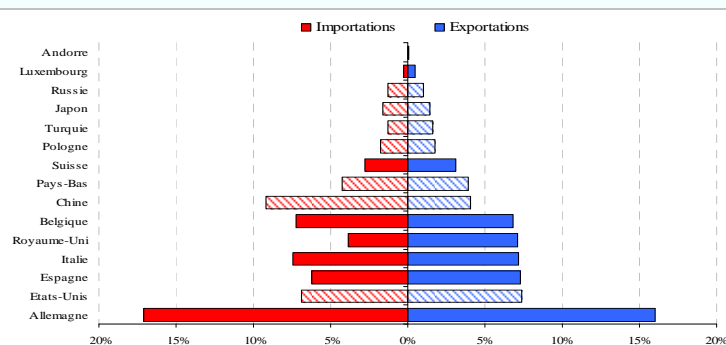




Près de la moitié des échanges réalisée avec les pays frontaliers

La France réalise près de la moitié des flux commerciaux avec les pays frontaliers, en cohérence avec les « modèles dits de gravité ». Les échanges avec les pays voisins s'effectuent majoritairement dans le cadre d'échanges intra-branches notamment dans l'automobile et les biens intermédiaires. Bien qu'il soit prépondérant, le poids des frontaliers tend à diminuer, surtout au profit de l'Asie qui bénéficie d'une croissance plus dynamique.

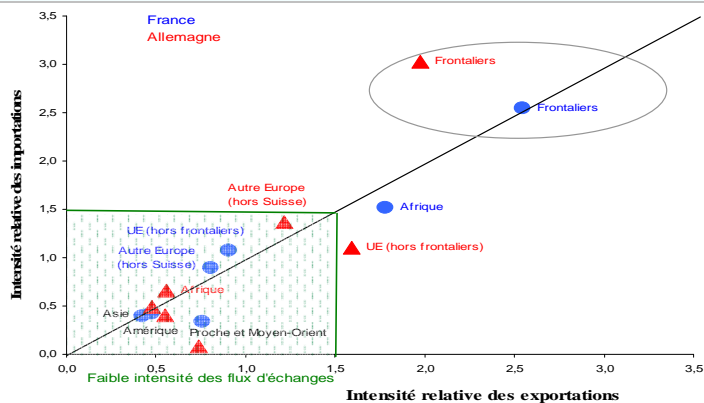
1 Poids des principaux partenaires et des pays frontaliers dans les échanges de la France en 2015



Source : Douanes

Légende : - les pays frontaliers (couleur unie)
- les pays non frontaliers (couleur hachurée).

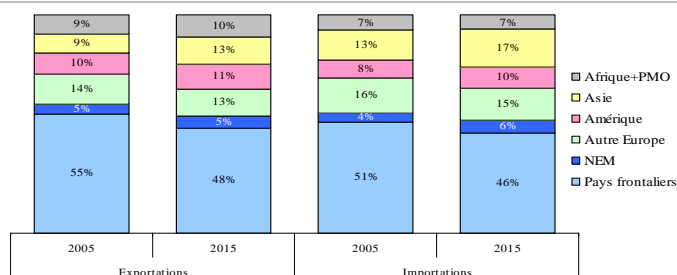
2 Intensité relative des échanges de la France et de l'Allemagne avec les principaux pays frontaliers (2014)



Source : Base Chelem (CEPII)

Guide de lecture : Cet indicateur permet de comparer les échanges croisés d'un pays avec chacune des zones partenaires, en tenant compte du poids de celles-ci dans les échanges mondiaux. Les intensités relatives des échanges sont fortes (>1,5) avec leurs pays frontaliers pour la France et l'Allemagne. Elles le sont également avec l'Afrique dans le commerce français, tandis que celles avec l'Asie et l'Amérique sont faibles.

3 Répartition des échanges de la France, par zone géographique



Source : Douanes

Les échanges de la France sous le signe de la proximité

Les principaux partenaires de la France sont majoritairement des pays européens, notamment frontaliers avec lesquels elle réalise près de la moitié des échanges. En effet, les « modèles de gravité » expliquent que l'intensité des échanges entre les pays dépend notamment de la distance séparant les deux pays et de leur taille. La géographie devient donc un élément central d'explication des échanges bilatéraux. Ainsi, l'Allemagne, de par son poids dans le commerce mondial et sa frontière commune avec la France, constitue le premier partenaire français.

Dans leurs versions augmentées, ces modèles de gravité sont enrichis d'autres déterminants : l'appartenance à une union monétaire, une langue commune, des liens historiques et culturels, etc. Le Royaume-Uni, qui ne fait pas partie de la zone euro, occupe ainsi, en tant que partenaire de la France, un rang plus lointain (5ème client et 8ème fournisseur de la France) que l'Espagne et l'Italie (3ème et 4ème partenaires de la France). Au contraire, la Suisse figure en bonne place parmi les partenaires de la France, du fait probablement de sa proximité géographique et linguistique.

Une parenté culturelle (langue commune, histoire) favorise également les échanges commerciaux, comme c'est le cas avec l'Afrique (6% des exportations et 5% des importations). L'indice d'intensité relative des échanges franco-africains est ainsi plus élevé que celui calculé pour l'Allemagne (graphe 2).

En revanche, le poids des échanges avec l'Asie et l'Amérique est relativement faible au regard de l'importance de ces deux zones dans le commerce mondial. Cependant, la place de l'Asie et notamment de la Chine, dans les échanges de la France, ne cesse de croître.

Lente diminution du poids du commerce transfrontalier

La libéralisation des échanges (accords commerciaux multinationaux ou bilatéraux), les progrès logistiques et l'abaissement des coûts de transport contribuent à diminuer le poids des pays frontaliers dans le commerce de la France.

Au cours des dix dernières années, on assiste à une lente érosion du poids des frontaliers dans les échanges de la France. Les exportations vers ces pays représentent 48 % des ventes françaises en 2015 (contre 55 % en 2005) et les importations 46 % des achats (contre 51 % en 2005).

Ce recul vaut moins pour l'Allemagne que pour les autres pays frontaliers. En effet, le poids de l'Allemagne est quasi stable depuis dix ans (près d'un sixième à l'exportation comme à l'importation) alors que celui des autres pays frontaliers diminue de 40 % à 32 % pour les exportations et de 33 % à 28 % pour les importations.

Les échanges de la France avec les nouveaux Etats membres (NEM) ont fortement progressé au moment de leur adhésion à l'UE (2004). Cependant, les effets bénéfiques de l'élargissement du marché unique européen s'estompent au fil du temps : le poids des NEM dans les échanges de la France s'effrite, dès 2006 pour les exportations et depuis 2010 pour les importations.





La relative faiblesse de la croissance européenne conduit, en effet, à un redéploiement du commerce de la France vers les zones à forte croissance, notamment vers l'Asie. Ainsi, en 2015, l'Asie est la deuxième zone d'achat de la France avec 17 % des importations, soit une progression de 4 points en dix ans. Le poids des exportations vers l'Asie augmente également, passant de 9 % en 2005, à 13 % en 2015.

L'automobile et les biens intermédiaires occupent une place importante dans le commerce transfrontalier

La structure par produit du commerce transfrontalier présente quelques particularités comparée à celle des échanges avec les autres pays.

Les livraisons aéronautiques sont surtout destinées aux pays non frontaliers (Asie et Proche et Moyen-Orient en particulier). Elles représentent 17 % des exportations vers ces pays, contre seulement 9 % des ventes aux pays frontaliers (essentiellement l'Allemagne dans le cadre de la fabrication coordonnée d'airbus). L'industrie aéronautique européenne, de par son degré technologique élevé, demeure peu délocalisée vers les zones acheteuses. Cependant, l'implantation récente de chaîne d'assemblage d'airbus en Chine et aux Etats-Unis pourrait réduire sensiblement le poids des ventes aéronautiques dans les pays tiers.

En revanche, l'industrie automobile qui a connu des vagues de délocalisation plus anciennes, s'exporte peu en dehors des pays européens. De fait, l'automobile figure parmi les premiers produits destinés aux pays frontaliers et pèse deux fois plus que la part qu'elle occupe dans le commerce non frontalier (13 %, contre 7 %).

De même, les biens intermédiaires (plastiques/caoutchouc, métallurgie et bois/papier) s'exportent davantage vers les pays voisins (15 %, contre 11 % vers les pays non frontaliers), en raison notamment de la présence historique de la sidérurgie et de la place de la construction automobile en Europe.

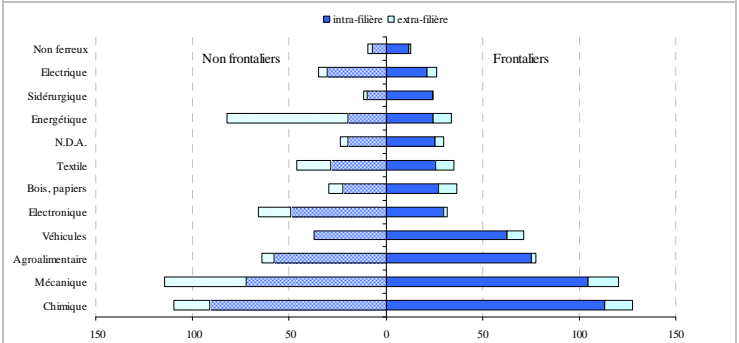
A l'importation, les achats de produits informatiques et de textiles/habillement/chaussures proviennent davantage des pays lointains, notamment d'Asie. En effet, ces industries très concurrentielles ont quasiment disparu en Europe et ont été délocalisées dans les pays à faible coût de main d'œuvre.

Les échanges avec les pays non frontaliers se caractérisent également par le poids important des approvisionnements d'hydrocarbures naturels.

même industrie mais à des stades de production différents. Ainsi la filière chimie regroupe les produits chimiques et pharmaceutiques, celle de la mécanique se compose aussi bien de machines industrielles que des produits de la construction aéronautique. La filière agroalimentaire rassemble les produits agricoles bruts et les produits transformés et celle de l'automobile comprend les véhicules et les équipements automobiles.

En cohérence avec les théories du commerce international, ces résultats font apparaître pour la France une plus grande propension au commerce intra-filière avec les pays frontaliers (87 %) qu'avec les non frontaliers (71 %).

5 Echanges intra-filières de la France avec les pays frontaliers et non frontaliers, par filière industrielle (milliards d'euros)



Source : Base Chelem (CEPII)

Guide de lecture : La part des échanges intra-filières (bleu foncé) est plus élevée dans les échanges avec les frontaliers. Même si cette part est majoritaire quelle que soit la zone, les échanges extra-filières sont plus importants avec les non frontaliers dans l'industrie mécanique, électronique, textile et l'énergie.

Pour quasiment l'ensemble des filières, le poids du commerce intra-filière est plus élevé avec les pays frontaliers qu'avec les non frontaliers, sauf pour l'automobile. Dans ce secteur, la délocalisation d'une partie de la production vers les pays d'Europe de l'Est et au Maghreb (répartition du processus de production dans la chaîne de valeur mondiale) favorise les échanges intra-filières avec les pays non frontaliers.

Pour les pays dont le degré de développement est comparable, les échanges intra-branches peuvent refléter également l'intégration horizontale : les partenaires frontaliers échangent des produits identiques (indice calculé au niveau SH4 de la nomenclature des produits). Cela s'observe notamment pour la pharmacie avec l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie et la Belgique. La tradition du luxe conditionne le commerce de produits de la maroquinerie avec l'Italie et de bijoux avec la Suisse. Les échanges de véhicules de tourisme franco-britanniques relèvent également de cette intégration horizontale.

Méthodologie

- Pays frontaliers de la France : Allemagne, Espagne, Italie, Belgique, Suisse, Royaume-Uni, Luxembourg et Andorre.
- Pays frontaliers de l'Allemagne : France, Autriche, Belgique, Suisse, Danemark, Pays-Bas, Luxembourg, Pologne et République tchèque.
- L'indice Grubel-Lloyd permet de mesurer la part de l'échange intra-branche d'un bien :

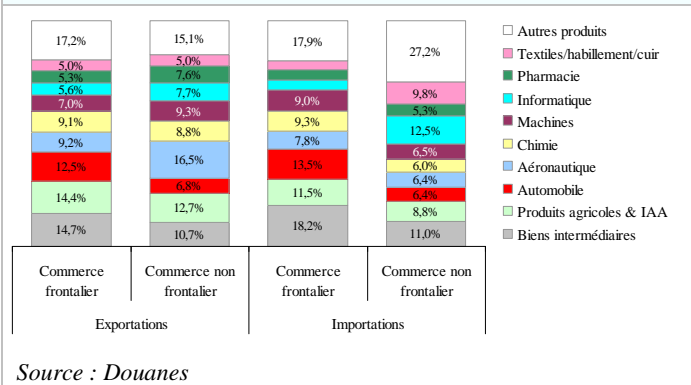
$$GL_i = \frac{(X_i + M_i) - |X_i - M_i|}{X_i + M_i} = 1 - \frac{|X_i - M_i|}{X_i + M_i} ; 0 \leq GL_i \leq 1$$

avec Xi les exportations, Mi les importations de bien i.

- GLi = 1, il n'y a que du commerce intra-branche et aucun commerce inter-branche. Cela signifie que la France exporte autant qu'elle importe de biens i.

- GLi = 0, il n'y a pas de commerce intra-branche, uniquement du commerce inter-branche. Cela signifie que la France soit ne fait qu'importer, soit ne fait qu'exporter un bien i.

4 Structure par produit des échanges de la France avec les pays frontaliers et non frontaliers, en 2015



Des échanges intra-branches dominants

La similarité de la structure par produit des échanges de la France (exportations et importations) avec ses partenaires frontaliers, en particulier l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni, reflète un commerce intra-branche très important. L'indice de Grubel-Lloyd (voir méthodologie) permet d'appréhender ce phénomène.

Les calculs sont réalisés au niveau de chaque filière afin de tenir compte de l'intégration verticale. Il s'agit de produits relevant de la