

**SERVICE  
D'ANALYSE ECONOMIQUE**

**SAE**

Service des Affaires Économiques

DOCUMENTATION

Réf. n°

**CDAT  
5236 A**

**MINISTRE DES TRANSPORTS**

L'ACHEMINEMENT MARITIME  
DU COMMERCE EXTERIEUR FRANCAIS :  
LES DETOURNEMENTS DE TRAFICS EN 1974.

Catherine Chartrain  
Maurice Girault

S.A.E.F.  
1978

ACHEMINEMENT DU COMMERCE EXTERIEUR MARITIME FRANCAIS :

LES DETOURNEMENTS DE TRAFICS EN 1974

SOMMAIRE :

- 1) Synthèse p. 1 à 21
- 2) Chapitre I : Analyse selon les zones étrangères p.I.1 à I.6
- 3) Chapitre II : Analyse régionale - Acheminement des trafics  
détournés. p.II.1 à II.19
- 4) Chapitre III : Analyse par produits (position N.S.T.) p.III.1 à III.14

Les annexes font l'objet d'un second volume.

- ANNEXE I - Trafics maritimes et détournements par zones  
étrangères - Tableaux 11 à 16. p. 2
- ANNEXE II - Analyse régionale - Acheminement des trafics  
détournés - tableaux 21 , 22 , 23 ,. p. 9
- ANNEXE III - Analyse par produit. p. 18
- ANNEXE IV - Nomenclature des zones étrangères, des régions  
françaises et des marchandises N.S.T. p. 32

## SYNTHESE

---

### I - OBJECTIF DE L'ETUDE :

Le commerce extérieur français acheminé par voie maritime peut emprunter soit les ports français, soit les ports étrangers. Or ce constat de départ très simple est plus difficile à appréhender dans les statistiques. L'exemple suivant éclairera utilement ce problème.

Parmi les importations de minerai de fer brésilien en 1974 :

- . 3 769 000 tonnes sont directement importées par mer et
- . 699 988 tonnes par voie navigable après avoir transité par les Pays-Bas.

Telles sont les informations douanières. Il est possible d'en déduire pour le minerai de fer importé par la voie navigable qu'il a été transporté par mer puis déchargé dans un port, probablement hollandais.

D'une manière plus générale, l'examen de l'acheminement du commerce extérieur français selon le mode de transport "extérieur" (c'est-à-dire utilisé immédiatement avant l'entrée en France pour les importations, ou après pour les exportations(1)) fait apparaître des trafics franchissant une frontière terrestre, alors que en raison de leur origine ou destination géographique, ils devraient être indiqués comme empruntant la voie maritime. On peut donc penser que ces trafics passent par les ports de pays voisins avant ou après leur acheminement en France : c'est ce qu'on appelle les "détournements de trafics" ou transit par des ports étrangers.

.../...

---

(1) Le mode extérieur est l'une des informations douanières cf. § II

Ce problème des "détournements de trafics", c'est-à-dire du commerce extérieur français utilisant les ports d'Anvers, Rotterdam... au lieu des ports français a fait l'objet de multiples interventions parlementaires et investigations statistiques ("Hinterland des principaux ports du marché commun" élaboré par les douanes, études D.P.M.V.N. (1), brochure du S.A.E.I.-D.S.T. (1)...).

La présente étude se propose, non pas tant de faire une nouvelle évaluation globale, mais plutôt de mieux cerner la réalité physique et économique de ces trafics pour dégager des facteurs explicatifs du transit par les ports étrangers.

Cette étude met en évidence les flux "détournés" (en tonnage et en valeur) par rapport aux flux passant directement par les ports français, selon les zones étrangères, les régions françaises et selon les produits, en insistant plus particulièrement sur la part transportée par le pavillon français et sur le mode de transport immédiat à la frontière.

Elle confirme qu'on ne peut expliquer le passage par des ports étrangers de trafics à destination ou en provenance de France par le jeu d'une ou deux causes. Ce passage tient à un ensemble de facteurs dont les effets interagissent et peuvent se cumuler ; facteurs qu'on peut regrouper en deux grandes catégories :

- la proximité géographique de certaines régions frontalières et leur desserte par transport terrestre (notamment voies navigables) bien assurée avec les ports du Bénélux.

Cinq régions (Nord, Picardie, Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace) induisent 80% en tonnage et 50% en valeur du total des trafics français "détournés".

.../...

---

(1) D.P.M.V.N. : Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables.

S.A.E.I. : Service des Affaires Economiques et Internationales.

D.S.T. : Département Statistiques de Transports au S.A.E.I.

- La qualité de service au niveau du port et de la desserte maritime (en particulier, nombre de lignes régulières ; marchés de frêts plus importants donc attirant davantage les compagnies maritimes...) ; et tous les facteurs relevant de l'organisation du marché des transports (intervenants, structures des prix, liens chargeurs-transporteurs...).

C'est le jeu complexe de cet ensemble de facteurs qui permet d'expliquer pourquoi des marchandises à destination ou en provenance de régions comme la Région Parisienne, le Centre, l'Auvergne... passent par des ports étrangers ; pourquoi globalement (hors produits pétroliers) les importations françaises transitant par ces ports représentent 40% en valeur et 18,5% en tonnage des importations maritimes françaises, 23% en valeur et 20% en tonnage pour les exportations ... ; pourquoi ces trafics "détournés" ont une valeur moyenne à la tonne supérieure à celle du trafic maritime passant par les ports français... ; pourquoi ce sont surtout certains produits (notamment produits métallurgiques, machines et objets manufacturés...) qui donnent lieu à des trafics "détournés".

Cette étude constitue sur une année, 1974, le constat le plus fin possible, des flux de trafics ; constat qui est retracé dans les trois volets du présent rapport :

- Chap. I : Analyse selon les zones étrangères.
- Chap. II : Analyse régionale et acheminement des trafics "détournés".
- Chap. III : Analyse par produits.

.../...

Pour compléter ces travaux, il serait utile d'approfondir plusieurs points :

- . L'évolution dans le temps par types d'échanges des trafics "détournés".
- . Les facteurs socio-économiques liés à l'organisation du transport international: certaines régions (notamment Est de la France) semblent trouver un débouché plus naturel dans les ports du Bénélux (problème des trafics "irrécupérables", cf. plus loin) ; le rôle des différents agents économiques et les modalités de choix entre les "chaines transport" ; l'impact de l'offre de service de transport maritime et de services portuaires notamment ...
- . Le bilan économique de ces détournements de trafics français par des ports étrangers. Si, à priori, ces détournements de trafics portent préjudice aux intérêts de certains agents économiques français (ports, auxiliaires...) il n'est pas évident que d'autres agents n'y trouvent certains avantages. Ce bilan serait à évaluer au niveau de la collectivité nationale, en prenant en compte également le transit par les ports français des trafics liés au commerce extérieur de pays voisins.

.../...

II - PROBLEMES STATISTIQUES ET METHODE EMPLOYEE :

III1) Problèmes de la saisie statistique des détournements de trafics :

L'évaluation de ces trafics se fait en analysant les statistiques du transport du Commerce Extérieur élaborée par la Direction Générale des Douanes, à partir de formulaires douaniers.

La déclaration en douane indique quel est le pays d'origine (à l'importation) ou de destination finale (à l'exportation) de la marchandise. Elle indique également quel est le pays de dernière provenance ou de première destination : pour une importation, c'est le dernier pays où la marchandise a été chargée à destination directe de la France ; pour une exportation c'est le premier pays où l'on cessera d'utiliser le mode ou le moyen de transport employé à la sortie de France. Il s'agit donc du dernier (ou du premier) pays où il y a rupture de charge, c'est-à-dire changement de mode de transport, ou même de moyen de transport (transbordement d'un navire à un autre).

Avec ces informations douanières, il est aisé de cerner (1) la part du commerce extérieur français qui transite par un pays tel que la Belgique, les Pays-Bas (2)... Par contre, ces renseignements douaniers ne précisent pas s'il y a eu transit dans un port, ou s'il y a eu acheminement maritime avant le pays de dernière provenance ou après le pays de première destination. Cet acheminement maritime n'en est pas moins certain dans bien des cas (cf l'exemple des importations de minerai de fer brésilien page 1).

L'évaluation du commerce extérieur français transitant par des ports étrangers pose donc un problème statistique diversement résolu selon les études.

.../...

---

(1) La définition informatique des détournements est indiquée par l'organigramme page 21.

(2) A noter que le transport aérien ne peut pas fausser cette analyse car il est toujours supposé direct.

II2) Traitements effectués par la D.G.D.D.I., et le S.A.E.I.-D.S.T. :

La publication "Hinterland des principaux ports du Marché Commun", élaborée annuellement par la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects, retrace les trafics des régions françaises avec les ports français et les ports du Marché Commun, trafics en provenance ou à destination de 13 zones "Outre-Mer". Parmi les pays européens, ne sont pris en compte que la Grande-Bretagne, les Pays Scandinaves, la Grèce, l'Irlande et la Turquie (pays avec lesquels les trafics s'effectuent en totalité ou principalement par la voie maritime) ceci afin d'éviter une confusion entre les courants d'échanges empruntant les ports des autres pays de la C.E.E. et ceux transitant par ces pays par la voie terrestre.

De même, toujours pour éviter cette confusion, le Département Statistique Transport du S.A.E.I. dans une étude "Comment évaluer la part du trafic maritime de notre commerce extérieur qui échappe aux ports français" (Août 1976) n'a retenu que 9 zones étrangères avec lesquelles les trafics se font d'une manière certaine par voie maritime.

II3) Traitement effectué pour la présente étude :

Afin d'évaluer statistiquement les détournements de trafics, l'ensemble des pays étrangers a été décomposé en deux sous-ensembles : "les zones outre-mer" avec lesquelles les flux de trafics empruntent de manière certaine la voie maritime ; d'autre part, "l'Europe Continentale" avec laquelle ces trafics se font soit par mer, soit par transports terrestres sans qu'on puisse les répartir précisément. Ainsi la prise en compte de ces deux sous-ensembles permet de définir une fourchette dans laquelle se situe la valeur exacte des détournements de trafics.

Pour tenter de répondre aux objectifs plus analytiques précisés précédemment, l'analyse informatique a été effectuée dans deux directions :

a) une analyse globale des trafics maritimes des ports français et des trafics "détournés" par la Belgique, les Pays-Bas la R.F.A. et l'Italie :

- . ces trafics sont analysés par chapitre N.S.T., en distinguant :
- . 28 zones étrangères dont 21 zones Outre-Mer et 7 zones "Europe Continentale" -cf. Chap. I de ce rapport.

- . les 21 régions françaises et les différents mode d'acheminement entre ces régions et les ports étrangers- cf. Chap. II.
  
- b) une analyse par produit au niveau le plus fin (c'est-à-dire les 175 positions N.S.T.) en évaluant trafics directs et trafics "détournés" pour l'ensemble des zones étrangères d'une part, et zones Outre-Mer d'autre part, cf. Chap. III.

Cette analyse a été effectuée à partir des statistiques des Douanes exploitées dans le cadre de la banque des données S.I.T.R.A.M. gérée par le D.S.T.-S.A.E.I.

Pour le traitement informatique nous avons procédé de la façon suivante :

- 1°/ Découpage du monde en définissant des zones qui correspondent autant que possible à celles qui sont desservies par des conférences maritimes (celles-ci ayant un rôle prépondérant, souvent exclusif, pour décider des lignes maritimes régulières assurant le trafic des marchandises diverses).
  
- 2°/ Définition du "trafic maritime direct", c'est-à-dire le trafic acheminé directement sans changement de navire entre la France et une zone étrangère. La différence entre le trafic maritime français tel qu'il apparait dans les analyses régionales et par produit, et ce "trafic maritime direct" est due au cabotage qui achemine un trafic d'éclatement entre les ports étrangers voisins de la France et les ports français. Bien qu'assez faible (1), ce trafic d'éclatement est à déduire du trafic maritime français pour comparer les "pouvoirs attractifs" respectifs des ports français et des ports étrangers.

.../...

---

(1) Ce trafic d'éclatement s'élève à :

- . 1894mt et 1454MF à l'import, soit 3,5% des importations maritimes hors pétrole.
- . 200mt et 330MF à l'export, soit 0,7 à 0,5% des exportations maritimes.

3°/ Définition des trafics dit détournés c'est-à-dire transitant par la Belgique, la Hollande, l'Allemagne ou l'Italie.

4°/ Définition d'un taux de détournement.

Connaissant pour une zone  $z_i$ , le trafic maritime  $m_i$  et le trafic détourné  $d_i$ , il est possible de calculer  $\frac{d_i}{m_i}$ , (avec cette définition le taux de détournement peut être supérieur à 100% puisque  $m_i$  représente le trafic maritime des ports français).<sup>(1)</sup>

5°/ Calcul du taux de couverture du pavillon français sur le transport maritime direct et sur les transports d'acheminement.

.../...

---

(1) Remarque : Le taux de détournement a été calculé soit par rapport au trafic maritime direct (analyse par zones étrangères), soit par rapport au trafic maritime des ports français (analyses régionales et par produit).

III - QUELQUES RESULTATS - 1974 :

1°/ Importance des "D.E.T.R.A."<sup>(1)</sup> dans le commerce extérieur maritime français :

Le détournement par des ports étrangers est certain pour le trafic avec les zones Outre-Mer, et probable pour le trafic avec l'Europe Continentale. L'importance de ce transit est donc défini par les fourchettes suivantes (pour l'année 1974) :

- à l'importation : entre 8,6 et 10,8 millions de tonnes, soit 16,6 à 20 milliards de F.
- à l'exportation : entre 4,4 et 6,1 millions de tonnes, soit 12,1 à 15,8 milliards de F.

FOURCHETTE DEFINISSANT LES DETOURNEMENTS DE TRAFIC :

Transit via le Bénélux l'Allemagne et l'Italie	Import		Export	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
- Zones Outre-Mer	8 639	16 639	4 356	12 106
- Europe Continentale	25% 2 195	21,5% 3 557	41% 1 788	30,6% 3 717
TOTAL	10 834	20 196	6 144	15 822

Source : Douanes - Année 1974

Tonnage : 1.000 tonnes (mt)

Analyse informatique S.A.E.I.-D.E.T.

Valeur : million de francs (MF)

.../...

(1) "DETRA" : sigle usuel pour détournement de trafic.

Les exportations françaises "détournées" par des ports étrangers représentent de 19 à 20% en tonnage, et de 20 à 23% en valeur des exportations maritimes des ports français.

Pour les importations, la part de ces détournements est de l'ordre de 18% en tonnage et de 37 à 40% en valeur, ce qui indique un trafic détourné deux fois plus "riche" que le trafic hors pétrole des ports français.

TRAFICS DETOURNES ET TRAFIC MARITIME FRANCAIS :

	IMPORTATIONS				EXPORTATIONS			
	tonnage		valeur		tonnage		valeur	
	Mt	%	MdF	%	Mt	%	MdF	%
Trafics détournés								
-zones Outre-mer								
Hors pétrole	7,8	18,0	16,3	37,5				
Total	8,6	4,9	16,6	18,0	4,4	19,4	12,1	20,8
-Europe Continentale								
Total	2,2		3,6		1,8		3,7	
-Toutes Zones								
Hors pétrole	9,9	18,5	19,8	39,4				
Total	10,8	5,7	20,2	20,1	6,1	20,0	15,8	22,9
Trafics des ports français								
° H.P. - Outre-Mer	43,3	100	43,4	100				
-Ttes zones	53,5	100	50,2	100				
° Total								
- Outre-Mer	176,3	100	92,0	100	22,7	100	58,1	100
-Ttes zones	190,6	100	100,4	100	30,5	100	68,9	100

Source : Douanes. million de tonnes/ Milliard de francs)  
Analyse informatique S.A.E.I.

Ces détournements, tant à l'importation qu'à l'exportation se font pour plus de 85% par la Belgique et les Pays-Bas (Anvers occupant une place prépondérante à l'exportation). La part respective de chaque pays dans le total des détournements (zones outre-mer et Europe Continentale) est indiquée dans le tableau ci-dessous.

PART RESPECTIVE DE CHAQUE PAYS DE TRANSIT EN % :

	Belgique	Pays-Bas	R.F.A.	Italie	Total
Importations : Tonnage	37,2	57,5	4,7	0,6	100
Importations : Valeur	44,6	42,4	11,1	1,9	100
Exportations : Tonnage	83,3	8,1	7,7	0,9	100
Exportations : Valeur	72,5	11,7	11,9	3,9	100

Le transit par l'Espagne est plus faible que par l'Italie. Il s'élève à 70mt et 300MF, importations et exportations confondues, ( Cf brochure S.A.E.I.-D.S.T. ).

.../...

2°/ Trafics maritimes et "détournements de trafic" selon les zones étrangères d'origine ou de destination (Chap. I et Annexe I) :

Tant à l'importation qu'à l'exportation, certaines zones étrangères présentent de forts "détournements" (en valeur absolue et relativement aux trafics des ports français) : Amérique du Nord, Sud-Est Asiatique, Japon, Amérique du Sud, Scandinavie... ; dans le même temps, on constate une présence faible du pavillon français sur ces trafics.

3°/ Trafics maritimes et "détournements de trafic" selon les régions françaises, leur acheminement et les produits concernés (Chap. II et Annexe II) :

Les "trafics détournés" de 8 régions (Nord, Lorraine, Alsace, région Parisienne, Haute-Normandie, Picardie, Champagne, Rhône Alpes) représentent 90% du total des trafics détournés tant à l'import qu'à l'export.<sup>(1)</sup>

Si on compare ces trafics "détournés" avec l'ensemble du trafic maritime concernant chaque région, les régions aux "taux de détournement" les plus élevés sont la Champagne, la Franche-Comté, la Bourgogne à l'importation, et à l'exportation la Lorraine, l'Alsace...

.../...

---

(1) 3 régions (Nord, Lorraine, Alsace) importent ou exportent environ 70% du total des trafics en tonnage "détournés" ; en valeur, les principales régions concernées sont à l'importation le Nord et la Région Parisienne et à l'exportation, ces mêmes régions, et la Lorraine.

Les taux de détournement sont d'autre part assez élevés, notamment à l'importation et en valeur, pour des régions comme la Région Parisienne, l'Auvergne, Rhône-Alpes ou le Centre... (la valeur unitaire à la tonne des produits "détournés" à destination de ces régions étant très supérieure à la valeur unitaire moyenne du total des trafics détournés).

L'acheminement des trafics détournés (importations et exportations réunies) se répartit ainsi en 1974 :

Modes	Mer	V.N.	Route	Fer	Total
Tonnage	12,3%	49,1 %	16,7 %	21,8%	100% (16,98 millions de tonnes)
Valeur	5,0%	18,9 %	52,3 %	23,8%	100% (36,02 milliards de francs)

On notera le rôle prépondérant de la voie navigable dans les tonnages détournés. En valeur par contre, la route assure plus de la moitié du trafic.

En outre, dans l'acheminement de ces trafics détournés, le pavillon étranger a une part relativement plus importante que celle constatée sur l'ensemble du transport du commerce extérieur français (sauf pour les exportations fluviales et maritimes : cf. p.II.3.).

.../...

Chaque mode achemine un trafic assez spécifique :

- la voie navigable transporte essentiellement des produits lourds (minerais, produits sidérurgiques, produits chimiques) à destination du Nord et de la Lorraine ; les exportations comportent presque exclusivement des produits sidérurgiques provenant de Lorraine.
- les produits acheminés par route sont surtout des marchandises diverses, produits agricoles ou chimiques à destination ou en provenance des régions Nord, Région Parisienne, Rhône Alpes.
- le fer apparait comme intermédiaire du point de vue des marchandises transportées (marchandises diverses, produits chimiques, sidérurgiques) les régions desservies étant principalement la Lorraine, le Nord, la Région Parisienne...

4°/ Trafics maritimes des ports français et trafics détournés par produits (Chap. III Annexe III) :

Cette analyse par produit est détaillée à un niveau très fin (les 175 positions de la nomenclature N.S.T.) en distinguant les deux ensembles géographiques déjà retenus précédemment : les zones outre-mer et l'Europe Continentale.

Quand on met en relation le trafic maritime des ports français et les trafics "détournés", quelques grandes catégories de marchandises émergent par leur poids important.

Ce sont à l'import et à l'export (en tonnage et en valeur) les produits sidérurgiques (Chap. N.S.T. 5), les produits chimiques (Chap. N.S.T. 8) ; à l'import, et en valeur les marchandises diverses (Chap. N.S.T. 9) et produits agricoles (Chap. N.S.T. 0).

.../...

Cette analyse très fine au niveau de la position N.S.T. permet de mieux cerner les types d'échanges faisant l'objet de détournements. On trouvera en annexe III les principaux résultats pour l'ensemble des produits.

A titre d'exemple, les flux concernant les produits métallurgiques, et les marchandises diverses ont été analysés (Chap. III).

D'une manière générale, à l'importation les produits moins élaborés sont plus détournés que les produits finis ; ces produits provenant le plus souvent de zones Outre-Mer.

.../...

IV - CONCLUSIONS :

Le passage par des ports étrangers des trafics à destination ou en provenance de France semble tenir à plusieurs types de causes :

- 1°/ Premières causes, la proximité géographique de certaines régions frontalières et leur desserte par transport terrestre notamment voies navigables reliées aux ports du Nord ; les cinq régions frontalières du Nord à l'Alsace totalisent 78% des tonnages détournés, soit 13,3MT.

Le tableau ci-dessous présente le transit induit par 5 régions (Nord, Picardie, Champagne - Ardenne, Lorraine, Alsace) importations et exportations confondues, comparé au transit total issu de toute la France.

Transit	Total	Dont acheminé par voie nav.
-des 5 régions frontalières (%)	MT (%) 13,26 (78%) (100%)	MT (%) 7,79 (93%) (59%)
-France entière (%)	16,97 (100%) (100%)	8,34 (100%) (49%)

Source : Douanes  
Analyse informatique S.A.E.I.-D.E.T.

Ces cinq régions frontalières représentent environ 50% du transit en valeur et 80% en tonnage à l'export et à l'import. Le transit total (import+export) de ces cinq régions est acheminé à 59% en tonnage par la voie d'eau, soit 7,8 millions de tonnes, ce qui représente 93% du transit total acheminé par voie navigable. Le rôle de la proximité géographique et des voies navigables est donc indéniable, expliquant ainsi certains transits, difficilement réorientables vers les ports français. A noter que l'Alsace, la Lorraine, une partie de la région Champagne-Ardenne sont plus proches des ports du Bénélux que des ports français (cf. carte jointe page 20), les premiers paraissent constituer un débouché maritime plus naturel que les seconds.

.../...

2°/ Cette situation de plus grande proximité des ports du Bénélux est moins évidente pour le Nord, la Picardie et la Franche-Comté. Elle ne joue plus pour la Région Parisienne (qui représente à elle seule 30% en valeur des importations détournées) la Bourgogne, le Centre, l'Auvergne, la région Rhône - Alpes... ; ces régions présentent des taux de détournement élevés, supérieurs à la moyenne nationale, la valeur unitaire à la tonne des produits transitant par les ports étrangers étant pour chacune de ces régions très supérieure à la moyenne nationale. Il semble donc que pour ces régions, les produits donnant lieu à transit sont peu sensibles aux surcoûts des transports d'acheminement terrestre, le coût de transport étant relativement faible par rapport à la valeur de la marchandise.

	Importations			Exportations		
	Taux de détournement En tonnage	Taux de détournement En valeur	Valeur unitaire à la tonne du transit	Taux de détournement	Taux de détournement	Valeur unitaire à la tonne du transit
Région Parisienne	5,7%	40,7%	9.188F	5,6%	12,6%	9.398F
Franche- Comté	175 %	156 %	3.701F	26,6%	27,5%	12.006F
Bourgogne	90 %	53 %	2.760F	25,8%	21,2%	4.818F
Auvergne	28,5%	37,8%	5.427F	13,7%	11,8%	6.666F
Rhône-Alpes			3.433F	14,9%	17,8%	9.240F
Centre	29,9%	32,8%	3.695F		23,3%	3.973F
Pour les 5 régions frontalières			1.168F			1.800F
France entière	5,7%	20,1%	1.864F	20,1%	23 %	2.575F

Pour ces régions, les produits détournés sont, par ordre d'importance décroissante des machines et objets manufacturés (N.S.T.9), des produits chimiques (N.S.T.8) et des produits métallurgiques (N.S.T.5). Ces produits ont une valeur à la tonne bien supérieure à celle du transit issu des régions frontalières.

Le choix des ports étrangers ne peut alors s'expliquer que par une meilleure qualité de service au niveau du port et (ou) de l'acheminement maritime, ainsi que par d'autres facteurs qui relèvent de l'organisation du marché des transports et des liens structurels entre chargeurs et transporteurs.

3°/ Ayant présenté l'analyse des causes des détournements, on peut tenter d'évaluer les trafics qui pourraient être récupérés. Sans rechercher les moyens d'action à mettre en oeuvre, ce qui n'est pas notre propos, l'analyse présentée ici apporte quelques éléments de réponse.

a) Il apparait (cf. p.16 et carte p.20) que la Lorraine et l'Alsace appartiennent à l'hinterland des ports de la mer du Nord. Ceci est en partie inexact (la Lorraine et l'Alsace utilisent les ports français !) mais étant donné la présence de la Moselle et du Rhin, et la nature plutôt pondéreuse du trafic détourné, celui-ci semble difficile à récupérer. Ce qui représente, importations et exportations confondues :

. 6,81 millions de tonnes et 6,32 milliards de F.

Le transit acheminé par mer peut de même être considéré comme difficilement récupérable : l'acheminement terminal ou initial se faisant déjà par mer, le choix d'un port étranger doit être fortement justifié .

. soit : 2,10 MT et 1,79MMF.

b) Pour le reste du trafic qui transite par les ports de la Mer du Nord, il est théoriquement récupérable par les ports français.

Le cas des régions Nord-Picardie-Champagne est voisin de celui de la Lorraine et de l'Alsace car l'attrait des ports du Bénélux reste très fort. Mais la proximité géographique des ports français leur est plus favorable ; ces détournements acheminés par voie terrestre s'élèvent à :

. 6,10MT et 12,23MMF.

Pour le solde de ce transit, disséminé géographiquement et très éloigné des ports du Bénélux, il est surprenant qu'il appartienne à leur hinterland. Pour récupérer ce transit les ports français doivent faire un important effort de qualité de service, mais cet effort est très largement justifié par la valeur de ce trafic.

.../...

Le tableau ci-dessous résume cette analyse des trafics récupérables :

a) Transit "non récupérable"	8,91MT	52,5%	8,11MMF	25,5%
-issu de Lorraine et d'Alsace	(6,81MT)		6,32MMF)	
-acheminement terminal maritime	(2,10MT)		1,79MMF)	
b) Transit récupérable				
-issu de Nord-Picardie-Champagne	6,10MT	35,9%	12,23MMF	34,0%
-reste de la France	1,97MT	11,6%	15,68MMF	43,5%
TOTAL.....	16,98MT	100%	36,02MMF	100%

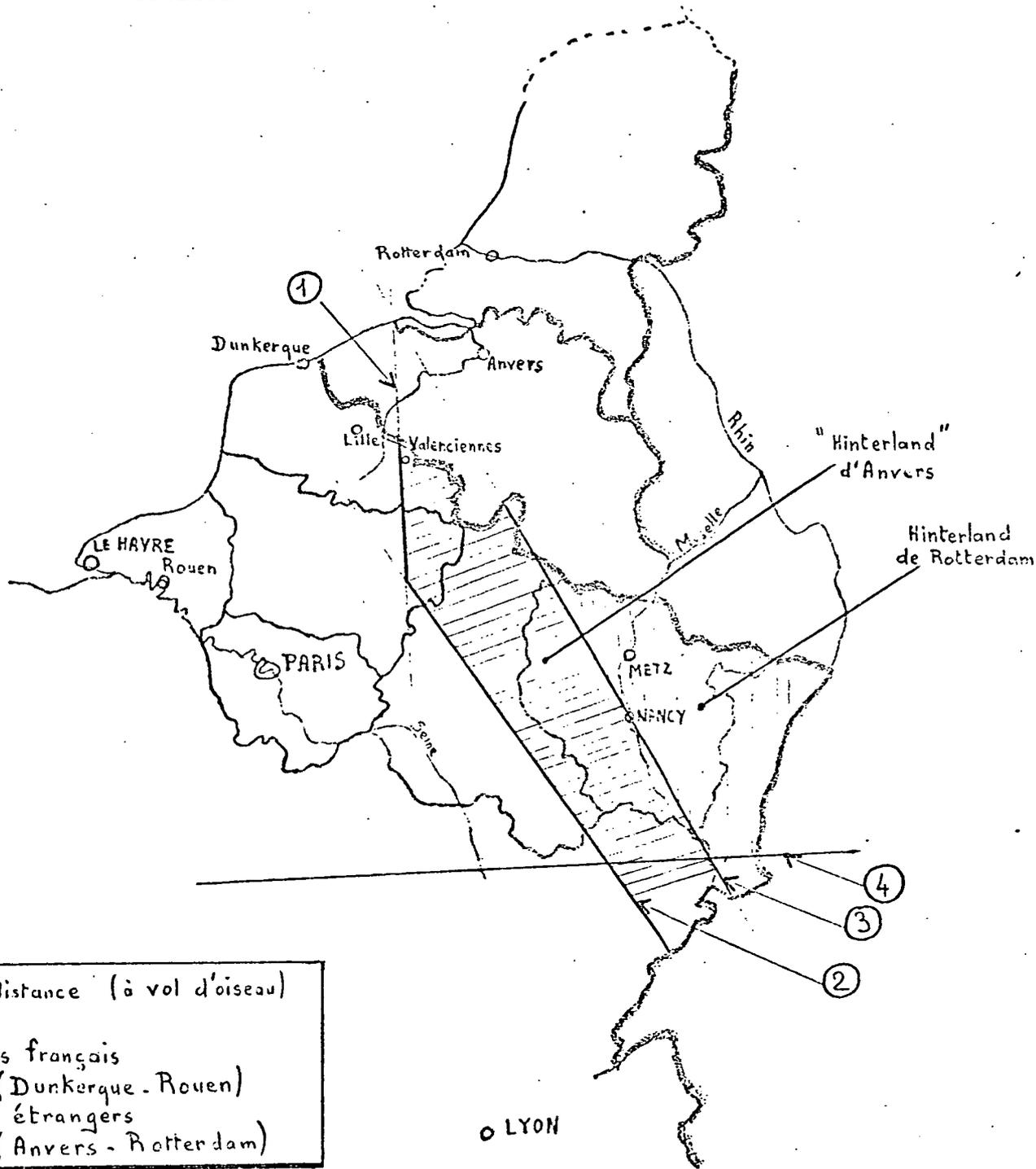
Ce tableau n'est bien sur qu'indicatif.

Ainsi un investissement lourd pourrait éventuellement récupérer ces trafics lorrains et alsaciens et engendrer un transit au profit des ports français.

Mais surtout ce tableau montre que les trafics qui semblent le plus facilement récupérable concernent des produits riches très intéressants pour les ports français.

TRANSIT PAR

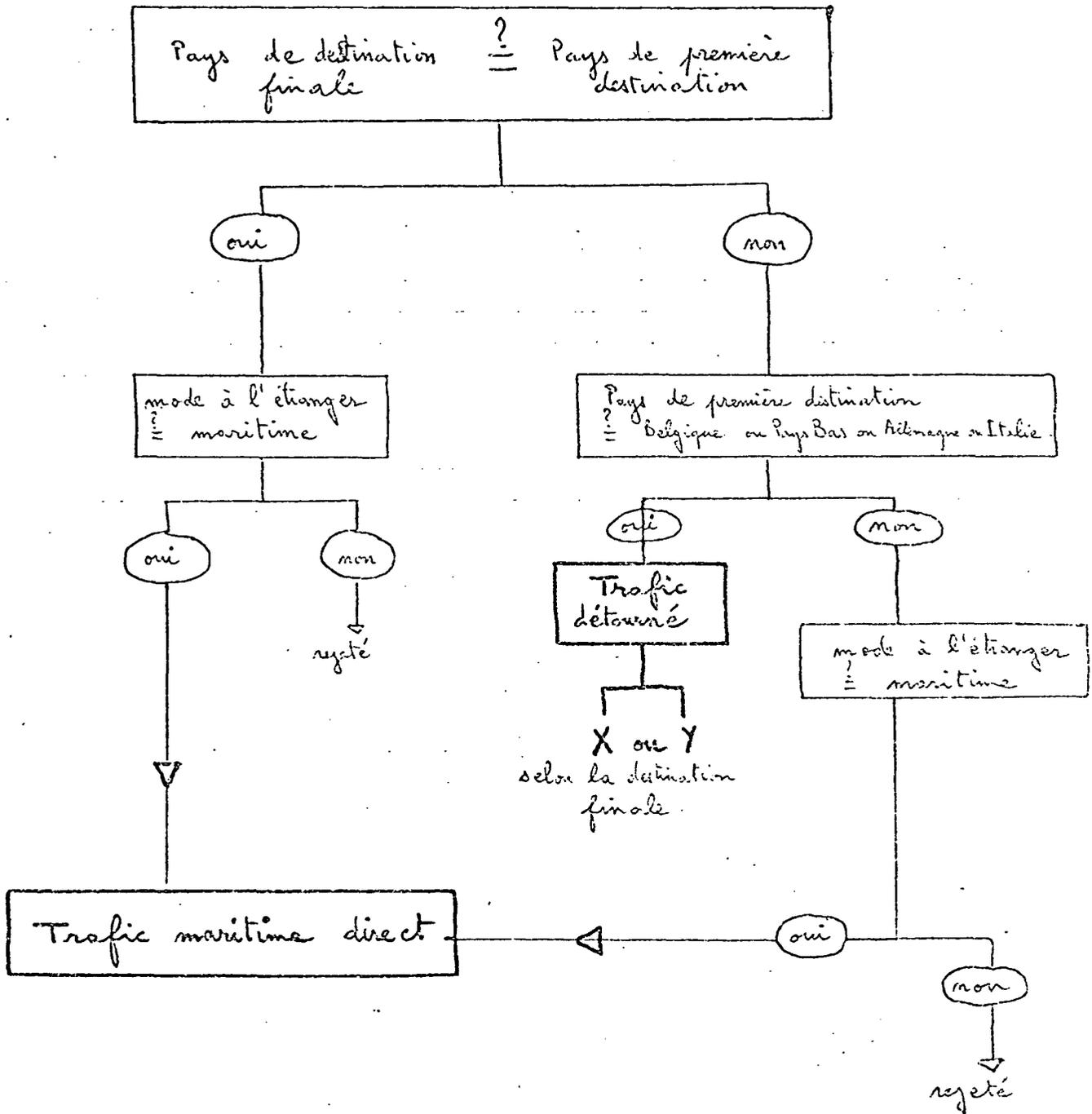
LES PORTS DU BENELUX



- ① entre Dunkerque et Anvers
- ② entre Rouen et Anvers
- ③ entre Dunkerque et Rotterdam
- ④ entre Marseille et Rotterdam.

ORGANIGRAMME INFORMATIQUE : Définition des trafics détournés et des trafics maritimes directs.

Cas des exportations



CHAPITRE I

ANALYSE SELON LES ZONES ETRANGERES

Dans quelle mesure les facteurs maritimes et portuaires sont-ils la cause du transit par des ports étrangers ?

Ce transit a-t-il lieu lorsque la desserte maritime d'une zone donnée est bien meilleure à partir des ports étrangers (notamment ceux du Bénélux) que des ports français ? Inversement, lorsqu'une zone est bien desservie à partir des ports français, subsiste-t-il des détournements de trafic ?

Il existe des exemples précis correspondant à ces deux cas. Ainsi le Golfe Persique, mal desservi à partir des ports français pour lequel le taux de détournement en tonnage est de 60% pour les importations hors pétrole et de 97% pour les exportations (1). Inversement, il est possible de citer les exemples de la Côte Occidentale d'Afrique et les D.O.M.T.O.M. pour lesquels les détournements sont relativement très faibles, voire presque nuls. (2).

Une analyse approfondie de l'importance de ces facteurs maritimes et portuaires suppose que l'on compare les qualités de service offerte et par les ports français et par les ports étrangers (nombre de liaisons mensuelles avec une zone, taux de fret, coût de passage dans les ports...).

Mais, le transit par un port étranger s'explique par des causes multiples : il faudrait appréhender l'influence simultanée de ces causes et évaluer l'importance relative de chacune. Pour l'analyse statistique d'un problème aussi complexe, il est plus facile d'étudier séparément le rôle de chacun des facteurs explicatifs, mais alors on tente d'expliquer l'ensemble des "détournements" par chaque facteur en sous-estimant l'influence des autres causes. (Une analyse plus complète supposerait un traitement informatique très coûteux et difficile à exploiter).

Les réserves ci-dessus sont particulièrement vraies, pour l'étude des facteurs maritimes et portuaires et les conclusions avancées ci-dessous doivent être considérée avec prudence. Cette étude n'en demeure pas moins très instructive .

.../...

(1) A remarquer que cet exemple est encore plus typique du fait que les importations transitent essentiellement par les Pays-Bas et les exportations par la Belgique.

(2) Les taux de détournement en tonnage sont, de 8% et 6,5% respectivement pour les importations et les exportations de la C.O.A. (Côte Occidentale d'Afrique), inférieurs à 1% pour les D.O.M.T.O.M.

L'analyse des détournements selon les zones géographiques montre que pratiquement toutes les zones sont concernées (tout le continent américain, presque toute l'Asie, le Sud et l'Est de l'Afrique...)(1)

Le tableau ci-dessous indique les zones pour lesquelles les taux de détournement sont particulièrement élevés :

Zones	IMPORT (H. P.)		EXPORT	
	Tonnage (%)	Valeur (%)	Tonnage (%)	Valeur (%)
Sud de l'Afrique	51	71	48	29
Côte Orientale Afr.	50	44	37	56
Mer Rouge			77	48
Golfe Persique	60	148	97	80
Océan indien	59	61		
Japon	16	86	38	58
Plata	57	41	42	24
Brésil			63	42
Amérique du Nord	41	69	66	40
Scandinavie	20,4	41,5	48	75
Taux de détournement moyen pour les zones Outre-Mer.	18 (2)	38 (2)	19	20,5
Part du Pavillon français (%)	16	33	26	38

(Données extraites de l'annexe 1)

Outre les zones déjà indiquées, il faut encore mentionner tout l'Extrême-Orient et l'Océanie à l'importation (surtout en valeur) et tout le Continent américain à l'exportation.

.../...

(1) Même l'Europe, la zone désignée par Y dans les tableaux. Mais une analyse plus fine est nécessaire à ce niveau, car la méthode de détermination des détournements est moins fiable pour les pays européens. Cette analyse sera faite prochainement.

(2) Ces taux de détournement ne prennent pas en compte le transit des produits pétroliers, contrairement aux taux indiqués page 1.3.

Pour l'analyse des facteurs maritimes, il est très instructif de rapprocher taux de détournement et taux de couverture par le pavillon français (% P.F.) du trafic maritime direct entre la France et les zones étrangères.

Zones	% P.F.		Taux de détournement		Importations maritimes (détra + direct) en milliers de tonnes
	Tonnage	Valeur	En tonnage	Valeur %	
Côte Occidentale d'Afrique	24	45	8	9	11.460
Sud de l'Afrique	18	38	51	71	1.415
Madagascar	70	72	3	5	215
Océan indien	27	33	59	61	205
Sud-Est Asiatique	12	28	32	70	880
Japon	21	33	16	87	1.080
Océanie	2	12	10	122	3.250
Amérique du Sud, Cote Ouest	17,5	45	57	53	860
Brésil	12	20	19	25	5.030
Amérique Centrale	12	22	20	58	1.170
Amérique du Nord	18	28	41	69	9.210
DOM, TOM	69	73	0,4	0,3	750
Grande-Bretagne-Irlande	13	39	13	18	4.040
Scandinavie	10	10	20	42	5.340
Afrique du Nord	16	27	7	8	4.440
Taux moyens pour les zones Outre-Mer :	16	33	18	38	

(Cf. annexe 1 : tableau 12, repris sur le graphique page I-6)

Les chiffres ci-dessus concernent les importations hors produits pétroliers.

Ils éclairent très bien deux phénomènes caractéristiques :

- premièrement la faiblesse du taux de couverture du pavillon français qui apparait d'autant plus que les importations de produits pétroliers ne sont pas prises en compte. Autre aspect de cette faiblesse, la distorsion entre

.../...

taux de couverture en tonnage et en valeur (16% et 33%) : le pavillon français est moins présent sur le transport des vracs que sur celui des marchandises diverses (1).

- deuxièmement, le taux de détournement présente, entre tonnage et valeur, la même distorsion que le taux de couverture par le pavillon français : les produits transitant par les ports étrangers sont plus riches que ceux qui sont importés par les ports français. Ceci est particulièrement vrai pour les marchandises diverses qui représentent 80% en valeur des importations détournées (2).

Un premier constat s'impose : parmi les importations détournées, les marchandises diverses en représentent une part importante alors qu'elles sont destinées à des régions éloignées des ports étrangers (cf. Chap. II).

L'analyse peut être poursuivie en étudiant par zone étrangère, les courants de trafic, les taux de détournement et le taux de couverture par le pavillon français.

(1) D'après le Comité Central des Armateurs de France (le transport maritime : Etudes et statistiques) le taux de couverture apparent des importations maritimes par l'armement français est de :

- . 18,4% pour les marchandises pondéreuses
  - . 31,9% pour les marchandises diverses
- } en tonnage en 1974.

(2) Nature des importations transitant par les ports étrangers, calculée à partir du traitement informatique S.A.E.I., en utilisant les définitions du S.G.M.M.

	Zones Outre-Mer				Toutes zones étrangères			
	Détra		Importations maritimes		Détra		Importations maritimes	
	10 <sup>3</sup> t.	10 <sup>6</sup> F.	10 <sup>3</sup> t.	10 <sup>6</sup> F.	10 <sup>3</sup> t.	10 <sup>6</sup> F.	10 <sup>3</sup> t.	10 <sup>6</sup> F.
. Pétrole	873,5	347,9	32999,6	48642,5	952,0	407,6	37150,5	50308,0
. Vrac	5144,1	3118,0	33073,1	15203,2	6522,3	3640,7	40821,9	17649,9
. Marchandises diverses	2621,2	3172,9	10254,4	28205,0	3359,4	16147,2	12647,0	32465,1
. Total	8638,8	16638,8	176327,1	92050,7	10833,7	20195,5	190619,4	100423,0

- Pour la Côte Occidentale d'Afrique, Madagascar, les DOM.TOM, le pavillon français est prépondérant (% P.F.  $\approx$  70%) ou largement présent (pour C.O.A., le taux de couverture est de 24% en tonnage et 45% en valeur, mais le pavillon français achemine 2,5MT) et les détournements sont relativement faibles, voire presque nuls.
- En Asie, le pavillon français est presque inexistant, les taux de détournement sont importants. Quelques cas particuliers cependant :
  - . la zone Océan Indien où le taux de couverture du P.F. est d'environ 30% mais avec un trafic de 35.000T. seulement. Les détournements restent importants (td = 59%).
  - . le Japon où le pavillon français assure un trafic de 200.000T. et un taux de couverture de 21% en tonnage (33% en valeur) à l'importation et de l'ordre de 25% à l'exportation. Les taux de détournements sont élevés notamment en valeur (87% à l'import et 58% à l'export).
- Pour tout le continent américain, malgré la présence du pavillon français les taux de détournement sont élevés. A noter le cas de l'Amérique du Nord où le pavillon français achemine 1,2MT, mais seulement 18% des importations maritimes directes. La qualité de service offerte à partir des ports étrangers conduit à 2,7MT de détournement.

Il semble possible de tirer les enseignements suivants :

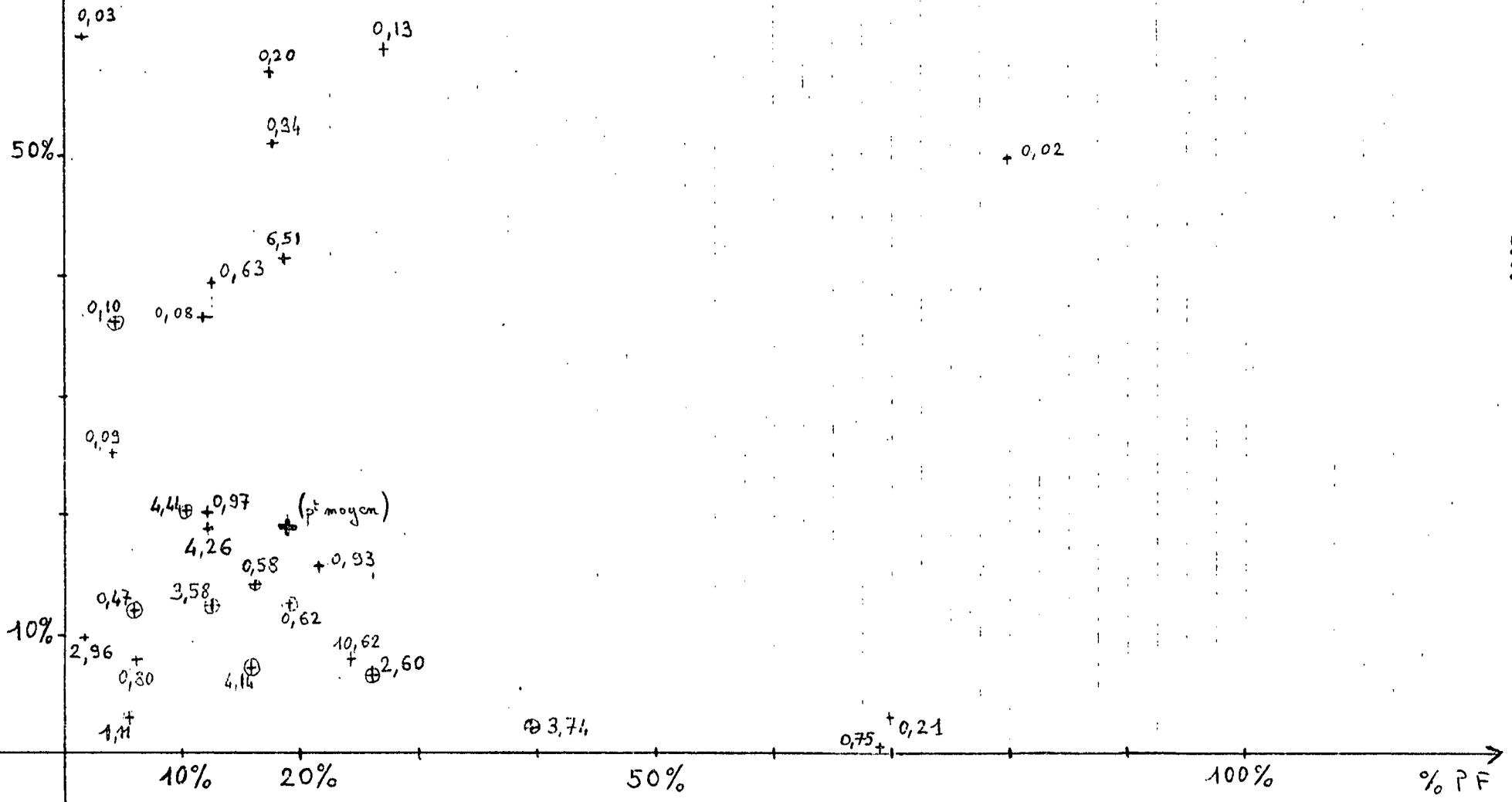
- . sur certaines lignes maritimes, le trafic est accaparé par le P.F. (Madagascar ; DOM.TOM) et les détournements sont très faibles. Ou bien il est assuré par le pavillon étranger et les détournements sont importants (Mer Rouge, Golfe Persique).
- . quand les courants de trafic sont importants, par contre, les situations sont plus complexes. Les détournements sont faibles avec la Côte Occidentale d'Afrique, l'Afrique du Nord et la Grande-Bretagne, bien que le pavillon français soit peu présent pour les deux dernières zones. Pour les exportations vers l'Amérique du Nord, le pavillon français achemine 43% d'un trafic de 2 millions de tonnes, mais les détournements s'élèvent à 1,3 million de tonnes.

En définitive, il est difficile d'expliquer les facteurs maritimes à partir du seul taux de couverture par le pavillon français. Il faudrait prendre en compte d'autres paramètres : taux de fret, volume marché de fret, coût et qualité de service du passage portuaire...

taux de détournement

↑ 0,73  
(~~4~~ d = 222%)

Import. tonnage (hors produits pétroliers)



CHAPITRE II

-----

ANALYSE REGIONALE - ACHEMINEMENT DES TRAFICS DETOURNES

L'objectif de cette analyse est de connaître précisément l'hinterland en France des ports des 4 pays de détournements.

Ceci nécessitait (1) l'évaluation des trafics détournés pour chaque région française, à la fois selon les pays de détournements, les produits (Chap. N.S.T.) et les modes d'acheminement ; une information supplémentaire a été collectée permettant d'affiner l'analyse de la chaîne Transport = il s'agit de la part du Pavillon Français (en valeurs absolues et pourcentages) dans chacun de ces trafics d'acheminement.

A titre d'exemples significatifs, les flux régionaux des trafics détournés (et leur acheminement) et des trafics passant par les ports français sont donnés en fin de chapitre, en tonnage et en valeur, par Chap. N.S.T. pour les principales régions, c'est-à-dire : en ce qui concerne les importations, Nord, Région Parisienne, Lorraine et Alsace ; en ce qui concerne les exportations, Nord, Picardie, Région Parisienne, Champagne, Lorraine et Alsace.

.../...

---

(1) Cf - Annexe ( II ) = les différents types de tableaux fournis concernant l'analyse régionale et l'acheminement des trafics détournés.

☛ Liste des 21 régions françaises.

I - ACHEMINEMENT DES TRAFICS DETOURNES ET PART DU PAVILLON FRANCAIS -  
RESULTATS GLOBAUX :

L'importance de chaque mode de transport dans l'acheminement des trafics "détournés" est retracé pour le total des trafics et par pays de détournement dans le tableau n°[21] de l'annexe II.

On constate ainsi en 1974,

- à l'importation, la prédominance de la voie navigable en tonnages (65,6% des tonnages importés par voie navigable venant des Pays-Bas), et de la route en valeur.
- à l'exportation, la part importante du fer et de la voie navigable en tonnages, de la route et du fer en valeur .

Les parts respectives de chaque mode dans les détournements s'élèvent à :

	% tonnages (1)	% valeurs
<u>IMPORTATIONS</u> : Mer	17,5 (13,8)	7,2
V.N.	55,9 (59,7)	21,2
Route	16,2 (16,0)	57,4
Fer	10,4 (10,4)	14,2
<u>EXPORTATIONS</u> : Mer	3,3 ( 0,9)	2,1
V.N.	37,1 (33,4)	15,9
Route	17,7 (20,3)	45,8
Fer	42 (45,4)	36,2

.../...

(1) Ces pourcentages correspondent aux trafics de l'ensemble des zones étrangères, Europe Continentale incluse ; les chiffres entre parenthèses ne concernent que les zones outre-mer.

Pour chacun des trafics par pays de détournement et par mode d'acheminement, on a calculé la part du Pavillon Français par rapport aux tonnages (1) détournés (cf. tableau n°(21)).

En 1974, pour chacun des modes, à l'importation, la part de l'acheminement du trafic "détourné" assuré par le Pavillon Français est inférieure à ce qu'elle est pour l'ensemble du transport du commerce extérieur français (Mer=20,1/30,7 ; Voie Navigable=31,1/33,5 ; Route=41,2/45,1).

A l'exportation, par contre, le taux de couverture par le Pavillon Français est meilleur, excepté pour la Route (Mer=24,6/22,7 ; V.N.=43/20,3 ; Route=42,4/46,5).

Il faut noter que la part du Pavillon Français est particulièrement mauvaise sur les trafics routiers et par voie navigable à destination ou en provenance des Pays-Bas.

.../...

---

(1) pour le fer, l'ensemble du trafic est considéré sous Pavillon Français.

II - PRINCIPALES REGIONS DE "DETOURNEMENT" ET L'ACHEMINEMENT DE LEURS TRAFICS

-cf. Tableau [22] :

- Part des régions dans les détournements nationaux :

	% tonnages	% valeurs
IMPORTATIONS : DETRA nationaux	100	100
- 1 - Nord	31,9	27,25
- 3 - Région Parisienne	6,15	30,3
-14 - Lorraine	29,7	6,2
-15 - Alsace	7,7	6,1
- 5 - Haute Normandie	6,6	5,6
-19 - Rhône Alpes	2,4	4,3
- 2 - Picardie	3,1	4
-13 - Champagne	2,8	3,5
(Sous-total).....	(90,35)	(87,25)
EXPORTATIONS : DETRA nationaux	100	100
- 1 - Nord	25,5	22,9
-14 - Lorraine	34,9	16,8
- 3 - Région Parisienne	3,6	13,3
-15 - Alsace	10,15	7,3
- 2 - Picardie	8,35	7
-19 - Rhône Alpes	2	7,3
-13 - Champagne	5,2	4,2
-16 - Franche-Comté	1	4,9
- 5 - Haute-Normandie	2,8	3,9
(Sous-total).....	(93,5)	(87,6)

.../...

- Part du trafic détourné dans le trafic maritime régional :

- C'est-à-dire trafic régional détourné/trafic maritime de la région passant par les ports français (pétrole inclus).

Régions pour lesquelles ce rapport est supérieur à 50% :

	% tonnages	% valeurs
IMPORTATIONS :		
- 2 - Picardie	106,4	83,3
- 13 - Champagne	442,5	322,5
- 16 - Franche Comté	174,7	156,3
- 17 - Bourgogne	90,4	53
- 14 - Lorraine	49,8	60,2
- (DETRA nationaux)	(5,7)	(20,11)
EXPORTATIONS :		
- 14 - Lorraine	279,5	189,2
- 15 - Alsace	481,9	95,7
- 13 - Champagne	94,5	59,7
- 1 - Nord	47,4	68,6
- 2 - Picardie	65,5	46,1
- (DETRA nationaux)	(20,15)	(23)

.../...

- Part des différents modes d'acheminement des trafics détournés selon les régions et les produits (cf. tableaux [22] et [23]):

1°) à l'importation:

L'acheminement par mer (trafic "semi-détourné") en provenance principalement des Pays-Bas (tableau [21]) s'effectue pour plus de 80% avec les régions Nord, Haute-Normandie, Basse-Normandie et Région Parisienne. Ces trafics concernent essentiellement des produits pétroliers (régions Nord et Haute-Normandie), des combustibles minéraux solides (Nord, Basse-Normandie)<sup>(1)</sup>, des marchandises diverses (Nord, Région Parisienne), des produits chimiques (Haute-Normandie), des minéraux bruts et matériaux de construction (Haute-Normandie).

Les trafics par voie navigable s'effectuent principalement avec les régions Nord, Lorraine et Alsace ; et comportent des minerais et déchets pour la métallurgie (Nord-Lorraine), des produits métallurgiques (Nord-Champagne...), des combustibles minéraux solides (Lorraine), des produits chimiques (Alsace-Lorraine-Nord...), des denrées alimentaires (Nord...).

Il faut noter que les flux à destination de la région Nord sont beaucoup plus riches que ceux destinés à la Lorraine.

.../...

---

(1) On notera (cf tableau 23 en annexe) que les combustibles minéraux solides (Houille) à destination des régions Nord et Basse-Normandie proviennent pour la quasi-totalité d'Europe (C.E.E.). Il en est de même pour plus de 50% du Chap. 5 (Produits sidérurgiques).

(\*) IMPORTATIONS :

Pourcentages par rapport au trafic total détourné acheminé (1) en classant, pour chaque mode, les régions et les produits selon leur importance :

<u>- par mer :</u>	(% Tonnages)	(% valeurs)
Régions - 1 - Nord	42,4	24,5
- 5 - Haute-Normandie	23,1	27,1
- 3 - Région Parisienne	3,9	19,9
- 6 - Basse-Normandie	16,3	5
Produits - Chap. 3	34,8	19,2
Chap. 2	31,9	8
Chap. 9	4,2	24,8
Chap. 8	5,5	16,8
Chap. 6	12,3	5
 <u>- par voie navigable :</u>		
Régions - 1 - Nord	29,6	43,6
- 14 - Lorraine	44,4	14,3
- 15 - Alsace	11,8	14,2
- 13 - Champagne	3,3	6,8
- 2 - Picardie	3,3	6,7
- 3 - Région Parisienne	3,3	6,7
Produits - Chap. 4	31,3	13,5
Chap. 5	5,8	25
Chap. 2	17,7	5,1
Chap. 8	7,9	17,1
Chap. 1	7,2	16,2
 <u>- par route :</u>		
Régions - 3 - Région Parisienne	17,2	40,7
- 1 - Nord	36,3	25,4
- 19 - Rhône-Alpes	7,1	5,2
Produits - Chap. 9	20,1	47,2
Chap. 0	20	18,8
Chap. 8	24,5	14,9
Chap. 5	5,8	9,2
 <u>- par fer :</u>		
Régions - 14 - Lorraine	37,5	6,5
- 1 - Nord	20	11,6
- 3 - Région Parisienne	7,8	29,1
Produits - Chap. 9	10,2	43,5
Chap. 8	10,6	14,8
Chap. 5	10,5	14,6
Chap. 0	9,1	12,7

(1) Pour chaque mode : toutes les régions : 100 %  
tous les produits : 100 %

Les trafics rouliers sont plus dispersés géographiquement, mais plus de 40% en valeur sont à destination de la Région Parisienne alors qu'en tonnages, 36,3% sont à destination de la région Nord. Ces trafics comportent essentiellement des marchandises diverses (47,2% en valeur) à destination de la Région Parisienne, du Nord et d'autres régions, mais aussi des produits agricoles (Nord), des produits chimiques (régions diverses) et des produits métallurgiques (Région Parisienne, Nord...).

Par fer, sont acheminés notamment des marchandises diverses à destination de la Région Parisienne, de la Champagne, du Nord... ; des produits chimiques vers la région Rhône-Alpes, la région Parisienne ; des produits métallurgiques, des produits alimentaires, etc.

2°) à l'exportation :

Les trafics détournés acheminés par mer, peu importants, proviennent pour plus de 40% de Haute-Normandie. Ils se composent essentiellement de produits chimiques (Haute-Normandie), de produits sidérurgiques (Haute-Normandie, Nord, Pays de Loire, Provence Côte d'Azur).

37% en tonnage et 16% en valeur des exportations détournées sont acheminés par la voie navigable en provenance principalement des régions Nord et Lorraine et consistent en produits sidérurgiques pour plus de 70% en valeur et 55% en quantités.

Les trafics acheminés par la route (près de 18% en quantités, 46% en valeur) consistent notamment en marchandises diverses (provenant de la Région Parisienne, Nord, Rhône-Alpes, Alsace...), en produits chimiques (Région Parisienne, Nord...) en produits sidérurgiques (Nord...).

Le fer qui, à l'exportation, achemine vers les ports de détournements une part importante des trafics (42% en tonnage, 36% en valeur) transporte en particulier des produits sidérurgiques provenant de Lorraine et du Nord, mais aussi des marchandises diverses provenant de Franche-Comté, de la Région Parisienne, de la Région Nord, d'Alsace, etc.

(\*\*) EXPORTATIONS :

Part du trafic détourné acheminé (1) :

	(% tonnages)	(% valeurs)
<u>- par mer :</u>		
. Régions - 5 - Haute Normandie	40,3	47,3
- 8 - Pays de Loire	9,6	13,7
- 21 - Provence-Côte d'Azur	12,7	4
. Produits - Chap. 8	31,4	26,6
Chap. 5	17,5	29,7
Chap. 9	3	26
<u>- par voie navigable :</u>		
. Régions - 14 - Lorraine	49,3	50,8
- 1 - Nord	18,7	22,5
. Produits - Chap. 5	55,6	70,8
- Chap. 0	11	7,5
<u>- par route :</u>		
. Régions - 1 - Nord	38,9	24,9
- 19 - Rhône-Alpes	7,6	11,9
- 3 - Région Parisienne	9,9	20,9
. Produits - Chap. 9	26,8	56,4
- Chap. 8	23,2	19,9
- Chap. 5	22	10,7
<u>- par fer :</u>		
. Régions - 14 - Lorraine	37,5	20,9
- 1 - Nord	27,3	22,6
- 2 - Picardie	12,1	9,6
- 3 - Région Parisienne	2,9	9,2
- 16 - Franche-Comté	1,8	9,1
. Produits - Chap. 5	65,1	44,7
- Chap. 9	9,8	38,4
- Chap. 8	10,2	7,2

(1) Pour chaque mode : toutes les régions : 100%  
                           tous les produits : 100%

	TRAFICS des PORTS FRANCAIS		TRAFICS DETOURNES					
	zones Outre-Mer	ensemble des zones	zones Outre-Mer	ensemble des zones	acheminés PAR			
					Mer	V.N.	Routes	Per
TOTAL								
-Q (10 <sup>3</sup> T.)		29375,7	2452,1	3456,5	803,4	1790,6	636,5	225,8
-V (10 <sup>6</sup> F.)		10197,2	4511,0	5502,4	356	1867,1	2946,9	332,2
CHAP. 0 - Q.		367,2	475,9	494,1	1,8	278,2	203,1	11,0
- V.		860,2	1840,4	1915,6	8,7	294,2	1578,8	33,6
CHAP. 1 - Q.		443,1	242,0	258,4	8,7	191,7	50,2	2,8
- V.		1424,0	515,4	564,7	26,2	320,3	193,0	25,2
CHAP. 2 - Q.		3306,2	16,8	403,8	315,2	41,4	0,1	47,0
- V.		669,7	5,4	77,4	58,3	8,1	0,1	10,9
CHAP. 3 - Q.		11165,1	422,5	432,4	378,3	45,3	5,0	3,8
- V.		4094,3	193,5	207,0	148,0	51,1	6,1	1,8
CHAP. 4 - Q.		11369,5	514,4	599,8	578	439,6	13,0	83,5
- V.		1071,2	446,9	497,4	4,1	396,3	19,2	77,8
CHAP. 5 - Q.		64,9	65,8	167,0	0,5	113,6	31,0	21,9
- V.		378,7	418,4	770,6	2,6	544,9	182,1	41,0
CHAP. 6 - Q.		1753,8	161,2	480,4	,9	325,9	133,1	14,1
- V.		111,0	68,8	88,6	,5	55,6	22,1	10,4
CHAP. 7 - Q.		384,3	302,9	304,2	0	278,5	24,3	1,5
- V.		106,3	94,1	94,7	0	84,4	9,8	0,5
CHAP. 8 - Q.		244,5	163,2	191,4	4,5	74,2	97,4	15,3
- V.		390,2	370,8	438,8	5,5	109,2	294,8	29,3
CHAP. 9 - Q.		277,0	87,5	125,1	36,0	2,4	73,1	13,6
- V.		1091,5	557,5	847,7	102,2	2,7	641,1	101,8

REGION **3** . REGION PARISIENNE .

importations .

	TRAFICS des PORTS FRANCAIS		TRAFICS DETOURNES					
	zones Outre-Mer	ensemble des zones	zones Outre-Mer	ensemble des zones	acheminés Mer	PAR V.N.	Route	Fer
TOTAL								
-Q (10 <sup>3</sup> T.)		11586,5	554,9	666,2	73,7	202,0	302,0	88,4
-V (10 <sup>6</sup> F.)		15036,7	5256,2	6120,9	290,2	283,6	4713,0	834,1
CHAP. 0 - Q.		514,9	106,6	112,	10,7	41,9	42,9	16,6
- V.		1001,3	266,5	297,5	27,2	54,1	148	68,2
CHAP. 1 - Q.		657,9	84,7	107,6	13,1	40,7	46,5	7,3
- V.		2362,2	383,1	496,6	55,6	84	313,3	43,8
CHAP. 2 - Q.		128,2	0	4,1	0	6,0	,1	0
- V.		21,4	0	,8	0	,8	,0	0
CHAP. 3 - Q.		8135,6	,7	1,7	,1	,3	,7	0
- V.		2559,7	3,0	3,7	,2	,2	3,2	,0
CHAP. 4 - Q.		64,8	48,2	48,9	1,9	37,1	5,1	4,7
- V.		63,7	39,5	40,6	2,2	17,0	17,3	4,2
CHAP. 5 - Q.		229,7	26,0	44,0	1,4	24,2	14,3	4,2
- V.		1665,0	466,2	537,9	15,1	60,8	635,2	26,8
CHAP. 6 - Q.		148,5	55,6	67,6	15,2	30,5	9,6	12,6
- V.		103,7	49,9	56,7	13,3	21,8	9,8	12,4
CHAP. 7 - Q.		288,2	,3	1,0	0	,5	,3	,2
- V.		74,8	,1	,5	0	,2	,2	,1
CHAP. 8 - Q.		296,9	95,3	125,3	19,4	22,3	70,8	12,8
- V.		876,1	560,5	687,8	66,2	36,2	503,1	84,3
CHAP. 9 - Q.		1122,1	137,4	154,6	11,9	,6	114,9	30,2
- V.		6288,7	3487,2	3996,8	110,4	8,5	3283,5	594,3

	TRAFICS des PORTS FRANCAIS		TRAFICS DETOURNES					
	zones Outre-Mer	ensemble des zones	zones Outre-Mer	ensemble des zones	acheminés Mer	V.N.	PAR Route	Fer
TOTAL								
-Q (10 <sup>3</sup> T.)		6459,2	3001,3	3216,8	ε	2687,3	99,1	423,3
-V (10 <sup>6</sup> F.)		2089,7	1007,8	1258,4	ε	613,8	453,6	187,9
HAP. 0 - Q.		30,9	32,1	38,5	-	18,5	17,9	2,0
- V.		109,6	113,8	158,1				
HAP. 1 - Q.		7,1	5,8	8,7	,0	2,8	3,1	2,8
- V.		23,1	13,1					
HAP. 2 - Q.		9,2	836,7	972,4	0	920,9	ε	51,4
- V.		1,3	168,8	197,8	0	186,6	ε	11,2
HAP. 3 - Q.		4339,9	180,7	183,1	0	173,3	7,4	2,4
- V.		1553,2	35,5	41,0	0	27,8	12,3	0,8
HAP. 4 - Q.		1994,4	1630,9	1637,3	6,2	1331,8	6,0	293,8
- V.		138,6	159,6	161,8	0,1	131,5	3,0	27,2
HAP. 5 - Q.		8,4	36,1	51,0	,1	29,6	4,0	17,2
- V.		43,0	162,8	184,5	,1	45,4	81,3	31,6
HAP. 6 - Q.		8,1	111,5	136,5	,0	100,5	4,3	31,2
- V.		3,9	31,7	44,7	,0	23,4	5,6	15,2
HAP. 7 - Q.		-	,2					
- V.		-	,0					
HAP. 8 - Q.		49,1	155,0	167,5	,4	102,7	46,3	20,1
- V.		79,8	242,2	259,0	,4	138,0	86,1	36,5
HAP. 9 - Q.		12,2	12,2	21,1	,2	7,1	12,0	1,7
- V.		137,3	150,1	190,4	2,2	6,5	156,8	24,9

## REGION 15 - ALSACE - importations.

	TRAFICS des PORTS FRANCAIS		TRAFICS DETOURNES					
	zones Outre-Mer	ensemble des zones	zones Outre-Mer	ensemble des zones	acheminés Mer	PAR V.N.	Route	Fer
TOTAL								
-Q (10 <sup>3</sup> T.)		8538,8	696,5	829,9	-	713,5	877,7	27,9
-V (10 <sup>6</sup> F.)		3553,1	1013,6	1235,8	-	610,3	468,5	151,5
CHAP. 0 - Q.		5,6	26,1	34,3	,1	18,2	12,2	3,8
- V.		38,8	66,3	97,2	,1	26,4	56,4	16,3
CHAP. 1 - Q.		8,0	49,0	50,0	0,2	42,9	5,4	1,4
- V.		29,8	122,5	129,9	1,3	87,9	33,2	7,5
CHAP. 2 - Q.		-	66,1	84,2	0	84,2	,0	,0
- V.		-	13,5	17,1	0	17,1	,0	,0
CHAP. 3 - Q.		8403,0	3,5	26,8	0	26,0	,2	,6
- V.		3133,8	2,2	15,1	0	14,1	,4	,6
CHAP. 4 - Q.		84,3	52,9	53,0	0	52,4	,1	,5
- V.		20,0	15,5	15,6	0	16,8	,1	,7
CHAP. 5 - Q.		5,2	9,1	20,2	0	9,4	3,8	9,0
- V.		15,4	27,4	57,7	0	10,4	15,7	31,6
CHAP. 6 - Q.		1,1	45,3	79,9	0	71,7	4,2	4,2
- V.		0,8	13,4	19,2	0	15,5	1,0	2,6
CHAP. 7 - Q.		0,9	215,5	215,6	,0	195,7	19,8	,2
- V.		0,6	57,2	57,3	,0	53,2	4,0	,0
CHAP. 8 - Q.		12,1	186,4	216,9	0,1	186,7	26,6	3,6
- V.		34,5	402,5	447,3	0,8	318,7	115,2	12,6
CHAP. 9 - Q.		18,6	42,7	49,0	0,5	28,3	15,4	4,8
- V.		279,3	294,0	379,4	3,3	54,2	262,4	79,6

## REGION 1 - NORD -

. exportations .

	TRAFICS des PORTS FRANCAIS		TRAFICS DETOURNES					
	zones Outre-Mer	ensemble des zones	zones Outre-Mer	ensemble des zones	acheminés Mer	V.N.	PAR Route	Fer
TOTAL								
-Q (10 <sup>3</sup> T.)		3302,9	1194,3	1565,1	12,1	426,2	422,2	706,7
-V (10 <sup>6</sup> F.)		5276,1	2738,7	3619,5	19,9	565,4	1806,4	1227,8
CHAP. 0 - Q.		102,6	59,8	148,2	,0	129,8	17,6	,8
- V.		149,4	99,6	228,3	,5	93,5	126,2	8,1
CHAP. 1 - Q.		432,2	210,7	231,8	,4	106,9	108,6	16,0
- V.		722,1	307,3	347,7	1,3	107,7	902,2	36,5
CHAP. 2 - Q.		182,2	35,0	36,0		0		36,0
- V.		57,2	11,0	11,4		0		11,4
CHAP. 3 - Q.		699,6	3,4	11,5	7,9	0	1,3	2,4
- V.		311,8	2,2	5,1	2,1	0	1,5	1,6
CHAP. 4 - Q.		2,7	,3	,6	0	-	,4	,2
- V.		8,4	1,9	2,6	0	-	2,3	,3
CHAP. 5 - Q.		719,7	569,9	780,7	1,5	162,1	98,5	578,2
- V.		1102,5	1059,1	1679,4	2,0	336,4	310,8	830,2
CHAP. 6 - Q.		399,8	13,6	14,0	0	,8	8,7	6,5
- V.		75,1	18,2	19,1	0	,1	14,2	4,7
CHAP. 7 - Q.		42,2	43,5	44,0	0	7,9	1,5	34,6
- V.		31,5	34,1	34,7	0	6,8	1,8	26,2
CHAP. 8 - Q.		80,7	101,0	114,1	,0	16,9	87,0	10,1
- V.		253,1	226,7	274,1	,4	16,0	239,7	17,9
CHAP. 9 - Q.		641,2	157,2	186,0	2,3	1,8	98,1	81,8
- V.		2565,0	978,4	1217,1	13,6	4,9	907,7	290,9

REGION 2 - PICARDIE -

. exportations .

	TRAFICS des PORTS FRANCAIS		TRAFICS DETOURNES					
	zones Outre-Mer	ensemble des zones	zones Outre-Mer	ensemble des zones	acheminés Mer	V.N.	PAR Route	Fer
TOTAL								
-Q (10 <sup>3</sup> T.)		783,7	422,7	513,1	1,5	110,2	89,0	312,4
-V (10 <sup>6</sup> F.)		2395,2	934,7	1103,4	4,8	116,7	434,3	527,5
CHAP. 0 - Q.		272,8	41,1	69,6	,6	63,0	4,8	1,2
- V.		216,0	33,7	55,3	,5	93,5	126,2	8,1
CHAP. 1 - Q.		87,4	27,5	34,3	,0	,9	19,4	13,9
- V.		214,8	87,3	106,1	,0	1,7	49,2	55,2
CHAP. 2 - Q.		-	-	-	-	-	-	-
- V.		-	-	-	-	-	-	-
CHAP. 3 - Q.		,7	,0	,0	0	0	,0	0
- V.		2,0	,0	,1	0	0	,1	0
CHAP. 4 - Q.		3,2	,8	,8	0	-	,8	0
- V.		9,6	4,9	5,0	0	-	5,0	0
CHAP. 5 - Q.		181,3	290,6	333,4	,6	41,4	13,6	277,8
- V.		347,4	427,5	497,4	,9	64,9	40,8	390,3
CHAP. 6 - Q.		53,2	3,9	4,1	0	2,5	,6	1,0
- V.		13,2	1,2	1,3	0	,4	,2	,6
CHAP. 7 - Q.		-	,1	,3	0	0	,3	0
- V.		-	,1	,3	0	0	,3	0
CHAP. 8 - Q.		38,4	28,7	37,2	,1	2,2	33,0	1,9
- V.		234,9	110,4	130,6	,3	2,1	120,1	8,2
CHAP. 9 - Q.		146,6	30,0	33,3	,2	,1	16,5	16,5
- V.		1327,4	269,7	307,3	2,9	1,6	210,7	92,1

## REGION 3 - REGION PARISIENNE -

. exportations .

	TRAFICS des PORTS FRANCAIS		TRAFICS DETOURNES		acheminés PAR			
	zones Outre-Mer	ensemble des zones	zones Outre-Mer	ensemble des zones	Mer	V.N.	Route	Fer
TOTAL								
-Q (10 <sup>3</sup> T.)		3988,9	164,5	223,4	2,6	37,5	107,4	76,0
-V (10 <sup>6</sup> F.)		16648,8	1593,6	2099,6	24,2	33,6	1513,0	528,8
CHAP. 0 - Q.		911,2	13,7	32,5	,3	26,1	1,9	6,2
- V.		783,8	24,7	40,0	,6	15,2	14,8	9,2
CHAP. 1 - Q.		877,4	17,8	21,1	,3	5,9	9,3	5,6
- V.		1627,6	47,7	56,6	,8	6,1	40,2	9,5
CHAP. 2 - Q.		39,4	-	-				
- V.		6,1	-	-				
CHAP. 3 - Q.		18,3	,4	,7	0	0	,5	,2
- V.		36,1	2,0	2,9	0	0	2,1	,9
CHAP. 4 - Q.		5,6	,3	,5	0	-	,4	,1
- V.		15,5	1,5	2,0	0	-	1,9	,1
CHAP. 5 - Q.		184,1	57,6	64,1	,2	6,2	17,2	40,6
- V.		670,2	132,2	159,3	,8	11,3	69,1	78,2
CHAP. 6 - Q.		842,4	6,6	4,1	,0	1,0	,6	1,0
- V.		121,7	8,3	10,8	0,1	,2	7,4	3,1
CHAP. 7 - Q.		15,6	,5	1,1	0	0	,7	,4
- V.		12,9	,7	1,4	0	0	,9	,5
CHAP. 8 - Q.		260,7	22,6	27,3	1,1	,2	21,0	5,0
- V.		1866,2	342,7	395,1	4,5	,6	308,3	82,0
CHAP. 9 - Q.		834,0	45,1	66,7	,7	,1	50,6	15,3
- V.		11708,5	1033,7	1431,2	17,4	,2	1068,4	365,3

REGION **13** - CHAMPAGNE -

exportations.

	TRAFICS des PORTS FRANCAIS		TRAFICS DETOURNES					
	zones Outre-Mer	ensemble des zones	zones Outre-Mer	ensemble des zones	acheminés Mer	V.N.	PAR Route	Fer
TOTAL								
-Q (10 <sup>3</sup> T.)		337,3	255,2	318,7	,8	72,5	89,7	155,7
-V (10 <sup>6</sup> F.)		1111,0	556,0	663,1	1,9	69,4	344,3	267,5
CHAP. 0 - Q.		67,7	17,9	36,2	0	19,0	,7	16,5
- V.		53,4	13,4	26,4	0	16,3	,5	9,5
CHAP. 1 - Q.		96,4	47,7	69,6	,7	14,6	26,7	29,3
- V.		397,8	110,4	148,3	1,0	13,7	83,8	49,9
CHAP. 2 - Q.		,1	-	-				
- V.		,0	-	-				
CHAP. 3 - Q.		,0	,0	,0	0	0	,0	0
- V.		,1	,0	,0	0	0	,0	0
CHAP. 4 - Q.		,3	-	-				
- V.		,7	-	-				
CHAP. 5 - Q.		52,0	101,6	117,9	,1	23,9	37,8	56,4
- V.		111,3	188,9	225,5	,2	39,3	73,9	112,2
CHAP. 6 - Q.		19,3	25,0	25,1	0	8,5	,3	16,3
- V.		5,5	2,3	2,4	0	,6	,1	1,7
CHAP. 7 - Q.		,1	,0	,4	0	0	,1	,3
- V.		,0	,1	,2	0	0	,1	,1
CHAP. 8 - Q.		26,9	28,8	32,7	0	6,3	7,4	19,0
- V.		19,9	20,2	21,8	,0	1,0	13,6	7,2
CHAP. 9 - Q.		74,5	33,7	36,6	,1	,2	18,8	17,5
- V.		527,3	220,7	260,5	,8	,5	172,3	66,1

## REGION 14 - LORRAINE -

. exportations .

	TRAFICS des PORTS FRANCAIS		TRAFICS DETOURNES		acheminés PAR			
	zones Outre-Mer	ensemble des zones	zones Outre-Mer	ensemble des zones	Mer	V.N.	Route	Fer
TOTAL								
-Q (10 <sup>3</sup> T.)		766,2	1541,7	2141,9	-	1123,0	49,0	967,7
-V (10 <sup>6</sup> F.)		1406,5	1984,2	2661,5	-	1276,7	188,1	1193,4
CHAP. 0 - Q.		3,8	3,0	4,5	0	2,2	2,3	,0
- V.		9,9	2,9	4,0	0	1,5	2,4	,1
CHAP. 1 - Q.		19,4	6,3	8,6	,0	3,5	1,3	3,8
- V.		50,2	13,4	16,1	,2	3,5	5,4	6,9
CHAP. 2 - Q.		68,7	,7	1,7	-	1,4	-	,3
- V.		16,2	,2	,5	-	,3	-	,1
CHAP. 3 - Q.		,0	,0	,0	0	0	,0	,0
- V.		,2	,1	,1	0	0	,1	,1
CHAP. 4 - Q.		4,5	-	19,8	0	-	,0	19,7
- V.		4,6	-	,5	0	-	,0	,4
CHAP. 5 - Q.		537,8	1266,2	1726,6	2,0	968,3	13,3	763,0
- V.		788,1	1671,2	2247,6	2,3	1213,9	81,6	997,8
CHAP. 6 - Q.		37,0	30,7	37,5	0	33,0	3,7	2,8
- V.		11,4	6,2	7,8	0	5,4	1,7	,7
CHAP. 7 - Q.		-	,0	,1	0	0	,1	0
- V.		,0	,1	,1	0	0	,1	0
CHAP. 8 - Q.		46,4	213,4	318,1	,0	112,5	15,9	189,7
- V.		101,8	145,4	197,6	,1	46,0	48,4	103,2
CHAP. 9 - Q.		48,6	21,4	25,0	,1	2,1	12,4	10,4
- V.		424,1	144,8	187,3	,6	6,2	98,4	82,1

REGION 15 - ALSACE -

Exportations.

	TRAFICS des PORTS FRANCAIS		TRAFICS DETOURNES		acheminés PAR			
	zones Outre-Mer	ensemble des zones	zones Outre-Mer	ensemble des zones	Mer	V.N.	Route	Fer
TOTAL								
-Q (10 <sup>3</sup> T.)		129,4	303,5	623,6	,1	488,9	57,0	77,6
-V (10 <sup>6</sup> F.)		1213,6	821,4	1161,9	1,2	298,3	522,9	339,5
CHAP. 0 - Q.		10,8	19,1	26,7	,0	6,3	16,6	1,8
- V.		38,7	67,9	76,5	,0	13,0	56,9	6,7
CHAP. 1 - Q.		17,2	35,5	36,5	,0	30,3	5,9	,4
- V.		51,3	65,0	69,0	,1	35,1	30,2	3,6
CHAP. 2 - Q.		,0	-	-				
- V.		,0	-	-				
CHAP. 3 - Q.		,0	,6	1,1	0	1,1	,0	,1
- V.		,1	,3	,4	0	,3	,1	,1
CHAP. 4 - Q.		,1	-	,1	0	-	,0	,1
- V.		,2	-	,0	0	-	,0	,1
CHAP. 5 - Q.		10,6	56,5	64,7	0	57,6	2,1	5,1
- V.		32,9	107,6	122,1	0	97,3	9,8	15,0
CHAP. 6 - Q.		2,6	,4	158,1	,1	157,4	,6	,1
- V.		2,4	,4	2,2	,1	1,0	1,1	,1
CHAP. 7 - Q.		9,6	95,1	208,2	0	168,7	0	40,5
- V.		7,3	21,3	53,7	0	0	,1	0
CHAP. 8 - Q.		11,7	67,5	84,4	,0	56,3	15,0	13,1
- V.		61,9	149,9	186,2	,1	66,0	83,9	36,2
CHAP. 9 - Q.		66,6	28,8	44,6	,0	11,2	16,7	16,6
- V.		1019,0	408,9	653,7	,8	44,4	343,0	265,5

CHAPITRE III

/ ANALYSE PAR PRODUITS /

Les traitements informatiques par zones étrangères et par régions françaises ont été faits pour chaque chapitre N.S.T. Ils sont complétés par un traitement par position et par Chapitre N.S.T., en quantités (tonnes) et en valeur (milliers de F.), pour les zones "Outre-Mer" (zones 1 à 21) d'une part et pour l'ensemble des zones étrangères d'autre part, en indiquant :

- les trafics détournés,
- les trafics maritimes (directs + "semi-détournés"), des ports français,
- les taux de détournement.

En 1974, les plus forts taux de détournement (trafics détournés/trafics maritimes cf. tableau [31]) sont constatés :

- à l'importation : pour les produits sidérurgiques (Chap. 5), pour les produits chimiques (Chap. 8), pour les machines et objets manufacturés (Chap. 9), les minéraux bruts (Chap. 6), les produits agricoles (Chap. 0) et les minerais et déchets pour la métallurgie (Chap. 4).
- à l'exportation, ce sont les produits métallurgiques notamment, les produits chimiques... ;

Mais ces taux de détournement varient très fortement selon que l'on prend en compte toutes les zones étrangères ou seulement les zones Outre-Mer, ou que l'on en prend en compte les quantités ou les valeurs, ou encore quand on se situe au niveau des positions N.S.T.

.../...

L'importance des différents produits est à pondérer en fonction de leurs parts dans les détournements et dans le trafic maritime total de la France (cf. tableau [32]). En tenant compte de ces données, les types de produits ayant le plus de poids (en quantité et en valeur) sont :

- les machines et objets manufacturés (Chap. 9), à l'import comme à l'export ;
- les produits chimiques (Chap. 8) ;
- les produits sidérurgiques (Chap. 5), notamment à l'export
- les minerais et déchets pour la métallurgie (Chap. 4) notamment à l'import ;
- les produits agricoles (Chap. 0).

\*

\* \*

.../...

TABLEAU -31- COMMERCE EXTERIEUR "MARITIME" FRANÇAIS , 1974. PAR CHAP. NST

CHAP.	Trafics Détournés		Trafics maritimes des ports français		Taux de détournement	
	"Q1" 10 <sup>6</sup> T.	"VI" 10 <sup>9</sup> F.	"Q2" 10 <sup>6</sup> T.	"V2" 10 <sup>9</sup> F.	"Q1/Q2" en %	"VI/V2" en %
§ IMPORTATIONS						
0	0.90 (0.84)	3.15 (2.91)	5.21 (4.49)	8.32 (7.30)	17.3 (18.7)	37.8 (39.9)
1	0.70 (0.64)	1.87 (1.61)	4.73 (4.14)	11.58 (10.35)	14.8 (15.4)	16.1 (15.6)
2	1.78 (0.95)	0.36 (0.19)	9.23 (3.78)	1.73 (0.77)	19.3 (25.3)	20.8 (25.3)
3	0.95 (0.87)	0.41 (0.35)	137.15 (132.99)	50.31 (48.65)	0.7	0.8
4	2.43 (2.34)	0.95 (0.88)	18.27 (17.40)	2.37 (2.26)	13.3 (13.4)	40.0 (38.9)
5	0.6 (0.26)	2.62 (1.66)	1.00 (0.70)	4.52 (3.72)	59.8 (36.5)	57.9 (44.7)
6	1.18 (0.75)	0.38 (0.32)	3.35 (2.44)	0.62 (0.43)	35.3 (30.6)	61.3 (75.7)
7	0.57 (0.55)	0.17 (0.17)	6.20 (5.86)	1.87 (1.70)	9 (9.39)	9.27 (9.85)
8	1.13 (0.96)	3.13 (2.68)	2.52 (1.81)	4.72 (3.78)	44.8 (53.3)	66.2 (71.01)
9	0.59 (0.47)	7.16 (5.84)	2.95 (2.70)	14.37 (13.09)	20.0 (17.5)	49.81 (44.66)
TOTAL	10.83 (8.63)	20.20 (16.64)	190.61 (176.31)	100.42 (92.05)	5.7 (4.9)	20.12 (18.1)
H.P.	9.88 (7.76)	19.79 (16.29)	53.47 (43.32)	50.11 (43.4)	18.5 (17.9)	39.5 (37.5)
§ EXPORTATIONS						
0	0.37 (0.17)	0.53 (0.29)	7.99 (5.83)	6.66 (5.01)	4.7 (2.9)	8.02 (5.7)
1	0.50 (0.43)	1.20 (1.04)	3.43 (3.02)	8.98 (8.09)	14.6 (14.4)	13.4 (12.8)
2	0.04 (0.03)	0.01 (0.01)	0.4 (0.25)	0.11 (0.06)	9.5 (14.4)	10.9 (16.7)
3	0.03 (0.02)	0.03 (0.02)	4.34 (2.27)	2.13 (1.11)	0.7 (0.8)	13.3 (18.5)
4	0.08 (0.0)	0.03 (0.01)	0.26 (0.02)	0.21 (0.07)	30.6 (7.35)	12.3 (12.7)
5	3.22 (2.44)	5.21 (3.92)	2.78 (2.11)	5.90 (4.69)	115.8 (115.6)	88.3 (83.6)
6	0.28 (0.09)	0.07 (0.06)	3.82 (3.10)	0.72 (0.62)	7.4 (2.9)	9.6 (8.9)
7	0.26 (0.14)	0.09 (0.06)	0.76 (0.66)	0.66 (0.57)	34.2 (21.4)	14.35 (10.1)
8	0.79 (0.55)	2.08 (1.64)	2.76 (1.82)	7.63 (6.38)	28.6 (30.3)	27.2 (25.6)
9	0.57 (0.47)	6.57 (5.06)	3.95 (3.58)	35.84 (32.49)	14.4 (13.1)	18.3 (15.6)
TOTAL	6.14 (4.36)	15.82 (12.11)	30.49 (22.66)	68.84 (59.09)	20.1 (18.9)	22.6 (21.3)

Remarques:- H.P.= hors pétrole-

- Les valeurs sont données en million de tonnes et en milliard de Francs;

- Les chiffres entre parenthèses sont valables pour les Zones Outre-Mer (zones Ià2I)

TABLEAU - 32 -

PART (en %) DE CHAQUE TYPE DE PRODUITS (CHAP. NST)

DANS LES -TRAFICS DETOURNES				DANS LES TRAFICS MARITIMES des ports français			
§ IMPORTATIONS TOTALES		Q/100	V/100	Q/100		V/100	
Chap. 0	8,3 (9,7)	15,3 (17,5)	2,7 (2,5)	8,3 (8,7)			
1	6,5 (7,4)	9,3 (9,6)	2,5 (2,3)	1,1 (1,2)			
2	16,6 (11)	1,8 (1,1)	4,8 (2,1)	1,7 (0,8)			
3	8,3 (10,1)	2 (2)	71,9 (75,4)	50,1 (58,9)			
4	22,2 (27)	4,7 (5,3)	9,6 (9,9)	2,4 (2,8)			
5	5,5 (3)	12,9 (10,0)	0,5 (0,4)	4,5 (4,5)			
6	11,1 (8,6)	2 (2)	1,7 (1,4)	0,6 (0,5)			
7	5,2 (6,4)	1 (1)	3,2 (3,3)	1,9 (2,1)			
8	10,4 (11,2)	15,35 (16,3)	1,3 (1,0)	4,7 (4,6)			
9	5,5 (5,5)	35,1 (34,9)	1,5 (1,5)	14,3 (15,7)			
§ IMPORTATIONS		Q/100	V/100	Q/100	V/100		
Chap. 0	9.1 (10.8)	15.9 (17.9)	9.7 (10.4)	16.6 (16.8)			
I	7.1 (8.25)	9.45 (9.9)	8.85 (9.6)	23.1 (23.9)			
2	18.0 (12.2)	1.8 (1.2)	17.3 (8.7)	3.45 (1.8)			
4	24.6 (30.1)	4.8 (5.4)	34.2 (40.2)	4.7 (5.2)			
5	6.1 (3.35)	13.2 (10.2)	1.9 (1.6)	9.0 (8.6)			
6	11.9 (9.7)	1.9 (1.9)	6.3 (5.6)	1.2 (1)			
7	5.8 (7.1)	0.9 (1.0)	11.6 (13.5)	3.7 (3.9)			
8	11.4 (12.4)	15.8 (16.4)	4.7 (4.2)	9.4 (8.7)			
9	5.9 (6.1)	36.2 (35.9)	5.5 (6.2)	28.7 (30.2)			
§ EXPORTATIONS		Q/100	V/100	Q/100	V/100		
Chap. 0	6,1 (3,9)	3,4 (2,3)	26,2 (25,7)	9,6 (8,5)			
1	8,2 (9,2)	7,6 (8,6)	11,1 (13,3)	13,1 (13,8)			
2	0,6 (0,7)	0,1 (0,4)	1,3 (1,1)	0,1 (0,1)			
3	0,5 (0,5)	0,2 (0,2)	14,1 (10,2)	3,1 (1,8)			
4	1,3 (0,0)	0,2 (0,0)	0,8 (0,0)	0,3 (0,1)			
5	52,5 (55,2)	32,9 (32,2)	9,2 (9,3)	8,6 (8)			
6	4,6 (2,1)	0,4 (0,4)	12,4 (13,7)	1,0 (1,0)			
7	4,3 (3,2)	0,6 (0,5)	2,5 (2,9)	0,9 (1)			
8	12,8 (12,6)	13,2 (13,2)	8,8 (8)	11,0 (10,9)			
9	9,3 (10,8)	41,8 (41,3)	12,8 (15,9)	5,2 (5,4)			

A partir de quelques exemples, seront mises en évidence les informations au niveau le plus fin qui permettent d'analyser l'acheminement maritime du commerce extérieur.

**PRODUITS METALLURGIQUES - (Chap. 5)**

Ces produits jouent un rôle particulièrement important dans les détournements, qui se manifeste tant au niveau "taux de détournement" (cf tableau 31, p. 4.3), qu'au niveau "part dans l'ensemble du commerce extérieur français" (cf tableau 32, p.4.4.). Ce rôle est surtout manifeste en ce qui concerne les exportations.

**1°/ Transport des exportations de produits métallurgiques :**

Les détournements de produits métallurgiques représentent plus de 52% des tonnages détournés et plus de 32% en valeur (près de 80% des trafics étant destinés aux zones Outre-Mer). Par contre, le trafic maritime de ces produits au départ des ports français représente environ 9% du trafic maritime français total (taux de détournement de l'ordre de 115% en quantité et de 85% en valeur).

\* Les trafics détournés en quantités, (en 1000t.) à l'exportation sont acheminés :

	Par :	Belgique	N.L.	R.F.A.	Italie
- vers les zones Outre-Mer		2366,8	36,6	35,0	0,7
- vers l'Europe Continentale		705,1	6,8	67,6	1,0
	Par :	Mer	V.N.	Route	Fer
- vers les zones Outre-Mer		20,8	887,5	195,3	1335,4
- vers l'Europe Continentale		14,6	379,9	43,4	342,6

\* Ils proviennent principalement des régions (cf. tableau 23) :

- Lorraine = 1,73m-T, 2,2 MF/par V.N. (0,968m-T) ; Fer (0,743m-T)
- Nord = 0,78m-T, 1,48 MF/par V.N. (1,21MF) ; Fer (1 MF)
- Picardie = 0,33m-T, 0,497MF/par fer (0,162m-T) ; Fer (0,518m-T)
- (0,33MF) ; V.N. (0,04)
- (0,278m-T) ; V.N. (0,06)
- (0,391MF)

(N.B. M-T = million de Tonnes ; MF = Milliard de Francs).

\* Vers les zones Outre-Mer, les détournements se font principalement par la Belgique (2,37m-T/2,44MF) et en provenance de Lorraine : sur 2,37 millions de tonnes, 1,23 proviennent de Lorraine par voie navigable (0,644m-) et par fer (0,578) ; 555.000 tonnes provenant de la région Nord (389.000t. par fer, 97500 par voie navigable, 67.000 par route) ; 290.400t. de Picardie (dont 241.000 par fer)...

Ces exportations par la Belgique se font donc (en quantité) par fer (1,32m-T.) et par voie navigable (0,85mtT).

Les exportations à destination des zones Outre-Mer par les Pays-Bas et la R.F.A. sont équivalentes (respectivement 36.600 tonnes et 35.000t.).

Les trafics vers les Pays-Bas se font en grande partie ☒ par route en provenance du Nord (13.700 tonnes) par la voie navigable en provenance d'Alsace (8.400t.) et de Lorraine (3.400t.).

Les trafics détournés par la R.F.A. proviennent de Lorraine (28.500t. dont 24.000t. par voie navigable).

l'Italie ne représente que 700t. venant par route ou fer du Nord, de Haute-Normandie...

\* Les trafics à destination d'Europe Continentale "détournés" principalement par la Belgique (705.000 tonnes) : acheminés par voie navigable et par fer (325.900t. et 325.700t.), ils proviennent de Lorraine (395.000t., dont 244.400 par voie navigable et 148.700 par fer) et du Nord (209.000t. dont 63.700 par voie navigable et 125.800 par fer).

.../...

Par la R.F.A., ces trafics, de l'ordre de 68.000t. (53.000t. empruntant la voie navigable et 11.000t. le fer) proviennent de Lorraine (60.000t. dont 52.800t. dont 52.800t. par voie navigable).

Les Pays-Bas et l'Italie ne réexportent que 6.800t. (Lorraine : 5.400t.) et 1.000t.

Vers quelles zones ? :

33% des tonnages détournés (31% en valeur) sont destinés à l'Amérique du Nord (zone 16) ; le reste ayant des destinations diverses qui sont par importance décroissante : la Scandinavie, zone 19 (9% en tonnage, et en valeur) ; la C.E.E., zone 23 (6% en tonnage, et en valeur) ; le Golfe Persique, zone 6 (5,5% en tonnage et 6% en valeur) ; Grèce et Turquie, zone 22 (5% en tonnage et 4% en valeur) ; U.R.S.S. (zone 26), pays socialistes constituant la zone 25 ; Royaume-Uni (zone 18), (pour ces 3 dernières zones, la valeur des produits détournés est relativement plus élevée).

(A titre de comparaison), les exportations de produits métallurgiques, au départ des ports français, sont destinés principalement aux zones suivantes (par ordre décroissant) : Amérique du Nord (17,4% des tonnages exportés, 16% en valeur) ; Afrique du Nord (12% environ des exportations) ; le Royaume-Uni, la Côte Occidentale d'Afrique (environ 10%) ; la Scandinavie la Méditerranée Orientale ; l'U.R.S.S. ; et Espagne, Portugal... (zone 28)...

.../...

\* Parmi ces produits, sont massivement détournés à l'exportation (cf. annexe III) :

- les tôles d'acier laminées (N.S.T. 5420) : plus d'1 million de tonnes détournées/400.000t. expédiées directement par mer vers les zones Outre-Mer (soit un taux de détournement de 239% en quantité - En valeur, ce taux est de l'ordre de 188%).
- les aciers laminés à chaud (N.S.T. 5320) : 518.000t./435.000t., soit 119% (99% en valeur).
- le fil machine (5350) : 411.000t./256.000t., soit 160% (151% en valeur) ...

La destination précise de ces produits nous est donnée par le Tableau Général des Transports (D.G.D.D.I.-1974).

- 5420 - Tôles d'acier laminées en feuilles ou en rouleaux, larges plats

Les exportations détournées le sont pour plus de 90% par la Belgique à destination (par ordre d'importance) des U.S.A. (plus de 400.000t.), de la Scandinavie (environ 90.000t.), du Royaume-Uni (70.000t.), de l'Amérique Latine (Vénézuéla, Pérou 100.00t.), du Portugal (21.000t.), de l'Espagne (39.000t.) de la Grèce et de la Turquie (24.000t. et 14.000t.) de l'U.R.S.S. (45.000t.), de la Pologne, de l'Algérie... (à peu près tous les pays étant concernés).

Ces exportations détournées représentent la quasi-totalité des exportations françaises vers les zones Outre-Mer (surtout les zones éloignées), le reste des exportations étant destiné aux pays limitrophes (notamment Allemagne, Italie, Suisse, Belgique, Espagne...).

- 5320 - Aciers laminés et profilés à chaud :

Pour ces produits aussi, plus de 90% des exportations détournées passent par la Belgique. Elles sont destinées aux Etats-Unis (143.000t. alors que les exportations directes par les ports français s'élèvent à 57.000t.), à la Scandinavie (environ 70.000t.), à l'U.R.S.S. et la Pologne (67.000t. et 64.000t.), à l'Algérie (55.000t.), au Japon (25.000t.)... Ces flux sont acheminés par voie navigable et fer.

- 5350 - Fil machine.

Plus de 60% des exportations détournées sont destinées aux U.S.A. La majorité de ces flux détournés passent par la Belgique et sont acheminés par fer et voie navigable...

2°/ Transport des importations de produits métallurgiques :

Les détournements de produits métallurgiques ne représentent qu'une part assez faible de l'ensemble des détournements (cf. tableau 32) - Moins de 600.000t. et 2,6MF en provenance de l'ensemble des zones étrangères sont détournés, les détournements de trafics en provenance d'Outre-Mer étant encore plus faibles : 256.000t. et 1,66MF (soit 3% et 10% du total des détournements) mais l'importance de ces produits est beaucoup plus grande dans les détournements que dans les trafics des ports français. Les taux de détournement surtout en tonnage sont plus faibles pour les trafics provenant des zones Outre-Mer (tableau 31).

\* Les trafics (en quantités, 1000t.) détournés à l'importation sont acheminés :

	Par :	Belgique	N.L.	R.F.A.	Italie
- des zones Outre-Mer		134,2	114,2	6,2	1,9
- d'Europe Continentale		160,5	154,9	25,5	1,8
	Par :	Mer	V.N.	Route	Fer
- des zones Outre-Mer		15,1	110,7	70,8	59,7
- d'Europe Continentale		13,8	240,7	30,2	57,9

Par conséquent, plus de la moitié (57%) des quantités détournées (plus de 40% en valeur) proviennent d'Europe Continentale, par la Belgique, les Pays-Bas (niveaux équivalents) ; les trafics provenant de R.F.A. n'étant pas négligeables. Près de 60% (en quantités) et 50%(en valeur) de ces détournements sont acheminés par voie navigable.

Ces trafics sont destinés aux régions Nord, Champagne, Ardenne, Région Parisienne (tableau 23).

.../...

- \* Les principaux produits détournés sont par ordre décroissant en importance (cf. annexe 3) :
- 5420-Tôles d'aciers laminés, dont moins de 40% en quantités et 48% en valeur proviennent des zones Outre-Mer ;
  - 5220-Demi-produits sidérurgiques laminés qui proviennent pour 99% d'Europe Continentale ;
  - Par contre, les trafics Aluminium et alliages (5620), zinc et alliages (5640) qui représentent près de 30% des trafics proviennent principalement des zones Outre-Mer, les taux de détournement variant de 80 à 500%.

L'origine de ces produits est la suivante, d'après le Tableau Général des Transports :

- 5420 - Tôles d'acier laminées...

Les importations détournées, d'un montant total de l'ordre de 150.000t., proviennent principalement de R.F.A. (30.000t.), du Japon (22.000t.) de Suède, des pays socialistes (notamment Tchécoslovaquie, 37.000t.)...

- 5220 - Demi-produits sidérurgiques laminés ...

Les flux détournés proviennent principalement de R.F.A.

- 5610 - Cuivre et alliages ...

Les trafics détournés de Cuivre passent pour 30.000t. par la Belgique, en provenance de Zambie (15.000t.) et U.R.S.S. (11.000t.) et pour 40.000t. environ par les Pays-Bas en provenance de Yougoslavie (15.000t.) et Chili. Ces trafics sont acheminés principalement par voie navigable.

- 5620 - Aluminium et alliages ...

Ces produits proviennent de Suède, du Royaume-Uni... par la Belgique (environ 10.000t.) ; de Suède (22.000t.), Islande, U.R.S.S., Roumanie, Canada par les Pays-Bas (environ 50.000t.). Ces trafics s'effectuent, pour la plus grande part, par fer et par route.

- 5640 - Zinc et Alliages ...

19.000t. de ces produits sont détournés par les Pays-Bas, venant notamment de Suède, de Corée, Bulgarie, Mexique ; 3.000t. passent par la Belgique, venant des Etats-Unis, Brésil, Bulgarie (la route et la voie navigable étant les modes principaux d'acheminement).

De quelles zones, ces importations proviennent-elles ?

36,7% des tonnages détournés, mais seulement 13,6% des détournements en valeur proviennent de la zone 23 (Bénélux, R.F.A., Danemark, Autriche, Suisse).

Le poids de chaque zone est très différent selon qu'on envisage les valeurs ou les tonnages, ce qui indique des structures d'échanges très variables ;

Zones en provenance desquelles les importations détournées sont supérieures en valeur = Sud-Est Asiatique (zone 9-10, 3% des détournements en valeur, 2% en tonnage) ; zone 18 (U.K. 9,7% en valeur, 4,6% en tonnage) ; Roumanie-Bulgarie (zone 27) et U.R.S.S. (zone 26) : 9 et 4% ; C.O.A. (zone 1) ; Amérique du Nord...

Par contre, les importations en provenance de Scandinavie, de la zone 25 (R.D.A.-Hongrie-Tchécoslovaquie, Pologne), du Japon sont relativement plus importante en tonnage qu'en valeur.

A titre de comparaison, les importations de produits métallurgiques arrivant dans les ports français proviennent essentiellement des zones suivantes : Cote Occidentale d'Afrique (12% des tonnages importés, plus de 22% en valeur) ; le Royaume-Uni (15% et 14%) ; la Scandinavie (17% des tonnages, 7% en valeur) ; l'Amérique du Nord ; les DOM-TOM (plus de 11%) ; Espagne, Portugal (10% et 3% en valeur) ; Amérique du Sud ; C.E.E. ... (zone 23)....

- **MACHINES...OBJETS MANUFACTURES (Chap. 9)** :

C'est le poste le plus important en valeur aussi bien à l'importation qu'à l'exportation, que ce soit pour les trafics détournés ou pour les trafics maritimes (ensemble des zones et zones Outre-Mer seules).

Les taux de détournement, pour le chapitre total, est plus élevé en valeur qu'en tonnage, ce qui signifie que notamment à l'importation les marchandises détournées ont une valeur bien supérieure (quelleque soit leur provenance) aux marchandises importées par mer en France.

- A l'importation, le taux de détournement est d'environ 50% en valeur (45% pour les zones Outre-Mer seules) et plus de 20% en quantité (18% - zones O.M.). En valeur, le chap. 9 représente 35% environ des trafics détournés. Plus de 80% des trafics proviennent des zones Outre-Mer.

.../...

Produits ayant le plus d'importance dans ces détournements :

- Machines diverses (93) et notamment :
  - . 9310 - Appareils de téléphone, radio, télévision, pour lesquels on constate des taux de détournement supérieurs à 122% et qui proviennent à plus de 60% d'Outre-Mer.
  - . 9390 - Propulseurs à réaction, pompes... dont les trafics détournés ont une très grande valeur (le taux de détournement en valeur est supérieur à 110%, alors qu'en quantité il est de l'ordre de 21%).
  
- Textiles, habillement (96), en général et notamment :
  - . fils et tissus de coton (9622)
  - . vêtements et bonneterie (9631).
  
- Articles manufacturés divers (97) dont :
  - . papiers, cartons (9720)
  - . appareils de photo, cinéma et optique (9792) dont les trafics détournés sont 2,5 fois supérieurs aux trafics maritimes et qui proviennent pour plus de 90% d'Outre-Mer.
  - . instruments de musique, disques (9794).

A l'exportation, les taux de détournement sont beaucoup plus faibles (de l'ordre de 14 à 18%).

On peut relever quelques produits ayant un poids élevé dans les exportations et pour lesquels le taux de détournement est plus fort (de 30 à 40%) :

- Machines extractives (9396)
- Verrerie (9520)
- Autres textiles (9622) - autres que soie, laine, coton...
- Papier Carton (9720).

.../...

A l'inverse des importations, on constate de nombreux taux de détournement en valeur semblables ou même inférieurs aux taux de détournement en quantité.

Plus de 70% des exportations (trafics détournés, ou trafics maritimes) sont à destination des zones Outre-Mer.

Des produits dont les exportations sont très élevées sont peu détournées ; il s'agit en particulier des Voitures Particulières (9100) sur lesquelles les taux de détournement sont de l'ordre de 12 à 16% ; les matériels de transport autres (9190) : taux de détournement de 5 à 7%.