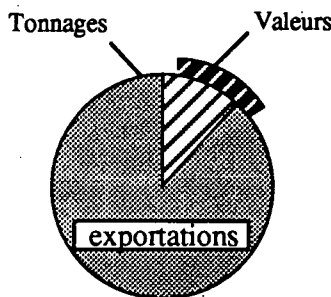
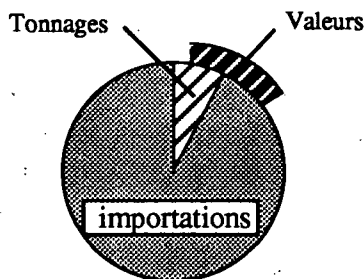


# LES DETOURNEMENTS DE TRAFIC VERS LES PORTS ETRANGERS ("DETRAS") ET LES CHAINES CONTENEURS

## LES DETRAS, UNE LOGIQUE DE CHAINES DEFAVORABLE AUX OPERATEURS FRANCAIS...

**Une attraction toujours plus forte des ports du Bénélux...**

rapport des détras par le BENELUX au trafic par mer



**Une logique de proximité...**

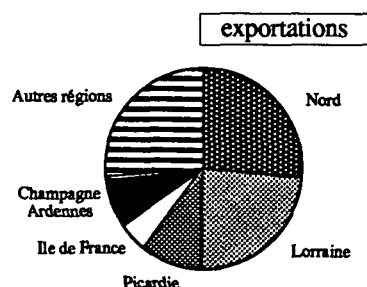
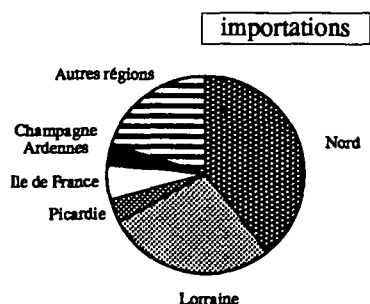
6,5 Millions de tonnes à l'exportation, 12 Millions de tonnes à l'importation ont transité en 1985 par les ports étrangers, essentiellement par les ports du Bénélux ; les détournements de trafic, les "DETRA" représentent respectivement 19 % et 9 % de l'ensemble du commerce extérieur maritime\*. En 1981, ces pourcentages étaient plus faibles, 16 % et 7 % ; l'attraction des ports étrangers augmente régulièrement.

Mesurée en valeur de produits échangés, l'importance du phénomène est encore plus nette, 22 % à l'exportation et 24 % à l'importation en 1985, avec une progression très significative dans le premier cas puisque le pourcentage correspondant n'était que de 11,5 % en 1981. Cette part en valeur à l'importation est restée assez stable entre ces deux dates.

Ainsi, la valeur unitaire moyenne des produits transitant par les ports étrangers est nettement supérieure à celle de l'ensemble du commerce extérieur français et ceci malgré le fait que des quantités non négligeables de produits pondéreux importés et exportés par la France passent par les ports étrangers : il s'agit à l'importation de pétrole, de charbon, de minerais, et des échanges de pondéreux agricoles et métallurgiques.

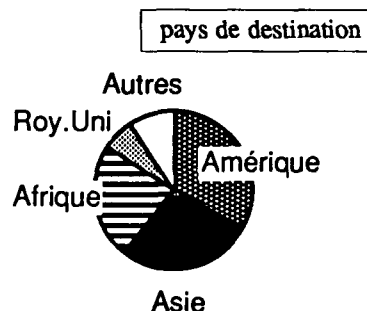
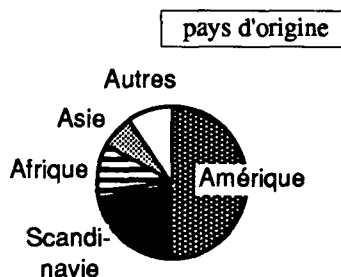
L'importance dans les flux transitant par les ports étrangers de produits liés à l'activité de l'industrie chimique, de la sidérurgie ainsi qu'à d'autres industries intermédiaires souvent implantées dans le Nord et l'Est de la France montre que le critère de proximité est un facteur important dans le choix des ports .

Il s'agit ici des échanges avec les pays ou les continents pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer: Royaume uni, Irlande, Scandinavie, Grèce, Turquie, Afrique, Amérique, Asie, Océanie.



### Mais également une logique maritime...

détras par la Belgique



**Une position relativement plus forte de la route et de la voie d'eau ...**

Une partie de la France se situerait dans un hinterland "national" des ports du Bénélux et ceci d'autant plus que l'analyse des coûts comparés du transport terrestre conduit à constater que cette zone d'attraction est plus vaste que celle qui serait définie avec le seul critère de distance (cf. note OEST - novembre 1986).

- A l'importation, la *région Nord* représente à elle seule près de 4,5 M de tonnes détournées (40 % des detra) et la Lorraine, 3,2 M de tonnes (28 %), ce qui représente dans ce dernier cas, des quantités au moins *deux fois supérieures* à celles qui sont acheminées par les ports français.

- A l'exportation, bien que les flux soient plus diffus et moins directement liés aux industries lourdes, les régions Nord et Lorraine représentent néanmoins, avec 3,4 M de tonnes, plus de la moitié des flux détournés (55 %).

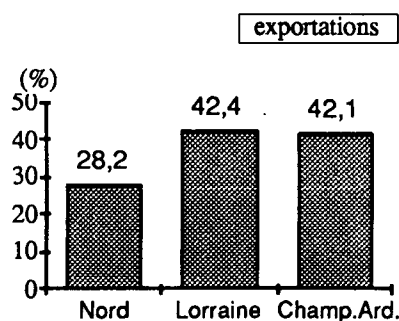
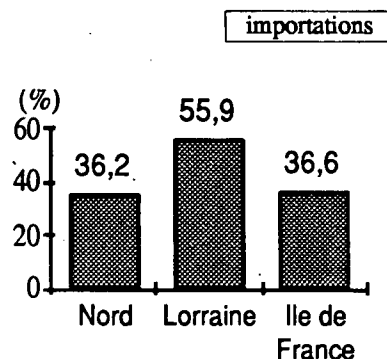
L'analyse des flux transitant par les ports du Bénélux montre également de très grandes disparités suivant les pays

Ainsi, pour le Bénélux, 40 % des DETRA en tonnage, sont réalisés à l'occasion des échanges avec le **continent américain**. Les pays d'**Asie** et d'**Océanie** représentent 17% des détournements. A noter que plus de 50 % des DETRA qui passent par les ports belges concernent les échanges avec le continent américain et que près de 30 % s'effectuent sur les relations avec les pays d'Asie et d'Océanie. Ainsi, les échanges Est-Ouest à eux seuls sont à l'origine de plus de la moitié des flux du commerce extérieur national échappant aux ports français ; il s'agit bien là d'une logique de chaîne maritime qui détermine le choix du port. Pour les échanges Nord-Sud, la position relative des ports français apparaît bien plus forte.

En tonnage la **route** achemine environ 40 % des trafics en provenance ou à destination des ports Belges, 28 % à l'importation mais 72 % à l'exportation pour les ports Hollandais. La voie d'eau achemine une part non négligeable des flux, soit pour la Belgique 30 % des importations et 15 % des exportations la part modale du fer se situant de manière symétrique (46 % à l'export et 28 % à l'import) sur des flux en valeur absolue beaucoup plus limités. Pour les échanges avec les pays, qui devraient être essentiellement desservis par mer, la position de la route est dominante.

**...qui bénéficie  
essentiellement aux  
transporteurs  
étrangers ...**

Détras par la Belgique  
part du pavillon routier français  
(principales régions concernées)



Mesurée en valeur des produits, la position relative de la route apparaît extrêmement forte avec des pourcentages correspondants qui se situent entre 70 et 80 %.

Mais les trafics de la route et de la voie d'eau ne se font pas en général sous la maîtrise des opérateurs français.

Pour les trafics détournés par la Belgique ou la Hollande par route, la part du pavillon français en tonnage est toujours minoritaire : 44 % à l'importation, 38 % à l'exportation dans le premier cas, 40,5 % et 30 % respectivement dans le deuxième cas. Ces chiffres ne sont pas particulièrement faibles par rapport à ceux que l'on observe pour les échanges directs entre la France, la Belgique et la Hollande, mais ils confirment bien que l'attraction des ports étrangers bénéficie avant tout aux transporteurs routiers des pays voisins.

Pour la voie d'eau, la situation est encore plus critique car les taux de couverture du pavillon français sont en tonnage respectivement de 30 % et 44 % pour les importations et les exportations par les ports Belges et de 25 % et 43% respectivement par les ports Hollandais.

En tonnage l'analyse par région d'origine ou de destination en France des trafics détournés montre la très grande dispersion des taux de couverture, en particulier pour la route ; la région Nord qui est la plus soumise à l'attraction des ports du Bénélux apparaît également la plus vulnérable au pavillon routier de ses voisins, dépassant le seuil de 30 % uniquement pour des importations par les ports de la Belgique (36 %), mais bien souvent avec un taux inférieur à 30 % qui est même extrêmement bas (8 %) pour les exportations par Rotterdam.

Les régions plus éloignées ont en général un taux de couverture du pavillon français supérieur.

On note de bonnes performances pour la région Rhône-Alpes.

**POUR LES CONTENEURS, UNE  
CONCURRENCE ENCORE PLUS VIVE DES  
PORTS ETRANGERS.**

Pour les conteneurs, la logique de chaîne est plus forte, les flux de marchandises étant moins captifs ; il en résulte une concurrence plus vive des ports étrangers et une position plus difficile pour les opérateurs français.

Bien que les tonnages concernés soient plus faibles que précédemment puisque les importations ne représentent que 0,27 M de tonnes et les exportations 0,90 M de tonnes; il faut remarquer que des marchandises transportées en conteneur ont en général une valeur ajoutée relativement élevée ; la situation des échanges se rapproche plus de celle qui a été observée en terme de valeurs des produits qu'en terme de tonnages et, à cet égard, il a été vu que les DETRA représentent une importance relative plus grande.

Ainsi, 14% des trafics conteneurs sont détournés à l'importation par les ports du Bénélux pour 7 % des trafics non conteneurisés et 21 % le sont à l'exportation pour 17 % pour les trafics non conteneurisés. Dans ces détournements, les Pays-Bas représentent une part de l'ordre de 4,5 %, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation.

Référence: publication S.I.T.R.A.M -Aout 1986