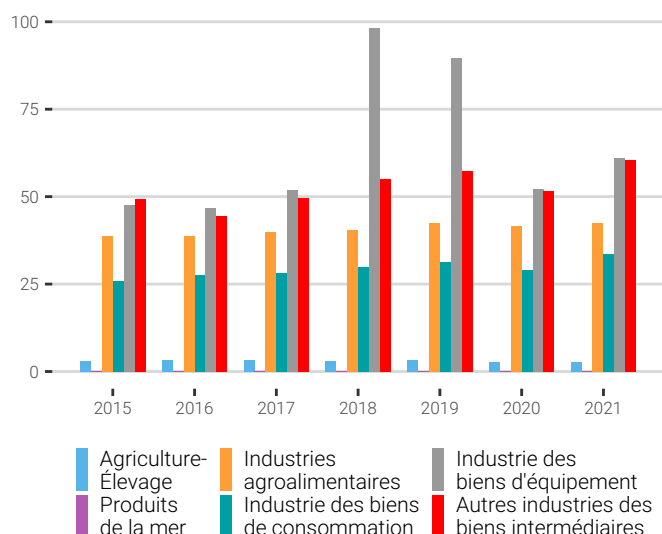


Le fret international en Polynésie française de 2015 à 2021

Les importations représentent plus d'un tiers du produit intérieur brut (PIB) polynésien. Conjugué à l'isolement du Pays, cet aspect rend prégnant les coûts du transport de marchandises sur l'économie locale. En hausse de 43 % entre 2015 et 2021, ces coûts représentent en moyenne quatre fois ceux observés en Métropole et même 17 % de la valeur des importations en 2021. Cette progression du prix du fret s'est accélérée à compter de 2019 (+ 17 %) pour concerner l'ensemble des produits et des zones. Cette hausse semble donc tendancielle, même si des composantes liées à la pandémie de Covid-19 (désorganisation des transports) et la forte reprise économique mondiale l'ont amplifiée ces deux dernières années.

99 % du volume des marchandises arrivent par voie maritime

Fig. 1. Répartition des importations en valeur par type de produits en milliards de F.CFP



Source : Services des Douanes, ISPF

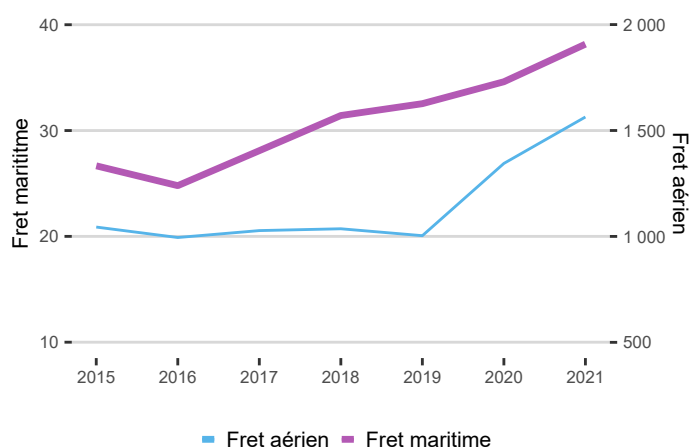
Comme en 2015, 99 % du volume des marchandises ont été importés par bateau en 2021, atteignant un poids de 811 000 tonnes et une valeur de 168 milliards de F.CFP. Le fret aérien, qui représente 2 370 tonnes et 32 milliards de F.CFP, concerne principalement les denrées périssables (fruits et légumes) et/ou à forte valeur ajoutée (produits pharmaceutiques, certains biens d'équipements et biens technologiques à destination des ménages). Le prix moyen¹ au kilogramme des biens transportés par avion atteint 11 100 F.CFP, contre moins de 200 F.CFP par voie maritime.

1. Valeur FAB par kilogramme

Les produits pétroliers et le ciment représentent plus de 50 % du poids importé par voie maritime chaque année. La viande, la farine et le riz font partie des dix premiers produits importés, mais représentent uniquement 5 % des volumes importés. L'analyse en valeur est effectivement différente. Hormis les produits énergétiques qui occupent la première place des produits importés en valeur comme en valeur, les produits à plus forte valeur ajoutée font leur apparition dans le top 10 comme les produits de l'industrie automobile (18 milliards par an en moyenne sur les trois dernières années), les médicaments (10 milliards en moyenne sur la même période), les téléphones mais aussi les produits de l'industrie agroalimentaire (produits de la boulangerie, fromage, etc.).

Le poids du fret dans la valeur CAF est quatre fois plus important en Polynésie française qu'en Métropole

Fig. 2. Coût de transport moyen au kilogramme en F.CFP



Source : Services des Douanes, ISPF

Éloigné des grandes zones commerciales, le fret représente 14 % de la valeur CAF en moyenne depuis 2015 (17 % en 2021 et 12 % sur la période 2000-2015), alors qu'en France métropolitaine cela représente 3,2 % de la valeur CAF.

Tandis que le coût du fret maritime au kilogramme était de 35 F.CFP en 2000, il a rapidement baissé à 25 F.CFP au milieu des années 2000 profitant du développement des transports internationaux et des effets de la globalisation économique. Depuis 2015, le coût du fret maritime au kilogramme progresse constamment (+ 43 % en six ans) et, cela en partie indépendamment de la distance de transport (+ 28 % du coût au kilomètre) pour s'élever à 38 F.CFP en 2021 (+ 17 % entre 2019 et 2021).

Pour le fret aérien, encore plus fortement corrélé au prix du pétrole, la stabilité observée pendant dix ans a laissé place, dès 2019, à une forte croissance des prix (+ 56 % entre 2019 et 2021). Le coût moyen du transport aérien au kilogramme était de 754 F.CFP entre 2000 et 2015, puis est passé à 1 000 F.CFP en 2019 et 1 500 F.CFP en 2021.

Fig. 3. Prix du baril en F.CFP - base 100 au 2 Janvier 2015



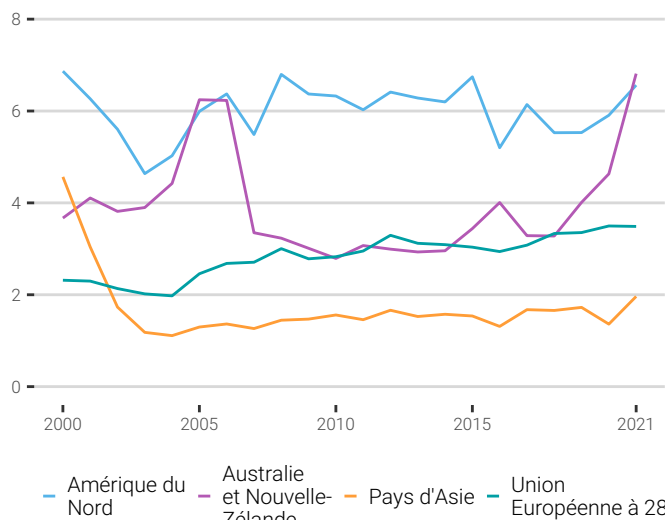
Source : Devise, BDS, ISPF

Le coût du fret maritime dépend de la provenance des marchandises...

Cette évolution du coût du fret² dépend de plusieurs variables comme le mode de transport, le cours du pétrole, les cours des devises, la provenance des importations, la nature et la valeur du produit et aussi de la fréquence des liaisons internationales qui progresse depuis quelques années en Polynésie française. Ainsi, le prix du transport n'est pas forcément lié à la distance à parcourir, car les différences de coûts selon la provenance pour un kilogramme transporté sur 1 000 kilomètres sont importantes. Le coût du transport des marchandises provenant d'Amérique du Nord (essentiellement des biens agricoles et des industries agroalimentaires) est trois fois plus cher en moyenne par kilogramme et par kilomètre parcouru, que pour celles originaires d'Asie (essentiellement des biens intermédiaires et énergétiques).

2. Le coût du fret à l'importation présenté ici est déterminé en utilisant un échantillon des données d'opérations d'importations pour lesquelles la décomposition de la valeur CAF est correctement ventilée en valeur FAB, coût du fret et coût d'assurance. Cet échantillon couvre en moyenne 50 % des importations annuelles.

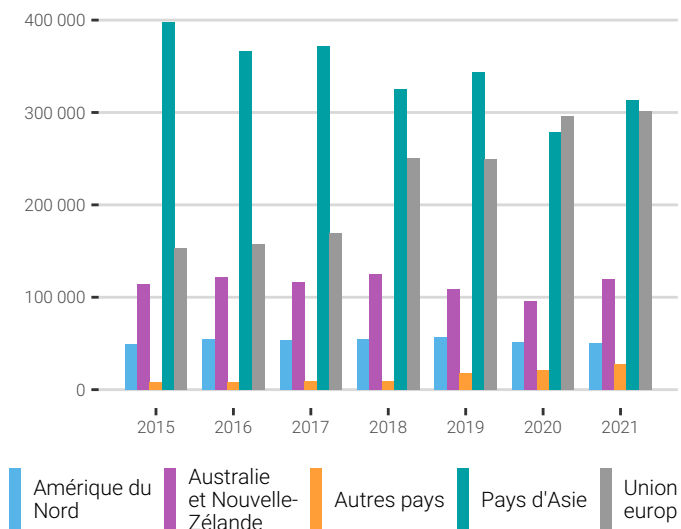
Fig. 4. Prix d'un kilogramme transporté sur 1 000 km par voie maritime



Source : Services des Douanes, ISPF

La hausse du prix du fret au kilomètre progresse globalement de 28 % depuis 2015. Cette augmentation s'est faite en deux temps. Entre 2015 et 2019, la hausse des prix du transport n'a concerné que les produits venant d'Asie, pour ensuite toucher l'ensemble des géographies et, dans une moindre mesure, l'Union Européenne. L'Asie est devenue la première zone de provenance des importations en volume depuis 2015, avec les approvisionnements en produits pétroliers qui viennent de Singapour. Le poids des importations originaires d'Europe reste élevé sur les produits des industries agroalimentaires et concerne 50 % des volumes totaux importés.

Fig. 5. Répartition de la provenance en volume



Source : Services des Douanes, ISPF

...mais aussi des types de produits

Cette hausse du coût du fret au kilomètre concerne l'ensemble des produits importés. Néanmoins, des différences existent selon la nature des produits.

Ainsi, les biens intermédiaires sont toujours les moins chers à transporter par voie maritime, avec un coût inférieur à 2,7 F.CFP par kilogramme pour 1 000 kilomètres. Cette catégorie de produits connaît l'augmentation relative la plus forte de ces dernières années (+ 38 % depuis 2015). Le prix du fret des industries des produits minéraux progresse de façon continue depuis 2015, et représente 69 % de la valeur CAF importée en 2021, contre 40 % en 2015. Le transport maritime des produits des industries alimentaires a progressé de 16 % depuis 2015. La hausse relative a été relativement moins importante pour la viande que pour le riz, dont le coût de transport au kilomètre a quasiment doublé pour représenter un quart de la valeur importée, contre 10 % en 2015.

TABLE 1. Prix du fret au kilogramme pour 1 000 km parcourus en 2021

	Prix au kg pour 1000 km parcourus en 2021	Variation 2015/2021	Fret/CAF 2021	Variation 2015/2021 (points)
Biens intermédiaires	2,7	38%	30%	+ 5 pt
dont industrie des produits minéraux	2	59%	69%	+ 29 pt
dont produits du bois, papiers, cartons	3,3	39%	15%	+ 1 pt
dont produits de la sidérurgie	3,4	35%	16%	+ 4 pt
Biens de consommation	8,1	27%	11%	+ 1 pt
Biens d'équipement	8,1	9%	8%	- 1 pt
Produits agricoles	5,5	13%	19%	stable
Produits des IAA	2,8	16%	12%	+ 1 pt
dont riz	2	90%	25%	+ 16 pt
dont viandes	3,1	19%	6%	stable
Total fret maritime	3,2	28%	17%	+ 4 pt

Source : Services des Douanes, ISPF

Méthodologie

En Polynésie française, les données du commerce extérieur sont diffusées selon le système du commerce spécial. Elles excluent les statistiques suivantes :

- Les marchandises stockées dans les entrepôts douaniers ;
- Les admissions temporaires ;
- Les ré-exportations de marchandises non transformées des entrepôts douaniers ;
- Le transit direct ;
- Le trafic voyageur ;
- Les colis et envois postaux sous franchise.

Les importations comprennent les marchandises entrées directement pour la consommation (y compris les réparations et les transformations) ainsi que les marchandises sorties des entrepôts douaniers ou en admission temporaire pour être mises à la consommation.

Cette étude a été réalisée à partir des données douanières enregistrées dans la base SOFIX puis FENIX, par les déclarants en douane. Elle se base sur les importations dites « régulières » qui ne prennent pas en compte les flux militaires.

Le coût du fret ne peut être calculé que pour les importations qui sont recensées d'après leur valeur en douane sur la base des factures CAF (coût, assurance, fret). Au prix du produit lui-même, sont ajoutés les frais de transport et d'assurance nécessaires à son acheminement.

Définition

Produit intérieur brut (PIB) : le produit intérieur brut se compose de la production intérieure brute augmentée de la valeur ajoutée du secteur non marchand, conventionnellement valorisée par les charges de personnel des administrations et des services domestiques. Il s'agit donc de la richesse créée par l'économie au cours d'une année.

Valeur CAF : Les importations sont recensées d'après leur valeur en douane sur la base des factures CAF (Coût, Assurance, Fret) : au prix du produit lui-même sont ajoutés les frais de transport et d'assurance nécessaires à son acheminement sur le Territoire.

Valeur FAB : Les exportations sont recensées d'après leur valeur en douane sur la base des factures FAB (Franco À Bord), c'est-à-dire y compris les frais de transport jusqu'au passage en douane, à l'exclusion de ceux qui sont encourus hors du Territoire pour acheminer la marchandise jusqu'au destinataire.

Bibliographie

Vaimalama CHAVES (2017) *Le fret international en Polynésie française de 2000 à 2015*

Dany SCHUTZ (2013) *Le fret international en Polynésie française de 2000 à 2011*

Télécharger les données

 Toutes les données

Editeur	Institut de la statistique de Polynésie française
Collection	Points Etudes et Bilans
Numéro	1316
Auteur de la publication	Camille BRETON, Alexandre AILLOUD
Rédacteur en chef	Nadine RESNAY
Directeur de la publication	Nicolas PRUD'HOMME
Dépot légal	Avril 2022
Informations	Immeuble Uupa - 1 ^{er} étage 15 rue Edouard Ahnne BP 395 - 98713 Papeete Tahiti Polynésie française
Téléphone	+689 40 47 34 34
Fax	+689 40 42 72 52
Courriel	ispf@ispf.pf
Copyright	© ISPF, Papeete 2021 La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales, si la source est mentionnée
ISSN	1247-7371

