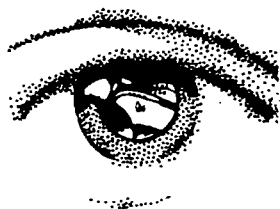


# LES TRAFICS CAPTÉS PAR LES PORTS EUROPÉENS DANS LES ÉCHANGES DE LA FRANCE AVEC LES PAYS HORS EUROPE DE 1991 À 1997

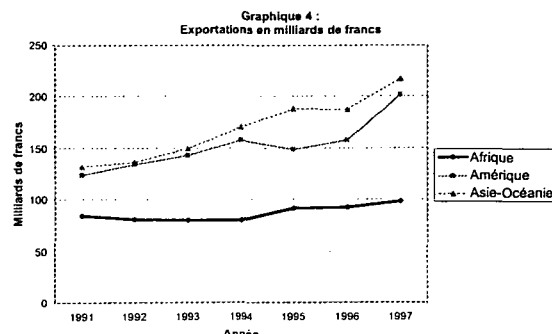
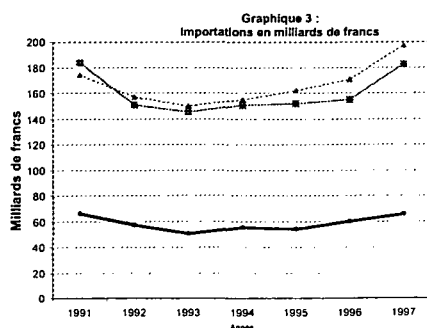
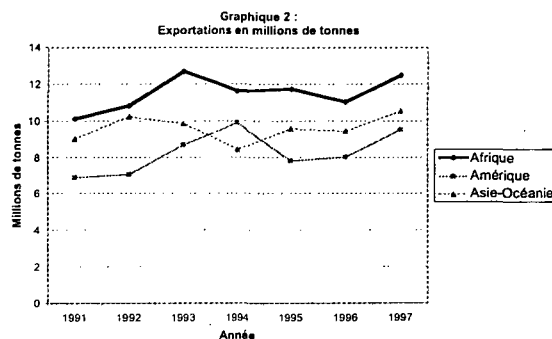
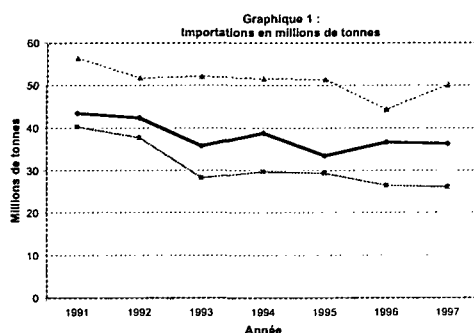
Jean-Eric THOMAS



De 1991 à 1997, la part des acheminements des échanges de la France avec les pays extraeuropéens captés par les ports étrangers a diminué de 9% à 8% en tonnage à l'importation pour atteindre 8,9 millions de tonnes, et de 20% à 14% à l'exportation, soit 4,5 millions de tonnes en 1997. Si l'on considère la valeur de ces marchandises, cette part a également chuté, de 16% à 11% à l'exportation, soit 58,4 milliards de francs, mais elle s'est maintenue autour de 27% sur la période pour les importations, qui sont passées ainsi de 113 à 120 milliards de francs. En effet, les marchandises importées d'Asie-Océanie représentent 44% de la valeur des importations extraeuropéennes et sont captées pour près du tiers par les ports étrangers. A l'importation comme à l'exportation, ce sont les ports belges et hollandais qui captent la grande majorité du transit de marchandises mais l'Espagne, le Portugal, l'Allemagne, l'Italie et le Royaume-Uni peuvent aussi être considérés comme des pays de détournement de trafics, particulièrement l'Espagne qui ne capte que 7% des tonnages importés d'Afrique lesquels représentent toutefois 30% de la valeur des marchandises que nous importons d'Afrique.

Le présent article porte sur les transports de marchandises du commerce international extraeuropéen de la France qui ne transitent pas par un port français mais par des ports situés en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Italie ou en Espagne<sup>1</sup>. Ces échanges avec les pays tiers sont regroupés ici en trois grandes zones géographiques (Afrique, Amérique et Asie-Océanie). On inclut dans la variable « Trafics détournés » le trafic dit « semi-détourné » qui désigne les trafics en transit par un port étranger entrant ou sortant de France par voie maritime. Par la suite, le terme « détourné » désignera donc ces échanges transitant par un port européen et acheminés en France par des modes terrestres ou maritime.

**Un commerce extérieur extraeuropéen déséquilibré en poids, équilibré en valeur**



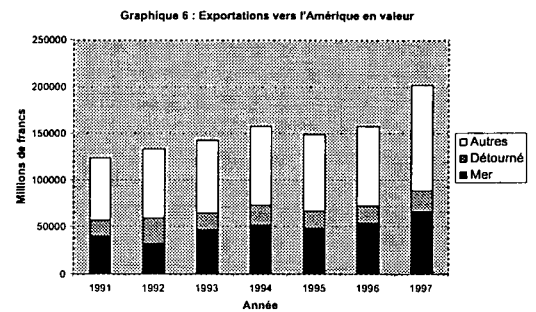
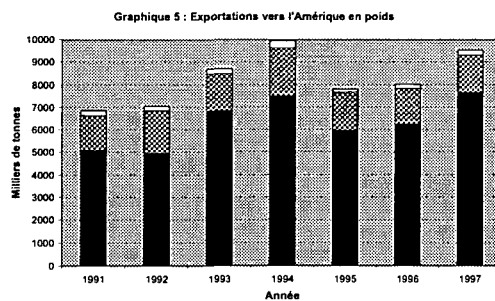
NOTES DE SYNTHÈSE DU SES © 1999 JANVIER FEVRIER

<sup>1</sup> Les trafics captés par les ports français au détriment des ports étrangers ne peuvent pas être estimés par la source utilisée dans cet article.

## PORTS

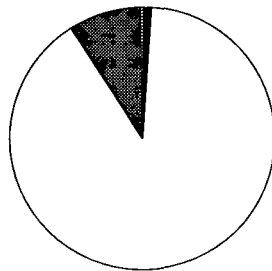
Les échanges de la France avec les pays situés en dehors de l'Europe sont très déséquilibrés en termes de tonnage : en 1997, la France importe plus de 112,5 millions de tonnes pour n'en exporter que 32,6 millions de tonnes (graphiques 1 et 2). En revanche, pour ces échanges, la valeur des exportations est supérieure à celle des importations (517,4 milliards de francs contre environ 446,2 milliards de francs pour l'année 1997) (graphiques 3 et 4). Bien entendu, ce déséquilibre tonnage/valeur pour ces échanges est en grande partie dû au fait que 63% des tonnages importés (soit 12% en valeur) sont des combustibles minéraux solides (chapitre 2 de la NST) et des produits pétroliers (chapitre 3 de la NST) : principalement du pétrole brut et, dans une moindre mesure, de la houille. La part de ces produits dans nos exportations s'élève à 14,5% en tonnage : il s'agit alors presque exclusivement d'essence de pétrole. Si les tonnages importés ont chuté de presque 20% entre 1991 et 1997 (avec une baisse de plus de 35% pour les importations en provenance du continent américain), la valeur de ces importations a quand même crû de 5%. Par contre, les exportations se sont intensifiées sur la période, avec une hausse de 25% en tonnage et de plus de 50% en valeur.

**Les échanges avec l'Amérique : 20% de tonnage détourné à l'import, 17% à l'export**

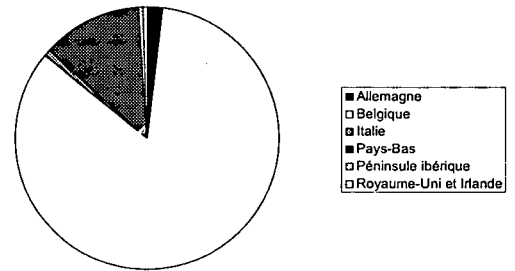


Les exportations vers le continent américain effectuées par les modes autres que maritime (principalement par mode aérien) représentent 3% en tonnage mais 56% en valeur en 1997. La part du trafic détourné n'a cessé de décroître depuis 1992, année de la grève des dockers, puisque de 27,4%, elle est passée à 17,3% du tonnage en 1997 (respectivement de 20,6% à 11,1% en valeur) exporté vers l'Amérique.

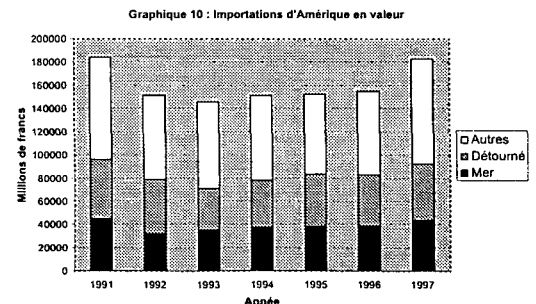
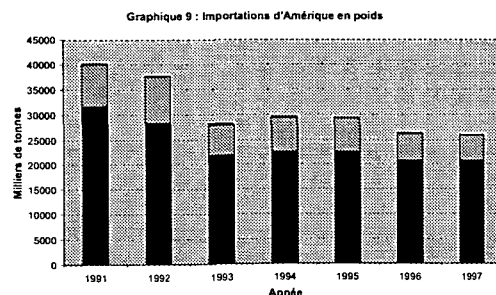
Graphique 7 : Pays de détournement de trafic en 1997 en poids



Graphique 8 : Pays de détournement de trafic en 1997 en valeur



Les ports belges et hollandais captent chaque année plus de 90% des trafics détournés (en général, plus de 80% pour les seuls ports belges) et même plus de 97% en 1996 (en tonnage comme en valeur).



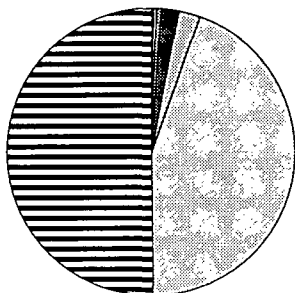
## PORTS

La baisse très importante du tonnage importé d'Amérique sur la période est principalement due à la chute des importations de houille entre 1992 et 1993 (9,5 millions de tonnes de baisse globale, due en grande partie à une chute de plus de 4,3 millions de tonnes des quantités de houille nord-américaine et à une baisse de plus de 1,2 million de tonnes pour le minerai de fer d'Amérique). De ce fait, la valeur des importations n'a été que peu affectée par ce phénomène.

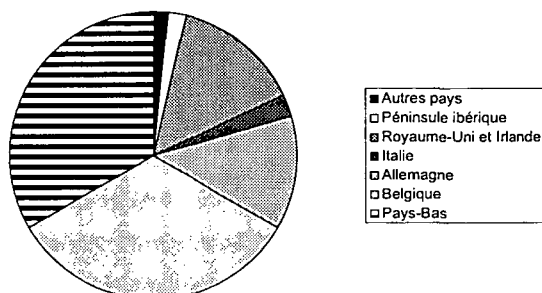
6,3% des tonnages des importations en provenance du continent américain empruntent un mode de transport autre que maritime en 1997, soit la moitié de ces importations en valeur. Avec une part supérieure à 20% sur toute la période, le trafic détourné est désormais proportionnellement, en tonnage, plus important à l'importation qu'à l'exportation : la part des trafics détournés n'a pas été sensible à la baisse des tonnages de houille importée car, en l'occurrence, environ 20% également en étaient captés (dont 13% étaient finalement acheminés en France par voie fluviale).

Un autre phénomène important est à noter : la valeur totale des importations venant d'Amérique captées par les ports étrangers est légèrement supérieure à celle des marchandises transitant par les ports français. Cela s'explique par le fait que, en tonnage, 34% des machines, véhicules, objets manufacturés (chapitre 9 de la NST), qui sont généralement des marchandises « chères », n'arrivent pas par un port français (contre 19% pour les autres marchandises).

Graphique 11 : Pays de détournement de trafic en 1997 en poids



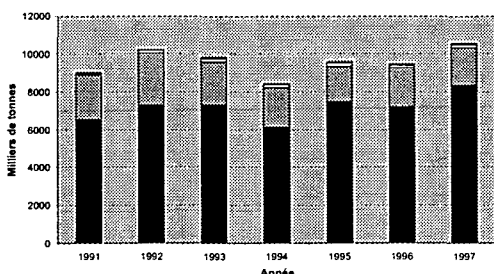
Graphique 12 : Pays de détournement de trafic en 1997 en valeur



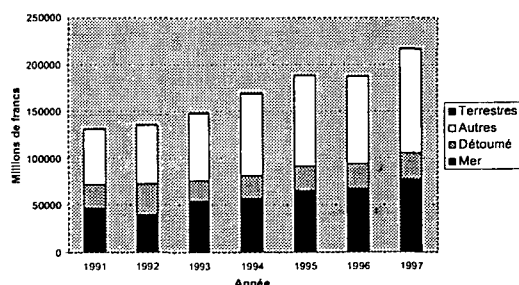
En ce qui concerne les pays dans les ports desquels transitent des marchandises importées d'Amérique, la part de l'ensemble Belgique et Pays-Bas est passée de plus de 98% en 1991 à 94,5% en 1997 en tonnage, la part de la Belgique baissant de 64,7% en 1991 à 44,4% en 1997 tandis que la part hollandaise passait de 33,6% à plus de 50% sur la même période. Pour les valeurs, le partage entre les pays de détournement de trafics est plus équilibré car l'ensemble Royaume-Uni et Irlande captait 18,8% des importations en provenance d'Amérique en 1991 et en capte encore 14,4% en 1997. L'Allemagne conserve une part des trafics détournés qui oscille entre 12% et 13,5% de 1993 à 1997.

**Les échanges avec l'ensemble Asie-Océanie : 30% de la valeur des importations détournés en 1997**

Graphique 13 : Exportations vers l'Asie-Océanie en poids



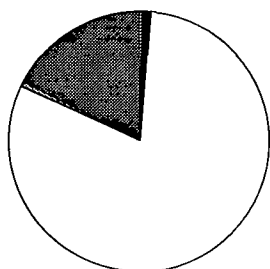
Graphique 14 : Exportations vers l'Asie-Océanie en valeur



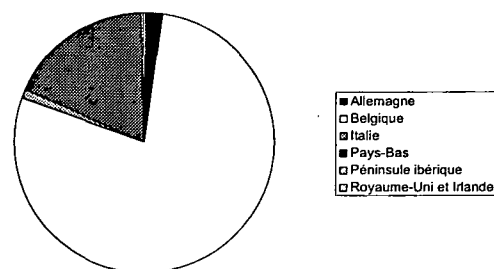
Les échanges avec la zone Asie-Océanie peuvent emprunter les modes terrestres, particulièrement pour les pays du Proche-Orient comme le Liban ou la Syrie (moins de 1% des exportations en tonnage comme en valeur). Les exportations par mode aérien ou par autres modes ne représentent que 1,75% des tonnages en 1997 mais s'élèvent à plus de 50% en valeur. La part des trafics détournés, qui était de 26,2% en tonnage en 1991 (19,7% en valeur), est tombée en 1997 à 18,6% en tonnage (12,8%).

# PORTS

Graphique 15 : Pays de détournement de trafic en 1997 en poids



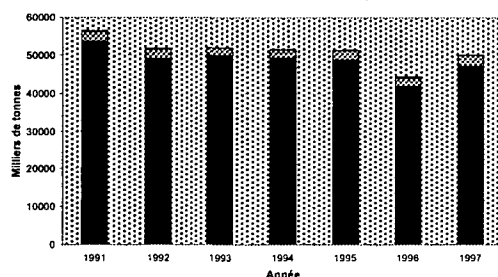
Graphique 16 : Pays de détournement de trafic en 1997 en valeur



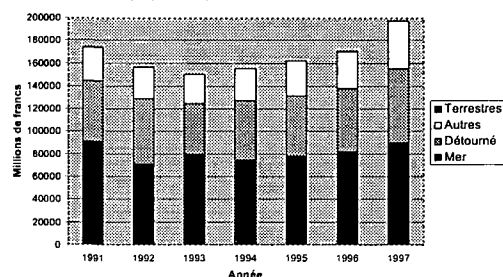
- Allemagne
- Belgique
- ▨ Italie
- Pays-Bas
- Péninsule ibérique
- Royaume-Uni et Irlande

Comme pour les exportations à destination de l'Amérique, la Belgique et les Pays-Bas captent plus de 90% des embarquements de marchandises, en tonnage comme en valeur (plus de 80% des tonnages pour la seule Belgique pour toutes les années).

Graphique 17 : Importations d'Asie-Océanie en poids

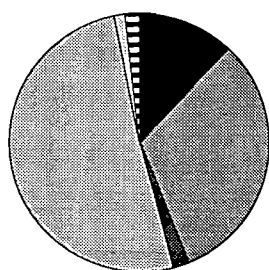


Graphique 18 : Importations d'Asie-Océanie en valeur

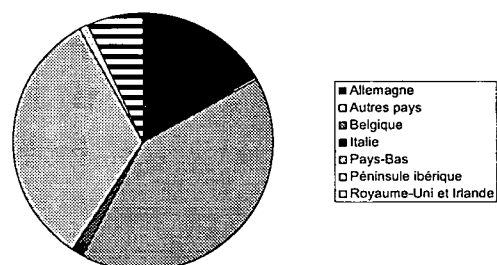


La répartition modale des importations en provenance d'Asie et d'Océanie est fondamentalement différente de celle des exportations. Les modes non maritimes ne représentent même pas 0,5% en tonnage pour chaque année de la période étudiée et à peine plus de 20% en valeur pour les résultats les plus récents. Cependant, les importations par voie maritime ne transitent pas par les ports français tournent autour de 5% en tonnage mais dépassent 30% en valeur. Il apparaît que le détournement de trafics à l'importation obéit à une logique différente du détournement à l'exportation : il s'agit plus d'assurer aux produits des débouchés sur le marché européen et la position géographique des ports belges et néerlandais favorise une distribution des cargaisons vers différents pays européens, en partie pour les machines et objets manufacturés (électronique...). En effet, en tonnage, 33 % des machines, véhicules et objets manufacturés (chapitre 9 de la NST) sont détournés contre 4% pour les marchandises des neuf autres chapitres de la NST. Si l'on considère la valeur des machines, véhicules et objets manufacturés importés d'Asie ou d'Océanie (chapitre 9 de la NST), 38% arrivent via un port étranger alors que 35% arrivent directement par un port français.

Graphique 19 : Pays de détournement de trafic en 1997 en poids



Graphique 20 : Pays de détournement de trafic en 1997 en valeur



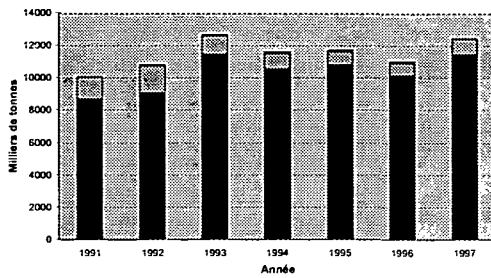
- Allemagne
- Autres pays
- Belgique
- Italie
- Pays-Bas
- Péninsule ibérique
- Royaume-Uni et Irlande

Il est intéressant de remarquer que, en termes de tonnage, les Pays-Bas sont le pays qui capte le plus de tonnage de marchandises d'Asie ou d'Océanie à destination de la France alors que la Belgique est dominante en valeur des marchandises. En 1997, 313 milliers de tonnes pour plus de 10 millions de francs de marchandises en provenance d'Asie-Océanie et à destination de la France transitent par un port allemand (c'est-à-dire respectivement 11,7% du tonnage et 16,5% de la valeur du trafic détourné total).

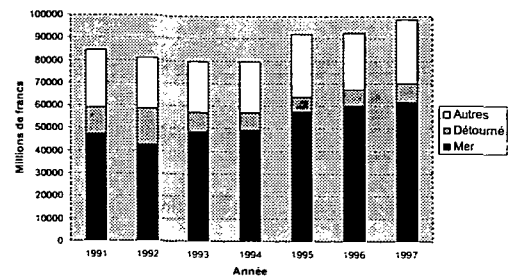
# PORTS

**Les échanges avec l'Afrique : moins de 10% de trafic détourné en poids et en valeur, à l'import comme à l'export**

Graphique 21 : Exportations vers l'Afrique en poids

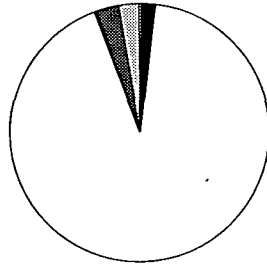


Graphique 22 : Exportations vers l'Afrique en valeur

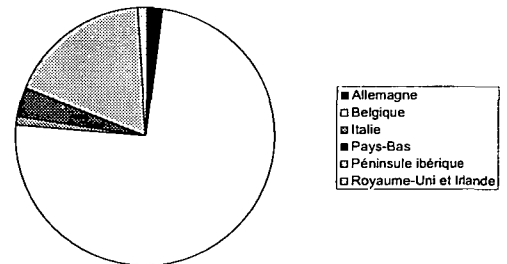


Les marchandises exportées vers l'Afrique par mode aérien représentent 0,5% en tonnage en 1997 et 28,5% en valeur des exportations françaises vers l'Afrique. La part des trafics détournés est passée, entre 1991 et 1997, de 13,4% en tonnage (respectivement 13,9% en valeur) en 1991 à 7,4% (respectivement 8,3%) en 1997.

Graphique 23 : Pays de détournement de trafic en 1997 en poids

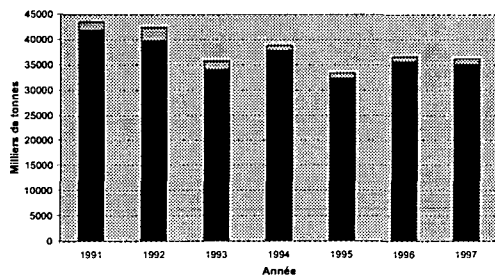


Graphique 24 : Pays de détournement de trafic en 1997 en valeur

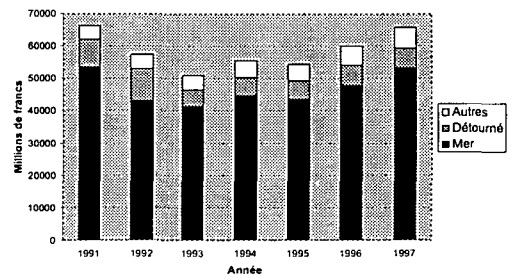


Si la part de la Belgique dans les trafics détournés reste très largement majoritaire, en tonnage comme en valeur, la part captée par la péninsule ibérique dans les exportations est à souligner : 17,8% en valeur en 1997 mais seulement 3% en tonnage des trafics captés. Comme on pouvait s'y attendre, il s'agit principalement d'exportations vers le Maroc (83% en tonnage et plus de 95% en valeur du trafic capté passant par la péninsule ibérique).

Graphique 25 : Importations d'Afrique en poids

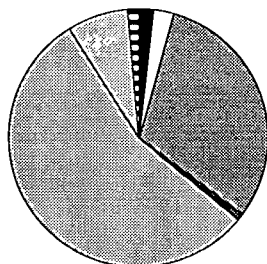


Graphique 26 : Importations d'Afrique en valeur

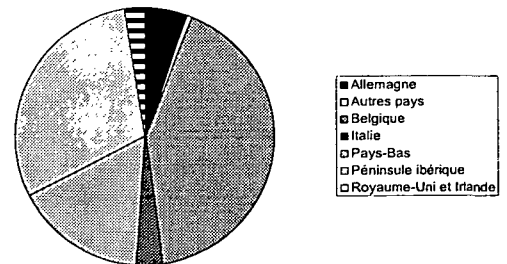


Les importations en provenance du continent africain n'empruntant pas le mode maritime ne dépassent pas 0,2% en tonnage ni 10% en valeur de ces échanges. La part des trafics détournés a été la plus importante en 1992 en atteignant 6% en tonnage et 17,3% en valeur pour se maintenir en 1997 à 3,2% en tonnage et 9% en valeur.

Graphique 27 : Pays de détournement de trafic en 1997 en poids



Graphique 28 : Pays de détournement de trafic en 1997 en valeur



## PORTS

Bien que les importations d'Afrique n'arrivent pas directement par un port français soient finalement assez faibles puisqu'elles dépassent à peine un million de tonnes soit environ six milliards de francs, il apparaît quand même que le rôle important joué par la péninsule ibérique, et particulièrement l'Espagne, dans les importations d'Afrique est fortement lié aux importations marocaines et algériennes. En effet, en 1997, les importations d'Algérie représentent 37,2% du tonnage total importé d'Afrique et la somme des importations en provenance d'Algérie et du Maroc s'élève à 26,8 milliards de francs soit 40,8% du montant total des importations d'Afrique. De plus, pratiquement les trois quarts du tonnage détourné en provenance d'Algérie le sont par l'Espagne (62,1% en valeur) ; il s'agit à 93,1% en tonnage (67,3% en valeur) de pétrole lampant, de kérosène, de carburacteur ou de white spirit. 16,9% en tonnage, et 71,4% en valeur, des importations en provenance du Maroc via un port étranger transitent par la péninsule ibérique : ce sont pour 41% en tonnage (63% en valeur), des cuirs, textiles ou des vêtements.

Pour les années 1991 et 1992, où tous les échanges ont donné lieu à un document administratif unique (DAU), la méthode d'estimation des détournements de trafics était basée sur le mode de transport utilisé à la frontière française, pour les importations comme les exportations : les échanges effectués avec des pays non européens par des modes de transport terrestres ont été considérés comme des trafics détournés dès lors que la variable " Pays de première destination ", à l'exportation, ou " Pays de dernière provenance ", à l'importation, désignait un pays de détournement de trafic. En outre, les échanges effectués par mode maritime ayant transité par un port d'un pays de détournement de trafic, trafic dit " semi-détourné ", ont été rajoutés aux trafics captés par les ports étrangers dans cet article.

A partir de 1993, la méthode d'estimation des détournements de trafics pour les échanges hors Europe a été la suivante. A l'exportation, ou pour les importations ayant comme support un DAU, le mode de transport dans le fichier des douanes est le mode de transport à la frontière communautaire : la variable " Pays de première destination ", à l'exportation, ou " Pays de dernière provenance ", à l'importation, permet alors de déterminer, dans le cas d'un échange par voie maritime, si la marchandise n'est pas arrivée directement par un port français et, dans ce cas, de connaître le pays de détournement de trafic.

Pour les importations de marchandises provenant de pays situés hors de l'Europe communautaire et mises en libre pratique dans un pays de l'Union européenne, ayant donc comme support administratif une déclaration d'échanges de biens (DEB), le mode de transport dans le fichier des douanes est le mode de transport à la frontière française. Dans le cas d'un mode de transport maritime ou terrestre, le pays de provenance (c'est-à-dire le pays de l'Union européenne à l'intérieur duquel a eu lieu l'opération juridique autorisant la mise en libre pratique) est alors considéré comme un pays de détournement de trafic.