

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 55 (1975)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Approvisionnement et transports  
**Autor:** Rohan, Josselin de  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-886805>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Approvisionnement et transports

Le thème « Approvisionnement et transports » est très vaste ; en effet toute activité économique est étroitement liée aux transports et l'approvisionnement peut être envisagé aussi bien comme l'approvisionnement des centres de production en matières premières que comme l'approvisionnement des zones de consommation en produits finis. On limitera dans cet article les réflexions aux transports maritimes et à l'approvisionnement du territoire français en matières premières et en énergie. La dépendance de la France pour son approvisionnement est assez importante puisque l'on peut estimer à 55 % la part des besoins de matières premières non énergétiques qui sont couverts par des importations, quant aux besoins en énergie, on peut noter que la majeure partie du pétrole consommé en France provient de l'étranger.

Il convient donc de situer l'importance stratégique des transports maritimes dans l'approvisionnement de la France en matières premières et en énergie avant d'exposer les moyens mis en œuvre pour assurer cet approvisionnement dans des conditions satisfaisantes.

### A. — L'importance stratégique des transports maritimes pour l'approvisionnement de la France

En 1973, alors que les importations françaises se sont élevées à 244 millions de tonnes, 188 millions de tonnes ont été transportés par voie maritime soit un pourcentage de 77 %. La dépendance des approvisionnements français vis-à-vis des transports par mer apparaît encore plus nettement lorsque l'on ne tient compte que des grandes matières premières et de l'énergie ; on constate alors que sur un total de 184 millions de tonnes importés, en 1973, 168 millions de tonnes l'ont été par mer soit 91 %.

Ces données globales se retrouvent au niveau de chacun des grands produits.

Ainsi, en ce qui concerne l'énergie, la totalité des importations de pétrole brut a été réalisée par voie mari-

time ; c'est également par mer que la France reçoit le gaz naturel en provenance d'Algérie.

Pour le charbon, sur un total d'importation de 12 millions de tonnes, 5,8 millions ont été importés par les ports français et 1,7 million par les ports du Nord, soit un total de 6,5 millions de tonnes représentant 54 %.

Le minerai de fer est importé par voie maritime à concurrence de 92 %, le manganèse de 99 %, la bauxite de 91 % et les phosphates de 92 %.

On voit donc que la France, qui importe une large part de ses approvisionnements en matières premières et en énergie, attache une importance particulière aux transports maritimes. Ceux-ci ont un rôle stratégique et économique considérable, c'est ce qui explique les actions volontaristes entreprises par les Pouvoirs publics en ce domaine.

### B. — Une politique d'expansion de la flotte marchande pour assurer la sécurité des approvisionnements.

Si la nécessité de mettre au service de la nation, en temps de crise, une flotte marchande suffisante a toujours justifié un effort de développement de l'armement, la croissance rapide du commerce extérieur de la France a rendu prioritaire cet effort ; c'est pourquoi un plan de développement de flotte de commerce pour la période 1976-1980 a été mis en place.

Les coûts d'acheminement de la matière première entre le lieu d'extraction outre-mer et l'usine, tout comme celui du produit fabriqué entre l'usine et le lieu de consommation, deviennent un facteur déterminant dans le choix entre concurrents. Si l'on considère que le coût du fret et des services annexes peut représenter 10 % du prix de revient des produits rendus à leur destination, on comprend que la maîtrise des moyens de transport soit un impératif non seulement stratégique mais aussi économique.

En matière énergétique, dès 1928 il était apparu vital d'assurer le ravitaillement du pays, l'Etat institua alors l'obligation de transport sous pavillon national d'au moins les deux tiers des produits pétroliers bruts.

En ce qui concerne les marchandises sèches, la couverture à 50 % du commerce extérieur constitue un objectif souhaitable qui correspond à une répartition équitable des frets entre pays. Cependant la confrontation de cette ambition avec les possibilités pratiques des entreprises a montré que cet objectif ne pouvait être atteint en une seule étape et qu'il était raisonnable de s'arrêter pour 1980 à un niveau intermédiaire entre 40 % et 50 %.

La mise en œuvre du plan de développement permettra

de porter la flotte de commerce française en 1980 à 16,3 millions de tonneaux.

La réalisation de ce programme exige des armateurs un important effort d'investissement. L'Etat, compte tenu de l'intérêt que représente ce programme, tant pour la compétitivité du commerce que pour la sécurité des approvisionnements, participe, sous forme de primes d'équipement et de bonifications d'intérêt, à cet effort d'investissement.

Les transports maritimes sont d'une importance vitale pour l'économie française et en particulier pour assurer la sécurité de son approvisionnement ; c'est pourquoi la France doit se doter d'une politique maritime à la mesure de ses ambitions.

**Les spécialistes du conditionnement automatique des produits laitiers.**

**"GEMINI" DY-DJ**

**KUSTNER**

La marque qui équipe depuis un demi siècle l'industrie du fromage fondu avec des installations complètes de 2 à 50 t par jour, automatiques à 100 % (main-d'œuvre et surfaces réduites).

NOUVEAU — **GEMINI DY-DJ** (200 portions/min. + mise en boîte)

Pour BEURRE - MARGARINE :

**STANDARD BM-EB** (4 t/h. en pains de 1 kg)

**MICROPAC ET-CL** (200 portions restaurant + mise en boîte)

**KUSTNER S.A. - Machines de conditionnement - GENÈVE**

Boîte postale 540 - 1211 GENÈVE 1 - Tél. 31-38-50 - Télex 22906

## LAVANCHY FRANCE S.A.

16, rue Pestalozzi, 75005 PARIS

Tél. 331.09.68 - 707.50.59

*Déménagements - Transports internationaux*  
**SERVICES ROUTIERS RÉGULIERS**  
*entre la FRANCE et la SUISSE*

Maison en Suisse : LAVANCHY S.A., 88, rue de Genève, LAUSANNE