



HAL
open science

Le problème du choix des unités de mesure en économie maritime

Pierre Léonard

► **To cite this version:**

Pierre Léonard. Le problème du choix des unités de mesure en économie maritime. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 1983, 8 | 1983, pp.33-42. 10.46298/cst.11806 . hal-04110869

HAL Id: hal-04110869

<https://hal.science/hal-04110869v1>

Submitted on 31 May 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

LE PROBLEME DU CHOIX DES UNITES DE MESURE EN ECONOMIE MARITIME

Par Pierre LEONARD, Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande.

Comme toute discipline relevant des sciences économiques, l'économie maritime a pour fonction de rendre compte de la réalité et d'éclairer les choix des décideurs. Ces derniers, qu'ils aient la responsabilité d'entreprises productrices ou consommatrices de transports maritimes, de syndicats de salariés maritimes ou portuaires, de services administratifs centraux ou locaux, cherchent à fonder leur stratégie et leur tactique sur une représentation aussi fidèle que possible des réalités avec lesquelles ils ont à compter sur les marchés maritimes.

Or la représentation des phénomènes en question ne laisse pas de poser de redoutables problèmes, car deux difficultés s'opposent à la mise en place de tels tableaux de bord. La première tient au caractère mondial de la plupart des marchés maritimes et à la multiplicité des centres dont les décisions doivent être prises en considération. Cet obstacle, de nature quantitative, est sérieux, mais le développement des moyens de stockage, de traitement et de transmission des données permet de penser que cette difficulté, si elle n'est pas aujourd'hui totalement résorbée, est en voie de l'être. La seconde, beaucoup plus grave, présente un caractère qualitatif sur lequel la technologie moderne du traitement de l'information n'a pas de prise immédiate. Il s'agit de la nature même des données recensées à l'échelle de l'entreprise et de leur agrégation aux plans méso ou macroéconomique. Quelles que soient l'exhaustivité et la rapidité du recensement, l'intérêt en sera médiocre si la représentativité des informations collectées est faible et surtout aléatoire, par rapport aux réalités des marchés maritimes. Or tel est bien aujourd'hui le cas. Un nombre croissant de spécialistes des milieux maritimes savent combien est limité le degré de confiance que l'on peut accorder aux statistiques qui sont pourtant couramment utilisées, faute de mieux, par les décideurs. En résulte naturellement l'opinion, qui est un aveu d'impuissance, selon laquelle le "flair" est la qualité essentielle de ces derniers et que les recherches des économistes, si distingués soient-ils, ne peuvent guère leur fournir une aide qui soit efficace.

Une réflexion méthodologique –que le présent colloque permet de rendre collective– s'impose donc aux deux échelles de l'entreprise et de la nation pour tenter de porter remède à cette situation et, du même coup, renforcer la crédibilité de la discipline de l'économie maritime.

1. A l'échelle des entreprises, il est devenu nécessaire d'adapter les unités caractérisant la production.

C'est à partir d'unités physiques anciennes que le monde maritime depuis des siècles mesure la production –et la capacité de production– des entreprises qui se consacrent à la construction (chantiers navals) ou à l'exploitation des navires (armements, entreprises portuaires). Or, depuis le milieu du siècle, ces unités, le tonneau de jauge, brute ou nette, la tonne de port en lourd, représentent la réalité de moins en

moins fidèlement, du fait des conséquences du double mouvement de spécialisation et d'augmentation de taille des navires. Dans le cadre de ses efforts de planification, la France a ressenti très tôt la nécessité de remédier à une telle imperfection. Elle est parvenue à adapter aux réalités techniques de la seconde moitié du siècle la mesure de l'activité des chantiers navals, mais, s'agissant du transport maritime, si les problèmes ont été posés, les solutions ne sont encore qu'à peine esquissées.

1.1. En matière de construction navale, il a été possible, en trois décennies, d'adapter les unités de mesure de la production des entreprises.

1.1.1. Le problème de la représentation par des unités physiques de la production des chantiers navals résulte de la double hétérogénéité qui affecte les méthodes de production des chantiers et surtout les types de navires qu'ils construisent.

Il est évident que le degré d'intégration technique d'une entreprise de construction navale varie selon qu'elle se consacre uniquement au montage des navires ou également à la production des éléments qui les composent (du moteur principal au mobilier du bord). Dans le premier cas la valeur ajoutée d'un chantier ne dépasse pas 25/30% du prix de revient total du navire, alors qu'en cas d'intégration maximale la valeur ajoutée peut aller jusqu'à 50%. Toutes autres choses égales d'ailleurs, l'activité générée par la production, dans deux chantiers, de navires de caractéristiques identiques pourra donc varier du simple au double.

Les conséquences de l'hétérogénéité affectant les types de navires construits par le même chantier ont une incidence beaucoup plus importante encore, qui se reflète dans la valeur ajoutée par tonneau de jauge selon les types. Il est évident qu'un transporteur de gaz liquéfié doté de moyens d'isolation correspondant à une barrière en invar ou à une véritable marquetterie de balsa, impliquera une activité du constructeur très différente de celle que requiert la construction d'un pétrolier de même tonnage de jauge brute. L'écart entre les valeurs ajoutées par tonneau est, dans ce cas, dans le rapport de 2 à 1 ; s'agissant de la comparaison entre un transbordeur et un pétrolier de mêmes dimensions, ce rapport des valeurs ajoutées au tonneau passera de 5 à 1 ; il dépassera celui de 10 à 1, dans le cas de petits caboteurs comparés aux pétroliers du plus gros tonnage.

1.1.2. Une solution à cette dernière difficulté a été trouvée dans le recours à une unité physique conventionnelle: le tonneau de jauge compensée (tjbc).

La méthode retenue consiste à établir sur une grille de navires de différents types, représentant toute la gamme de production des chantiers, un ensemble de coefficients caractérisant le rapport de la valeur ajoutée moyenne pour chaque type de navires à celle d'un navire pris pour référence. La production de chaque chantier est ensuite traduite de l'unité tonneau de jauge brute en celle du tonneau de jauge brute compensée, par utilisation de cette batterie de coefficients.

Cette méthode a été mise en place dans son principe en France à l'occasion des travaux du II^{ème} Plan de modernisation et d'équipement par la commission des transports maritimes. Comportant à l'époque un jeu de 3 coefficients (cargos : 1, pétroliers : 0,73, navires à passagers : 1,5), elle n'a pas cessé d'être perfectionnée depuis 1953, et d'abord sur le plan national. Cependant, une étape essentielle de ce processus a consisté dans son adoption comme unité internationale de mesure de la production des chantiers navals, par l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (O.C.D.E.), le 23 Septembre 1968. Depuis lors, cette unité conventionnelle a continué d'être perfectionnée dans le cadre de cette organisation, en fonction de l'évolution technique de la construction navale. La grille de pondération actuellement en service correspond à 40 coefficients distincts, les écarts extrêmes autour du coefficient de base se situant dans le rapport de 1 à 17.

Les grands débats de politique internationale, qu'ils se déroulent à l'O.C.D.E. ou dans le Pacifique, sont aujourd'hui éclairés par le recours généralisé à des statistiques exprimées en tjb, unité suffisamment significative des réalités de la production pour être acceptée par tous les protagonistes.

1.2. Le transport maritime souffre, au contraire, de l'incapacité actuelle des unités traditionnelles, tonneau de jauge (tjb) ou tonne de port en lourd (tpl) de traduire, sans déformation, l'activité d'une entreprise d'armement ou d'une communauté portuaire.

1.2.1. Pour le transport par mer –stricto sensu– que rémunèrent les frets calculés de bord à bord (F.I.O.), la constatation de l'imperfection des unités traditionnelles n'a pas induit une recherche méthodologique de nature à offrir des substituts opératoires au tjb ou à la tpl:

Certes, l'uniformisation des méthodes internationales de jauge qui résulte de l'entrée en application en 1982 du système de mesure international de la convention de 1969 fera disparaître une première source d'incertitude. Cependant, même sur la base d'une méthode unique de jaugeage, le recours au tjb pour représenter la capacité de production ou le recours à la tpl pour représenter la production d'une entreprise de transport maritime ne permettent pas un raisonnement rigoureux.

Même si l'on s'en tient à une seule nature de cargaison –les marchandises diverses par exemple– du fait des différences entre types de bâtiments, notamment par suite du récent développement de la pontée dans certains d'entre eux, un même tonnage de jauge –ou de port en lourd– peut correspondre à des capacités cubiques (c'est à dire à un volume utile) qui se trouvent dans le rapport de plus de 2 à 1. Si l'on analyse d'autre part les valeurs de frets (relevés au même moment, et dans des conditions analogues de cotation) on constate des écarts encore plus importants. La valeur ajoutée par le transport est en effet très différente selon les cargaisons: entre Arzeu et Le Havre par exemple pour le transport de pétrole et de gaz les valeurs de fret rapportées au tjb de pétrolier et de gnl se situent dans le rapport de 1 à 16.

Dans ces conditions, il est bien peu rigoureux de considérer comme comparables des flottes de même tonnage, composées de navires relevant de caractéristiques et a fortiori de types sensiblement différents. C'est pourtant ce qui se fait couramment, lorsque l'on cherche à comparer l'évolution absolue dans le temps des flottes de commerce ou, à un moment donné, leur importance relative, selon différents pavillons, à partir des tonnages de jauge brute. L'unité de mesure employée déformant la réalité dans d'aussi fortes proportions peut conduire à fausser les analyses. C'est ainsi qu'elle amplifie artificiellement l'importance des phénomènes affectant les flottes composées dans une proportion supérieure à la moyenne de navires effectuant des transports de plus faibles valeurs (pétrole, vrac sec). Inversement, elle conduit à sous estimer les phénomènes affectant les flottes composées en plus grande proportion de navires affectés aux transports de plus forte valeur (cargos unitisés, transports sous température ou pression dirigées).

L'insuffisance des unités traditionnelles pour la représentation des phénomènes intéressant le transport maritime est peu ressentie par le grand public, toujours sensible aux grands nombres comme aux grands navires. Les spécialistes toutefois ne s'y sont pas trompés qui caractérisent les gaziers par leur capacité en mètres cubes ou les porte conteneurs par leur capacité en EVP (1). De même, lors de la mise en place des consortiums regroupant, dans le cadre de lignes nouvelles unitisées, les moyens de plusieurs compagnies opérant isolément jusque là, à l'occasion de l'évaluation du poids économique des apports en navires de chaque associé, la jauge et le port en lourd ont été récusés comme critère de mesure. Un système de points a été établi constituant en fait une pondération du tonnage à partir d'une série de paramètres représentatifs de la

(1) Conteneurs de 20 pieds ou équivalent.

capacité effective des navires à opérer commercialement sur la ligne considérée. Cependant l'expérience des praticiens n'a, semble-t-il, fait l'objet d'aucune analyse d'ensemble d'où pourrait sortir un système global de pondération applicable à des groupes plus vastes de navires et permettant d'éviter le recours à des unités qui ne sont plus représentatives des réalités actuelles du transport par mer.

1.2.2. L'activité des communautés portuaires qui, par leur rôle dans les ruptures de charge entre mer et terre, sont intimement liées à l'activité précédente, subit aussi une grave incertitude méthodologique. Il semble cependant que soit plus avancée l'élaboration d'une unité de substitution.

Contrairement à l'armement maritime, l'activité des communautés portuaires est le fait d'une multiplicité d'entreprises qui, concourant au rendez-vous des navires et des marchandises, offrent à cette occasion leurs services à l'armateur ou au chargeur. L'établissement public concessionnaire du port n'est qu'un intervenant parmi d'autres et pas toujours le plus important. La contribution de chacun de ceux-ci est variable selon la nature des cargaisons et il en va de même de l'importance globale de l'intervention de la communauté portuaire prise dans son ensemble. C'est ainsi que la valeur ajoutée par cette dernière à une tonne de marchandises diverses transportée hors unité de charge ("break bulk") est 40 fois supérieure à celle qui intéresse une tonne de pétrole brut transitant par le même port.

Si l'on utilise, pour caractériser l'évolution dans le temps de l'activité d'un port ou comparer celle de deux ports, l'unité de poids des marchandises embarquées ou débarquées, le phénomène décrit ci-dessus risque d'introduire de graves erreurs de perspective, imputables à un simple effet de structure du trafic. C'est ainsi qu'en 1974, les ports autonomes qui représentaient selon le critère de la tonne 88% de l'activité de l'ensemble portuaire français n'en représentaient plus que 62% selon le critère de la valeur ajoutée. Le recours au tonnage de jauge nette des navires entrés et sortis est un critère encore plus médiocre. Les pouvoirs publics l'ont d'ailleurs implicitement reconnu en abandonnant en 1980 le tonneau de jauge nette comme unité de tarification des droits de port sur le navire.

Certes, le critère de la valeur ajoutée -évoqué ci-dessus- n'est pas non plus optimal et peut lui aussi être critiqué quoique d'une manière moins radicale que l'unité de poids. Il apparaît cependant que grâce à une série de recherches effectuées récemment, dans la ligne des travaux du CERLIC en 1976, par la Direction des ports maritimes et les étudiants de l'Université de Paris I, on tende à se rapprocher du moment où une nouvelle unité conventionnelle -comparable, mutatis mutandis, au tjb compensé pour la construction navale- verra le jour.

En définitive, au terme de cette revue des conditions d'une représentation économiquement rationnelle de l'activité des chantiers navals, des armements et des entreprises portuaires on peut dégager trois conclusions provisoires :

- le recours aux unités physiques traditionnelles du tonneau et de la tonne donne, de manière aléatoire, une image déformée des réalités de l'économie maritime ;
- cette distorsion hypertrophie généralement les phénomènes intéressant les navires les plus simples à construire, les cargaisons les plus faciles à manutentionner et à conserver en cale ;
- la solution de cette difficulté paraît résider dans la détermination d'unités conventionnelles adoptées au plan international.

2. A l'échelle des nations, la représentation des phénomènes globaux de l'économie maritime requiert également une réflexion critique approfondie. Les agrégats exprimant,

en unités monétaires la situation d'un pays par rapport à tous les autres- bien qu'ils soient définis internationalement- ne sont pas méthodologiquement sans défaut et la mesure des échanges de transport entre deux pays n'a pas encore fait l'objet d'une systématisation internationale.

2.1. La mesure des échanges de transports maritimes entre un pays et tous les autres est effectuée à partir de règles discutables fixées par le Fonds Monétaire International (F.M.I.) et dont l'abandon paraît nécessaire à la réalisation de progrès significatifs.

2.1.1. Le Fonds Monétaire International précise, dans son manuel de la balance des paiements (quatrième édition 1977), le cadre devant servir de guide à chaque pays membre pour établir le bilan des biens et services que ce pays -plus précisément ses résidents- a fourni au reste du monde et qu'il a reçu de celui-ci. Parmi les composantes de la balance des paiements, le FMI a défini de manière conventionnelle (et l'on devine que l'homogénéité des définitions est capitale pour permettre l'addition et la comparaison des données) la valeur (FOB) des marchandises à inclure dans la balance. Cette convention -adoptée est-il expliqué pour des raisons de facilité statistique- établit que l'expédition de marchandises au delà de la frontière de l'économie exportatrice est toujours traitée comme s'il s'agissait d'un service rendu à un résident de l'économie importatrice. En outre, les services sont considérés comme identifiés à leur paiement quelle que soit la date de réalisation de la transaction.

Cette double convention influe sur la nature des informations qu'il est possible de tirer de la ligne "transport maritime" de la balance des paiements, dont l'élaboration par la Banque de France ne peut que se fonder sur les règles retenues par le FMI, sachant que l'objet de la balance est de mesurer les seules relations entre résidents et non résidents.

Dans ces conditions, l'utilisation de cette méthode pour caractériser la position d'un pays par rapport à tous les autres, en matière d'échanges de transport maritime, se heurte à plusieurs séries d'objections.

La première découle du principe selon lequel l'identification du service est réalisée à l'occasion de son paiement. Cette convention introduit une double distorsion, soit provisoire et liée à la durée du voyage (phénomène classique dit d'"asymétrie temporelle") ainsi qu'à la durée du rapatriement (qui peut dépendre de la volonté des opérateurs et/ou de celle des autorités), soit définitive et liée à la nature même des rapatriements qui sont en fait des soldes de comptes d'escale. Ce dernier aspect est plus grave puisqu'il signifie que la balance compense certaines recettes (ou dépenses) de frêt par des opérations de signe contraire correspondant à des frais d'escale, voire d'acheminement intérieur, de réparations ou même à des achats de matières, consommables ou non, qui bien qu'imputés au compte de l'escale sont économiquement des productions distinctes par nature du transport maritime proprement dit, objet de cette ligne de la balance.

La seconde série d'objections découle du postulat selon lequel les frais de transport incombent à l'économie importatrice. On comprend les raisons de commodité, voire de bon sens apparent, qui ont conduit les autorités du FMI à retenir cette règle.

Ses conséquences toutefois sont fortement perturbatrices pour l'appréciation, à travers la balance des paiements, de la position véritable d'un pays en matière de transport maritime. En effet, en vertu de la dite règle, le transport par un armement national d'une importation d'un pays déterminé, quelles que soient les conditions de vente effectives, sera réputé ne pas intéresser la balance des paiements. Il s'agit dans ce cas, en effet, d'une vente de transport par un armateur résident à un autre résident, l'importateur à qui par convention le service est réputé rendu. Or la balance des

paiements ne recense que les relations entre résidents et non-résidents. Pour la même raison, le transport par un armement non résident d'une exportation du même pays n'est pas censé concerner la balance des paiements. Il s'agit, en effet, alors d'une opération entre deux non-résidents: l'armateur et l'acheteur étranger de l'exportation en question à qui est réputé rendu le service en question.

Dans ces conditions, on constate que les armements résidents d'un pays déterminé verront leur activité occultée si elle s'applique aux importations de ce pays et au contraire prise en compte si elle s'applique à ses exportations ou au trafic tiers. Certes, si la répartition du commerce extérieur de tous les pays était symétrique et si les armements s'intéressaient également aux importations et aux exportations, le postulat du FMI n'aurait pas d'effet perturbateur. Dans tous les autres cas, c'est à dire en pratique courante, il y en a.

S'agissant d'un commerce extérieur comme celui de la France, qui est plus maritime à l'importation (74% en tonnage et 42% en valeur en 1981) qu'à l'exportation (39% en tonnage, 37% en valeur), on a pu calculer sur la base du postulat du FMI, que le transport par l'armement français de la moitié des importations et de la moitié des exportations se traduirait non pas par un équilibre de la ligne transports maritimes de la balance des paiements, mais par un déficit d'environ 1 500 millions de Francs.

Pour répondre à ces deux séries d'objections et porter remède aux insuffisances de la ligne transports maritimes de la balance des paiements, plusieurs dispositions ont été prises. La première, purement interne à la Banque de France, a permis de restituer avec plus de rigueur les valeurs FOB conventionnelles incorporées aux lignes marchandises. Cette meilleure "fobisation" effectuée en 1982 sur les comptes de 1981 a conduit à ramener le déficit de la ligne transport maritime de l'exercice de 5.801 à 3.765 MF. On mesure par là l'importance des imperfections qui affectaient cet agrégat. Cependant le progrès ainsi réalisé, tout important qu'il soit, ne répond pas aux objections ci-dessus,

La seconde disposition prise dès 1972 par la Direction de la flotte de commerce, consiste à évaluer forfaitairement à partir des mouvements des marchandises, non plus en règlements mais en transactions, les opérations de transports intéressant notre économie, répondant ainsi à la première série de critiques. Cette méthode a abouti à l'élaboration d'un nouvel agrégat la "balance des frêts et passages". Ce concept nouveau suivi statistiquement depuis 1972 constitue un progrès et son niveau pour 1981 (déficit de 4.241 MF) montre qu'il correspondrait mieux que la balance des paiements dans sa présentation ancienne aux réalités économiques en cause. Cependant, comme la balance des paiements, la balance des frêts repose sur la convention que le transport incombe à l'importateur. De ce fait, cet agrégat ne répond nullement à la seconde série d'objections évoquées ci-dessus.

2.1.2. C'est seulement l'abandon du postulat du FMI qui a permis en France de faire sur le plan de la méthode un progrès nouveau par l'établissement des concepts de dépense nationale de transport maritime (DNTM) (1) et de chiffre d'affaires forfaitaire de l'armement français (CAAF).

Comme dans le calcul de la balance des frets, la DNTM appréhende les échanges de transports entre la France et tous les autres pays à partir des transactions et non des règlements, elle retient aussi comme critère d'identification de ces transactions le passage en douane des marchandises transportées et les valorise par l'application d'un fret forfaitaire (bord-bord), tiré de l'observation macroéconomique, aux grandes catégories de marchandises et de dessertes.

(1) La définition de la "Dépense nationale de transport maritime" (DNTM), contrairement à la terminologie "dépense" employée actuellement par la comptabilité nationale française, ne recouvre que la dépense en prix de marché et non l'ensemble des dépenses "sociales" supportées par les collectivités publiques à ce titre.

Par contre, la DNTM se distingue de la balance des frets dans la mesure où elle prend en considération la totalité des opérations de transport intéressant les importations aussi bien que les exportations. C'est ainsi qu'en 1981, la dépense nationale de transport maritime de la France a atteint 35,5 milliards de Francs.

Selon une méthode analogue, le chiffre d'affaires de l'armement français (CAAF) recense l'ensemble de l'activité des entreprises françaises (y compris de leurs navires affrétés), qu'elle concerne les importations et les exportations de la France ou les transports effectués entre pays tiers (en 1981 par exemple, il atteignait 16 milliards de Francs).

La comparaison entre DNTM et CAAF permet d'établir de façon plus rigoureuse la position relative de la France en matière de transport maritime par rapport au reste du monde. Toujours en 1981, le CAAF couvrait à 45% la DNTM de la France. Si l'on cherche à traduire en valeur absolue cette situation (en termes d'excédent ou de déficit) on comparera le CAAF avec la moitié de la DNTM, partant de l'hypothèse que dans une situation d'équilibre chacun des deux pays partenaires à l'échange des marchandises transportées peut revendiquer la moitié du transport. Sur cette base en 1981, la France enregistre un déficit de 1 750 millions de Francs.

On notera à cette occasion combien est délicate en économie maritime l'observation des données en apparence les plus élémentaires. On remarquera également que si les règles du FMI ont fait l'objet à l'étranger (en Allemagne ou en Grande Bretagne par exemple) de critiques analogues à celles qui ont été évoquées ci-dessus, aucun agrégat de substitution n'a encore été proposé; les deux agrégats français décrits sommairement ci-dessus n'ont, il faut le reconnaître, jamais été soumis à la discussion internationale. On peut penser que l'OCDE serait un forum bien adapté à la mise au point en ce domaine de nouveaux concepts mieux adaptés que ceux de la balance des paiements.

2.2. La mesure des échanges de transport entre deux pays relève, en économie maritime, d'une recherche méthodologique encore embryonnaire, tant en ce qui concerne les échanges de fret (bord-bord), qu'en ce qui concerne les échanges de services portuaires.

2.2.1. La représentation des échanges de fret entre deux pays a été réalisée grâce au "compte de frets" mis au point pour suivre l'application des accords maritimes franco-soviétique (en date de 1967) et franco-polonais (de 1973).

Le compte de frets permet de mesurer annuellement les échanges de transport maritime (bord-bord) effectués entre deux collectivités nationales, soit à l'occasion du transport de marchandises échangées entre elles, soit à l'occasion du transport de marchandises échangées entre chacune d'elles et des pays tiers.

Comme pour les agrégats précédents (balance des frets, DNTM), la méthode retenue consiste à recenser les transactions, identifiées à partir de l'enregistrement en douane des échanges de marchandises et valorisées à partir de frets forfaitaires. Toutefois dans ce compte on distingue non plus deux catégories de transporteurs (nationaux et étrangers) mais trois, relevant de chacun des deux pays parties à l'accord et des pays tiers, considérés globalement.

Le compte de frets se présente donc comme le tableau des recettes de frets de chacune de ces trois catégories dans le trafic bilatéral et du partenaire dans les trafics tiers des deux pays parties à l'accord.

Cette présentation permet de faire apparaître certaines relations significatives et notamment :

- la ventilation du montant total du compte entre trafic bilatéral et trafics tiers, qui révèle la nature véritable de l'accord en cause, moyen d'organisation du trafic entre deux pays, ou instrument d'ouverture tous azimuts d'un marché de transport maritime national,

- la répartition dans le total des recettes de la part de chaque pavillon, qui fait apparaître comment chaque partenaire tire parti de l'accord,

- la part des navires tiers dans le trafic bilatéral, qui permet d'apprécier si l'évolution de l'un ou l'autre pavillon se fait à l'encontre ou au bénéfice de son partenaire ou des tiers.

Normalement, le compte de frets est établi de manière contradictoire. C'est d'ailleurs son intérêt dans la gestion d'un accord maritime bilatéral. Cependant, rien n'empêche un pays d'établir de manière unilatérale un tel compte pour lui permettre de mesurer sa position par rapport à tel autre pays pris isolément. Ainsi conçu, le compte de frets est le complément direct des agrégats permettant d'apprécier la position d'un pays par rapport à tous les autres. De même, la balance des paiements générale d'un pays ne peut être réellement utilisable pour celui-ci, s'il ne la complète pas par l'établissement d'une série de balances particulières avec ses principaux partenaires. Or si plusieurs pays, dont la France, ont cherché à apprécier de manière réellement représentative leur position par rapport au reste du monde en matière d'échanges de frets, il apparaît qu'aucun d'entre eux n'a systématiquement cherché à apprécier sa position par rapport à chacun de ses principaux partenaires maritimes. Or, il semble que l'application du code de conduite des conférences requiert en ce domaine une meilleure connaissance, par les pays adhérents à la convention, des échanges de fret de pays à pays. Logiquement, la conception littérale de l'application de ce texte aux seules conférences devrait d'ailleurs fournir des matériaux statistiques de nature à faciliter l'établissement des comptes de frets. La conception extensive de cette convention (application à tout le trafic de ligne, voire à l'ensemble du trafic maritime) débouche, elle, directement sur la mise en oeuvre des comptes de frets entre parties contractantes. Jusqu'ici pourtant nul ne paraît s'être préoccupé de mettre en oeuvre les efforts méthodologiques qui permettraient de mesurer avec rigueur les effets de cette convention. Le compte de frets, sous cet angle, se présente comme un instrument de mesure opératoire. Il reste à lui conférer une audience internationale qui dépasse le cadre limité de son fonctionnement actuel. La CNUCED pourrait y pourvoir.

2.2.2. Les prestations de services portuaires, liées aux ruptures de charge entre la mer et la terre, font également l'objet d'échanges entre pays dans des conditions qui sont, le plus souvent, appréciées de manière partielle et avec une forte connotation péjorative sous le vocable de "détournement de trafic". L'analyse rigoureuse de ce phénomène est encore à élaborer que ce soit d'ailleurs pour mesurer l'état des échanges de tels services entre deux pays ou la position de l'un d'entre eux par rapport au reste du monde.

La Banque de données SITRAM du Ministère des transports constitue en France une base d'information indispensable mais doublement limitée à cet égard.

D'une part, elle ne recense que les détournements de trafic "passifs" qui s'effectuent au préjudice de notre pays (passage par ports étrangers du commerce extérieur français) et non les détournements de trafic "actifs" qui s'effectuent en faveur de notre économie (passage par ports français du commerce extérieur de pays étrangers). Le fonctionnement du régime douanier de la communauté européenne est tel qu'une administration nationale ne peut connaître que la première des deux opérations.

Pour combler cette lacune un recouplement entre les données nationales est donc nécessaire, qui n'a jamais été effectué, semble-t-il, par les services statistiques des communautés européennes.

Mais, d'autre part, les données existantes (ou susceptibles d'exister) retracent les transits portuaires par ports étrangers à partir des déclarations en douane, exprimés en tonnage ou en valeur de marchandises. Il reste à mesurer ces opérations en valeur d'activité portuaire. A cette fin, il convient de définir des valeurs forfaitaires par grandes catégories homogènes de marchandises comme c'est le cas, mutatis mutandis, pour la valorisation des frets dans la balance des frets et passages, la DNTM ou le compte de frets. Cette valorisation des transits portuaires permettrait de définir plusieurs agrégats appelés Production nationale de services portuaires (comparables au CAAF) et Dépense Nationale de services portuaires (par comparaison avec la DNTM). La même méthode permettrait d'évaluer une balance des échanges de services portuaires (soldes des détournements "actifs" et "passifs") soit pays par pays, soit globalement par rapport au reste du monde.

Des travaux préliminaires, effectués cette année pour la première fois par la Direction des ports maritimes et l'Université de Paris I, montrent qu'une telle démarche est praticable. Cependant, la recherche doit être encore affinée en ce qui concerne tant la géographie du transit des marchandises passant par des ports étrangers (tonnage, nature et surtout conditionnement) que la valeur forfaitaire des services portuaires à prendre en considération (évaluation directe à partir du manque à gagner national). Dans tous ces domaines, une recherche s'impose à l'échelle internationale et les services de la CEE seraient en position d'y apporter une contribution significative.

* *
*

Comme on a pu s'en rendre compte par cet examen, inévitablement superficiel, l'économie maritime offre un champ de recherches particulièrement vaste sur le plan de la méthode. Qu'il s'agisse de la mesure en unités physiques des phénomènes intéressant l'activité des entreprises ou de la mesure par des agrégats monétaires de la position d'un pays par rapport à tous les autres ou à l'un de ceux-ci, la recherche est loin d'avoir abouti à dégager des unités et instruments de mesure réellement fiables, c'est-à-dire ne déformant pas la réalité.

Deux constatations permettent cependant d'aborder une telle réflexion avec optimisme. La plupart des problèmes sont maintenant posés et des organisations internationales existent (CEE, OCDE, CNUCED, FMI) qui pourraient contribuer efficacement à leur solution. Lorsque l'enjeu est considéré comme suffisamment important, la communauté internationale est capable de faire aboutir un effort méthodologique permettant de raisonner avec rigueur. L'investissement intellectuel important qui a permis de mettre en oeuvre le tonneau de jauge brute compensée en construction navale en porte le témoignage. Cet exemple mérite d'être suivi dans les deux autres secteurs de l'économie internationale maritime.

BIBLIOGRAPHIE

-
- D. BLUMENHAGEN - "Shipping and the balances of payments" lectures and contributions n° 32 - BREMEN - Institut of shipping economics - 1981.
 - F. Le GOAZIOU - "Indicateurs d'activité et de productivité portuaires" - Mémoire du DESS 203 Université de Paris I - Mai 1983.
 - P. MARRARO - "Etude de la valorisation macroéconomique des communautés portuaires pour l'année 1980" - Mémoire du DESS 203 Université de Paris I - Mai 1983.
 - P. LEONARD - Les instruments quantitatifs de la politique maritime - Cours au DESS 203 Université de Paris I.
 - Fonds Monétaire International - Manuel de la balance des paiements - Washington - 1981.
 - Commissariat au plan - Rapports des commissions de transports maritimes pour les 2e, 3e, 4e et 5e plans.
 - HMSO London - Business Monitor M A8 "Nationality of UK seaborne trade" (Publication annuelle).
 - Ministère de l'Economie et des Finances - Paris - Balance des paiements entre la France et l'extérieur (publication annuelle).
 - Secrétariat d'Etat chargé de la Mer - Paris - Chiffre d'affaires de l'armement français, balance des frets et passages, demande nationale de transport maritime (publications annuelles).
 - Ministère des Transports - Paris - Comment évaluer la part du trafic maritime né de notre commerce extérieur qui échappe aux ports français ? - Brochure SITRAM, mise à jour semestrielle.
 - Banque de France - Transports maritimes et balance des paiements: rapport de Melle DOUET - Paris - 1982.