



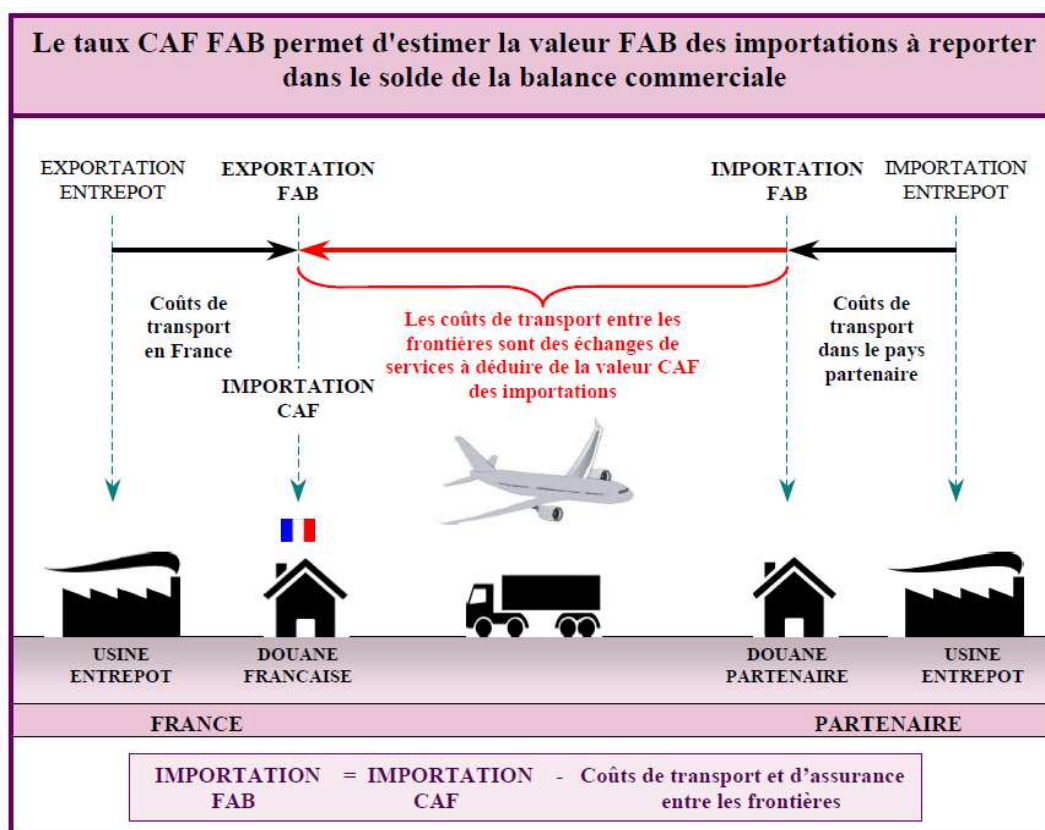
Enquête sur les coûts de transport et d'assurance liés à l'acheminement des marchandises réalisée en 2015

L'enquête sur les coûts de transport et d'assurance liés à l'acheminement des marchandises permet d'estimer le taux CAF-FAB à appliquer à la valeur CAF (Coût Assurance Fret) des importations pour obtenir la valeur FAB (Franco A Bord) des importations. Le taux CAF-FAB estimé à partir de l'enquête 2015 est de 3,3%, contre 3,2% lors de l'enquête précédente de 2009.

Un nouveau taux CAF-FAB de 3,3%

Le taux CAF FAB vise à estimer la valeur des importations¹ à la frontière du pays d'origine, appelée également valeur FAB (Franco A Bord), à reporter dans le solde FAB/FAB de la balance commerciale.

Comme l'illustre le graphique ci-dessous, la valeur FAB des exportations, collectée à la frontière française, est bien reportée dans les déclarations douanières. En revanche, la valeur FAB des importations n'est pas collectée. Seule la valeur CAF (Coût Assurance Fret) des importations est enregistrée, ce qui induit un biais dans la mesure des échanges de biens. Le taux CAF-FAB permet de corriger ce biais en estimant et en retranchant la valeur des coûts de transport et d'assurance de frontière à frontière de la valeur CAF des importations.



¹ Les importations de biens sont les marchandises entrant sur le territoire (introductions des pays de l'Union européenne et importations des pays tiers).

Les coûts de transport et d'assurance de frontière à frontière (2) sont assimilés à des échanges de services et non à des échanges de biens. C'est pourquoi les normes internationales fixées par l'ONU² recommandent de les estimer et de les dissocier de la valeur des importations afin d'établir un solde FAB/FAB de la balance commerciale. Cette correction permet de travailler dans un cadre comptable qui équilibre le solde commercial de l'ensemble du monde. Ces mêmes normes préconisent ensuite de traiter les coûts CAF-FAB dans la balance des paiements qui mesure les échanges de services.

En France, l'estimation des coûts de transport et d'assurance de frontière à frontière est réalisée à partir d'une enquête CAF-FAB qui renseigne la décomposition des coûts de transport et d'assurance entre chaque frontière. Selon une méthodologie classique, l'enquête de 2015 a été réalisée à partir d'un échantillon de 10 000 transactions représentatives du commerce extérieur (cf. méthodologie).

Les résultats de l'enquête conduisent à retenir un taux CAF FAB de 3,3 %. Le numérateur de ce taux correspond à la somme des coûts de transport et d'assurance de frontière à frontière des importations et le dénominateur correspond à la somme des valeurs des marchandises à la frontière française. Le taux CAF FAB s'écrit donc de la manière suivante :

$$\text{Taux CAF FAB} = \frac{\sum_{\substack{\text{lignes de transaction} \\ \text{importations}}} \text{Coûts de transport + assurance}}{\sum_{\substack{\text{lignes de transaction} \\ \text{importations}}} \text{Valeur statistique}}$$

Ce taux, appliqué à la valeur CAF des importations, permet d'estimer la valeur FAB des importations à intégrer dans la balance commerciale.

$$\begin{array}{l} \text{Coûts transport et assurance} \\ \text{de frontière à frontière} \end{array} = \text{Taux CAF FAB} \times \sum_{\substack{\text{Valeur statistique} \\ \text{des importations}}}$$

Les coûts de transport et d'assurance entre les frontières varient selon les produits acheminés, les zones géographiques, les déclarations douanières et la taille des sociétés.

Par souci de simplicité et de robustesse, le taux CAF FAB est appliqué globalement à la valeur CAF des importations collectée à la frontière française. Toutefois, les résultats de l'enquête montrent que les coûts de transport et d'assurance entre les frontières varient selon les produits acheminés, les pays d'origine, les modes de transport, les déclarations douanières, voire la forme juridique des opérateurs (tableau 1).

Ainsi, les coûts de transport et d'assurance, rapportés à la valeur de la transaction, apparaissent en moyenne plus élevés pour les importations d'origine lointaine comme l'Amérique (9,6 %) et l'Asie (7,7 %) que pour les importations d'origine européenne, sauf lorsque les importations d'origine extra Union européenne sont enregistrées sur des déclarations d'échanges de biens (DEB) car seuls les coûts de transport et d'assurance à l'intérieur de l'Union européenne sont observés dans ce cas. D'autre part, ces coûts sont plus nettement plus importants pour les transports maritimes (6,1%) ou aériens (4,8%), correspondant souvent à des distances importantes, que pour les transports routiers (2,5%) ou ferroviaires (2,3). Enfin, les coûts de transports et d'assurance sont variables selon la nature des produits. Ils sont plus élevés pour les biens d'équipements (6,9%) que pour les produits agroalimentaires (4,8%), les biens transformés (3,4%), les matières premières (2%) ou les matériels de transport (0,6%). Selon la forme juridique des opérateurs, cette part varie de 2,5% pour les sociétés anonymes à 4,9% pour les SARL.

² "Statistiques du commerce international de marchandises : Manuel des statisticiens" Etude méthodologiques série F, n°87
Département des affaires économiques et sociales, division statistique des Nations Unies, 2004.

Le recours à des modèles économétriques permet d'évaluer l'incidence de chaque facteur en raisonnant toutes choses égales par ailleurs. On vérifie notamment que la distance entre les frontières a une influence positive sur les coûts de transport et qu'il existe aussi des effets propres liés au pays d'origine et au mode de transport, tant sur les coûts de transport que sur les coûts d'assurance. Par ailleurs on observe que, si la valeur statistique a bien une influence positive sur les coûts de transport et d'assurance, cette influence est loin d'être proportionnelle, une hausse de 1% de la valeur statistique étant associée en moyenne à une hausse de 0,6% des coûts de transport et d'assurance entre les frontières.

Tableau 1. Taux CAF-FAB selon la forme juridique, le produit, le mode de transport et la zone géographique

	<i>Taux CAF FAB DEB</i>	<i>Taux CAF FAB DAU</i>	<i>Taux CAF FAB</i>
<i>Catégorie juridique des entreprises</i>			
SA	1,4 %	5,2 %	2,5 %
SARL	3,2 %	8,1 %	4,9 %
Autre	1,7 %	10,4 %	4,6 %
<i>Produits</i>			
Produits agroalimentaires	2,4 %	4,9 %	4,8 %
Biens transformés	1,8 %	6,0 %	3,4 %
Equipements et machines industrielles	2,1 %	9,4 %	6,9 %
Matières premières	1,4 %	8,4 %	2,0 %
Matériel de transport	0,5 %	1,8 %	0,6 %
<i>Modes de transport à la frontière</i>			
Bateau	3,9 %	6,3 %	6,1%
Train	2,3 %	–	2,3%
Route	1,6 %	9,5 %	2,5%
Avion	0,7 %	5,3 %	4,8%
Autres	0,4%	n.s.*	1,0%
<i>Zones géographiques</i>			
Union européenne limitrophe	1,1 %	–*	1,1 %
Union européenne non limitrophe	4,0 %	–	4,0 %
Europe hors de l'Union européenne	2,4 %	3,7 %	3,7 %
Afrique	10,2 %	3,6 %	3,6 %
Amérique	3,3 %	9,9 %	9,6 %
Asie	1,7 %	7,9 %	7,7 %
Autres	n.s.	n.s.	n.s.
<i>Déclarations douanières</i>			
Introductions (DEB)	1,7 %	–	1,7 %
Importations (DAU)	–	7,0 %	7,0 %
<i>Ensemble des déclarations</i>	1,7 %	7,0 %	3,3 %

(*) « n.s. » : non significatif (trop peu d'observations) ; « – » : non observé.

Une répartition contrastée des coûts de transport selon le pays de résidence du transporteur

Les échanges de services de transport liés au commerce international sont repris par la Banque de France dans la balance des paiements. Des ratios, dépendant de la répartition des coûts de transport selon le pays de résidence du transporteur (graphique 2) et le mode de transport, sont calculés à partir de l'enquête CAF-FAB.

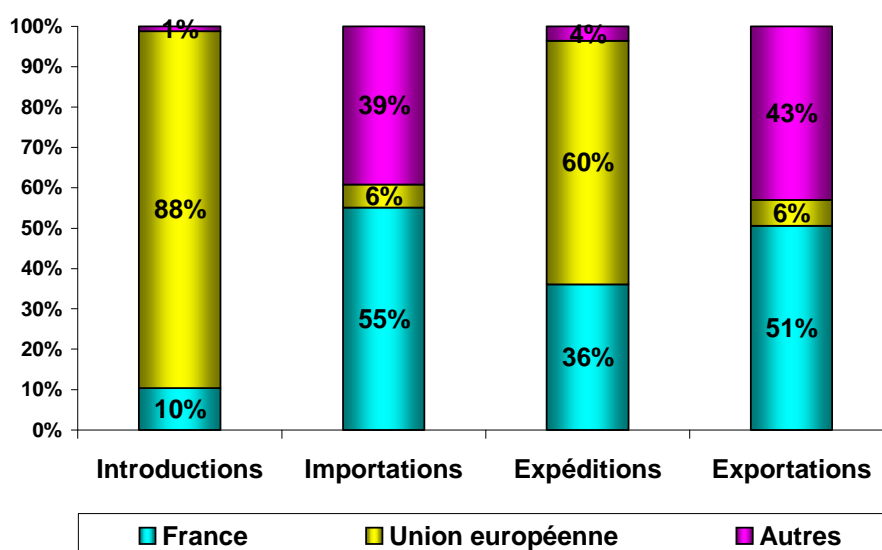
En effet, les importations de services de transport liés au commerce international de la France sont les services fournis par des entreprises résidant à l'étranger pour le transport des importations depuis la frontière du pays exportateur et pour les exportations jusqu'à la frontière française.

De même, les exportations de services de transport liés au commerce international sont les services fournis par des entreprises résidant sur le territoire national pour le transport des exportations depuis la frontière française et pour le transport des importations jusqu'à la frontière du pays exportateur.

Toutefois, les services internationaux de transport retracés dans la balance des paiements comprennent également d'autres services tels le transport de personnes, le lancement de satellites ou le transport maritime de biens pour le compte de pays tiers... Ces autres services sont évalués à partir d'enquêtes de la Banque de France³.

Dans le cas des introductions (DEB), l'écrasante majorité des coûts de transport relève d'entreprises résidant à l'étranger, plus précisément dans l'Union européenne (88%) ; cette proportion est moins élevée sur les DEB d'expédition (60%). Concernant les DAU, la ventilation des importations et celle des exportations sont très proches ; une faible majorité des coûts relève de transporteurs nationaux alors qu'une écrasante majorité de coûts dépend de transporteurs hors Union européenne.

Répartition des coûts de transport selon le pays de résidence des transporteurs



Source : Enquête CAF-FAB 2015, DSEE

³ Pour en savoir plus, voir la [méthodologie de la balance des paiements](#).

Méthodologie

Plan de sondage

L'enquête CAF-FAB de 2015 a débuté le 15 février et s'est achevée le 31 juillet. Elle a permis de sonder un échantillon de 10 000 transactions réalisées entre octobre et novembre 2014. Cet échantillon a été extrait d'une base de sondage divisée en strates et représentative des échanges du commerce extérieur. Les strates ont été définies à partir de variables corrélées avec les coûts de transport et d'assurance des marchandises :

- la déclaration déposée au bureau de douane par l'opérateur⁴,
- le volume de transactions réalisées par l'opérateur,
- le mode de transport enregistré à la frontière (bateau, train, route, avion ou autres),
- la nomenclature des produits.

Les 6 203 opérateurs, ayant réalisé une ou plusieurs transactions de cet échantillon, ont reçu un courrier par voie postale les invitant à se connecter à un questionnaire électronique pour renseigner la décomposition des coûts de transport ainsi que le montant de leur police d'assurance annuelle.

Taux de réponse et imputation des non-réponses

Le taux de réponse de cette enquête est de 85,7%. Lorsque les réponses ne sont pas renseignées par les opérateurs, elles sont estimées en deux étapes. Dans un premier temps, on utilise les réponses sur la décomposition partielle des coûts de transport. Dans un second temps, on utilise des modèles économétriques qui détectent et corrigent les biais de sélection ou les valeurs nulles.

Les biais de sélection proviennent du fait qu'il peut exister un lien entre les coûts de transport et d'assurance supporté par les opérateurs et le fait pour ces opérateurs de remplir ou non le questionnaire.

Les valeurs nulles sont des cas où les coûts de transport entre frontières et (ou) les coûts d'assurance sont inexistantes. Les coûts de transport et d'assurance entre frontières sont nuls pour les échanges avec des pays frontaliers lorsque le trajet traverse la frontière commune.

Par ailleurs, les coûts d'assurance sont souvent nuls car de nombreuses sociétés font le choix de ne pas assurer l'acheminement de leurs marchandises et de ne pas contracter de police d'assurance.

⁴ Une déclaration d'échange de biens (DEB) est collectée quand pour les échanges de biens avec un pays de l'Union européenne. Il s'agit d'un document administratif unique (DAU) pour les échanges avec les pays tiers (hors Union européenne).