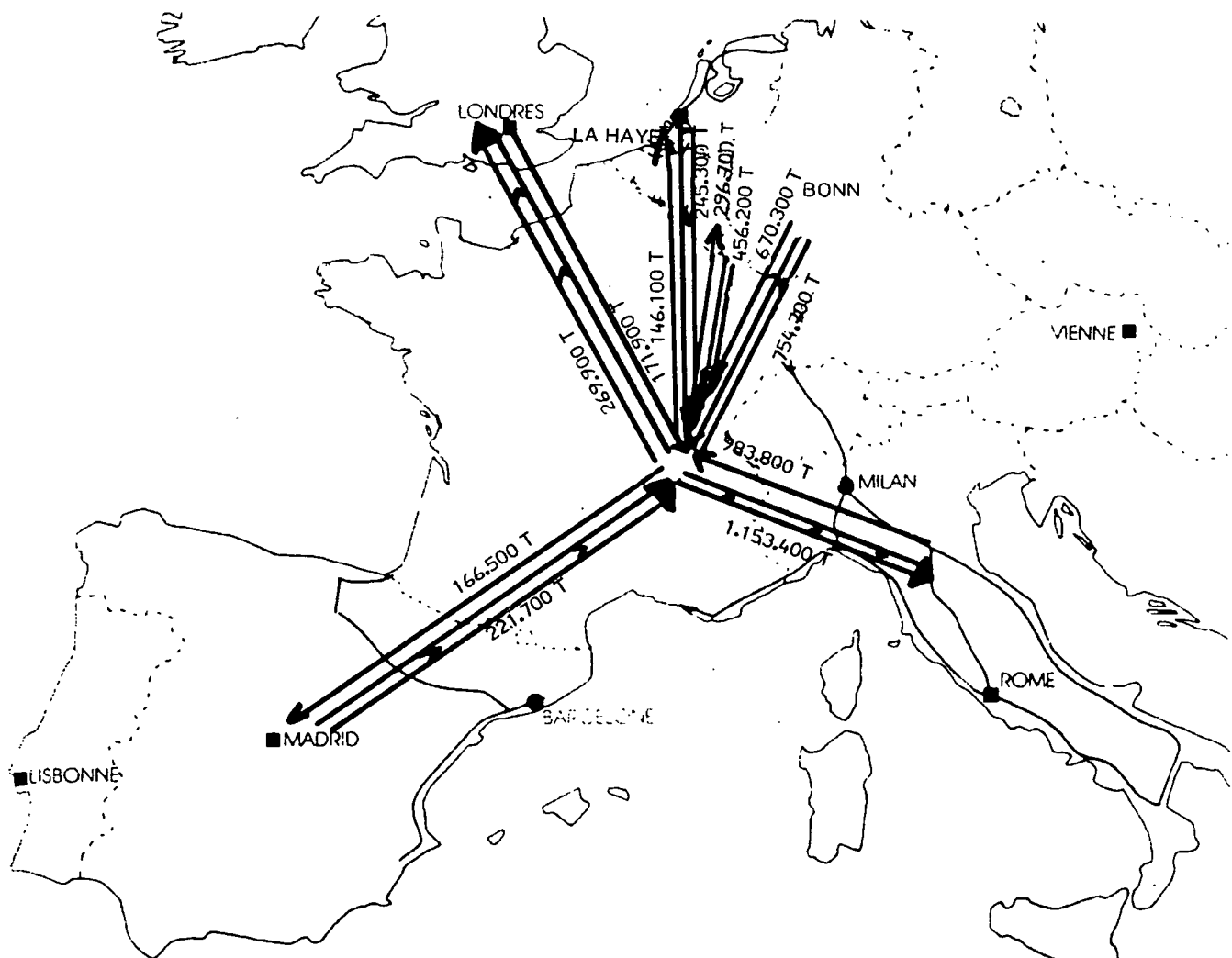
**Sur un plus long terme, le recul du pavillon est encore plus net :** de 1981 à 1986, il a perdu 10 % vers et 8 % en provenance de la Belgique, 12 % vers et 18 % en provenance de l'Italie, 9 % vers et 13 % en provenance des Pays-Bas, 6 % vers et 7 % en provenance de la R.F.A., seule la reprise est nette sur l'Espagne.

**L'analyse par produit montre qu'il existe une grande variété de situations.** Ainsi les produits agricoles et animaux vivants ont été transportés vers la Belgique et le Luxembourg à 47 % par la route en 82, 97 % en 84, 81 % en 86. Par contre, les autres produits manufacturés sont essentiellement transportés par route quelle que soit la destination. Les échanges avec l'Espagne s'effectuent par la route quel que soit le produit. Les tableaux n°11 à 18 présentent l'évolution des échanges par pays et par produits de 1982 à 1986.

#### 4.3.2. Des dissymétries

Si globalement les importations et exportations de la région s'équilibrent, il existe avec certains pays des échanges dissymétriques. La carte ci-après montre les échanges effectués par la route entre la région Rhône-Alpes et nos 6 principaux partenaires. La région importe 197.200 tonnes de plus qu'elle n'exporte vers les Pays-Bas, 159.500 tonnes de plus en provenance de la Belgique et du Luxembourg, 75.100 tonnes de la R.F.A. et 299.900 tonnes d'Espagne. Par contre, elle exporte 244.700 tonnes de plus qu'elle n'importe vers l'Italie.

### IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DE LA REGION RHONE-ALPES AVEC SES SIX PRINCIPAUX PARTENAIRES



Cette situation amène à nous interroger sur l'effet de cette dissymétrie. Est-elle favorable aux transporteurs du pays le plus importateur ou exportateur ? en d'autres termes, le trafic assuré par le pavillon le mieux placé est-il le résultat de l'effet d'entraînement de l'export ou bien de l'agressivité basée sur l'offre de retour. Nous essayerons d'y trouver réponse sur le terrain lors des interviews auprès des transporteurs eux-mêmes.

#### 4.4. Le pavillon français en Grande-Bretagne.

Nous n'avons pu jusque là faire de comparaison entre pavillon français et britannique, faute de statistiques. Le service des Douanes ne retient pas la nationalité du pavillon routier dès lors que les camions sont embarqués sur les ferrys vers la Grande-Bretagne. Nous avons donc utilisé une étude récente effectuée au LET sur "Les transports terrestres de marchandises en Grande-Bretagne" par C. Ambrosini et P. Moreau pour nous faire une idée de la place des entreprises britanniques sur le marché international des transports. L'étude est plus générale puisqu'elle concerne les échanges entre la Grande-Bretagne et 8 pays de la CEE. Ils ne sont donc pas à comparer avec les données régionales analysées précédemment, cependant ils sont révélateurs du comportement de chaque partenaire.

Les graphiques ci-après représentent 4 types de données pour les années 1979-1981-1982-1984 :

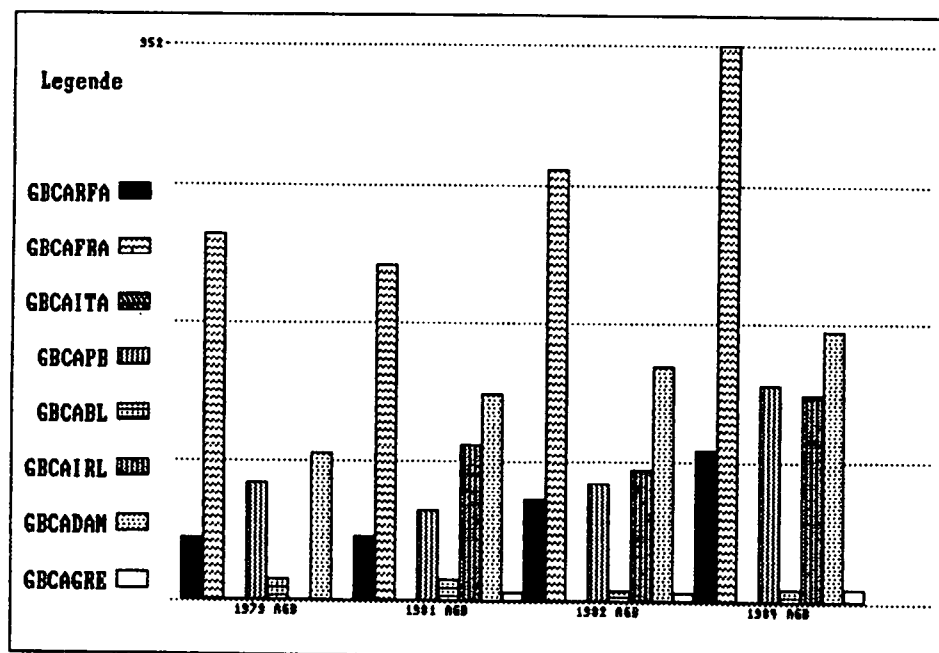
- les importations de la Grande-Bretagne effectuées par les pavillons étrangers pour compte d'autrui et pour compte propre,
- les exportations de la Grande-Bretagne effectuées par les pavillons étrangers pour compte d'autrui et compte propre ,
- les importations de la Grande-Bretagne effectuées par les transporteurs de Grande-Bretagne en provenance des différents pays de la CEE pour compte propre et compte d'autrui,
- les exportations de la Grande-Bretagne effectués par les Grands Bretons à destination des différents pays de la CEE pour compte propre et compte d'autrui.

#### 4.4.1. Les pavillons étrangers en Grande-Bretagne.

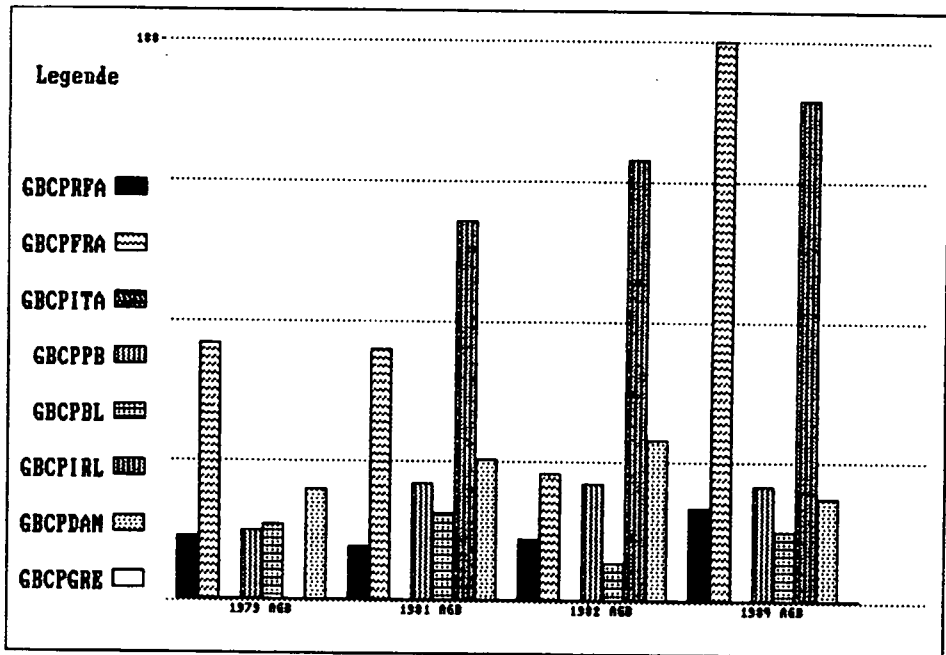
Les graphiques 1-2-3 représentent les importations de la Grande-Bretagne qui sont effectuées par les pavillons des pays de la CEE autres que britannique.

On note la prédominance du pavillon français, très nette depuis 1979 et de plus en plus marquée jusqu'en 1984 pour ce qui est du transport pour compte d'autrui (graphique n° 1), il est concurrencé par le pavillon Irlandais pour le transport pour compte propre (graphique n° 2). Nos plus redoutables concurrents (Pays-Bas, Belgique et Luxembourg et R.F.A.) sont très loin derrière.

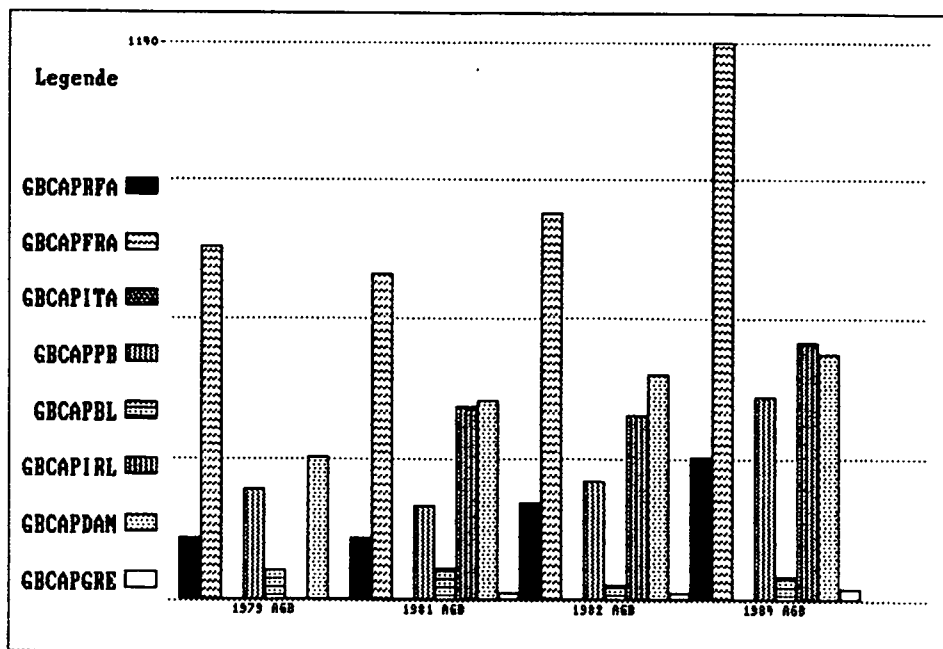
**GRAPHIQUE N° 1- IMPORTATIONS DE LA GRANDE-BRETAGNE  
EFFECTUEES PAR LES PAVILLONS ROUTIERS ETRANGERS  
(COMPTE D'AUTRUI)**



**GRAPHIQUE N°2-IMPORTATIONS DE LA GRANDE-BRETAGNE  
EFFECTUEES PAR LES PAVILLONS ROUTIERS ETRANGERS  
(COMPTE PROPRE)**

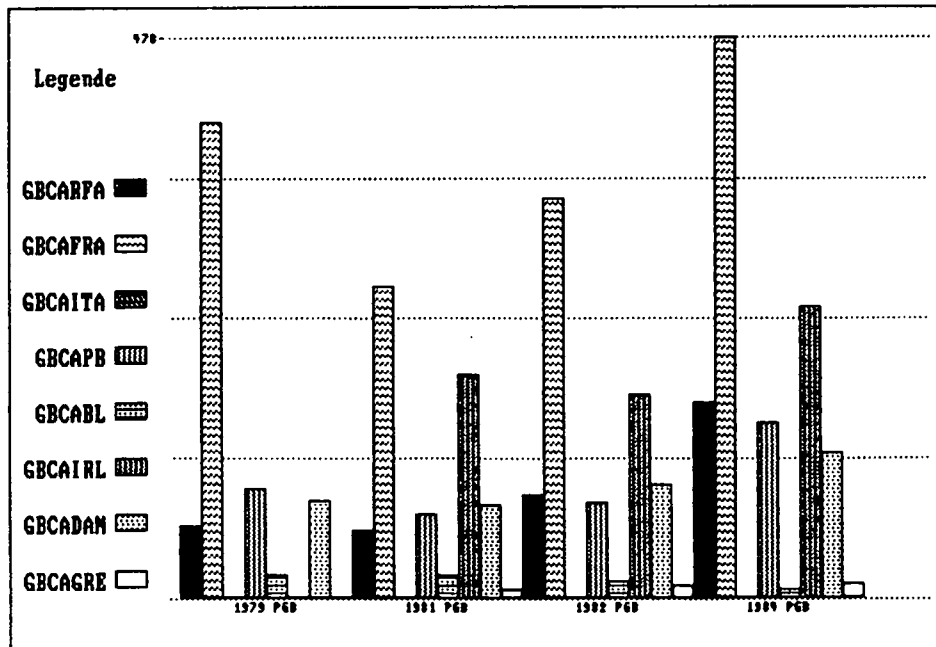


**GRAPHIQUE N°3-IMPORTATIONS DE LA GRANDE-BRETAGNE  
EFFECTUEES PAR LES PAVILLONS ROUTIERS ETRANGERS  
(COMPTE D'AUTRUI ET COMPTE PROPRE)**

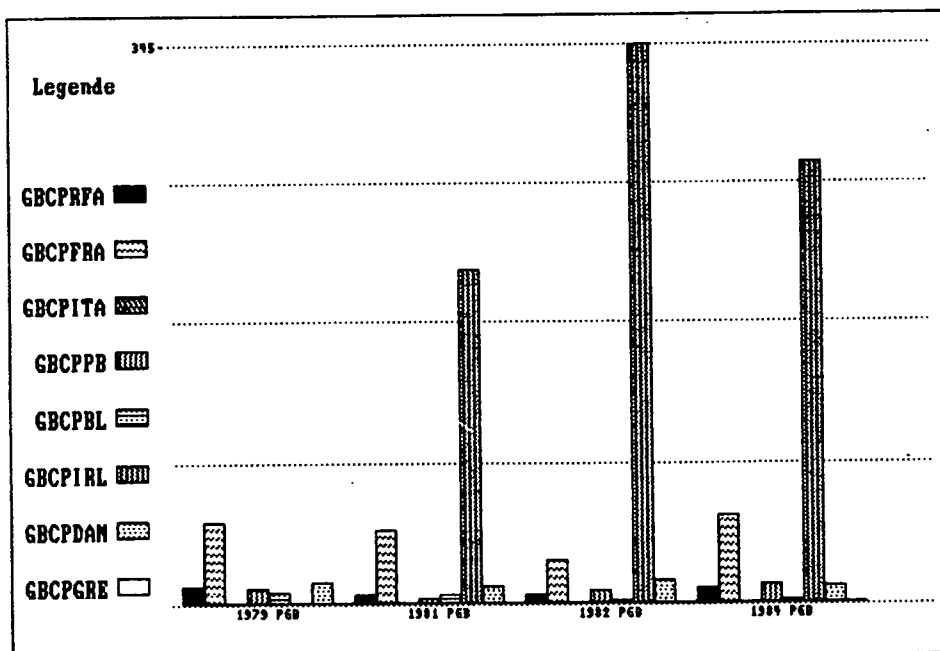


Sur les exportations de la Grande-Bretagne, qui représentent le fret de retour pour les pavillons étrangers, plus difficiles à négocier, la France est encore très nettement en tête en ce qui concerne le transport pour autrui, mais le compte propre est assuré essentiellement par les Irlandais. Les tonnages sont cependant moitié moins importants que dans l'autre sens (cf. Graphiques n° 4-5-6).

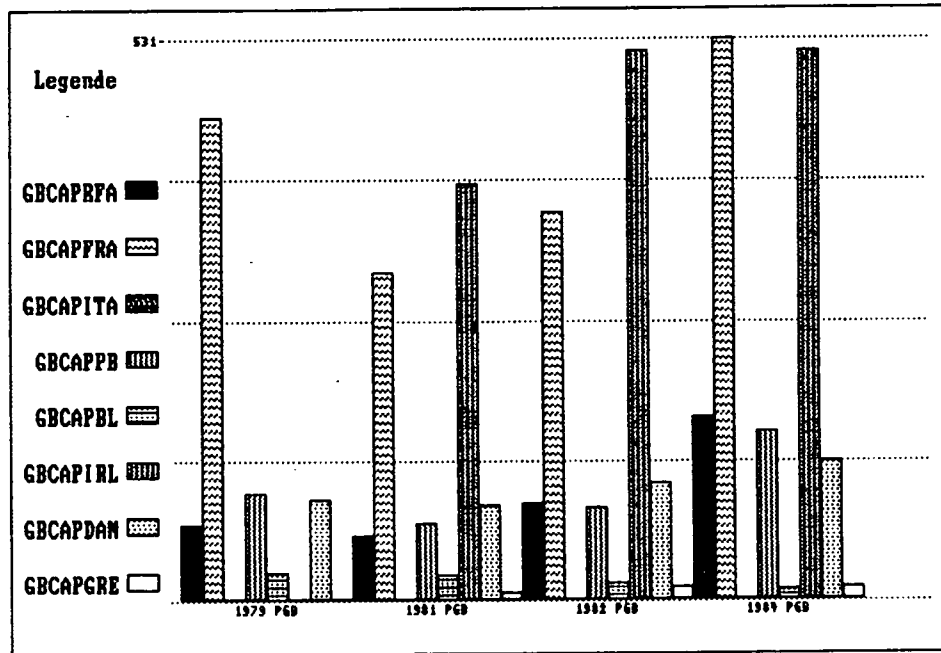
**GRAPHIQUE N° 4- EXPORTATIONS DE LA GRANDE-BRETAGNE  
EFFECTUEES PAR LES PAVILLONS ROUTIERS ETRANGERS  
(COMPTE D'AUTRUI)**



**GRAPHIQUE N° 5- EXPORTATIONS DE LA GRANDE-BRETAGNE  
EFFECTUEES PAR LES PAVILLONS ROUTIERS ETRANGERS  
(COMPTE PROPRE)**

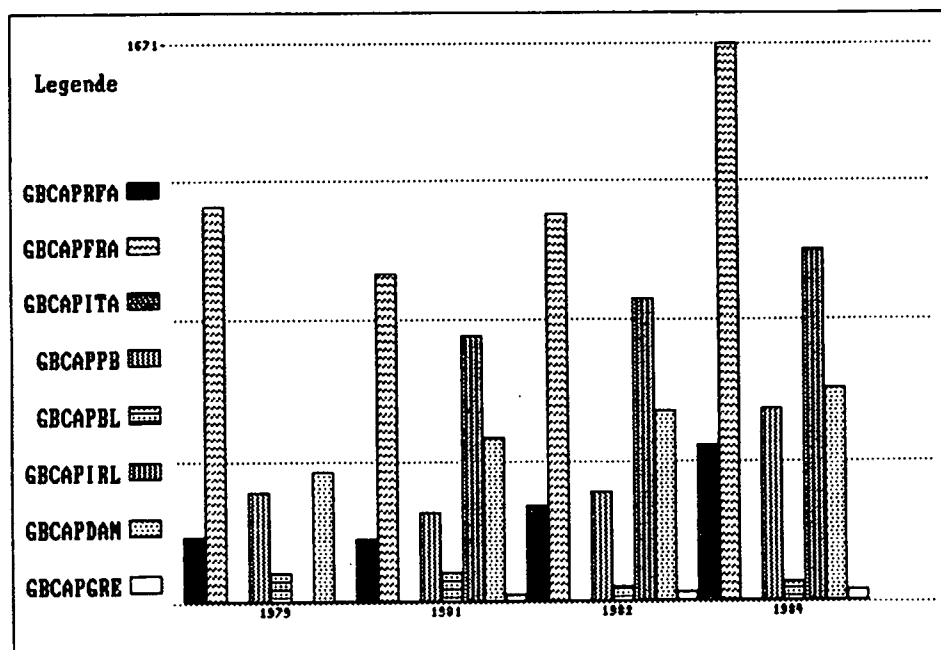


**GRAPHIQUE N° 6- EXPORTATIONS DE LA GRANDE-BRETAGNE  
EFFECTUEES PAR LES PAVILLONS ROUTIERS ETRANGERS  
(COMPTE D'AUTRUI ET COMPTE PROPRE)**



Le graphique n° 7 représente la totalité des tonnages transportés de la Grande-Bretagne vers ou en provenance des autres pays de la CEE, pour compte propre et pour autrui. On y remarque toujours la part croissante du pavillon français.

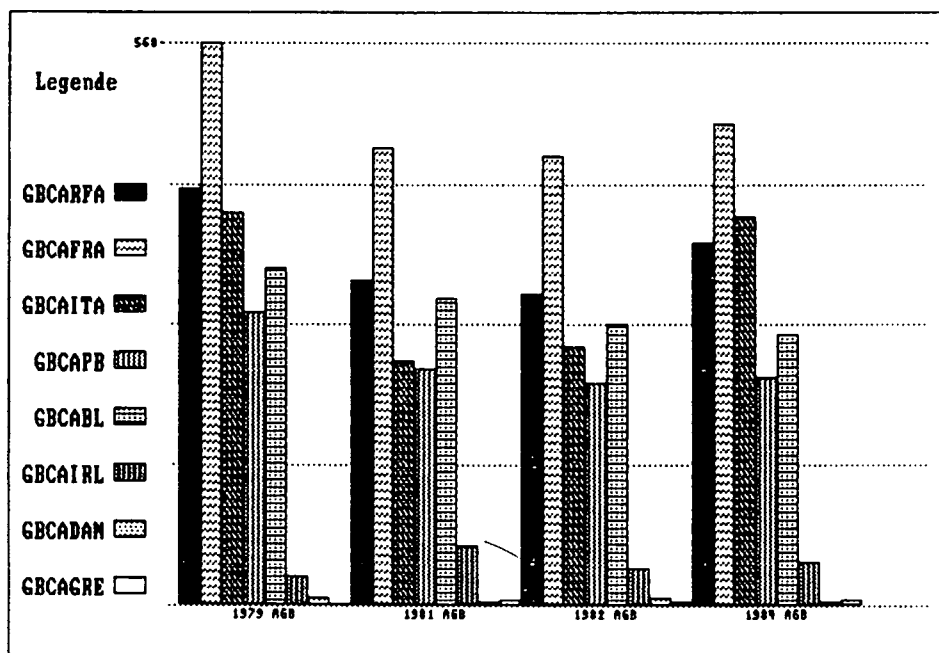
**GRAPHIQUE N° 7- EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS DE LA GRANDE-BRETAGNE  
EFFECTUEES PAR LES PAVILLONS ROUTIERS ETRANGERS  
(COMPTE D'AUTRUI ET COMPTE PROPRE)**



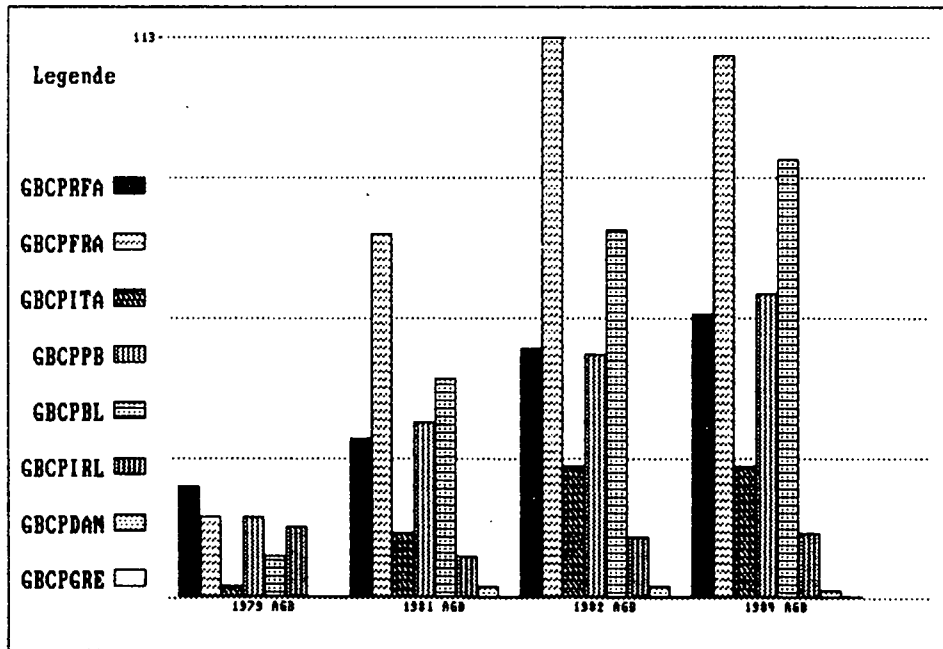
#### 4.4.2. Les entreprises britanniques

Les graphiques 8-9-10 montrent la faiblesse des tonnages acheminés par les britanniques à l'importation en Grande-Bretagne. Les tonnages les plus importants proviennent de France, puis de l'Italie et de la R.F.A. La quantité de produits transportée par les britanniques aux importations est moitié moindre que celle acheminée par les étrangers (cf. graphiques n° 3 et 10), ce qui peut s'expliquer par la difficulté à trouver du fret de retour dans la plupart des pays excepté en France. Le fret de retour leur semble le plus difficile à trouver aux Pays-Bas et au Danemark.

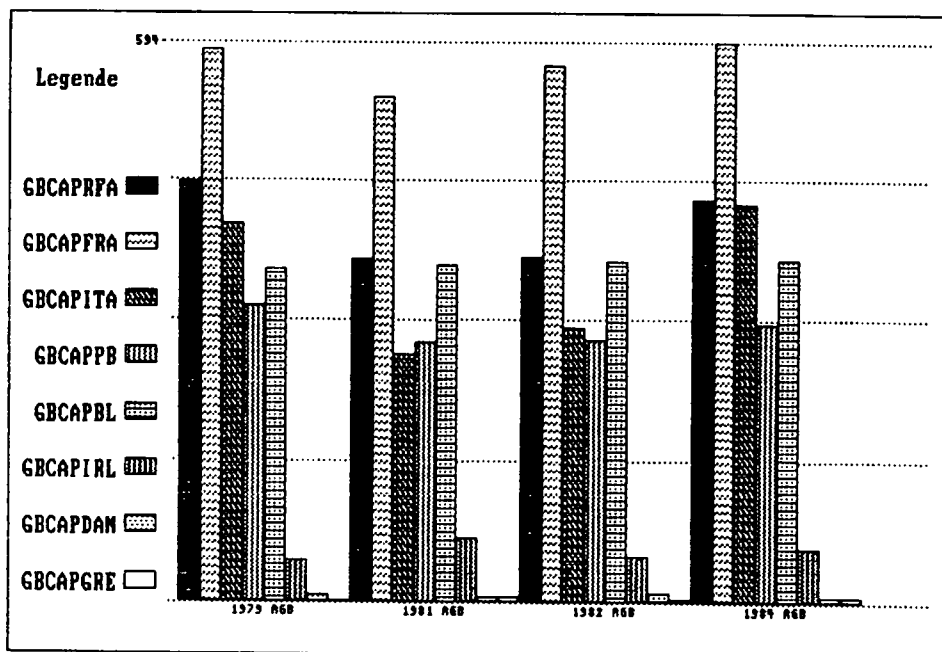
**GRAPHIQUE N° 8- IMPORTATIONS DE LA GRANDE-BRETAGNE  
EFFECTUEES PAR LE PAVILLON ROUTIER BRITANNIQUE  
(COMPTE D'AUTRUI )**



GRAPHIQUE N° 9- IMPORTATIONS DE LA GRANDE-BRETAGNE  
EFFECTUEES PAR LE PAVILLON ROUTIER BRITANNIQUE  
(COMPTE PROPRE)



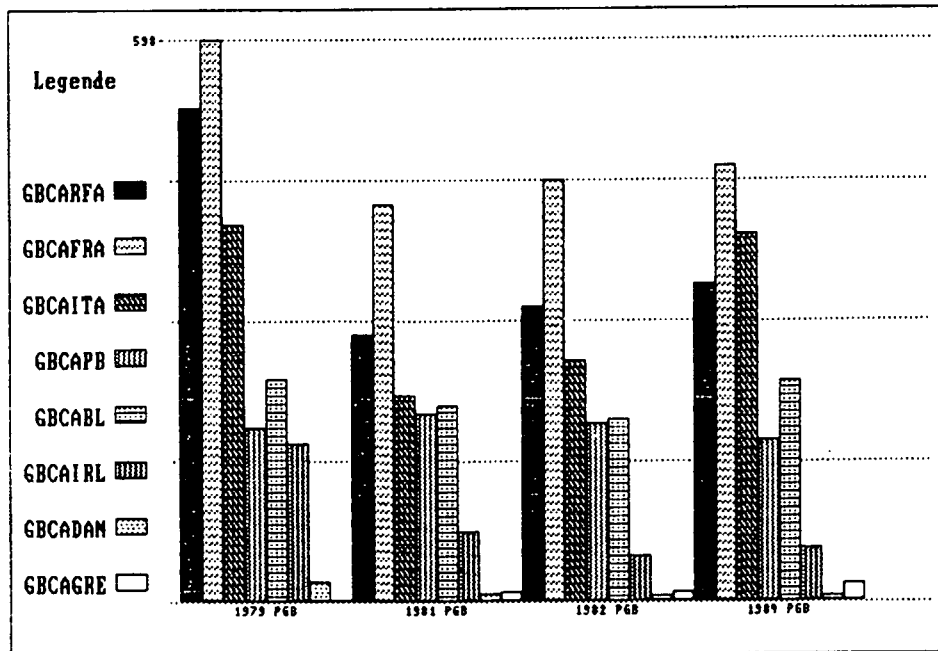
GRAPHIQUE N° 10- IMPORTATIONS DE LA GRANDE-BRETAGNE  
EFFECTUEES PAR LE PAVILLON ROUTIER BRITANNIQUE  
(COMPTE D'AUTRUI ET COMPTE PROPRE)



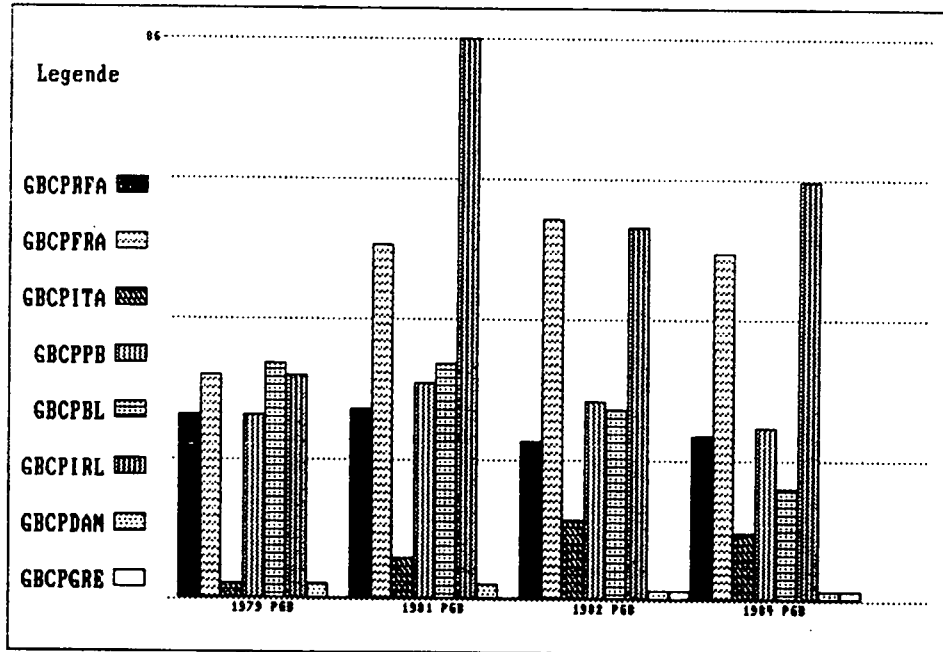


A l'exportation, les tonnages transportés par les britanniques sont de plus en plus faibles, quelle que soit la destination. C'est vers la France que le trafic est le plus important et tend à croître. En 1984, une légère offensive a été lancée vers la R.F.A. et l'Italie. Le graphique n° 12 révèle la très faible part du trafic pour compte propre réalisée par les entreprises britanniques à l'exportation. Le trafic assuré par les étrangers n'a cessé de croître (cf. graphiques n°6 et 11).

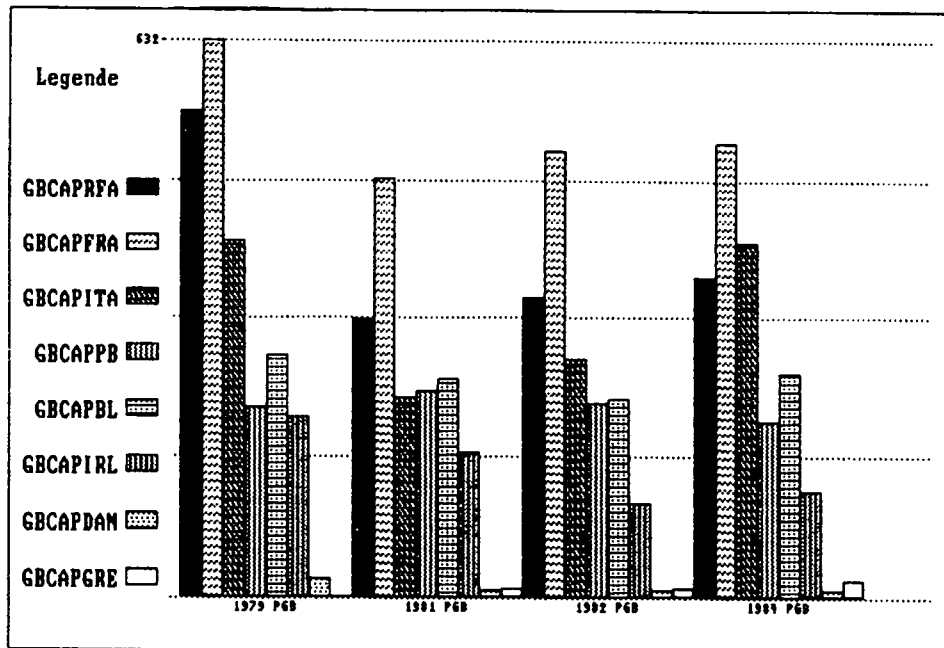
**GRAPHIQUE N° 11- EXPORTATIONS DE LA GRANDE-BRETAGNE  
EFFECTUEES PAR LE PAVILLON ROUTIER BRITANNIQUE  
(COMPTE D'AUTRUI)**



GRAPHIQUE N° 12- EXPORTATIONS DE LA GRANDE-BRETAGNE  
EFFECTUEES PAR LE PAVILLON ROUTIER BRITANNIQUE  
(COMPTE PROPRE )



GRAPHIQUE N° 13- EXPORTATIONS DE LA GRANDE-BRETAGNE  
EFFECTUEES PAR LE PAVILLON ROUTIER BRITANNIQUE  
(COMPTE D'AUTRUI ET COMPTE PROPRE)



Cette étude fait apparaître le manque d'agressivité des entreprises de transport britanniques sur le trafic international. Si les entreprises françaises sont les mieux placées sur ce marché, en contrepartie le marché français est celui qui se laisse le mieux pénétrer par les britanniques. Dans la région Rhône-Alpes le marché du transport avec la Grande-Bretagne est très concentré, une ou deux entreprises, bien implantées en Grande-Bretagne, assurent un véritable monopole dans les échanges entre les deux pays.

## CONCLUSION

Les tendances observées sur la période de 1978 à 1982 dans une précédente étude réalisée par le LET sur le pavillon routier français se poursuivent durant la période 1982-1986.

- 1- Le Commerce extérieur de la région Rhône-Alpes est très performant.
- 2- La route a une part très honnête du marché du transport.
- 3- Le pavillon français continue, dans l'ensemble, à se laisser distancer par les étrangers. Les situations selon les destinations et les produits sont très diverses.

L'analyse qui vient d'être présentée nous pousse à nous poser plusieurs questions :

Ces constatations défavorables au pavillon français ne cachent-elles pas d'autres réalités ?

- le fonctionnement du marché international du transport en France n'est-il pas faussé par un usage abusif des A.T.I.E. et retour aux Bureaux de Fret ou agences situés près des frontières,
- la répartition apparente du trafic international n'est-elle pas masquée par la réalité des prises de participation ou de rachat d'entreprises de transport gardant leur identité. L'absence de transparence du phénomène fausserait le choix de certains chargeurs ?
- Suivant les secteurs, les chargeurs sont plus ou moins organisés en matière de transport. Certains s'unissent pour garder la maîtrise du transport de bout en bout, d'autres se déchargent sur les intermédiaires de transport qu'ils jugent plus qualifiés, d'autres enfin sont complètement dépendant des conditions de vente qui leur sont imposées. Cette organisation n'explique-t-elle pas pour une grande part le fonctionnement du marché des transports?
- La stratégie des entreprises de transport national n'est-elle pas particulière vis à vis du transport international dans lequel elle choisirait délibérément le trafic le plus lucratif et se débarrasserait du reste sur des entreprises étrangères en quête de fret de retour et qui les assureraient à n'importe quel prix? Cela aboutit à se demander : qui fait quoi?
- On parle beaucoup de l'agressivité des entreprises allemandes ou néerlandaises. Les chiffres présentés dans cette note le confirmeraient bien. Existe-t-il un préjugé favorable, pour quelles raisons?

Les réponses à ces questions sont obtenues à travers les interviews effectués auprès des chargeurs, transporteurs et auxiliaires de transport. Les guides d'entretien ont été conçus pour englober toutes les situations. L'analyse des interviews est présentée dans le tome 2 de ce rapport.

## 2. ANALYSE DU COMMERCE EXTERIEUR EN P.A.C.A.

### 2.1. PRESENTATION DES PRINCIPAUX ECHANGES

D'après l'analyse menée par la Chambre de Commerce et d'industrie de Marseille et l'Interrégion des Douanes de la Méditerranée concernant les résultats de l'année 1985, on peut tirer les enseignements suivants.

En 1985, la région PACA enregistre un **déficit du commerce extérieur de 45 milliards de Francs** (en augmentation de 17,5 % par rapport à 1984).

1) Les **exportations** ont porté sur 14,3 millions de tonnes (en augmentation de 15,1 % par rapport à 1984). Elles représentent près de 10 % des tonnages exportés par la France, ce qui est important.

En valeur, elles représentent 48 milliards de Francs (en augmentation de 8,3 % par rapport à 1984). Soit une contribution à l'export de la France entière de 5,5 % en valeur.

La région PACA arrive en 6ème position à l'exportation.

2) les **importations** ont porté sur 42,1 millions de tonnes (en augmentation de 13,5 %). Elles représentent 17,5 % des tonnages importés par la France. Ce qui est une contribution importante.

En valeur, elles représentent 93,1 milliards de francs (en augmentation de 12,9%). Soit une participation à l'import de la France de 9,6 %.

La région PACA arrive au 3ème rang à l'importation.

L'importance des produits pétroliers est très forte.

Ces derniers représentent 58,1 % (en valeur) à l'import.

19,0 % (en valeur) à l'export.

**Le taux de couverture** des importations par les exportations est de :

- produits pétroliers inclus : 51,6 % (45,7 % en 1982, 52,3 % en 1983, 53,7 % en 1984)

- produits pétroliers exclus : 99,8 % (91,9 % en 1982, 97,3 % en 1983, 106,4 % en 1984).

Les principaux clients et fournisseurs sont dans l'ordre :

Pays clients (export)			Pays fournisseurs (import)		
Italie	9,8	Milliards de F. en 1985	Italie	10,5	Milliards de F. en 1985
RFA	4,5	"	Algérie )		
	"		URSS )	24,4	
	"		Lybie )		
Suisse	4,3	"	Nigéria )		
	"		RFA	3,6	
USA	3,4	"	USA	3,5	
	"		P.B.	3,0	
G.B.	3,3	"	Espagne	2,3	
	"		Egypte	2,2	
Espagne	2,8	"	GB	1,8	
	"		UEBL	1,8	
UEBL	1,7	"			
	"				
P.B.	1,3	"			
	"				
	"				
Sous Total			Sous Total		
6 Pays CEE	23,4	Milliards de F.	6 Pays CEE	23	Milliards de F.
Soit 48,6 %		% du total export	Soit 24,7 %		% du total import

L'Italie reste comme les années précédentes le pays qui réalise, au sein de la CEE, les échanges les plus importants avec la Région : 11,3 % à l'import (du total CEE) et 20,35 % à l'export.

En ce qui concerne les **produits** et en se référant à la nomenclature NEC :

A l'exportation, les plus importants sont :

- les produits chimiques et demi-produits divers	11,8 milliards de F. et 24 % de l'export
- les produits énergétiques :	9,2 milliards de F et 19,1 % de l'export
- les métaux :	7,8 milliards de F. et 16,2 % de l'export
- les biens d'équipements professionnels :	6,4 milliards de F. et 13,2 % de l'export
- les produits de l'agriculture et des IAA :	6,2 milliards de F. * et 12,9 % de l'export
- les biens de consommation	4,8 milliards de F. et 9,9 % de l'export

(\*) respectivement 3,8 et 2,4 milliards de francs

A l'importation, le secteur dominant est, bien sûr, celui des produits énergétiques 59,6 % de l'import, suivi des :

- produits I.A.A.	7,6 %
- produits chimiques et demi-produits divers	6%
- produits de l'agriculture	5,8 %.

Pour chacun des six pays partenaires principaux de la CEE, et pour ce qui concerne les exportations, l'analyse par produits conduit aux résultats suivants (nous excluons les produits pétroliers) (\*).

Italie	. produits chimiques de base	2 115,4 MF
	. produits énergétiques	1 793,5 MF
	. produits alimentaires divers	396 MF
	. produits de l'agriculture	331,8 MF
RFA	. produits chimiques de base	1 084,4 MF
	. produits de l'agriculture	776,6 MF
	. produits des industries diverses	412,4 MF
	. métaux et demi-produits non ferreux	310,8 MF
G.B.	. produits chimiques de base	576,5 MF
	. produits des industries diverses	412,4 MF
	. produits de l'agriculture	403,4 MF
	. produits de la construction aéronautique	293,1 MF
Espagne	. Produits sidérurgiques	1 246,7 MF
	. produits chimiques de base	399,9 MF
	. métaux et demi-produits non ferreux	86,9 MF
	. papier , carton	80,6 MF
l'UEBL	. produits chimiques de base	471,2 MF
	. produits de l'agriculture	294,3 MF
	. produits sidérurgiques	152,6 MF
	. produits alimentaires divers	95,8 MF
P.B.	. produits chimiques de base	457,2 MF
	. produits de l'agriculture	219,6 MF
	. métaux et demi-produits non ferreux	141,2 MF
	. matériel électronique professionnel et ménager	120,2 MF

## 2.2. LE CHOIX DES FILIERES

On a convenu de retenir quelques filières de produits les plus représentatifs des échanges de la région avec cinq pays destinataires choisis pour les conditions particulières d'intervention des transporteurs routiers français.

Les pays retenus sont la Belgique, le Luxembourg, l'Italie, les Pays Bas et la RFA.

Vers la Belgique et le Luxembourg, les produits les plus exportés sont les produits alimentaires (catégorie NST O) en tonnage et les produits chimiques de base (catégorie NST 8A) en valeur.

Nous avons retenu la catégorie NST O, car c'est la catégorie où s'observe la plus forte chute de la part du pavillon routier français (de 68 % en 1981, elle passe de 47 % en 1985 : le tonnage transporté par route représente alors 49 103 tonnes.

Dans cette catégorie par route, les fruits représentent la plus grosse part à l'exportation avec 163,3 millions de F.

Vers l'Italie, les produits agricoles (NST O et 1) dominent encore à l'export, en tonnages transportés, suivis par les produits chimiques de base et les produits sidérurgiques, alors qu'en valeur les produits chimiques de base (NST 8A) l'emportent.

Nous retiendrons les produits chimiques de base, où à l'inverse de la région Rhône-Alpes, la performance du pavillon français s'est dégradée (de 59 % en 1981, elle passe à 50 % en 1985). Le tonnage transporté par route correspond alors à 182.512 tonnes.

Au sein de cette catégorie, les produits de la chimie organique de synthèse représentent de 1 151,4 millions de F. suivis par les matières plastiques avec 537,3 millions de F.

Vers les Pays Bas, les produits chimiques de base dominent encore une fois en valeur, mais en tonnage les produits agricoles dominent (catégorie NST O) suivis des denrées alimentaires et fourrages (catégorie NST 1).

Nous retiendrons les denrées alimentaires (catégorie NST 1) où l'on observe une très grande faiblesse de la part du pavillon français : 21 % en 1981 et 19 % en 1985 ; le tonnage transporté par route correspond en 1985 à 19 193 tonnes.

Au sein de cette catégorie, les vins d'appellation contrôlée représentent 70,3 millions de F. en valeur, et constituent l'essentiel de l'export.

Vers la RFA, les produits chimiques de base l'emportent encore une fois en valeur, suivis par les produits de l'agriculture et les produits des industries diverses ; alors qu'en tonnage les produits agricoles (NST O) sont les plus importants.

Nous retiendrons, bien que le tonnage correspondant soit peu important, la catégorie NST 9D, les produits manufacturés divers, car là aussi la part du pavillon français s'est largement dégradée, de 89 % en 1981 elle passe à 65 % en 1985. Le tonnage exporté par route porte à cette date sur 4 301 tonnes.

Au sein de cette catégorie, et plus précisément au sein de la catégorie NAP 29 concernant le matériel électronique, professionnel et ménager, deux produits sont particulièrement représentés :

- les tubes électroniques et les semi-conducteurs : 132,2 M de F
- et les appareils de contrôle et régulation spécifique : 102,3 M de F.

### 2.3. CHOIX DES OPERATEURS

On a utilisé le fichier "FIRMEXPORT" (saisi par la CCI, regroupé et géré par CMCI (1) à partir d'informations annuelles contrôlées ; fiables surtout en région PACA).

Ce fichier fournit la liste des entreprises exportatrices positionnées sur un produit particulier, exportant sur un pays particulier.

Pour chaque entreprise, les renseignements concernent :

- la raison sociale de l'entreprise
- son adresse et son téléphone
- les noms des responsables de l'export et de l'import
- la taille de l'effectif salarié
- le chiffre d'affaire général
- le pourcentage du CA réalisé à l'export.

(1) Centre Méditerranéen du Commerce International.

Le fichier comprend 3 289 entreprises en PACA et 716 en LR.

L'interrogation faite au CMCI de Marseille, le 11 Août 1987, a permis de relever (en utilisant la nomenclature NCCD des produits) :

- pour le couple "fruits vers Belgique et Luxembourg" :  
8 entreprises de la région PACA (toutes sises dans le Vaucluse)  
et 15 entreprises de la région LR

- pour le couple "vin vers Pays Bas"

11 entreprises de la région PACA  
et 54 entreprises de la région LR

- pour le couple "produits chimiques de base vers l'Italie"  
12 entreprises de la région PACA  
et 7 entreprises de la région LR

- pour le couple "matériel de bureau + ordinateur vers RFA"

0 entreprise de PACA  
1 entreprise de LR

- et pour le couple "matériel électrique (lampes, tubes, fils, cables  
isolateurs) vers RFA"

0 entreprise en PACA  
1 entreprise en LR

- et pour le couple "matériel électrique autre vers RFA"

26 entreprises en PACA  
6 entreprises en LR.

Le fichier a été complété par quelques entreprises dont le siège social est extérieur à la région.

Au sein de cette liste, on a retenu les entreprises les plus importantes (en chiffre d'affaires et en effectif de salariés) et réalisant un chiffre d'affaires à l'exportation supérieur à 2 MF.

## 2.4. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES RELATIF AU TRAFIC EXPORT CEE

L'analyse est basée cette fois sur les statistiques fournies par les microfiches du service des Douanes ; elle concerne l'export de la région PACA vers l'ensemble des pays de la CEE. Les catégories de produits sont classées sous la nomenclature N.S.T.

### 2.4.1. LE TRANSPORT TERRESTRE

Les tonnages transportés (à l'export) pour l'ensemble des modes de transports terrestres connaissent une augmentation régulièrement croissante de 1981 à 1984 pour se stabiliser en 1985 à 3,8 MT. De 1981 à 1985, le trafic a augmenté de 800 000 t.

### 2.4.2. LA PART DE LA ROUTE

Le trafic routier connaît une évolution parallèle de 1981 à 1985 pour se situer à 2,2 Mt en 1985 (soit une part de 56,7 % du trafic transporté par transport terrestre en 1985 contre 53,8 % en 1981).

-----  
(\* ) produits classés par ordre décroissant en catégories NAP 600 cf. tableaux en annexe



Les produits exportés par route sont, en 1985, par ordre décroissant du tonnage

NST O	les produits agricoles	513 000 t	soit 24 %
NST 8C	autres produits chimiques	350 555 t	soit 16 %
NST 1	denrées alimentaires, fourrages	306 681 t	soit 14 %
NST 8A	produits chimiques de base	292 559 t	soit 14 %
NST 6A	minéraux bruts ou manuf.	141 113 t	soit 7 %
NST 6B	mat. prem. pour ind. chimique	140 480 t	soit 6 %.

#### 2.4.3. LA PART DU PAVILLON FRANCAIS

La part du pavillon français dans le mode route oscille selon les produits de 30 % à plus de 90 %.

Pour le produit O, la part du pavillon français a baissé de 50 % en 1981 à 43 % en 1985.

Pour le produit 8C, la part a baissé de 71 % à 67 % soit modérément.

Pour le produit 1, la part a baissé de 36 % à 30 % et se situe à un faible niveau.

Pour le produit 8A, la part a baissé modérément de 59 % à 54 %.

Pour le produit 9D\*, la part a baissé de 72 % à 62 %.

Pour chacun des 6 principaux partenaires CEE, voici les résultats concernant l'évolution de la part du pavillon français, selon 4 catégories NST.

\* La catégorie 9D "autres articles manufacturés" ne représente que 27 424 t en 1985, soit 1% du total exporté par route

	PART DU FRANCAIS		PAVILLON EN %		TONNAGE ROUTE	
	1981	1985	1981	1985	1981	1985
<i>Produits</i>						
NST 0						
Belgique-Luxembourg	68	47	47479	49103 * *		
Pays Bas	49	40	34223	43055 * *		
RFA	45	52	103164	133041 * *		
Italie	48	49	190302	192375		
GB	83	?	66536	83828		
Espagne	51	72	10564	10992 * *		
TOTAL CEE (1)	50	43		513047		
NST 1						
Belgique-Luxembourg	49	39	32922	35763 * *		
Pays Bas	21	19	9945	19193		
RFA	66	61	35407	28763		
Italie	23	28	113214	189236 * *		
GB	40	?	22403	26643		
Espagne	49	62	7603	11138 * *		
TOTAL CEE (1)	36	30		306681		
NST 8A						
Belgique-Luxembourg	64	75	12387	26104 * *		
Pays Bas	59	45	18251	15757 * *		
RFA	57	68	30682	35878 * *		
Italie	59	50	101652	182512 * *		
GB	34	?	4300	8441		
Espagne	48	57	40587	59539 * *		
TOTAL CEE (1)	59	54		292559		
NST 9D						
Belgique-Luxembourg	72	78	5002	4168		
Pays Bas	62	73	2933	3272		
RFA	89	65	7131	4301 * *		
Italie	63	63	10098	11456		
GB	82	?	2326	3135		
Espagne	69	74	2403	2989		
TOTAL CEE (1)	72	62		27424		

( 1 ) hors ESPAGNE

\*\* à la fois une forte évolution et un tonnage assez important.

Le recul du pavillon français est manifeste de 1981 à 1985, notamment si on limite l'analyse aux trois principaux produits exportés.

Il y a un net recul des positions françaises concernant les couples "produits pays" suivants : NST O et PB ; NST 1 , NST 8A x PB et IT.

Par contre, il y a un renforcement notable de la position française sur les couples NST O x RFA et Espagne, NST 1 x IT et Espagne, NST 8A x UEBL, RFA et Espagne.

Des parts de pavillon français très faibles sont enregistrées en 1985 sur :

NST 1 x PB	(19 %)
NST 1 x Italie	(28 %)
NST 1	(39 %)
NST O x PB	(40 %)

Et des parts élevées sont obtenues sur :

NST 8A	(75 %)
NST 9D x PB	(73 %)
Espagne	(74 %)
UELB	(78 %)

### 3. ANALYSE DU COMMERCE EXTERIEUR EN LANGUEDOC-ROUSSILLON (LR)

#### 3.1. PRESENTATION DES PRINCIPAUX ECHANGES

Voici les principaux enseignements tirés de l'analyse menée par la CRCI de LR et de la Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects.

. En 1985, la région LR enregistre un déficit du commerce extérieur de 10,5 Mdf (contre 10,7 MFdf en 1984).

1° **Les exportations** ont porté sur 2,9 millions de t (contre 3 Mt en 1984) et représentent 2 % du tonnage exporté par la France.

En valeur, elles portent sur 15,7 milliards de F. (contre 15 milliards de francs en 1984), soit une contribution de 1,8 % à l'export de la France entière.

La région LR arrive en 18ème position à l'exportation.

**Les importations** ont porté sur 5,4 millions de t (contre 6,1 en 1984) et représentent 2,3 % du tonnage importé en France.

En valeur, les chiffres sont respectivement de 26,2 milliards de F et de 2,7%.

La région LR arrive en 11ème position à l'importation.

**Le taux de couverture** des importations par les exportations est de :

- produits pétroliers inclus	:	60,25 %
- produits pétroliers exclus	:	72,9 %, ce qui est faible.

Les principaux pays clients et fournisseurs sont dans l'ordre :

Pays clients (exports)		Pays fournisseurs (import)	
Italie	2,7 milliards de F. en 1985	Espagne	4,2 milliards de F. en 1985
RFA	2,6 "	RFA	3,9 "
GB	1,8 "	Italie	2,2 "
UEBL	1,6 "	UEBL	1,3 "
Espagne	1,3 "		
STot.	10 milliards de F. soit 64 % de l'export	STot.	11,6 milliards de F soit 44 % de l'import.

L'Italie est le principal partenaire à l'export, suivi de près par la RFA, l'Espagne est le principal fournisseur à l'import suivi de près par la RFA.

C'est avec la RFA que le total des échanges est le plus élevé.

En ce qui concerne les produits, et en se référant à la nomenclature NAP :

à l'export, les plus importants sont :

- le matériel de traitement informatique	5,2 milliards de F	33,1 %
- les produits de l'agriculture	2,7 "	16,9 %
- les hydrocarbures	1 "	6,0 %
- l'équipement industriel	0,9 "	5,5 %
- les boissons et alcools	0,8 "	5,3 %

(soit 67 % de l'export).

A l'import, le secteur dominant est, bien sûr, celui des produits pétroliers :

- des produits pétroliers	5,8 milliards de F	22,3 %
- des produits agricoles	3,8 "	14,4 %
- de métaux et 1/2 prod. non ferr.	3,7 "	7,5 %
- du matériel de trait. information	2,0 "	5,0 %
- des produits chimiques de base	1,3 "	5,0 %
- des produits tropicaux	1,1 "	4,1 %
- du matériel électrique	1,0 "	4,0 %

(soit 71 % de l'import)

. Pour chacun des pays partenaires principaux de la CEE et pour ce qui concerne les exportations, l'analyse par produit conduit aux résultats suivants :

#### ITALIE

- Produits de l'agriculture	874 millions de F., dont céréales 659 MF.
- Produits pétroliers raffinés	566 "
- matériel trait. information	478 "

#### RFA

- Matériel trait. information	1 287 millions de F.
- Produits de l'agriculture	607 "
dont légumes frais	158 "
fruits	136 "
vins C.C.	146 "

#### GRANDE BRETAGNE

- Matériel trait. information	1 021 millions de F.
- fruits	150 "
- boissons et alcools	97 "

### 3.2. LE CHOIX DES FILIERES

Comme pour les deux autres régions, on a convenu de retenir des couples produitsxpays les plus représentatifs des échanges avec les pays européens voisins.

Pour rester cohérent avec nos choix précédents, on a retenu les cinq pays suivants : la Belgique et le Luxembourg, l'Italie, les Pays Bas et la RFA.

**Vers la Belgique et le Luxembourg**, les denrées alimentaires (NST 1) et les produits agricoles (NST 0) dominent largement l'ensemble.

Nous avons retenu la **catégorie NST 0** c'est-à-dire les produits agricoles et animaux vivants, où la part du pavillon français s'est fortement dégradée : de 59 % en 1981, elle passe à 49 % en 1985, le tonnage transporté par route est alors de 19 265 tonnes.

**Vers l'Italie**, les produits de l'agriculture dominent largement en valeur, suivis des produits pétroliers raffinés et du matériel de traitement de l'information.

Nous avons retenu, bien que le tonnage ne soit pas très élevé, la **catégorie NST 8A**, c'est-à-dire les **produits chimiques de base**, car la performance du pavillon français, d'excellente en 1981 avec 75 % devient exceptionnelle avec 94 % en 1985.

Le tonnage exporté par route est alors de 4 858 tonnes.

**Vers les Pays Bas**, les produits de l'agriculture dominent une nouvelle fois en tonnage (NST 0 et NST 1).

Nous avons retenu les **denrées alimentaires et fourrages** (NST 1) car la part du pavillon français médiocre avec 21 % en 1981 devient très mauvais avec 10 % seulement en 1985. Le tonnage exporté par route représente alors 29 237 tonnes.

Dans cette catégorie, les vins A.O.C. représentent 70 millions de F. à l'export.

**Vers la RFA**, le matériel de bureau et de traitement de l'information domine en valeur, suivi par les produits de l'agriculture lesquels dominent une nouvelle fois en tonnage.

Nous avons retenu cette fois la **catégorie NST 9D**, les **produits manufacturés divers**, car tout en correspondant à un fort tonnage routier (12 500 tonnes en 1985), elle enregistre une chute du pavillon français, lequel conserve cependant une position largement dominante de 95 % en 1981, la part du pavillon français passe à 87 % en 1985.

Dans cette catégorie, le matériel de bureau et de traitement de l'information représente 1 286 millions de francs à l'export (NAP 27).

**3.3. LE CHOIX DES OPERATEURS** (cf la rubrique correspondante dans l'analyse du commerce extérieur en PACA)

### **3.4. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES RELATIF A L'EXPORT VERS LA CEE**

L'analyse repose cette fois sur les statistiques fournies par les douanes, les produits sont classés en catégories NST.

#### **3.4.1. LE TRANSPORT TERRESTRE**

Alors que le trafic total tous modes (en tonnes) est en 1985 de 1,7 Mt comme en 1981, le **trafic effectué en transport terrestre** a augmenté globalement sur la période: 1,4 Mt en 1985 contre 1,1 Mt en 1981.

### 3.4.2. LA PART DU PAVILLON ROUTIER FRANCAIS

Le trafic routier connaît une augmentation plus régulière sur la période et passe de 516 000 t en 1981 à 648 000 t en 1985. Mais cependant sa part dans le trafic terrestre décroît de 45,2 % en 1981 à 44,9 % en 1985.

Les produits exportés par route sont en 1985, par ordre décroissant de tonnage :

NST 1 : les denrées alimentaires fourrages	211 875 t
NST 0 : les prod. agricoles, anim. vivants	181 631 t
NST 6A: les minéraux bruts ou manuf.	102 945 t
NST 9D: les autres articles manufacturés	34 918 t
NST 8A: les prod. chimiques de base	27 323 t

### 3.4.3. LA PART DU PAVILLON ROUTIER FRANCAIS

La part du pavillon français (PF) dans le mode route est très variable et oscille entre 33% (NST 0: produits agricoles et NST 9A maréiels de transports ou agricoles) et 90 % (NST 3B produits pétroliers raffinés, NST 4A minerais déchets ferreux, NST 7 engrais).

Pour le produit NST1, la part du PF a baissé de 50 % à 41 % de 1981 à 1985.

Pour le produit NST0, la part du PF a baissé de 51 % à 33 %, c'est-à-dire à un niveau très faible.

Pour le produit NST 6A, la part du PF est stable, 61 % en 1981; 62 % en 1985.

Pour le produit NST9D, la part du PF a baissé de 82 % à 76 %.

Pour le produit NST 8A, la part du PF a baissé de 75 % à 70 %.

Pour chacun des 6 principaux partenaires CEE, voici les résultats concernant l'évolution de la part du pavillon français selon les produits.

<i>Produits</i>	PART DU FRANCAIS		PAVILLON EN %		TONNAGE ROUTE	
	1981	1985	1981	1985	1981	1985
<b>NST 0</b>						
Belgique-Luxembourg	59	49	16003	19265 * *		
Pays Bas	55	43	17709	22052 * *		
RFA	52	47	46389	55426		
Italie	44	47	21723	32076		
GB	?	?	29345	48412		
Espagne	37	52	7324	24245 * *		
TOTAL CEE (1)	51	33		201476		
<b>NST 1</b>						
Belgique-Luxembourg	59	47	39482	47738 * *		
Pays Bas	21	10	19560	29237 * *		
RFA	55	50	78747	79443		
Italie	87	73	9240	19953 * *		
GB	?	?	11393	24739		
Espagne	81	73	15298	7325		
TOTAL CEE (1)	50	41		208435		
<b>NST 8A</b>						
Belgique-Luxembourg	94	88	1307	2504		
Pays Bas	48	54	4560	7935		
RFA	95	87	5183	8131		
Italie	75	94	6591	4858 * *		
GB	?	?	5967	3568		
Espagne	26	60	2787	1347 * *		
TOTAL CEE (1)	75	70		28343		
<b>NST 9D</b>						
Belgique-Luxembourg	88	87	3076	5539		
Pays Bas	92	59	1897	1890 * *		
RFA	95	87	8259	12500		
Italie	67	77	9897	11927 * *		
GB	?	?	800	2775		
Espagne	36	23	7597	6384 * *		
TOTAL CEE (1)	82	76		41015		

( 1 ) hors ESPAGNE

\*\* à la fois une forte évolution et un tonnage assez important.



Le recul général du pavillon français est général sur les 4 (parmi les 5) produits principalement exportés par la Région.

Il y a un net recul de 1981 à 1985 de la position française concernant les couples "produitsxpays" suivants :

NST 0 et 1 x UELB et PB  
 NST 1 x Italie  
 NST 9D x PB et Espagne.

En revanche, la situation s'est nettement améliorée sur :

NST 0 x Espagne  
 NST 8A x Italie et Espagne  
 NST 9D x Italie.

Les autres couples enregistrent des variations modérées.

Des niveaux très faibles de la part du pavillon français concernent :

NST 1 x PB (10 %)  
 NST 9D x Espagne (23%)

et des niveaux élevés sont atteints sur :

NST 8A x UELB (88 %)  
     x RFA (87 %)  
     x Italie (94 %)  
 NST 9D x UELB (87 %)  
     x RFA (87 %).

4 DOCUMENTS DE REFERENCE4.1. NOMENCLATURE DE MARCHANDISES

0. PRODUITS AGRICOLES ET ANIMAUX VIVANTS

1. DENREES ALIMENTAIRES ET FOURRAGES

2. COMBUSTIBLES MINERAUX SOLIDES

3. PRODUITS PETROLIERS

4. MINERAIS ET DECHETS POUR LA METALLURGIE

5. PRODUITS METALLURGIQUES

6. MINERAUX BRUTS OU MANUFACTURES ET MATERIAUX DE CONSTRUCTION

7. ENGRAIS

8A. PRODUITS CHIMIQUES DE BASE

8B. PATES A PAPIER ET CELLULOSE

8C. AUTRES PRODUITS CHIMIQUES

9A. MATERIEL DE TRANSPORT ET AGRICOLE

9B. MACHINES ET ARTICLES METALLIQUES

9C. VERRE, FAILLENCE, PORCELAINE

9D. AUTRES ARTICLES MANUFACTURES

**4.2. TABLEAUX STATISTIQUES CONCERNANT LE COMMERCE EXTERIEUR  
DE RHONE-ALPES**

**TABLEAU N°1-TONNAGES TRANSPORTES PAR TRANSPORT TERRESTRE**

**EXPORTATIONS DE RHONE-ALPES VERS LA CEE**

DATE	81	82	83	84	85	* 86
0	718343	622941	514445	602945	638920	552718
1	369791	378784	370083	386086	433446	446469
2	9148	14333	3870	19007	15860	22902
3B	17110	35525	24256	35594	41368	34113
4A	566612	555236	515962	615474	616341	515317
4B	30518	34848	40988	36130	40507	42385
5A	208157	190757	191514	210077	202684	194128
5B	87320	91851	92765	93566	80498	89489
6A	143323	139554	146671	162464	203037	166648
6B	58	41	37	13	49	66
7	400	245	91	775	2177	2054
8A	344528	367062	384878	516931	532210	543641
8B	11856	20269	21121	19719	14816	19992
8C	234869	253253	262726	283319	289487	349409
9A	60898	53094	43367	51077	57825	54235
9B	171938	162199	185196	199795	217150	239551
9C	30092	32348	36343	42190	44603	38605
9D	224117	232844	257324	271622	292621	313294
TOUS	3229078	3185184	3091637	3546784	3723599	3625016

**IMPORTATIONS DE LA CEE VERS RHONE-ALPES**

DATE	81	82	83	84	85	*86
0	182650	190122	217653	204198	229988	243591
1	325001	362163	334722	327813	381906	403225
2	126082	118346	135142	176167	191061	174643
3A	0	0	42	1004	0	0
3B	50558	43727	71349	77632	61840	63459
4A	18472	19378	20648	16096	11557	8049
4B	6688	9098	11497	7398	8787	11719
5A	749401	759167	681251	701487	678822	662417
5B	90393	95223	85726	83363	80177	89975
6A	170826	194852	186109	189581	214051	233274
6B	2570	2129	2075	1880	1908	1727
7	89212	104081	102548	78396	78491	54640
8A	161271	151961	182354	215673	238456	286563
8B	23937	29527	34591	47815	25151	40201
8C	253896	242463	273114	297630	331264	360539
9A	177999	226438	214288	183266	186260	231294
9B	226470	234675	227585	239036	261744	288135
9C	79672	96886	115886	102119	87345	95590
9D	286190	304510	316384	326118	351343	380538
TOUS	3021288	3184746	3212964	3276672	3420151	3629579

\*hors Espagne et Portugal  
source : microfiches D.T.T.

## TABLEAU N° 2-TONNAGES TRANSPORTES PAR LA ROUTE

## EXPORTATIONS DE RHONE-ALPES VERS LA CEE

DATE	81	82	83	84	85	*86
0	243372	260163	262171	303943	373183	379792
1	266217	274289	265132	296764	326903	341829
2	55	842	24	133	803	211
3B	6093	11086	8387	9434	6119	4527
4A	30712	25225	25855	35551	59645	71887
4B	29293	34109	39891	33576	38671	38246
5A	158590	147324	159907	178536	176003	167279
5B	85298	91282	92642	93194	80461	89464
6A	132103	128308	134915	152519	150762	151883
6B	58	41	37	13	49	66
7	400	217	91	775	1949	1884
8A	258428	273658	289857	392684	353368	355288
8B	11062	19260	19784	17526	14352	19972
8C	223045	242480	251628	273747	281747	341241
9A	45392	45545	37991	48709	55140	52997
9B	165372	155955	177040	193556	211316	237406
9C	27847	29768	32613	37885	41906	37307
9D	220495	229040	254742	269473	290502	310635
TOUS	1903832	1968592	2052707	2338018	2462879	2601914

## IMPORTATIONS DE LA CEE VERS RHONE-ALPES

DATE	81	82	83	84	85	*86
0	136143	144867	169534	175585	193749	213664
1	204157	226062	246878	262147	307482	329213
2	21459	18438	23309	33225	40587	47209
3A			42			
3B	12683	10514	23497	18259	16423	20531
4A	473	1879	2840	4150	2231	2264
4B	6406	7826	8012	7348	6033	7981
5A	261374	293040	280928	318734	348647	369564
5B	74163	86336	82260	72979	73526	83053
6A	147381	164268	157586	165791	191073	207051
6B	1861	1698	2022	1854	1903	1725
7	19521	25962	28218	18722	16836	19537
8A	103844	123315	149323	171245	188726	221462
8B	18896	18406	24357	38919	22986	36861
8C	240800	229408	256244	277771	311737	338439
9A	54154	57666	56812	59087	60742	73812
9B	188967	182360	181952	194909	215921	239083
9C	76622	93178	113223	99360	84456	93353
9D	273557	289804	301699	307903	330741	359851
TOUS	1842461	1975027	2108736	2227988	2413799	2664653

\*hors Espagne et Portugal  
source : microfiches D.T.T.

## TABLEAU N°3-TONNAGES TRANSPORTES SOUS PAVILLON ROUTIER FRANCAIS

## EXPORTATIONS DE RHONE-ALPES VERS LA C.E.E.

DATE	81	82	83	84	85	* 86
0	102216	104065	76030	79025	104491	117736
1	114473	134402	127263	160253	179797	188006
2	54	0	0	0	715	152
3B	5240	7428	5200	6792	3671	2671
4A	23034	20685	22235	32351	56066	66855
4B	18162	21489	25530	21153	27456	28685
5A	123700	107547	113534	124975	123202	118768
5B	68238	68462	61144	62440	49886	56362
6A	46236	38492	45871	57957	55782	57716
6B	37	38	29	10	23	28
7	144	91	90	411	1598	1733
8A	209327	216190	202900	263098	229689	220279
8B	1438	4237	3957	6134	3588	6990
8C	176206	177010	166074	175198	183136	211569
9A	36768	33703	20895	29225	30878	29678
9B	128990	112288	115076	120005	137355	159062
9C	20607	21135	19894	23489	26401	27980
9D	178601	174070	163035	177852	194636	208125
TOUS	1253471	1241331	1168757	1340369	1408371	1502396

## IMPORTATIONS DE LA C.E.E. VERS RHONE-ALPES

DATE	81	82	83	84	85	* 86
0	70794	72434	81376	89548	94937	94012
1	146993	155983	158002	178260	196788	197528
2	16523	11063	13053	16945	20699	20772
3B	8117	6203	13863	14425	12317	13961
4A	402	545	227	249	1651	2196
4B	4484	3913	4407	3454	2896	4789
5A	141142	140659	134845	175304	195242	210651
5B	43015	44895	41130	35760	38234	39035
6A	82533	90347	91400	102790	118465	128372
6B	893	458	364	1075	1047	811
7	14446	17395	20317	13854	12459	12894
8A	53999	57958	64209	75348	86814	99658
8B	15684	12332	15101	30357	13332	20642
8C	130032	103234	105060	113886	130930	142144
9A	36283	35753	35223	31907	35838	42073
9B	94484	85709	80059	89658	101483	107587
9C	53635	56839	61140	48686	38005	36408
9D	144985	133310	126714	135477	142219	161933
TOUS	1058445	1029029	1046491	1156983	1243355	1335466

\*hors Espagne et Portugal  
source : microfiches D.T.T.

## TABLEAU N° 4-PART DE LA ROUTE DANS LE TRANSPORT TERRESTRE

## EXPORTATIONS DE RHONE-ALPES VERS LA CEE

(en % de tonnages transportés)

DATE	81	82	83	84	85	* 86
0	34	42	51	50	58	69
1	72	72	72	77	75	77
2	1	6	1	1	5	1
3B	36	31	35	27	15	13
4A	5	5	5	6	10	14
4B	96	98	97	93	95	90
5A	76	77	83	85	87	86
5B	98	99	100	100	100	100
6A	92	92	92	94	74	91
6B	100	100	100	100	100	100
7	100	89	100	100	90	92
8A	75	75	75	76	66	65
8B	93	95	94	89	97	100
8C	95	96	96	97	97	98
9A	75	86	88	95	95	98
9B	96	96	96	97	97	99
9C	93	92	90	90	94	97
9D	98	98	99	99	99	99

## IMPORTATION DE LA CEE VERS LA REGION RHONE-ALPES

DATE	81	82	83	84	85	*86
0	75	76	78	86	84	88
1	63	62	74	80	81	82
2	17	16	17	19	21	27
3A			100	0		0
3B	25	24	33	24	27	32
4A	3	10	14	26	19	28
4B	96	86	70	99	69	68
5A	35	39	41	45	51	56
5B	82	91	96	88	92	92
6A	86	84	85	87	89	89
6B	72	80	97	99	100	100
7	22	25	28	24	21	36
8A	64	81	82	79	79	77
8B	79	62	70	81	91	92
8C	95	95	94	93	94	94
9A	30	25	27	32	33	32
9B	83	78	80	82	82	83
9C	96	96	98	97	97	98
9D	96	95	95	94	94	95
TOUS PRODUITS	61	62	65	68	70	73

\*hors Espagne et Portugal  
source : microfiches D.I.T

## TABLEAU N°5-PART DU PAVILLON ROUTIER FRANCAIS

## EXPORTATIONS DE RHONE-ALPES VERS LA CEE

(en % des tonnages transportés par la route)

DATE	81	82	83	84	85	* 86
0	42	40	29	26	28	31
1	43	49	48	54	55	55
2	99				89	72
3B	86	67	62	72	60	59
4A	75	82	86	91	94	93
4B	62	63	64	63	71	75
5A	78	73	71	70	70	71
5B	80	75	66	67	62	63
6A	35	30	34	38	37	38
6B	64	93	78	77	47	43
7	36	42	99	53	82	92
8A	81	79	70	67	65	62
8B	13	22	20	35	25	35
8C	79	73	66	64	65	62
9A	81	74	55	60	56	56
9B	78	72	65	62	65	67
9C	74	71	61	62	63	75
9D	81	76	64	66	67	67
TOUS	65	63	57	57	57	58

## IMPORTATION DE LA CEE VERS LA REGION RHONE-ALPES

DATE	81	82	83	84	85	*86
0	52	50	48	51	49	44
1	72	69	64	68	64	60
2	77	60	56	51	51	44
3B	64	59	59	79	75	68
4A	85	29	8	6	74	97
4B	70	50	55	47	48	60
5A	54	48	48	55	56	57
5B	58	52	50	49	52	47
6A	56	55	58	62	62	62
6B	48	27	18	58	55	47
7	74	67	72	74	74	66
8A	52	47	43	44	46	45
8B	83	67	62	78	58	56
8C	54	45	41	41	42	42
9A	67	62	62	54	59	57
9B	50	47	44	46	47	45
9C	70	61	54	49	45	39
9D	53	46	42	44	43	45
TOUS PRODUITS	57	52	49	52	51	50

\*hors Espagne et Portugal  
source : microfiches D.T.I.

TABLEAU N° 6-PART DU PAVILLON FRANCAIS DANS LES TRANSPORTS EFFECTUES PAR LA ROUTE

## DE RHONE-ALPES VERS LA BELGIQUE ET LE LUXEMBOURG

(en % des tonnages transportés par la route)

NST	81	82	83	84	85	86
0	69	62	62	58	52	45
1	58	54	56	50	57	52
2	-	-	-	-	94	-
3B	88	59	55	65	70	73
4A	99	27	97	97	99	95
4B	94	96	94	90	89	91
5A	81	75	87	81	74	77
5B	87	81	83	83	77	66
6A	46	38	41	50	39	26
6B	99	50	99	50	92	13
7	38	46	99	78	89	97
8A	88	88	86	84	78	79
8B	-	-	71	99	47	-
8C	81	76	78	68	63	65
9A	86	79	72	79	78	73
9B	75	70	74	73	75	74
9C	82	80	82	61	68	80
9D	84	85	79	83	79	81
TOUS PRODUITS	77	72	73	72	69	67

## EN PROVENANCE DE LA BELGIQUE ET DU LUXEMBOURG VERS RHONE-ALPES

	81	82	83	84	85	86
0	54	53	56	53	54	43
1	73	70	63	61	56	54
2	95	93	88	89	81	91
3A	-	-	-	-	-	-
3B	81	81	61	71	62	66
4A	14	52	98	76	11	72
4B	79	36	34	41	45	85
5A	62	61	63	62	66	65
5B	85	87	86	83	80	75
6A	54	45	50	53	50	48
6B	46	10	-	99	99	79
7	77	60	66	72	72	63
8A	57	65	60	60	74	59
8B	75	88	75	97	91	94
8C	42	34	37	37	39	42
9A	49	45	66	45	52	41
9B	55	47	46	47	51	44
9C	72	54	58	57	52	36
9D	48	47	43	46	44	40
TOUS PRODUITS	61	59	56	56	56	53

source : microfiches D.T.I.



TABLEAU N° 7-PART DU PAVILLON FRANCAIS DANS LES TRANSPORTS EFFECTUES PAR ROUTE

## DE RHONE-ALPES VERS L'ESPAGNE

( en % des tonnages transportés par la route)

	81	82	83	84	85	86
0	43	35	37	46	46	53
1	80	77	96	91	96	93
2	-	-	-	-	-	99
3B	90	84	8	7	17	9
4A	35	13	93	97	95	68
4B	26	45	48	61	67	89
5A	40	30	39	37	37	60
5B	59	59	53	69	75	78
6A	22	21	21	26	31	29
6B	-	-	-	-	-	-
7	17	-	-	-	-	-
8A	57	54	54	40	45	54
8B	2	3	3	6	4	12
8C	58	57	71	73	67	75
9A	55	53	80	72	73	53
9B	62	51	45	50	57	55
9C	20	30	22	15	16	39
9D	59	64	67	65	59	63
TOUS PRODUITS	46	44	48	45	47	54

## EN PROVENANCE D'ESPAGNE VERS RHONE-ALPES

	81	82	83	84	85	86
0	10	11	13	15	22	12
1	45	78	91	90	90	86
2	-	-	99	86	99	-
3A	-	-	-	-	-	-
3B	-	5	56	8	5	62
4A	-	-	52	-	-	-
4B	6	1	2	65	-	25
5A	69	81	68	58	72	71
5B	21	54	55	85	87	70
6A	47	48	48	59	57	60
6B	-	-	17	-	83	99
7	99	43	78	99	99	99
8A	67	51	78	70	60	70
8B	26	46	37	54	32	17
8C	16	28	27	29	24	35
9A	91	88	81	94	93	73
9B	55	59	58	53	42	63
9C	85	68	55	72	55	35
9D	24	31	38	41	37	41
TOUS PRODUITS	42	49	55	59	57	47

source : microfiches D.I.T.

TABLEAU N°8-PART DU PAVILLON FRANCAIS DANS LES TRANSPORTS EFFECTUES PAR ROUTE

## DE RHONE-ALPES VERS L'ITALIE

( en % des tonnages transportés par la route )

	81	82	83	84	85	86
0	44	32	23	21	25	29
1	87	42	45	57	53	57
2	-	-	-	-	-	99
3B	-	82	89	90	77	80
4A	89	84	85	91	93	93
4B	98	53	63	63	73	80
5A	95	81	79	79	81	83
5B	99	74	78	87	88	88
6A	86	25	29	30	31	34
6B	80	97	75	99		91
7	74	99		40	85	97
8A	76	85	84	87	89	88
8B	73	20	22	35	27	35
8C	67	85	85	85	89	89
9A	74	73	49	60	65	71
9B	93	82	83	78	80	82
9C	99	60	76	77	80	80
9D	66	68	74	79	81	85
TOUS PRODUITS	74	56	56	59	59	62

## EN PROVENANCE DE L'ITALIE VERS RHONE-ALPES

	81	82	83	84	85	86
0	58	55	54	59	58	49
1	85	79	83	87	84	82
2		98	98	91	97	96
3B	27	45	83	80	81	84
4A		99	99	99	99	95
4B	99	98	93	90	88	99
5A	75	48	53	64	69	69
5B	77	43	42	49	49	46
6A	90	49	56	61	66	63
6B		87	40	74	75	45
7	98	97	96	97	98	91
8A	76	62	65	69	69	75
8B		97	80	72	67	53
8C	70	64	58	60	66	61
9A	87	67	73	65	68	67
9B	61	44	46	51	54	51
9C	57	67	57	50	46	42
9D	63	48	47	49	53	57
TOUS PRODUITS	79	55	56	60	63	61

source : microfiches D.T.T.

TABLEAU N° 9-PART DU PAVILLON FRANCAIS DANS LES TRANSPORTS EFFECTUES PAR ROUTE

## DE RHONE-ALPES VERS LES PAYS BAS

( en % des tonnages transportés par la route )

	81	82	83	84	85	86
0	40	41	36	45	35	26
1	23	29	29	27	31	25
2						75
3B	93	88	74	81	72	60
4A	29	99	61	90	99	99
4B	23	27	52	39	58	40
5A	71	49	66	66	65	70
5B	64	61	50	53	60	52
6A	18	8	28	52	62	41
6B						99
7	-	-	-	99	15	-
8A	73	65	71	60	60	51
8B	99	-	-	-	-	-
8C	53	53	49	45	50	53
9A	80	51	35	33	33	21
9B	77	68	66	60	60	61
9C	73	73	64	44	58	53
9D	80	68	75	77	82	73
TOUS PRODUITS	61	55	56	54	57	52

## EN PROVENANCE DES PAYS-BAS VERS RHONE-ALPES

	81	82	83	84	85	86
0	37	29	31	32	26	23
1	63	61	61	61	57	58
2	56	76	83	46	50	38
3B	81	73	63	88	72	60
4A		8			81	99
4B	55	30	39	25	45	49
5A	77	58	47	52	54	57
5B	81	57	51	50	48	44
6A	52	64	48	59	64	62
6B	47	24	22	66	72	58
7	78	76	73	53	43	42
8A	54	51	60	50	40	50
8B	73	84	61	69	58	58
8C	41	31	30	34	30	30
9A	50	47	42	35	37	57
9B	31	22	23	26	22	27
9C	52	56	78	61	69	45
9D	53	47	39	35	33	27
TOUS PRODUITS	52	46	44	43	39	39

source : microfiches D.T.I.

TABLEAU N° 10-PART DU PAVILLON FRANCAIS DANS LES TRANSPORTS EFFECTUES PAR ROUTE

## DE RHONE-ALPES VERS LA R.F.A.

( en % des tonnages transportés par la route )

	81	82	83	84	85	86
0	63	61	63	61	57	69
1	70	69	68	75	81	83
2	99				99	53
3B	90	58	53	70	60	63
4A	83	75	80	88	78	72
4B	73	69	56	58	61	66
5A	76	72	76	78	75	74
5B	80	73	74	74	64	64
6A	54	50	61	64	60	72
6B	-	-	-	-	-	-
7	-	-	-	99	-	69
8A	70	69	64	60	57	55
8B	15	31	3	35	13	30
8C	77	68	71	69	68	68
9A	78	79	65	55	37	39
9B	77	68	66	68	72	73
9C	89	81	85	80	72	85
9D	82	80	74	72	72	71
TOUS PRODUITS	75	70	69	69	68	69

## EN PROVENANCE DE LA R.F.A. VERS RHONE-ALPES

	81	82	83	84	85	86
0	57	56	54	54	56	58
1	68	72	67	66	62	61
2	63	45	43	46	45	44
3B	75	55	40	78	79	68
4A	18		99	99		99
4B	49	41	37	52	45	36
5A	53	42	46	54	53	53
5B	45	28	26	29	36	34
6A	74	69	73	72	62	73
6B	32	20	46	24	5	-
7	67	61	69	71	65	71
8A	43	41	37	42	42	40
8B	82	48	79	93	64	72
8C	56	48	47	46	46	46
9A	61	60	71	62	63	65
9B	59	56	52	50	48	47
9C	37	37	31	36	33	29
9D	56	45	45	50	45	49
TOUS PRODUITS	57	49	49	52	49	50

source : microfiches D.T.I.

ces données n'existent pas pour la Grande-Bretagne

TABLEAU N° 11-TONNAGES TRANSPORTES PAR LA ROUTE EN 1985

## A L'EXPORTATION

DESTINAT	BELUX	E	I	PB	RFA	UK	TOUS
0	31422	7670	275167	11977	27685	24339	378260
1	41362	3384	179753	15611	45219	26450	311779
8A	50906	34480	119407	26041	101566	43788	376188
9D	39026	14112	67797	26416	107799	42214	297364
S/TOTAL	162716	59646	642124	80045	282269	136791	1363591
2	738		0		25	0	763
3B	1494	179	1266	1193	677	764	5573
4A	8453	999	50379	516	267	30	60644
4B	5259	1373	21331	1021	10953	107	40044
5A	12023	10091	54619	7166	79053	18259	181211
5B	11068	1631	16401	3687	34625	11727	79139
6A	17232	5176	97445	3873	27240	4071	155037
6B	25		11	13			49
7	182	22	1676	68		23	1971
8B	47	16757	12489	9	1761	46	31109
8C	19216	14841	90112	24290	98499	35417	282375
9A	22107	3870	13210	3830	8743	5395	57155
9B	33138	16933	64847	14477	62545	27721	219661
9C	10816	2306	13422	1747	9379	5944	43614
TOUS	304514	133824	1079332	141935	616036	246295	2521936

## A L'IMPORTATION

ORIGINE	BELUX	E	I	PB	RFA	UK	TOUS
0	18510	31339	79704	44377	41360	2273	217563
1	106695	36506	123173	26776	29782	6735	329667
2	5374	23	870	9484	22361	852	38964
3A	-	-	-	-	-	-	-
3B	1938	602	3506	4483	6400	96	17025
4A	27		104	1907	10	183	2231
4B	912	196	586	1620	2427	130	5871
5A	33332	18981	169430	3763	101655	37127	364288
5B	20843	1740	19297	5030	26227	1909	75046
6A	8861	22414	106454	8426	59838	2284	208277
6B	96	138	110	1173	524		2041
7	7154	574	4060	1177	4370	75	17410
8A	30268	6960	23064	25785	91487	17802	195366
8B	3958	2317	9242	838	3912	3730	23997
8C	57586	11302	56020	51178	124751	21183	322020
9A	1438	21330	31362	3079	19996	4597	81802
9B	21609	16053	115929	4734	55875	15407	229607
9C	16387	4713	54722	1257	9840	2238	89157
9D	46434	28882	126555	26332	101918	21207	351328
TOUS	381422	204070	924188	221419	702733	137828	2571660

source : microfiches D.I.T.

TABLEAU N° 12-TONNAGES TRANSPORTES PAR LA ROUTE EN 1986

## A L'EXPORTATION

DESTINAT	BELUX	E	I	PB	RFA	UK	TOUS
0	27886	7757	292358	8649	25378	23046	385074
1	40134	9471	173542	18271	65250	32767	339435
8A	49177	33064	115901	27569	107182	48507	381400
9D	44487	21052	72311	24368	116987	46103	325308
S/TOTAL	161684	71344	654112	78857	314797	150423	1431217
2		26	74	67	51	19	237
3B	460	146	1283	151	466	777	3283
4A	3451	236	66637	1472	316	11	72123
4B	3727	1420	21987	1599	10800	133	39666
5A	13858	14309	45087	8800	79904	16295	178253
5B	9478	3167	23301	3699	39289	10048	88982
6A	18193	3380	103641	3739	21324	4470	154747
6B	31		11	7		17	66
7	32	48	1723	87	42		1932
8B	7	23967	18329	24	1583	29	43939
8C	24416	19919	95114	29084	122458	52249	343240
9A	21429	6151	13275	3314	8723	4924	57816
9B	30649	19760	92782	14201	62792	28036	248220
9C	9348	2648	16082	1087	7816	2514	39495
TOUS	296763	166521	1153438	146188	670361	269945	2703216

## A L'IMPORTATION

ORIGINE	BELUX	E	I	PB	RFA	UK	TOUS
0	20416	57478	88126	44734	49320	3095	263169
1	150477	19270	93461	27057	34038	8014	332317
2	3553	0	610	12113	26835	1125	44236
3B	2486	1276	5459	6699	5397	453	21770
4A	81	0	55	2060	21	47	2264
4B	2258	434	1153	727	3698	125	8395
5A	33015	26191	187447	3688	108938	35884	395163
5B	20906	2993	24922	4783	28662	3153	85419
6A	11546	23084	111633	10342	60141	10404	227150
6B	114	67	92	1178	341	0	1792
7	10342	1706	3470	2108	3453	158	21237
8A	35248	6449	28807	37676	93504	20261	221945
8B	10455	3885	5982	1677	8553	9077	39629
8C	72448	13398	57405	48847	132084	26363	350545
9A	2186	4601	41178	3241	18127	8795	78128
9B	20962	19863	131784	6117	59584	16902	255212
9C	14303	9145	66729	1925	7885	2489	102476
9D	45455	31864	135521	30360	114202	25580	382982
TOUS	456251	221704	983834	245332	754783	171925	2833829

source : microfiches D.I.T.

## EXPORTATIONS DE RHONE-ALPES

TABLEAU N° 13-TONNAGES TRANSPORTES PAR TRANSPORT TERRESTRE,

## NST0

DATE	81	82	83	84	85	86
BELUX	41715	58263	30361	27219	38474	34201
E	4330	3536	3714	6425	7722	7801
I	271689	352989	401359	503506	513411	451436
PB	80820	123574	25489	12467	21035	10349
RFA	75376	61082	34843	30857	36522	30754
UK	26749	23580	16791	24816	24371	23098
TOUS	500679	623024	512557	605290	641535	557639

## NST1

DATE	81	82	83	84	85	86
BELUX	93887	100056	89133	93676	100857	103587
E	2245	1028	4313	3553	3384	9473
I	20973	166609	141229	164534	186484	179725
PB	16232	17238	24411	24071	18806	21838
RFA	44931	58201	73147	59256	79440	93563
UK	18327	18450	24822	27431	29049	35700
TOUS	196595	361582	357055	372521	418020	443886

## NST 8A

DATE	81	82	83	84	85	86
BELUX	55054	67466	56952	79822	100058	83768
E	27692	27529	29087	40583	34491	33070
I	7323	123349	134052	176709	152102	159253
PB	28311	28606	27943	37683	35384	37621
RFA	109598	107670	118938	143891	161381	180526
UK	25218	26173	32675	57708	63907	70111
TOUS	253196	380793	399647	536396	547323	564349

## NST 9D

DATE	81	82	83	84	85	86
BELUX	31958	32306	35104	35798	39286	44636
E	11345	12315	11751	13176	14200	21120
I	10519	54432	60053	65150	68707	73372
PB	19817	20387	21654	21892	26434	24385
RFA	87640	79767	94059	102903	108167	118078
UK	31292	36042	37425	37137	42341	46234
TOUS	192571	235249	260046	276056	299135	327825

source : microfiches D.T.I.

EXPORTATIONS DE RHONE-ALPES  
TABLEAU N°14-TONNAGES TRANSPORTES PAR LA ROUTE

## NSTO

DATE	81	82	83	84	85	86
BELUX	25348	27261	25122	26527	31422	27886
E	4322	3494	3601	6259	7670	7757
I	21725	169654	187518	216942	275167	292358
PB	11071	12031	8640	10133	11977	8649
RFA	29376	24931	19727	23329	27685	25378
UK	26376	23530	16715	24670	24339	23046
TOUS	118218	260901	261323	307860	378260	385074

## NST1

DATE	81	82	83	84	85	86
BELUX	29912	38215	39963	42172	41362	40134
E	2088	1028	3639	3527	3384	9471
I	9214	156768	135347	156891	179753	173542
PB	13148	12334	16507	18734	15611	18271
RFA	29427	31812	34674	39167	45219	65250
UK	16564	17350	21697	23051	26450	32767
TOUS	100353	257507	251827	283542	311779	339435

## NST 8A

DATE	81	82	83	84	85	86
BELUX	30683	36704	38494	58341	50906	49177
E	25700	26567	28146	40347	34480	33064
I	6518	114074	107601	145725	119407	115901
PB	24282	21410	21609	30439	26041	27569
RFA	70140	71638	86195	94488	101566	107182
UK	19866	21366	26920	49493	43788	48507
TOUS	177189	291759	308965	418833	376188	381400

## NST 9D

DATE	81	82	83	84	85	86
BELUX	31464	31937	34795	35625	39026	44487
E	11216	12202	11651	13023	14112	21052
I	9980	53119	58525	63734	67797	72311
PB	19794	19821	21609	21879	26416	24368
RFA	86934	79041	93689	102566	107799	116987
UK	30392	35442	37262	37039	42214	46103
TOUS	189780	231562	257531	273866	297364	325308

source : microfiches D.T.T.



## EXPORTATIONS DE RHONE-ALPES

TABLEAU N° 15-PART DE LA ROUTE, ( en % du transport terrestre)

## NST0

DATE	81	82	83	84	85	86
BELUX	61	47	83	97	82	81
E	100	99	97	97	99	99
I	8	48	47	43	54	65
PB	14	10	34	81	57	84
RFA	39	41	57	76	76	82
UK	99	100	100	99	100	100

## NST1

DATE	81	82	83	84	85	86
BELUX	32	38	45	45	41	39
E	93	100	84	99	100	100
I	44	94	96	95	96	97
PB	81	72	68	78	83	84
RFA	65	55	47	66	57	70
UK	90	94	87	84	91	92

## NST8A

DATE	81	82	83	84	85	86
BELUX	56	54	68	73	51	59
E	93	97	97	99	100	100
I	89	92	80	82	78	73
PB	86	75	77	81	74	73
RFA	64	66	72	66	63	59
UK	79	82	82	86	68	69

## NST9D

DATE	81	82	83	84	85	86
BELUX	98	99	99	99	99	100
E	99	99	99	99	99	100
I	95	98	97	98	99	99
PB	100	97	100	100	100	100
RFA	99	99	100	100	100	99
UK	97	98	99	100	100	100

source : microfiches D.T.I.

## EXPORTATIONS DE LA REGION RHONE-ALPES

TABLEAU N° 16-PART DU PAVILLON FRANCAIS

(en % du tonnage transporté par la route)

## NST 0

DATE	81	82	83	84	85	86
BELUX	69	62	62	58	52	45
E	43	35	37	46	46	53
I	44	32	23	21	25	29
PB	40	41	36	45	35	26
RFA	63	61	63	61	57	69

## NST 1

DATE	81	82	83	84	85	86
BELUX	58	54	56	50	57	52
E	80	77	96	91	96	93
I	87	42	45	57	53	57
PB	23	29	29	27	31	25
RFA	70	69	68	75	81	83

## NST 8A

DATE	81	82	83	84	85	86
BELUX	88	88	86	84	78	79
E	57	54	54	40	45	54
I	76	85	84	87	89	88
PB	73	65	71	60	60	51
RFA	70	69	64	60	57	55

## NST 9D

DATE	81	82	83	84	85	86	TOUS
BELUX	84	85	79	83	79	81	81
E	59	6	67	65	59	63	63
I	66	68	74	79	81	85	85
PB	80	68	75	77	82	73	73
RFA	82	80	74	72	72	71	71

TABLEAU N°17-TONNAGES TRANSPORTES SOUS PAVILLON FRANCAIS EN 1986

## A L'EXPORTATION

DESTINATION	BELUX	E	I	PB	RFA	*UK	TOUS
0	12549	4111	84784	2249	17511	-	121203
1	20870	8808	98919	4568	54158	-	187322
2	0	26	73	50	27	-	176
3B	336	13	1026	91	294	-	1760
4A	3278	160	61972	1457	228	-	67096
4B	3392	1264	17590	640	7128	-	30013
5A	10671	8585	37422	6160	59129	-	121967
5B	6255	2470	20505	1923	25145	-	56299
6A	4730	980	35238	1533	15353	-	57835
6B	4	0	10	7	0	-	21
7	31	-	1671	0	29	-	1731
8A	38850	17855	101993	14060	58950	-	231708
8B	-	2876	6415	0	475	-	9766
8C	15870	14939	84651	15415	83271	-	214147
9A	15643	3260	9425	696	3402	-	32426
9B	22680	10868	76081	8663	45838	-	164130
9C	7478	1033	12866	576	6644	-	28596
9D	36054	13263	61464	17789	83061	-	211611
TOUS	198672	90512	712107	75876	460642	-	1537808

## A L'IMPORTATION

ORIGINE	BELUX	E	I	PB	RFA	UK	TOUS
0	8779	6897	43182	10289	28606	0	97752
1	81258	16572	76638	15693	20763	0	210924
2	3233	0	586	4603	11807	0	20229
3B	1641	791	4586	4019	3670	0	14707
4A	58	0	52	2039	21	0	2171
4B	1919	109	1141	356	1331	0	4857
5A	21460	18596	129338	2102	57737	0	229233
5B	15680	2095	11464	2105	9745	0	41088
6A	5542	13850	70329	6412	43903	0	140036
6B	90	66	41	683	0	0	881
7	6515	1689	3158	885	2452	0	14699
8A	20796	4514	21605	18838	37402	0	103155
8B	9828	660	3170	973	6158	0	20789
8C	30428	4689	35017	14654	60759	0	145547
9A	896	3359	27589	1847	11783	0	45474
9B	9223	12514	67210	1652	28004	0	118603
9C	5149	3201	28026	866	2287	0	39529
9D	18182	13064	77247	8197	55959	0	172649
TOUS	240678	102667	600380	96214	382386	0	1422325

les tirets indiquent un manque d'information

les 0 un manque de trafic

\*l'information n'existe pas pour la Grande-Bretagne

## TABLEAU N°18-TONNAGES TRANSPORTES SOUS PAVILLON FRANCAIS

## A L'EXPORTATION

DESTINATION	BELUX	E	I	PB	RFA	*UK	TOUS
81	170953	45548	93334	71401	376322	0	757558
82	176683	40358	481387	60317	350342	0	1109087
83	184120	57459	478857	67055	378788	0	1166279
84	208925	61653	590579	75181	406280	0	1342620
85	211146	62539	633728	80669	415258	0	1403341
86	198672	90512	712107	75876	460642	0	1537808

## A L'IMPORTATION

ORIGINE	BELUX	E	I	PB	RFA	*UK	TOUS
81	167588	61850	181771	82285	311599	0	805094
82	186665	82264	440767	75800	273375	0	1058871
83	184590	116238	473763	87274	292414	0	1154278
84	196129	140274	527639	82167	340426	0	1286635
85	213242	115929	589933	86125	347964	0	1353192
86	240678	102667	600380	96214	382386	0	1422325

\* l'information n'existe pas pour la Grande-Bretagne

# LE COMMERCE EXTERIEUR DE LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR AVEC LES PAYS-BAS

## IMPORTATION

Q (milliers de T) : 308  
V (millions de F) : 2.958,9

Taux de couverture des échanges : 44,84

## EXPORTATION

Q (milliers de T) : 242,5  
V (millions de F) : 1.326,9

IMPORTATIONS (étude en NAP 600)	Valeur	% par rapport à 1984
01 - Produits de l'agriculture	201,6	+ 7,2
05 - Pétrole brut, gaz et produits pétroliers raffinés	411,4	+ 16
13 - Métaux et demi-produits non ferreux	38,7	+ 7,5
15 - Matériaux de construction et céramique	12,7	- 5,2
17 - Produits chimiques de base	410,9	- 13,9
18 - Produits de la parachimie	89,3	+ 1,2
21 - Produits du travail des métaux	22,6	- 11,4
24 - Equipement industriel	28,3	- 4,07
25 - Matériel de manutention, matériel pour les mines, la sidérurgie, le génie civil	14,8	+ 46,5
31 - Véhicules automobiles et autres matériels de transport terrestre	28,7	+ 55,1
35 - Viandes et conserves de viandes	86,6	+ 32
36 - Lait et produits laitiers	52,6	+ 117,3
37 - Conserves	37	+ 3
39 - Produits du travail du grain	31,4	+ 40,2
40 - Produits alimentaires divers	51,1	+ 29
41 - Boissons et alcools	8,4	- 39,6
42 - Produits à base de tabac	1.229,4	+ 23
44 - Matières textiles naturelles préparées, fils, filés, ouvrages textiles	13,4	- 4,3
50 - Papier carton	29	+ 28,3
53 - Produits de la transformation des matières plastiques	29,1	+ 26,5
54 - Produits des industries diverses	26,8	- 2,2

EXPORTATIONS (étude en NAP 600)	Valeur	% par rapport à 1984
00 - Produits agricoles exclusivement importés	11	+ 15,8
01 - Produits de l'agriculture	219,6	+ 8,98
10 - Produits sidérurgiques	12,5	- 6
13 - Métaux et demi-produits non ferreux	141,2	- 7,41
15 - Matériaux de construction et céramique	22,5	- 40,16
17 - Produits chimiques de base	457,2	+ 17,32
18 - Produits de la parachimie	77,4	+ 32,3
21 - Produits du travail des métaux	11,3	+ 4,6
24 - Equipement industriel	30	+ 68,5
29 - Matériel électronique, professionnel et ménager	120,2	- 18,62
33 - Produits de la construction aéronautique	20,5	- 1,45
40 - Produits alimentaires divers	22,1	+ 57,9
50 - Papier carton	25,4	- 8,31
54 - Produits des industries diverses	16,5	+ 44,7

# LE COMMERCE EXTERIEUR DE LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR AVEC LA R.F.A.

Taux de couverture des échanges : 124,94

## EXPORTATION

Q (milliers de T) : 970,5

V (millions de F) : 4.472,9

## IMPORTATION

Q (milliers de T) : 440,1

V (millions de F) : 3.579,8

IMPORTATIONS (étude en NAP 600)	Valeur	% par rapport à 1984
04 - Combustibles minéraux solides et produits de la cokéfaction	52,3	- 45,7
11 - Produits de la première transformation de l'acier	50,6	+ 31,8
13 - Métaux et demi-produits non ferreux	71,5	- 2,06
15 - Matériaux de construction et céramique	104,8	- 0,2
17 - Produits chimiques de base	569,3	+ 12,8
18 - Produits de la parachimie	237,4	- 0,13
20 - Produits de la fonderie	16,1	- 63,2
21 - Produits du travail des métaux	113	+ 20,2
23 - Machines-outils	33,5	- 14,3
24 - Equipement industriel	178,6	+ 4,4
25 - Matériel de manutention, matériel pour les mines, la sidérurgie, le génie civil	59,4	+ 28,8
28 - Matériel électrique	89,6	+ 3,3
29 - Matériel électronique, professionnel et ménager	485,9	+ 95,1
31 - Véhicules automobiles et autres matériels de transport terrestre	82,4	+ 15,7
34 - Instruments et matériels de précision	39,4	- 2,5
35 - Viandes et conserves de viandes	296,5	- 5,67
40 - Produits alimentaires divers	73,9	+ 21,9
42 - Produits à base de tabac	245,4	+ 33
44 - Matières textiles naturelles préparées, fils, filés ouvrages textiles	30,2	+ 11
49 - Meubles	52,5	+ 16,1
50 - Papier carton	10,9	+ 32,9
53 - Produits de la transformation des matières plastiques	23	+ 7

EXPORTATIONS (étude en NAP 600)	Valeur	% par rapport à 1984
01 - Produits de l'agriculture	716,6	+ 2,8
05 - Pétrole brut, gaz et produits pétroliers raffinés	626,5	+ 181,2
10 - Produits sidérurgiques	190,7	+ 36,4
12 - Minerais non ferreux	48,4	- 15,1
13 - Métaux et demi-produits non ferreux	310,8	+ 7,6
14 - Minéraux divers	43,1	+ 30,6
15 - Matériaux de construction et céramique	238,2	+ 60
17 - Produits chimiques de base	1.084,4	+ 6,4
18 - Produits de la parachimie	195,8	+ 16,9
21 - Produits du travail des métaux	36,7	+ 20,7
24 - Equipement industriel	47,7	+ 30,3
29 - Matériel électronique, professionnel et ménager	273	+ 147,9
33 - Produits de la construction aéronautique	36,9	- 25,2
37 - Conserves	29,3	- 4,2
44 - Matières textiles naturelles préparées, fils, filés, ouvrages textiles	47,5	+ 54,7
50 - Papier carton	67,5	+ 61,9
53 - Produits de la transformation des matières plastiques	26,7	- 18,1
54 - Produits des industries diverses	412,4	+ 42,6

# LE COMMERCE EXTERIEUR DE LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR AVEC L'U.E.B.L.

## IMPORTATION

Q (milliers de T) : 211,1

V (millions de F) : 1.766,2

Taux de couverture des échanges : 94,20

## EXPORTATION

Q (milliers de T) : 299,7

V (millions de F) : 1.663,8

IMPORTATIONS (étude n NAP 600)	Valeur	% par rapport à 1984
01 - Produits de l'agriculture	49	+ 37,6
10 - Produits sidérurgiques	45,3	+ 38,5
13 - Métaux et demi-produits non ferreux	50,9	- 22,3
15 - Matériaux de construction et céramique	26,6	+ 10,8
16 - Produits de l'industrie du verre	34,4	+ 38,1
17 - Produits chimiques de base	168,2	- 0,83
18 - Produits de la parachimie	58,1	+ 8,2
21 - Produits du travail des métaux	49,1	- 9,75
28 - Matériel électrique	36,2	+ 38,2
31 - Véhicules automobiles et autres matériels de transport terrestre	251,9	+ 25,6
35 - Viandes et conserves de viandes	143,8	+ 20
37 - Conserves	39,3	+ 35
39 - Produits du travail du grain	50,4	+ 121
40 - Produits alimentaires divers	93,1	+ 7,4
41 - Boissons et alcools	24,6	+ 6,9
44 - Matières textiles naturelles préparées, fils, filés, ouvrages textiles	97,2	- 1,12
49 - Meubles	74,9	+ 5,9
50 - Papier carton	39,3	+ 28,85
53 - Produits de la transformation des matières plastiques	36,5	+ 21,3
54 - Produits des industries diverses	31,6	+ 40,4

EXPORTATIONS (étude en NAP 600)	Valeur	% par rapport à 1984
01 - Produits de l'agriculture	294,3	- 1,87
03 - Produits de la pêche	6,9	- 46,9
10 - Produits sidérurgiques	152,6	+ 143,7
13 - Métaux et demi-produits non ferreux	62,6	+ 131
15 - Matériaux de construction et céramique	26,5	+ 1,9
17 - Produits chimiques de base	471,2	+ 16,6
18 - Produits de la parachimie	41,8	- 18,4
21 - Produits du travail des métaux	15,2	- 4,4
24 - Equipement industriel	25,6	- 56,24
29 - Matériel électronique, professionnel et ménager	88,1	- 8,61
31 - Véhicules automobiles et autres matériels de transport terrestre	44,8	- 8,2
37 - Conserves	25,6	+ 16,4
39 - Produits du travail du grain	34,4	+ 43,3
40 - Produits alimentaires divers	95,8	+ 25,5
44 - Matières textiles naturelles préparées, fils, filés, ouvrages textiles	27,2	- 15,8
47 - Articles d'habillement	30,2	- 6,8
53 - Produits de la transformation des matières plastiques	14,4	- 20
54 - Produits des industries diverses	20,4	- 35,45
56 - Récupération	18,8	- 5,1

**LE COMMERCE EXTERIEUR DE LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR AVEC  
L'ITALIE**

**IMPORTATION**

Q (milliers de T) : 1.795,8

V (millions de F) : 10.502

**Taux de couverture des échanges : 93,16**

**EXPORTATION**

Q (milliers de T) : 4.038,2

V (millions de F) : 9.784,4

IMPORTATIONS (étude en NAP 600)	Valeur	% par rapport à 1984
01 - Produits de l'agriculture	791	+ 12,7
05 - Pétrole brut, gaz et produits pétroliers raffinés	1.827,2	+ 37,1
10 - Produits sidérurgiques	675	+ 14,7
11 - Produits de la première transformation de l'acier	201,2	+ 8,5
15 - Matériaux de construction et céramique	416,3	+ 1,8
16 - Produits de l'industrie du verre	137,1	+ 8,2
17 - Produits chimiques de base	310,3	- 12,6
18 - Produits de la parachimie	92,9	+ 6
21 - Produits du travail des métaux	403,7	+ 7,8
24 - Equipement industriel	388,3	+ 14,3
25 - Matériel de manutention, matériel pour les mines, la sidérurgie, le génie civil	146,6	- 8,1
28 - Matériel électrique	127,8	+ 5
29 - Matériel électronique, professionnel et ménager	109,3	+ 25,9
30 - Equipement ménager	143,4	+ 22,2
31 - Véhicules automobiles et autres matériels de transport terrestre	237,2	+ 9
35 - Viandes et conserves de viandes	81,1	+ 3,7
37 - Conserves	181	+ 1,8
39 - Produits du travail du grain	255	+ 20,8
40 - Produits alimentaires divers	242,5	- 5,61
44 - Matières textiles naturelles, préparées, fils, filés, ouvrages textiles	792,1	+ 8,5
45 - Cuirs et articles en cuir	97,9	- 20,7
46 - Chaussures	375,7	+ 26,6
47 - Articles d'habillement	473,9	+ 18,8
49 - Meubles	530	- 0,83
50 - Papier carton	108,7	+ 7,6
51 - Presse et produits de l'imprimerie et de l'édition	76,3	- 3
52 - Pneumatiques et autres produits en caoutchouc	116,9	+ 6,7
53 - Produits de la transformation des matières plastiques	276,8	+ 10,5
54 - Produits des industries diverses	367	+ 10,3

EXPORTATIONS (étude en NAP 600)	Valeur	% par rapport à 1984
00 - Produits agricoles exclusivement importés	26,2	- 56,8
01 - Produits de l'agriculture	331,8	+ 25,2
03 - Produits de la pêche	236,3	+ 18,6
05 - Pétrole brut, gaz et produits pétroliers raffinés	2.394,5	+ 76,1
10 - Produits sidérurgiques	1.793,5	- 2,62
13 - Métaux et demi-produits non ferreux	308,7	- 7,13
14 - Minéraux divers	45,8	+ 2,5
15 - Matériaux de construction et céramique	116,8	+ 19,5
17 - Produits chimiques de base	2.115,4	+ 6,4
18 - Produits de la parachimie	228,8	+ 14,1
24 - Equipement industriel	54,7	+ 5,4
29 - Matériel électronique, professionnel et ménager	66	+ 10,9
31 - Véhicules automobiles et autres matériels de transport terrestre	91,2	+ 13,7
35 - Viandes et conserves de viandes	56,5	+ 13,4
39 - Produits du travail du grain	94,1	- 5,5
40 - Produits alimentaires divers	396	+ 17,9
44 - Matières textiles naturelles, préparées, fils, filés, ouvrages textiles	189,4	+ 62,7
50 - Papier carton	203,4	+ 18,8
53 - Produits de la transformation des matières plastiques	46,2	- 15,7
54 - Produits des industries diverses	45,2	- 0,4
56 - Récupération	413	- 13,17



# LE COMMERCE EXTERIEUR DE LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR AVEC L'ESPAGNE

Taux de couverture des échanges : 118,20

## EXPORTATION

Q (milliers de T) : 791,5

V (millions de F) : 2.766,8

## IMPORTATION

(milliers de T) : 932,6

(millions de F) : 2.340,7

IMPORTATIONS (étude en NAP 600)	Valeur	% par rapport à 1984
- Produits de l'agriculture	111,8	- 2,7
- Pétrole brut, gaz et produits pétroliers raffinés	363,1	+ 74,7
- Minerais de fer	38,6	- 2
- Produits sidérurgiques	626,7	- 8
- Matériaux de construction et céramique	54,6	+ 8,8
- Produits chimiques de base	173,6	+ 100,7
- Produits de la fonderie	7,7	- 68,6
- Produits du travail des métaux	63,6	+ 33,6
- Equipement industriel	39	+ 77,3
- Equipement ménager	29,3	+ 2,8
- Conserves	69,8	- 28,1
- Produits alimentaires divers	185	+ 100,2
- Matières textiles naturelles préparées, fils, filés, ouvrages textiles	83,4	+ 19,3
- Produits du travail mécanique du bois	37,2	+ 18,8
- Meubles	96,1	+ 5,8
- Produits des industries diverses	75,2	+ 9,1

EXPORTATIONS (étude en NAP 600)	Valeur	% par rapport à 1984
01 - Produits de l'agriculture	20,9	+ 25,9
03 - Produits de la pêche	14,1	- 7,6
05 - Pétrole brut, gaz et produits pétroliers raffinés	559,7	+ 96,9
10 - Produits sidérurgiques	1.246,7	+ 44,8
13 - Métaux et demi-produits non ferreux	86,9	+ 54,3
15 - Matériaux de construction et céramique	70,6	- 101,7
17 - Produits chimiques de base	399,9	- 20,2
18 - Produits de la parachimie	52,8	+ 21,1
21 - Produits du travail des métaux	21,9	+ 34,3
24 - Equipement industriel	31,6	- 8,4
29 - Matériel électronique, professionnel et ménager	32,9	- 5,7
35 - Viandes et conserves de viande	24,2	- 12,9
40 - Produits alimentaires divers	24,2	+ 42,3
50 - Papier carton	80,6	- 24,2
56 - Récupération	16	+ 25

## LE COMMERCE EXTERIEUR DE LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR AVEC LA GRANDE-BRETAGNE

### IMPORTATION

Taux de couverture des échanges : 185,33

Q (milliers de T) : 231,8

V (millions de F) : 1.774,2

IMPORTATIONS (étude en NAP 600)	Valeur	% par rapport à 1984
05 - Pétrole brut, gaz et produits pétroliers raffinés	331,1	- 42,47
10 - Produits sidérurgiques	73	+ 33,9
13 - Métaux et demi-produits non ferreux	59,3	+ 32,4
15 - Matériaux de construction et céramique	9,5	- 5
17 - Produits chimiques de base	218	- 10,44
18 - Produits de la parachimie	262	- 10,8
19 - Produits pharmaceutiques	25	+ 28,9
21 - Produits du travail des métaux	25,4	+ 37,3
24 - Equipement industriel	54,4	+ 2,6
25 - Matériel de manutention, matériel pour les mines, la sidérurgie, le génie civil	9,1	- 43,5
27 - Machines de bureau et matériel de traitement de l'information	19,9	+ 65,8
28 - Matériel électrique	15,1	+ 22,8
29 - Matériel électronique, professionnel et ménager	54,5	+ 45,3
31 - Véhicules automobiles et autres matériels de transport terrestre	59,7	- 12,34
32 - Produits de la construction navale	0,7	- 99,21
35 - Viandes et conserves de viandes	124,2	- 14,82
40 - Produits alimentaires divers	4	- 71,4
41 - Boissons et alcools	40,3	+ 13,2
44 - Matières textiles naturelles préparées, fils, filés, ouvrages textiles	30,2	+ 11
47 - Articles d'habillement	14,2	+ 13,6
49 - Meubles	13,7	+ 30,5
52 - Pneumatiques et autres produits en caoutchouc	16,2	- 9
53 - Produits de la transformation des matières plastiques	23	+ 6,97
54 - Produits des industries diverses	139	+ 4,4

### EXPORTATION

Q (milliers de T) : 621,5

V (millions de F) : 3.288,2

EXPORTATIONS (étude en NAP 600)	Valeur	% par rapport à 1984
00 - Produits agricoles exclusivement importés	32,2	- 6,3
01 - Produits de l'agriculture	403,4	+ 10
05 - Pétrole brut, gaz et produits pétroliers raffinés	514	+ 37,8
10 - Produits sidérurgiques	149,3	- 28
13 - Métaux et demi-produits non ferreux	9,7	- 54,2
15 - Matériaux de construction et céramique	53,9	- 17,7
17 - Produits chimiques de base	567,5	- 11,76
18 - Produits de la parachimie	39,4	+ 2,9
21 - Produits du travail des métaux	22,7	+ 2,7
24 - Equipement industriel	50,2	+ 3,7
29 - Matériel électronique, professionnel et ménager	181,7	- 4,37
32 - Produits de la construction navale	82,9	- 14
33 - Produits de la construction aéronautique	293,1	+ 4,7
37 - Conserves	49,8	- 0,21
40 - Produits alimentaires divers	144,7	- 1,84
44 - Matières textiles naturelles préparées, fils, filés, ouvrages textiles	47,5	+ 54,2
47 - Articles d'habillement	37,9	- 3,1
54 - Produits des industries diverses	412,4	+ 42,5

GUIDES D'ENTRETIEN**1. GUIDE D'ENTRETIEN - INTERVIEW AUPRES DES CHARGEURS.****Note préliminaire :**

*Les interviews des chargeurs doivent nous permettre de mieux comprendre, à travers leur organisation, leurs préoccupations de production et de rentabilité, comment intervient le transport, élément essentiel du bon fonctionnement de la chaîne. C'est pourquoi nous ne pouvons nous contenter d'analyser uniquement "l'expédition" mais nous devons essayer de comprendre le fonctionnement général de l'entreprise. Nous proposons un interview progressif décrit ci-après :*

**0. Description de l'établissement**

1. Description de l'activité
2. Description de l'organisation en matière de transport
3. Description de l'organisation de la filière produit/destination.

*L'organisation et la maîtrise du transport peut varier considérablement selon que l'on se trouve en présence d'un établissement unique ou d'un grand groupe. Il est nécessaire de connaître les éléments essentiels du fonctionnement de l'établissement.*

**0. Caractéristiques de l'établissement :**

Raison sociale, adresse, taille, type d'établissement (siège social, implantation multiple, nombre d'établissements et lien juridique et fonctionnel avec les autres établissements, appartenance à un groupe, filiale, degré d'autonomie par rapport au siège social, aux autres établissements)

**1. L'activité**

*Le type de produit fabriqué va influencer de nombreux choix tout au long de l'acheminement jusqu'au destinataire depuis l'organisation du stockage ou l'écoulement rapide, le conditionnement, les enlèvements, le choix du mode d'acheminement. Il nous est nécessaire de connaître les conditions d'écoulement du produit que nous allons suivre :*

**1.1. Les flux de produit :**

En amont, nature et origine des produits entrant dans la fabrication ou annexe.

Flux inter-entreprise

Flux aval : circuit de distribution

Quantités exportées par an vers cette destination

**1.2. Le produit étudié :**

- quel est le degré de concurrence sur ce produit pour cette destination? (aussi bien avec les français qu'avec les étrangers)?

- le produit est-il cher, a-t-il une forte valeur ajoutée? quel prix à la tonne?
- demande-t-il un conditionnement particulier?
- peut-il être stocké? sous quelles conditions?
- quelle est la nature des expéditions? ( messagerie, lots, vrac)

### 1.3. Les caractéristiques du marché :

- depuis combien de temps avez-vous ce marché avec ce pays?
- est-il en évolution?
- est-il saisonnier ou régulier?
- l'ajustement à la demande nécessite-t-il de stocker? ou au contraire, compte tenu de son prix et des conditions du marché l'écoulement du produit doit se faire à flux tendu
- est-ce un marché réglementé en France ou dans le pays importateur?
- existe-t-il des appels d'offre, des contraintes particulières?
- y a-t-il concentration des destinataires ou éclatement géographique?

## 2. Organisation de l'établissement en matière de transport:

### 2.1. Les moyens de transport et de manutention dont dispose l'établissement :

- existe-t-il un service transport au sein de l'établissement, de l'entreprise ou du groupe?
- y a-t-il un embranchement sncf, la proximité d'un quai fluvial, d'un aéroport, d'un transporteur routier, d'un transitaire?
- l'établissement dispose-t-il de quais, d'entrepôts, de matériel de manutention?
- est-il propriétaire ou loue-t-il des camions? quel nombre? quel type? quel usage?

### 2.2. Organisation du système administratif et décisionnel en matière de transport :

#### 2.2.1. Il existe un service transport dans l'établissement :

- Pourquoi ce choix d'un service transport ?
- quelle est la nature de ce service ? quelles tâches effectue-t-il? quels sont ses moyens? son coût?
- qui décide en matière de transport? ( l'établissement, l'entreprise, le destinataire?) est-ce le même processus en amont et en aval?
- l'établissement effectue-t-il le transport de ce produit et sur cette destination en compte propre?( partiellement, en totalité, pourquoi)?, est-ce particulier à ce produit et cette destination? pourquoi?

#### 2.2.2. Il n'existe pas de service propre de transport :

- pourquoi ce choix?( coût, pas de décision propre en matière de transport, complexité du transport international...)
  - qui décide en matière de transport? ( l'établissement, l'entreprise, le destinataire?) est-ce le même processus en amont et en aval?
- L'établissement fait appel à un ou plusieurs intervenants pour ses exportations et nous allons essayer de suivre le produit jusqu'à la frontière afin de comprendre les mécanismes de prise de décision à travers les choix complexes qui s'offrent alors en matière de transport.*

### 3. Organisation de la filière d'expédition du produit vers le pays retenu :

La maîtrise du transport va découler bien souvent des conditions de vente de la marchandise :

#### 3.1. Les conditions de vente :

- quelles sont les conditions de vente pour ce produit et cette destination?
  - sont elles différentes pour ce même produit pour des destinations différentes
  - pour des destinataires différents du même pays?
  - sont-elles différentes de celles des autres produits que vous exportez?
  - observe-t-on ou peut-on prévoir une évolution des conditions de vente?
- Si oui dans quel sens et pourquoi? que trouvez-vous de plus avantageux pour vous?

#### 3.2. Cas des expéditions pour compte propre :

- le choix de réaliser soi-même le transport est-il lié à des problèmes de maîtrise du transport jusqu'au destinataire, de réduction de coût, de qualité de service, de délai, de rapidité, de manutention, d'entente avec le destinataire de politique interne de l'entreprise ( surtout dans le cas d'expédition inter-entreprise, entre filiales )
- estimez vous important de garder la maîtrise du transport en partie ou de bout en bout? pour quelles raisons?
- le transport amont est-il mieux ou moins bien maîtrisé par votre établissement que le transport aval? pour quelles raisons?
- description de l'expédition : partie administrative, chargement, distance, coût, passage en douane, parcours à l'étranger, relais éventuels, livraison, retour à vide ou remplissage avec d'autres produits?

#### 3.3. Cas d'expéditions faites par un tiers:

##### le choix de confier le transport

- pourquoi le choix de faire transporter par autrui? coût, politique générale de l'entreprise, complexité des tâches administratives...?
- confiez-vous tout ou partie du transport? ( quelle partie gardez- vous?
- le produit est-il stocké avant l'expédition :
  - dans votre établissement?
  - chez un intermédiaire de transport? si oui gère-t-il vos stocks?
  - dans une autre unité de production qui regroupe?

##### le choix des intervenants

- confiez-vous le transport directement à un transporteur ou passez-vous par un transitaire? pour quelle raison?
- est ce la même entreprise qui réalise les expéditions dans différents pays ou dans des régions différentes du pays choisi?
- combien de transporteurs ou transitaires différents interviennent sur cette destination?
- comment se fait le choix de l'entreprise? êtes-vous démarché? quels sont les arguments des transporteurs ou transitaires qui apparaissent le

plus? sur quel critère les reprenez-vous? quel est ce qui vous paraît le plus important?

- accordez-vous de l'importance à la nationalité du transitaire ou du transporteur? choisissez-vous de préférence un français ou un étranger?
- pensez-vous connaître la nationalité de votre interlocuteur?
- dans le cas de passage par les services d'un transitaire :
  - savez-vous à qui est confié la marchandise? combien y a-t-il d'intervenants jusqu'au destinataire? les connaissez-vous? est-ce important pour vous? connaissez-vous leur nationalité?
  - gardez-vous une maîtrise quelconque, par exemple sur le choix des intervenants? si oui sur quoi portent vos exigences?
- dans le cas de passage direct par transporteur, combien y a-t-il d'entreprises concernées de façon habituelle par ce type d'expédition?
- avez-vous une grande fidélité ou chaque expédition peut être le fait d'un nouveau partenaire? quel est ce qui aurait tendance à vous fidéliser?
- existe-t-il un contrat avec les entreprises chargées des transports? de quelle nature?
- est-il important que le transport soit réalisé de bout en bout par la même entreprise?
- savez-vous toujours lorsqu'il y a sous-traitance sur une partie du trajet?

#### **L'avenir**

dans la perspective de l'ouverture des frontières en 1992 :

- qu'est-ce qui risque de changer le plus pour vous en ce qui concerne ces expéditions :
  - les conditions du marché?
  - les conditions de vente?
  - un plus grand choix d'entreprises pour le transport des produits?
  - êtes-vous déjà démarché dans cette perspective?
  - quelle est votre attitude?

## 2. GUIDE D'ENTRETIEN - INTERVIEW AUPRES DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT.

### Note préliminaire :

*En principe l'interview des commissionnaires de transport interviendra immédiatement après celui du chargeur puisque, le plus souvent, lorsque l'entreprise se décharge totalement du transport c'est à lui qu'elle fait appel pour régler tous les problèmes. Juridiquement le commissionnaire a la charge immédiate et la responsabilité de la marchandise, bien que physiquement dans bien des cas elle ne passera pas dans ses locaux. Notre option étant de suivre la marchandise dans tous les états de son acheminement, le commissionnaire nous paraît être l'acteur principal dans l'organisation du marché des transports : par la diversité et la masse importante des marchandises qu'il traite, par la grande liberté de choix qui lui est laissée aussi bien en matière d'acheminement, que dans le choix des acteurs, des moyens...et par le nombre de sous-traitants qu'il fait travailler..*

Le cheminement proposé de l'interview est le suivant :

0. Description de l'établissement
  1. Position dans le marché du transport international
  2. Position dans la concurrence nationale et internationale
  3. Description de l'organisation de la filière produit/destination
  4. Position face à l'échéance 92

*On peut se trouver en présence de structures d'établissement extrêmement diverses pouvant aller du simple bureau avec très peu de personnel jusqu'à l'entreprise multinationale ayant absorbé quelques entreprises française ( sans que les raisons sociales aient pour autant changé, ce qui a pour effet de masquer la concentration du marché.) Il nous faut retrouver qui maîtrise réellement le marché et quelle part revient à chacun ( la plus ou la moins lucrative)*

### 0. Description de l'établissement

- Raison sociale, adresse, taille de l'établissement,
- Date d'implantation dans la région, en France
- type : artisanal, familiale, société ( situation du siège social, localisations multiples, nombre d'établissements et liens juridiques et fonctionnels avec les autres établissements, appartenance à un groupe, filiale,)
- où sont implantés les autres établissements? en France ou à l'étranger? pourquoi ces choix?
- Origine des capitaux? français ou étranger?
- degré d'autonomie par rapport au siège social, aux autres établissements.
- L'activité a-t-elle toujours été la même?

## 1. Position dans le marché du transport international

- L'établissement est-il spécialisé en transport international? si non quelles sont ses autres activités? quelle est l'activité principale ou éventuellement les autres activités de l'entreprise ou du groupe duquel il dépend?
- depuis combien de temps vous occupez-vous de transport international?
- êtes- vous filiale d'un transporteur ou avez- vous comme filiales des entreprises de transport?
- êtes vous spécialisé pour une destination? pour un type de produit?
- avez-vous un service de transport propre?
- si oui quels en sont les moyens: nombre de camions, de quel type, pour quoi faire (enlèvement ou transport zone courte ou zone longue ou international)
- disposez-vous de matériels de manutention? lesquels?
- quelle est l'importance des quais? avez vous des entrepôts?
- effectuez-vous la totalité du trafic que vous avez à gérer?
- pour quelles raisons?
- effectuez-vous une partie seulement du trafic que vous avez à gérer?, dans ce cas :
  - quelle partie du trafic gardez- vous? pourquoi?
  - utilisez-vous les services d'un ou de plusieurs transporteurs français ou étrangers?
  - comment s'effectue le choix des entreprises à qui vous confiez le trafic: nationalité, appartenance à votre groupe, réputation en national, sur une ligne internationale, prix, qualité de service, exigence du destinataire ou de l'expéditeur?
  - êtes vous démarché par les transporteurs étrangers de la même façon que par les français?
  - gardez vous la maîtrise de la chaine de transport jusqu'au bout quelles que soient les situations décrites avant?

## 2. Position dans la concurrence nationale et internationale

- comment vous situez vous dans la concurrence nationale? internationale?
- comment travaillez vous à l'étranger?
  - avec une de vos agences?
  - un correspondant français implanté?
  - avec un correspondant étranger?
  - expliquez vos choix
  - sentez vous une concurrence particulièrement forte de certains étrangers qui ramassent du fret en France? ou d'étrangers qui s'implantent en france? connaissez-vous le cas de rachat d'entreprises françaises par des étrangers? lesquels? qu'en pensez-vous?
- envisagez vous pour lutter contre la concurrence de vous implanter à l'étranger, aux frontières? pourquoi?
- quels sont à votre avis les avantages des entreprises étrangères par rapport aux entreprises françaises? ces avantages sont-ils liés :
  - à la réglementation sociale?
  - à la réglementation en matière de transport
  - aux taxes en vigueur
  - au dynamisme des entreprises



aux contrôles

aux salaires

à une meilleur organisation des entreprises, de la profession,  
au soutien des gouvernements....

- Observe-t-on de gros écarts dans les prix pratiqués? de quel ordre?
- est-ce que l'informatisation et la télématique changent la " donne"

### 3. Description de l'organisation de la filière produit/destination

*Nous savons qu'un produit x exporté par y vous est confié pour être acheminé vers le pays z.*

- Comment et qui effectue le conditionnement, la prise en charge, l'élaboration des papiers administratifs, le stockage? quel délai avez vous?
- quelles opérations sont effectuées dans vos locaux?
- si vous n'avez pas effectué vous-même le transport, à qui l'avez-vous confié? pourquoi?
- si vous avez effectué une partie du transport, jusqu'où?
- avez-vous des relais en France?
- qui est votre interlocuteur dans le pays?
- quel est le prix de la tonne sur cette distance?
- ce type d'expédition est il différent d'autres que vous effectuez sur cette même direction?
- quel est environ le taux de commission accordé à vos sous-traitants?

### 4. Position face à l'échéance 92

qu'est-ce qui à votre avis va changer le plus en 1992?

que pensez vous faire vous-même?

pensez-vous que la concurrence sera plus dure ou bien aurez vous plus de facilité pour démarcher les chargeurs étrangers?

### III. REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET SOURCES STATISTIQUES.

LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX VUS PAR LES PME PMI. C.F.C.E., Mars 1981.

ORGANISATION DES CHAINES DE TRANSPORT INTERNATIONAL. Trafic transitant par le port de Marseille. CETE d'AIX EN PROVENCE. M.ROLLANDIN-P.BONNEAU. Juin 1982.

NOUVELLES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS. E.QUINET. "LES TRANSPORTS EN FRANCE". Documentation Française, 1982

POLITIQUE NATIONALES DU TRANSPORT INTERNATIONAL. Colloque des 22-23-24 novembre 1983. Université de Paris-I Panthéon Sorbone. Gréco transpace. C.N.R.S.

LA MAITRISE DU TRANSPORT TERRESTRE INTERNATIONAL. Le cas du groupage Espagne-France-RFA. TER (SAEP), Décembre 83.

LE ROLE DU FACTEUR TRANSPORTS DANS LA STRATEGIE DES GRANDES FIRMES FRANCAISES. L.MARIANI, CESA-HEC pour le compte du SERT, novembre 83.

LOGIQUES DE CHAINE: RUPTURES, DEREGULATION ET DEREGLEMENTATION DANS LE TRANSPORT PUBLIC DE MARCHANDISES EN FRANCE ET AUX ETATS-UNIS. J.COLIN, GRECO TRANSPACE. Novembre 1984.

LOGIQUE DE CIRCULATION DES MARCHANDISES ET MUTATION DES PROFESSIONS DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL. C. FIORE. GRECO TRANSPACE. Novembre 1984.

LOGIQUE DE CHAINE ET TRANSPORT PUBLIC : La plate-forme comme facteur de qualification des prestations de PMI-PME. S.HAVSALI, G.PACHE. GRECO TRANSPACE. Novembre 1984.

DEMOGRAPHIE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (1978-1983). Mémoire pour le DEA d'économie des transports. N.ZORO BI, Octobre 1984.

ETUDE DU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES. Note de travail. Pour la DRE. D.PATIER, E.TABOURIN, LET. Mai 1984.

L'OBSERVATION DES ECHANGES INTERNATIONAUX.G.O.T.R.I. SAEP. Mai 1984.

TRANSPORTS INTERNATIONAUX ET ECHANGES EXTERIEURS FRANCAIS. L'ACTION DES POUVOIRS PUBLICS ET LA MODERNISATION DU SECTEUR. OEST, 1984.

COMPTE PROPRE, COMPTE D'AUTRUI, LOCATION ? LES MOTIVATIONS DU CHOIX DES CHARGEURS. C.P.T. 1984.

LA PART DU TRANSPORT DANS LE PRIX DES MARCHANDISES. Monographie des coûts logistiques. SAEP, 1984. + note de synthèse : "les coûts logistiques dans les prix des marchandises". C.LADAS, C.REYNAUD.

ANALYSE DES DIFFERENTES OPPORTUNITES D'INFORMATISATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS. OEST 1984.

ESQUISSE D'ANALYSE DE L'EVOLUTION DU CREDIT DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER. OEST 1984.

LES CONSEQUENCES DE L'EVOLUTION DU CONTENEUR TRANSCONTINENTAL SUR LES TRANSPORTS TERRESTRES. KEARNEY (SAEP), AVRIL 85.

LES ECHANGES ENTRE LA PENINSULE IBERIQUE ET L'EUROPE : évolution et perspectives. TER (SAEP), juin 1985.

REGLEMENTATION ET REPARTITION DU TRAFIC EN TRANSPORT TERRESTRES DE MARCHANDISES. C. AMBROSINI, P. MOREAU, J. PIHI. LET, décembre 1985, 289 pages.

LA DEREGLEMENTATION DES TRM. Thèse de 3° cycle, M.VIOLLAND, Université LYON II, 1985.

VENTES COMPORTANT UN TRANSPORT EXCLUSIVEMENT TERRESTRE-INCOTERMS. Lamy Transport, T2, 1985.

RHONE-ALPES/ITALIE DU NORD. ETUDE DES FLUX CONCERNANT LES CEREALES, PRODUITS SIDERURGIQUES, PRODUITS CHIMIQUES, CONSERVES. Evangelos Sambracos. Thèse de docteur ingénieur. Juin 1985.

LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS. A.BONNAFOUS. LET, UNIVERSITE LYON II. Décembre 85.

EVOLUTION ET DEVENIR DU PAVILLON ROUTIER FRANCAIS EN RHONE-ALPES. A.BONNAFOUS, D.PATIER, E.TABOURIN, L.E.T. Janvier 1986.

LES TRANSPORTS TERRESTRES AUX PAYS-BAS. in "COMPARAISON DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS ENTRE LA FRANCE, LA GRANDE BRETAGNE ET LES PAYS-BAS. Contrat MULT-ARTUR. M.BERNADET, P.MOREAU, juin 1986, 40 pages.

LES TRANSPORTS TERRESTRES EN ANGLETERRE. Contrat MULT-ARTUR. M.BERNADET, P.MOREAU, juin 1986, 27 pages.

ELIMINATION DES DISTORSIONS DE CONCURRENCE DE NATURE FISCALE DANS LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR ROUTE : étude des taxes sur les véhicules, des taxes sur les carburants et des péages routiers. Communication de la Commission au Conseil. COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES. Décembre 1986.

LES FILIERES D'EXPEDITIONS INTERNATIONALES. "Conceptualisation et analyse empirique". Thèse de doctorat de 3° cycle d'économie des transports. J.PIHI. Université Lyon 2, juillet 1986, 227 pages.

ANALYSE COMPARATIVE DU SECTEUR DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT EN FRANCE ET EN ALLEMAGNE FEDERALE. Thèse de doctorat de 3° cycle en économie et finance internationales. M.FISCHEL. Université de Paris 1, 293 pages.

LA REFORME DE LA T.R.O., Analyse et commentaires de la décision ministérielle parue dans le J.O. du 14 mars 1986., Les informations du C.N.R.

In "LA DEREGLEMENTATION : PASSEPORT POUR UNE ECONOMIE LIBEREE". Faut-il déreglementer le TRM ? A.BONNAFOUS. LET, UNIVERSITE LYON II, 1986. ECONOMICA.

REFLEXIONS SUR LA NOTION DE QUALITE DE SERVICE. M. BERNADET. L.E.T. 1986.

PAR QUELLES AUTORISATIONS COUVRIR UN ENSEMBLE DONT LES ELEMENTS SONT DE NATIONALITES DIFFERENTES? TRAFIC EUROPEEN. Bulletin des transports. Février 1987.

ANALYSE DE L'ENVIRONNEMENT REGLEMENTAIRE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT (INFLUENCE DES REGLEMENTATIONS SUR LA CONCURRENCE EN TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL). TER. Rapport d'étude. 1987

LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS. A.BONNAFOUS, pour le CNT, LET. 1987

MISSION DE REFLEXION SUR LA POLITIQUE DE TRANSPORT TERRESTRE DANS LA PERSPECTIVE DE L'OUVERTURE DES MARCHES IMPLIQUES PAR L'ACTE UNIQUE EUROPEEN. A.BONNAFOUS, LET, 1987

CONTINUITES ET RUPTURES DANS LA MOBILISATION DU SYSTEME DE TRANSPORT INTERNATIONAL ROUTIER (J.LENGRAND, G.PACHE), Cahiers scientifiques de la revue transport, 1987.

PRESENTATION DE LA BROCHURE SUR LA REGLEMENTATION SOCIALE EUROPEENNE DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS. Semaine nationale du transport 20-23 janvier 1987. Palais des Congrès- Paris.

STRATEGIE DES GROUPES DE TRANSPORT FRANCAIS ET EVOLUTION DU SECTEUR. P.SELOSSE (OEST), JM GUGENHEIM, C.POUTHIER (TER), Septembre 1987

LES DECRETS D'APPLICATION DE LA LOTI : ANALYSE ET COMMENTAIRES.

RAPPORT SUR LA SITUATION ET L'EVOLUTION DES TRANSPORTS, Conseil National des Transports, 1987.

#### **DANS LA REVUE TRANSPORTS:**

N°266, 1981. Les orientations de la nouvelle politique des transports. Communiqué du conseil des ministres après la communication de M.FITERMAN du 17 septembre 1981.

N°270, 1982. Les enjeux de la nouvelle politique des transports de marchandises. P. SALINI.

N°283, 1983. Quelques réflexions de la FNTR sur des problèmes d'actualité : la loi d'orientation.

N°285, 1983. Le 35° congrès national des loueurs de véhicules industriels. M. UNIA

Sept 1983. La question tarifaire. P.SALINI

1983. Environnement du transport de marchandises. J.PUTIER

N°292, 1984. Choix des investissements de transport : une importante rénovation méthodologique sollicitée par le législateur. N. GUIBERT.

N°293, 1984. L'évolution des groupes de transports. TER.

N°298 et 299, 1984 : La productivité des différents modes de transport de 1970 à nos jours . M.TEFRA

Janvier 84. Les T.M. dans le rapport de synthèse du groupe de politique des transports du 9° plan. G.BESSAY. Revue transports .

N°313, 1986. Déréglementer ou libéraliser les TRM. M.VIOLLAND

N°315, 1986. Réglementation-Déréglementation et Surcapacité. La tribune de TRANSPORT ET SOCIETE.

N°316, 1986. Analyse des structures financières des entreprises de transport routier de marchandises de 1970 à 1982. M. TEFRA.

Fév 1986. Réflexion sur l'évolution du comportement des chargeurs et des entreprises de transport. Laboratoire de recherche d'EVRY

Fév 1986 ; "Pavillon français : prends garde". Commerce extérieur et transports 1970-1984, V.SANDOVAL (OEST).

Janv 1987 : Productivité dans les T.M Une nouvelle rétrospective. V.SANDOVAL (OEST)

#### **TABLES RONDES DE LA CEMT :**

- N°62 Possibilités et limites d'une politique de réglementation dans les transports.  
 N°69 Evolution de la motivation des usagers en matière de choix modal. 1985.  
 N°70 Evolution prévisible des coûts des différents modes de transport de marchandises.  
 M.VIOLLAND, Janvier 85  
 N°71 Trafics internationaux de marchandises par route. Les systèmes de taxation. décembre 85.  
 10°SYMPOSIUM INTERNATIONAL, BERLIN Mai 85 :  
 Les investissements en T.I.M.. C.REYNAUD.  
 L'évolution rétrospective et prospective des mesures de politique des transports. TIM : la  
 réglementation. P.HANAPPE, C.BOUTTE et L.O.RASK, H.SEINDENFUS.

#### **NOTES MENSUELLES DE LA D.T.T. :**

- N°54,55 : LES TRANSPORTS ROUTIERS EN 1983. Mars, Avril 1984.  
 N°68-69 : LES TRANSPORTS ROUTIERS EN 1984. Mai, Juin 1985.  
 N°72 Spécial : ANALYSE DETAILLEE DU TRAFIC ROUTIER LIE AU COMMERCE  
 EXTERIEUR, Septembre 1985.  
 Idem L'UTILISATION DES AUTORISATIONS COMMUNAUTAIRES ET SON EFFET SUR LA  
 REPARTITION DES TRIM.  
 N°76 Spécial : idem, Janvier 86  
 N°78 Spécial : idem, Mars 86  
 NOTE INTERNE : LA FISCALITE DES TRANSPORTS ROUTIERS. 1986.  
 N°87 Spécial : idem, Janvier 87  
 TRM A GRANDE DISTANCE : CONDITIONS D'EXPLOITATION ET PRIX DE REVIENT 1984-  
 1985. Décembre 85 et janvier 87  
 LES RELATIONS FRANCO-ALLEMANDES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS ROUTIERS DE  
 MARCHANDISES. NOTE DTT. Février 87  
 Note mensuelle d'information de la DTT. Oct. Nov.87 : LA FISCALITE DES TRANSPORTS  
 ROUTIERS DE MARCHANDISES DANS LES ETATS MEMBRES DE LA CEE.

#### **OEST :**

- Influence du contingentement et de la tarification sur l'évolution du TRM. Analyse de la période 1964-  
 1983.  
 Evolution de trafics et des prix (fer, air, route) du secteur des transports et commentaires sur les  
 élasticités observées. 1984.  
 ETUDE SUR LA FISCALITE. 1987.

#### **SOURCES STATISTIQUES :**

- EVOLUTIONS DU MARCHE. Observation des marchés des transports. Europa transport. Direction  
 générale des transports. Commission des communautés européennes, juillet 83.  
 RAPPORT ANNUEL 1985. Observation des marchés des transports. Europa transport. Direction  
 générale des transports. Commission des communautés européennes  
 LE COMMERCE EXTERIEUR DES REGIONS PACA ET CORSE EN 1984. CCIM, interrégion des  
 douanes de la méditerranée.  
 STRUCTURE GEOGRAPHIQUE DES ECHANGES COMMERCIAUX DE LA REGION RHONE-ALPES.  
 Interrégion des douanes Rhone-Alpes-Auvergne. 1981-1983-1985.  
 LE DEVELOPPEMENT DES ECHANGES INTERNATIONAUX DANS LA REGION RHONE-  
 ALPES. DRE, Octobre 1986.

LE MOCI : "LES LEADERS DE L'EXPORTATION FRANCAISE PAR REGION", Septembre 1986

LE MOCI : "LES PMI VEDETTES", Décembre 1986.

ATLAS DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES. RHONE-ALPES.

COMMERCE EXTERIEUR DE LA REGION RHONE-ALPES. Interrégion des douanes Rhône-Alpes-Auvergne, Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Rhône-Loire, Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Alpes. 1980-1981-1982.

L'ENQUETE ANNUELLE D'ENTREPRISE TRM. (OEST).

L'ENQUETE TRIMESTRIELLE DE CONJONCTURE DES TRM (CPT)

L'ENQUETE SEMESTRIELLE SUR LES INVESTISSEMENTS DES ENTREPRISES DE TRM (CPT)

LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX DANS LES ECHANGES EXTERIEURS DE LA FRANCE DE 1982 A 1984. Septembre 1985. OEST.

MICROFICHES DTT. Transports internationaux selon le mode en France ou à l'étranger, par origine et destination.

### **REVUES DIVERSES :**

L'OFFICIEL DES TRANSPORTEURS :

N°1478. 3/9/87 :Affaires à suivre.

N°1506. 26/3/88 : Bénélux : vivement 1992

id. : S'implanter à l'étranger : partir pour mieux revenir !

N°1509. 16/4/88 : Le marché unique vu de la RFA

N°1462. 23/4/87 : Etre ou ne pas être international

LES ECHOS 31/3/87 : UN PAVILLON FRANCAIS TOUJOURS BOUSCULE.

LES ECHOS 18 fév.88 : LE LIBERALISME DES PAYS-BAS CONFORTE.

LAMY N°1222. Autorisations de transport international

MOCI N°766.1/6/87 : VINEXPO. LE DEFI DES CONCURRENCES. LA LOGISTIQUE DU VIN

GESTION DE L'INFORMATION. Annexe 3. Janvier 87 :PRODUCTIVITE LOGISTIQUE EN EUROPE. CONSTATS ET PERSPECTIVES.

Revue Ports et navigation fluviale, novembre 1986 : En attendant l'intégration du marché européen des transports : autant de pays, autant de réglementations.