

SERVICE DES AFFAIRES ECONOMIQUES  
ET INTERNATIONALES

DEPARTEMENT DES STATISTIQUES DES TRANSPORTS

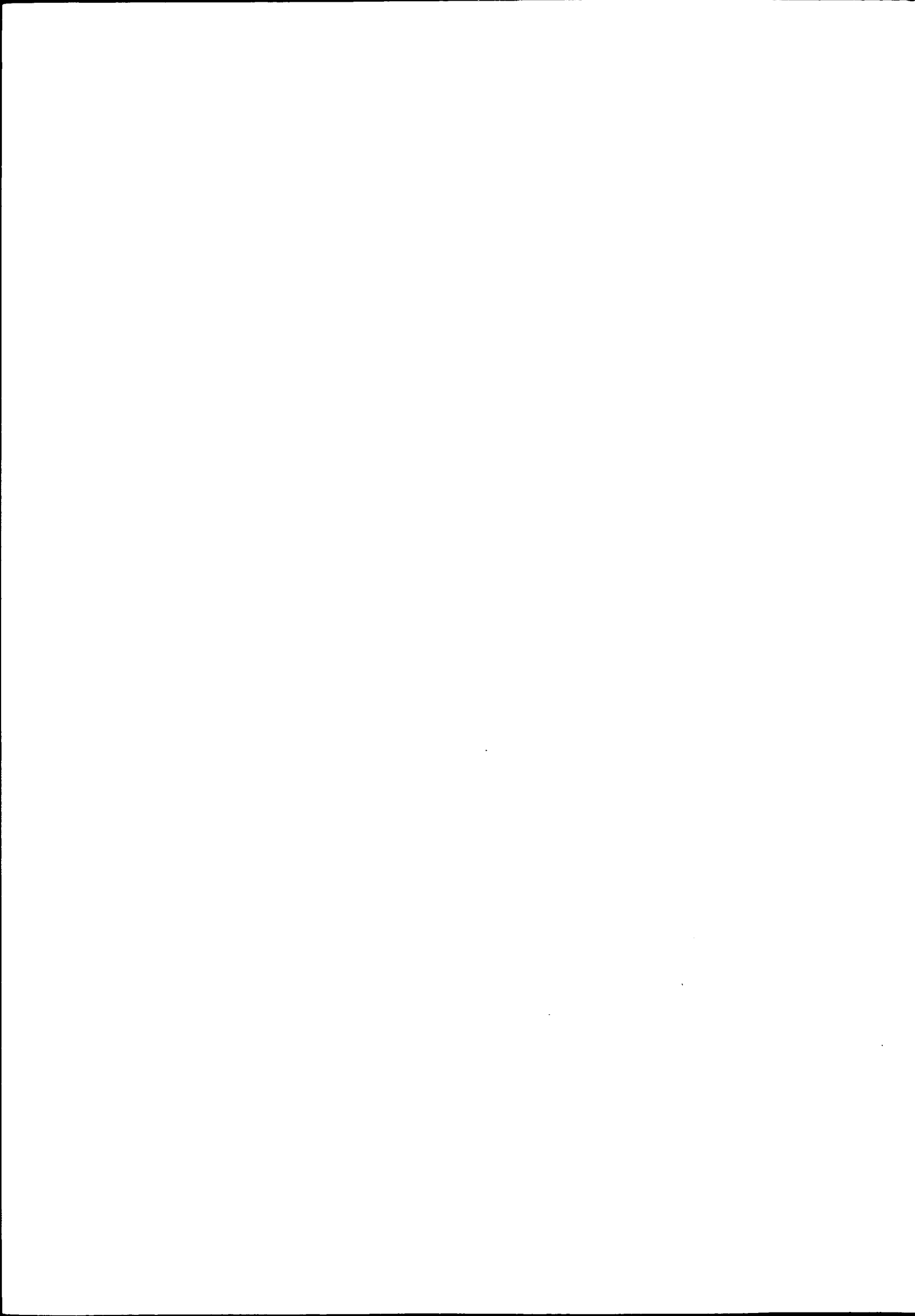


**S** YSTEME  
D' **I** NFORMATION  
SUR **T** **R** **A** NSPORTS  
LES **M** ARCHANDISES  
DE

**APPLICATION :**  
COMMENT ÉVALUER LA PART DU TRAFIC MARITIME  
NÉ DE NOTRE COMMERCE EXTÉRIEUR  
QUI ÉCHAPPE AUX PORTS FRANCAIS 1974

21, rue Mathurin-Régnier, 75732 PARIS cedex 15  
Téléphone : 566.93.56



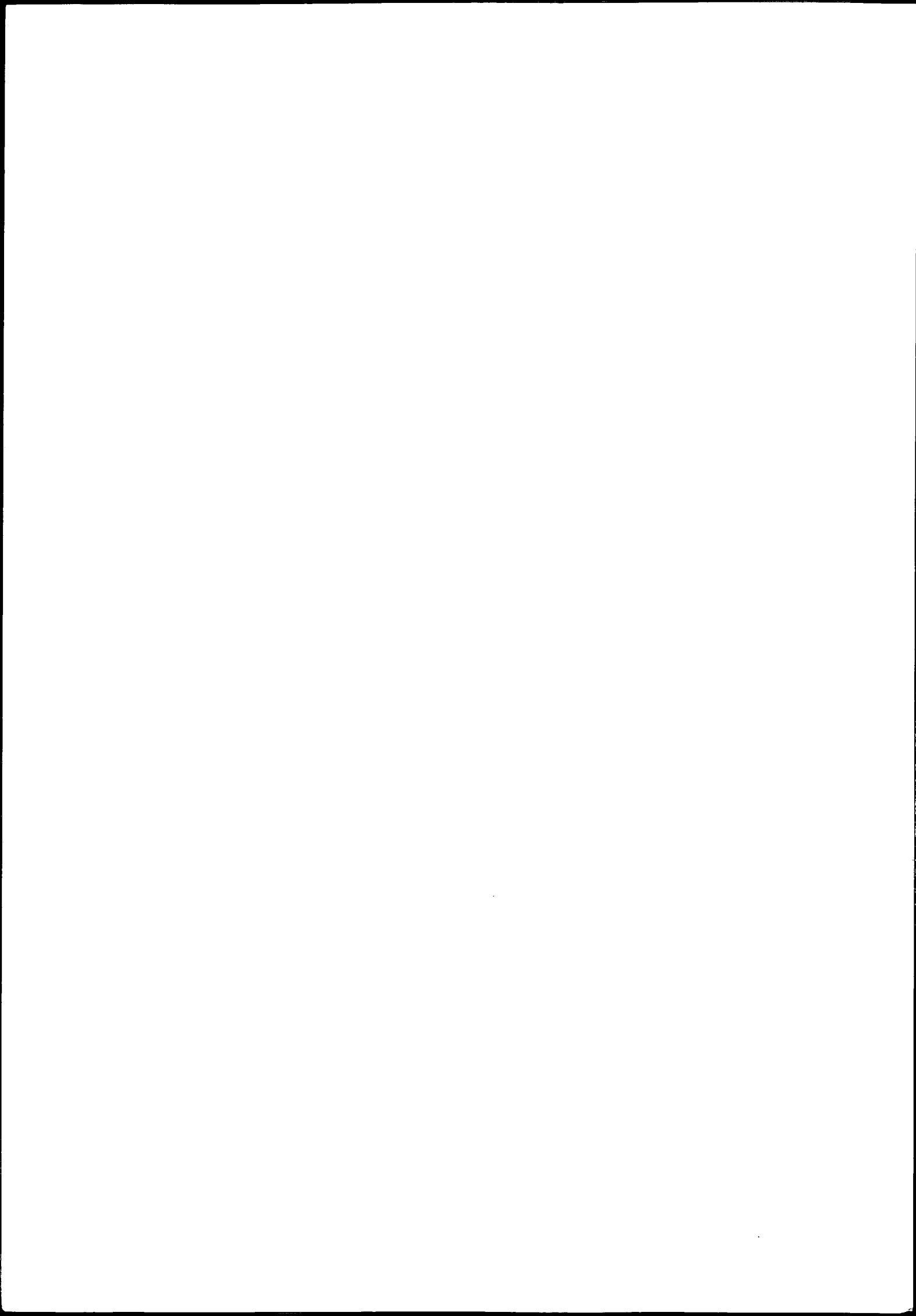


## Sommaire

	Pages
Présentation.....	3
I Définition du "trafic détourné" .....	4
II Evaluation du trafic détourné en 1974 par les ports de Belgique, des Pays-Bas, de République Fédérale Allemande, d'Italie et d'Espagne.....	5
A. Résultats globaux.....	5
B. Résultats détaillés par pays étrangers d'origine ou de destination finale des marchandises.....	9
C. Résultats détaillés par type de marchandises .....	12
D. Résultats détaillés par région française d'origine ou de destination finale des marchandises.....	16
III Application à la recherche des trafics récupérables .....	25
Conclusion .....	28
Annexes : 1 - Renseignements "transports" des formulaires douaniers.....	30
2 - Organigrammes des tableaux 1 et 2.....	32
3 - Résultats globaux 1973.....	34
4 - Nomenclature N.S.T. de marchandises.....	36
5 - Code des régions françaises .....	37
6 - Titres des tableaux .....	38

Signe Conventionnel :

— résultat non nul, mais négligeable du fait de l'unité retenue.



## PRESENTATION

Pour l'année 1974, le flux de marchandises engendré par le commerce extérieur de la France s'élevait à 388 millions de tonnes, 128 millions de tonnes pour l'exportation, 260 millions de tonnes pour l'importation.

A l'exportation, 23,8% des tonnages sont sortis de France par la voie maritime, 32,4% par la voie ferroviaire, 22,4% par la voie routière, 19,7% par la voie fluviale, 0,1% par la voie aérienne et 1,6% pour les trafics frontaliers et le transport par pipe-line.

A l'importation, les parts des différents modes de transport empruntés à l'entrée sont respectivement : 73,3% pour la mer, 7,9% pour le fer, 9,9% pour la route, 5,6% pour la voie navigable, 0,1% pour l'air et 3,2% pour les trafics frontaliers et les transports par pipe-line.

Mais ces seuls chiffres masquent des réalités complexes. On constate, par exemple, que 9,8% des importations, en tonnage, ayant pour origine le Royaume-Uni, arrivent en France en empruntant un mode de transport terrestre avec comme dernière provenance la Belgique ou les Pays-Bas. Cela signifie que ces marchandises ayant pour origine le Royaume-Uni ont été acheminées par mer vers la Belgique ou les Pays-Bas, puis ont emprunté un mode de transport terrestre à partir d'un port belge ou hollandais.

C'est ce phénomène, appelé généralement "détournement de trafic" que l'on décrit dans ce document, avec autant de précision que possible. L'utilisation des statistiques de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects, exploitées dans le cadre de la banque de données SITRAM, gérée par le Département des Statistiques des Transports, permet en effet de proposer une estimation de la part du trafic maritime né du commerce extérieur français qui échappe aux ports français.

## I - DEFINITION DU "TRAFIC DETOURNE"

Si l'on met de côté les importations et exportations françaises effectuées par voie aérienne, il est patent que les échanges extérieurs de la France avec un certain nombre de pays doivent se faire par voie maritime. Ce sont bien entendu les échanges avec les pays d'Afrique, d'Amérique, d'Asie et d'Océanie - mais aussi les échanges avec un certain nombre de pays d'Europe : Royaume-Uni, Eire, Pays Scandinaves (Norvège, Suède, Finlande), Grèce et Turquie\*.

Pourtant, l'examen des chiffres relatifs au mode de transport des importations avant la frontière française ou des exportations après la frontière française fait apparaître qu'une partie des échanges avec ces pays se fait par voie terrestre : c'est le cas en particulier du Royaume-Uni que nous avons cité page précédente.

Il apparaît dès lors que le trafic correspondant échappe aux ports français.

Il est légitime de penser que ce trafic est acheminé par les ports des pays d'Europe voisins de la France vers lesquels sont dirigées les exportations ou d'où arrivent les importations par voie terrestre.

Il est donc possible de déterminer dans quelle mesure les échanges extérieurs français sont acheminés par les ports des pays voisins de la France puisque l'on connaît dans les formulaires douaniers (Cf. Annexe 1) à la fois :

— à l'importation : le pays d'origine de la marchandise et le pays de dernière provenance de cette marchandise, c'est-à-dire le pays où elle a été prise en charge par le mode de transport utilisé jusqu'à la frontière française.

— à l'exportation : le pays de destination finale de la marchandise et le pays de première destination, c'est-à-dire le pays où cette marchandise a cessé d'employer le mode de transport par lequel elle a quitté le territoire français.

Bien entendu, s'il n'y a pas rupture de charge, ces deux pays sont identiques.

C'est en croisant ces deux données, origine et dernière provenance à l'importation, destination finale et première destination à l'exportation, que l'on cerne les trafics détournés.

Dans une première approche, on tentera de mettre en évidence le tonnage des marchandises acheminées par voie terrestre en principe vers un port des pays européens suivants : Belgique, Pays-Bas, R.F.A., Italie, Espagne. On parlera de détournement lorsque des marchandises auront pour première destination (à l'exportation) ou dernière provenance (à l'importation) l'un de ces pays, en ayant pour destination finale (à l'exportation) ou origine (à l'importation) l'un des pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par la voie maritime, c'est-à-dire, dans notre hypothèse, le Royaume-Uni, l'Eire, les Pays Scandinaves, la Grèce, la Turquie pour l'Europe, ou un pays d'un des quatre autres continents.

\* Malgré un développement récent relativement important des transports routiers avec la Turquie, l'Iran, l'Irak et en règle générale avec le Moyen-Orient, le trafic avec ces pays reste essentiellement maritime (Cf. en particulier les résultats de l'enquête effectuée par la Direction des Transports Terrestres sur le Moyen-Orient présentés dans la revue "France Transports" n° 14 juin 1976).

A noter que le choix des pays d'Europe retenu a dû être restrictif, pour éviter une confusion entre les courants empruntant les ports des pays voisins de la France, et ceux transitant par ces pays par la voie terrestre. En effet, un transport entre la France et la RDA ayant pour pays de première destination la Belgique, n'est pas à comptabiliser forcément dans les trafics détournés car tout le parcours peut s'effectuer par mode terrestre sans sortie par un port belge.

Pour compléter cette approche, sera indiqué également, pour les pays par lesquels un détournement est possible, le tonnage des marchandises acheminées, à l'importation, de ces pays de dernière provenance vers la France ou expédiées en première destination à l'exportation par la voie maritime. En effet si ces trafics en transit par un port étranger entrant ou sortant de France par la voie maritime ne sont pas à comptabiliser dans les détournements de trafic au sens strict, il est cependant intéressant d'en connaître l'importance. C'est ainsi par exemple que 2,6% en tonnage des importations maritimes ayant pour origine l'Amérique transitent par un port belge ou hollandais avant d'entrer en France par un port français, le trafic détourné par voie terrestre équivalant à 22,7% de ces importations maritimes.

Inversement, il est intéressant d'isoler les trafics en transit par un port étranger entrant ou sortant de France par la voie maritime et ayant pour origine (ou destination finale) un pays avec lequel le trafic ne s'effectue pas essentiellement par la voie maritime : dans ce cas, ces trafics non seulement ne sont pas à comptabiliser avec les détournements de trafic, mais peuvent même être assimilés à un gain de trafic pour les ports français puisqu'il y a récupération au profit de la voie maritime d'une marchandise qui aurait pu être acheminée en France par voie terrestre ; c'est le cas en particulier des charbons allemands transitant par Rotterdam pour être importés par voie maritime par Dunkerque ou Caen.

Enfin pour avoir une notion complète du trafic détourné, il serait nécessaire de connaître les trafics de marchandises transitant par le territoire français et empruntant pour leur sortie maritime un port étranger au lieu d'un port français. Mais les trafics effectués à l'occasion d'opérations de transit sur le territoire français n'étant pas saisis par la Direction des Douanes, ces données ne sont pas actuellement disponibles.

A l'inverse, ceci entraîne également une sous estimation du trafic maritime des ports français : pour ne prendre qu'un exemple, ne sont pas comptabilisées par les Douanes, 22,2 millions de tonnes de pétrole brut importées en 1974 par Marseille-Fos et acheminées directement par pipe-line vers les raffineries de Suisse ou de RFA (cf Annuaire Statistique du Port de Marseille).

## II- EVALUATION DU TRAFIC DETOURNE EN 1974 PAR LES PORTS DE BELGIQUE, DES PAYS-BAS, DE REPUBLIQUE FEDERALE ALLEMANDE, D'ITALIE ET D'ESPAGNE.

### A. RESULTATS GLOBAUX

#### 1. Les Importations

En 1974, les importations françaises représentent 260,1 millions de tonnes. Sur ce total, 185,3 millions de tonnes ont pour origine un des pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par la voie maritime, c'est-à-dire un des pays pour lesquels nous avons fait l'hypothèse qu'on peut déceler un détournement de trafic (Royaume-Uni, Eire, Pays Scandinaves, Grèce, Turquie, Afrique, Amérique, Asie, Océanie).

Le détournement de trafic porte sur 4,0% de ce tonnage : 7,5 millions de tonnes de marchandises ont échappé totalement aux ports français et ont été détournées par les ports belges, hollandais, allemands, italiens ou espagnols. Si l'on fait porter le calcul non plus sur le tonnage mais sur la valeur des importations, le pourcentage monte à 12,3%.

Par rapport aux 190,7 millions de marchandises importées en France par voie maritime, les 7,5 millions de tonnes détournées par les ports étrangers sont l'équivalent de 3,9% du tonnage passant par les ports français. En valeur le rapport s'élève à 15,6% .

Il faut noter que la plus grande part des trafics échappant totalement aux ports français transite par les ports belges et hollandais (96,9% en tonnage et 87,6% en valeur du trafic total détourné), et que dans ce cas sur les 7,3 millions de tonnes passant par les ports belges et hollandais, la part respective des pavillons français et étrangers pour le parcours terrestre à l'étranger est de 2,9 et 4,4 millions de tonnes, soit 39,7% pour le pavillon français et 60,3% pour le pavillon étranger, le pavillon donnant la nationalité du véhicule utilisé pour le parcours terrestre à l'étranger (pour le mode fer, le pavillon est toujours, par convention, français).

Par ailleurs, 1,2 millions de tonnes arrivant en France par la voie maritime ont été transbordées dans des ports belges, hollandais, allemands, italiens ou espagnols et peuvent être compris comme un semi-détournement de trafic.

## 2. Les Exportations.

Le détournement au sens strict par les ports belges, hollandais, allemands, italiens ou espagnols, représente 4,6 millions de tonnes de marchandises, le semi-détournement étant négligeable dans le cas des exportations.

Par rapport au trafic des ports français - 30,5 millions de marchandises exportées par voie maritime - les 4,6 millions de tonnes détournées sont l'équivalent de 15,0% du tonnage, le rapport en valeur s'élevant à 18,1%.

Comme pour les importations, la majorité des trafics détournés sont le fait des ports belges et hollandais (96,2% en tonnage et 87,2% en valeur du trafic total détourné), la part du pavillon étant dans ce cas de 3,0 millions de tonnes pour le pavillon français et de 1,4 millions de tonnes pour le pavillon étranger, soit 68,2% pour le pavillon français et 31,8% pour le pavillon étranger.

## 3. Tableaux 1 et 2.

Les tableaux 1 et 2 donnent pour l'ensemble des opérations du Commerce Extérieur Français, le tonnage et la valeur des importations et exportations maritimes et non maritimes de 1974 (Cf Annexe 2).

En ce qui concerne les importations (exportations), les 6 premières colonnes de la 1ère ligne des tableaux 1.1 et 2.1 (1.2 et 2.2) font apparaître en gras respectivement les trafics qui échappent totalement aux ports français et les trafics aboutissant à des ports français mais transbordés dans un port étranger (semi-détournement).

Dans la 2ème ligne du tableau 2.1 (2.2), on comptabilise par exemple des trafics du type suivant : importations de charbon allemand transitant par Rotterdam et aboutissant par voie maritime dans un port français.

A noter que lorsque le mode de transport à l'étranger est le transport aérien, il n'est codifié qu'un seul pays qui est le pays origine (respectivement destination finale), et le pays de dernière provenance (respectivement première destination) reçoit le même code que le pays d'origine, ce qui ne biaise donc pas les résultats concernant les détournements de trafic.

Pour permettre des comparaisons sur plusieurs années, des tableaux identiques aux tableaux 1 et 2 mais concernant 1973 sont donnés en Annexe ( Cf Annexe 3).



**TABLEAU 1 - MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC DETOURNE**  
(trafic échappant totalement aux ports français apparaissant  
en caractères gras sur les tableaux)

**1.1. A L'IMPORTATION**

IMPORTATION PAR VOIE NON MARITIME

millier de tonnes  
million de francs

Pays de dernière provenance  Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	<b>2 986</b>	<b>7 222</b>	<b>4 315</b>	<b>6 597</b>	<b>185</b>	<b>1 594</b>	<b>37</b>	<b>253</b>	<b>9</b>	<b>114</b>	<b>7 532</b>	<b>15 780</b>	750	20 182	8 282	35 962	185 262	128 613
Autres pays ** (Reste de l'Europe)	20 543	27 196	11 561	14 488	22 165	49 099	3 022	17 767	1 432	4 360	58 723	112 910	2 394	14 907	61 117	127 817	74 829	136 056
Tous pays d'origine cumulés	23 529	34 418	15 876	21 085	22 350	50 693	3 059	18 020	1 441	4 474	66 255	128 690	3 144	35 089	69 399	163 779	260 091	264 669

**1.2. A L'EXPORTATION**

EXPORTATIONS PAR VOIE NON MARITIME

millier de tonnes  
million de francs

Pays de première destination  Pays de destination finale	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de première destination cumulés		RAPPEL Exportations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	<b>4 103</b>	<b>9 296</b>	<b>289</b>	<b>1 586</b>	<b>124</b>	<b>997</b>	<b>44</b>	<b>510</b>	<b>7</b>	<b>86</b>	<b>4 567</b>	<b>12 475</b>	399	16 643	4 966	29 118	28 472	90 090
Autres pays ** (Reste de l'Europe)	31 825	27 413	5104	11 246	32 842	40 073	9 703	24 691	2 019	6 333	81 493	109 756	11 045	23 573	92 538	133 329	99 531	141 258
Tous pays de destination finale cumulés	35 928	36 709	5 393	12 832	32 966	41 070	9 747	25 201	2 026	6 419	86 060	122 231	11 444	40 216	97 504	162 447	128 003	231 348

\* Royaume Uni, Eire, Pays Scandinaves, Grèce, Turquie, Afrique, Amérique, Asie, Océanie.

\*\* Pays d'Europe autres que le Royaume Uni, l'Eire, les Pays Scandinaves, la Grèce et la Turquie. On trouve donc en particulier dans cette ligne, les importations (respectivement exportations) non maritimes en provenance (respectivement à destination) de la Belgique, des Pays-Bas, de la RFA, de l'Italie et de l'Espagne.

**TABEAU 2 - MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC SEMI-DETOURNE**  
 (trafic passant par un port français mais transitant par un port étranger,  
 belge, hollandais, allemand, italien ou espagnol, apparaissant en caractères gras sur les tableaux)

**2.1. A L'IMPORTATION**

**IMPORTATION PAR VOIE MARITIME**

millier de tonnes  
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	<b>230</b>	<b>182</b>	<b>804</b>	<b>812</b>	<b>153</b>	<b>92</b>	<b>9</b>	<b>36</b>	<b>20</b>	<b>13</b>	<b>1 216</b>	<b>1 135</b>	<b>175 764</b>	<b>91 516</b>	<b>176 980</b>	<b>92 651</b>	<b>185 262</b>	<b>128 613</b>
Autres pays ** (Reste de l'Europe)	415	445	1 618	909	243	361	1 957	1 333	1 278	914	5 511	3 962	8 201	4 277	13 712	8 239	74 829	136 056
Tous pays d'origine cumulés	645	627	2 422	1 721	396	453	1 966	1 369	1 298	927	6 727	5 097	183 965	95 793	190 692	100 890	260 091	264 669

**2.2. A L'EXPORTATION**

**EXPORTATION PAR VOIE MARITIME**

millier de tonnes  
million de francs

Pays de première destination Pays de destination finale	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de première destination cumulés		RAPPEL Exportations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	<b>23</b>	<b>59</b>	<b>14</b>	<b>82</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>35</b>	<b>98</b>	<b>74</b>	<b>254</b>	<b>23 432</b>	<b>60 718</b>	<b>23 506</b>	<b>60 972</b>	<b>28 472</b>	<b>90 090</b>
Autres pays ** (Reste de l'Europe)	473	549	1 294	957	464	350	2 141	1 630	817	714	5 189	4 200	1 804	3 729	6 993	7 929	99 531	141 258
Tous pays de destination finale cumulés	496	608	1 308	1 039	465	361	2 142	1 634	852	812	5 263	4 454	25 236	64 447	30 499	68 901	128 003	231 348

\* Royaume Uni, Eire, Pays Scandinaves, Grèce, Turquie, Afrique, Amérique, Asie, Océanie.

\*\* Pays d'Europe autres que le Royaume Uni, l'Eire, les Pays Scandinaves, la Grèce et la Turquie. On trouve donc en particulier, dans cette ligne, les importations (respectivement exportations) maritimes en provenance (respectivement à destination) de la Belgique, des Pays Bas, de la RFA, de l'Italie et de l'Espagne.

## B - RESULTATS DETAILLES PAR PAYS ETRANGERS D'ORIGINE OU DE DESTINATION FINALE DES MARCHANDISES.

### 1. Trafic détourné

Le tableau 3 donne, à l'importation (respectivement à l'exportation), le détail du trafic détourné, pour chacun des pays ou groupes de pays d'origine (respectivement de destination finale) que nous avons sélectionnés - avec rappel du trafic assuré par les ports français.

Par pays ou groupe de pays, on peut ainsi calculer le rapport du trafic échappant totalement aux ports français au trafic assuré par les ports français, ce qui permet de mettre en évidence l'éventuelle importance des courants de trafic, avec ce pays ou ce groupe de pays, transitant par les ports étrangers.

#### 1.a Trafic détourné à l'importation.

L'importance relative des courants de trafic transitant par les ports étrangers belges, hollandais, allemands, italiens ou espagnols apparaît surtout pour :

— *l'Amérique* : pour les importations ayant pour origine l'Amérique, le tonnage détourné équivaut à 23,3% du tonnage arrivant dans les ports français.

En valeur, le rapport est de 48,3%.

— *l'Irlande* : les rapports sont de 22,9% en tonnage et 27,5% en valeur

— *les Pays Scandinaves* : 19,1% en tonnage, 39,7% en valeur.

— *la Grèce* : 13,9% en tonnage, 18,8% en valeur.

Pour les importations ayant pour origine l'ensemble des pays retenus, le rapport du trafic détourné au trafic arrivant par voie maritime dans les ports français est, en pourcentage, de 4,3% en tonnage, 17,0% en valeur.

#### 1.b Trafic détourné à l'exportation.

En ce qui concerne les exportations, les zones les plus caractéristiques sont :

— *l'Amérique* : pour les exportations ayant pour destination l'Amérique, le trafic détourné équivaut, par rapport au trafic passant par les ports français, à 51,0% en tonnage et 32,5% en valeur.

— *les Pays Scandinaves* : le rapport est de 48,0% en tonnage et de 74,5% en valeur

— *la Grèce* : 37,4% en tonnage et 30,6% en valeur

— *l'Asie* : 27,0% en tonnage et 35,2% en valeur.

Pour l'ensemble des pays ou groupes de pays retenus, le trafic détourné équivaut à 19,4% du tonnage d'exportations passant par les ports français, et à 20,5% de la valeur de ces exportations passant par les ports français.

### 2. Trafic semi-détourné

Le tableau 4 donne, à l'importation (respectivement à l'exportation), le détail du trafic semi-détourné, pour chacun des pays ou groupes de pays d'origine (respectivement de destination finale) avec rappel du trafic assuré par les ports français. Ceci permet d'apprécier la part du trafic qui, bien que passant par les ports français, transite néanmoins par un port étranger belge, hollandais, allemand, espagnol ou italien.

TABLEAU 3 - TRAFIC DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

## 3.1. A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes  
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL Importations françaises par voie maritime		Rapport en % du trafic détourné aux importations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume Uni	171	660	241	557	6	81	1	5	—	1	419	1 304	3 785	7 979	11,1	16,3
Eire	18	32	4	31	—	4	—	1	0	0	22	68	96	247	22,9	27,5
Pays scandinaves	573	743	271	435	36	159	2	9	—	1	882	1 347	4 612	3 396	19,1	39,7
Grèce	7	19	38	15	3	12	1	17	—	—	49	63	352	335	13,9	18,8
Turquie	30	80	1	3	2	17	1	4	—	—	34	104	285	243	11,9	42,8
Afrique	564	643	1 034	529	45	45	5	36	7	57	1 655	1 310	46 391	23 570	3,6	5,6
Amérique	1 244	3 438	2 365	2 293	74	847	21	139	1	43	3 705	6 760	15 903	14 005	23,3	48,3
Asie	277	911	237	2 144	18	420	5	35	1	12	538	3 522	102 376	40 991	0,5	8,6
Océanie	102	696	124	590	1	9	1	7	—	—	228	1 302	3 180	1 885	7,2	69,1
<b>TOTAL</b>	<b>2 986</b>	<b>7 222</b>	<b>4 315</b>	<b>6 597</b>	<b>185</b>	<b>1 594</b>	<b>37</b>	<b>253</b>	<b>9</b>	<b>114</b>	<b>7 532</b>	<b>15 780</b>	<b>176 980</b>	<b>92 651</b>	<b>4,3</b>	<b>17,0</b>

## 3.2. A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes  
million de francs

Pays de première destination Pays de destination finale	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL Exportations françaises par voie maritime		Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume Uni	263	697	71	225	7	32	1	3	—	—	342	957	6 281	11 907	5,4	8,0
Eire	69	58	13	31	—	1	—	—	0	0	82	90	605	681	13,6	13,2
Pays scandinaves	472	850	16	66	66	493	—	2	—	—	554	1 411	1 153	1 895	48,0	74,5
Grèce	142	198	1	1	1	23	4	81	—	—	148	303	396	991	37,4	30,6
Turquie	96	128	2	4	3	27	1	10	—	—	102	169	428	846	23,8	20,0
Afrique	652	1 600	27	81	5	26	32	334	5	79	721	2 120	7 938	22 419	9,1	9,5
Amérique	1 740	3 734	40	239	18	116	2	11	2	6	1 802	4 106	3 534	12 616	51,0	32,5
Asie	632	1 815	97	738	23	266	4	68	—	—	756	2 887	2 800	8 212	27,0	35,2
Océanie	37	216	22	201	1	13	—	1	—	1	60	432	371	1 405	16,2	30,7
<b>TOTAL</b>	<b>4 103</b>	<b>9 296</b>	<b>289</b>	<b>1 586</b>	<b>124</b>	<b>997</b>	<b>44</b>	<b>510</b>	<b>7</b>	<b>86</b>	<b>4 567</b>	<b>12 475</b>	<b>23 506</b>	<b>60 972</b>	<b>19,4</b>	<b>20,5</b>

TABLEAU 4 - TRAFIC SEMI-DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

4.1. A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

TRAFIC SEMI-DETOURNE

millier de tonnes  
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A SEMI DETOURNEMENT												RAPPEL Importations françaises par voie maritime		Part en % du trafic semi-détourné dans les importations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume Uni	20	27	6	8	--	8	2	1	--	--	28	44	3 785	7 979	0,7	0,6
Eire	0	0	1	2	--	--	0	0	0	0	1	2	96	247	1,0	0,8
Pays scandinaves	16	9	10	11	1	1	--	2	--	--	27	23	4 612	3 396	0,6	0,7
Grèce	0	0	0	0	--	--	--	--	0	0	--	--	352	335	--	--
Turquie	0	0	0	0	0	0	--	--	--	--	--	--	285	243	--	--
Afrique	5	4	195	88	1	2	--	1	18	6	219	101	46 391	23 570	0,5	0,4
Amérique	183	125	226	435	11	21	6	27	2	7	428	615	15 903	14 005	2,7	4,4
Asie	6	16	304	245	140	60	1	5	--	--	451	326	102 376	40 991	0,4	0,8
Océanie	--	1	62	23	--	--	--	--	0	0	62	24	3 180	1 885	1,9	1,3
<b>TOTAL</b>	<b>230</b>	<b>182</b>	<b>804</b>	<b>812</b>	<b>153</b>	<b>92</b>	<b>9</b>	<b>36</b>	<b>20</b>	<b>13</b>	<b>1 216</b>	<b>1 135</b>	<b>176 980</b>	<b>92 651</b>	<b>0,7</b>	<b>1,2</b>

4.2. A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

TRAFIC SEMI-DETOURNE

millier de tonnes  
million de francs

Pays de première destination Pays de destination finale	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A SEMI DETOURNEMENT												RAPPEL Exportations françaises par voie maritime		Part en % du trafic semi-détourné dans les exportations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume Uni	1	3	1	2	--	1	1	1	--	--	3	7	6 281	11 907	--	0,1
Eire	--	--	--	--	--	--	--	--	0	0	--	--	605	681	--	--
Pays scandinaves	2	3	--	--	--	--	--	--	34	95	36	98	1 153	1 895	3,1	5,2
Grèce	--	--	0	0	0	0	--	--	0	0	--	--	396	991	--	--
Turquie	0	0	0	0	0	0	--	--	0	0	--	--	428	846	--	--
Afrique	3	6	1	3	--	--	--	1	--	--	4	10	7 938	22 419	0,1	--
Amérique	6	22	6	45	--	--	--	--	1	3	13	70	3 534	12 616	0,4	0,6
Asie	11	22	6	28	1	10	--	2	--	--	18	62	2 800	8 212	0,6	0,8
Océanie	--	3	--	4	--	--	--	--	0	0	--	7	371	1 405	--	0,5
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>59</b>	<b>14</b>	<b>82</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>35</b>	<b>98</b>	<b>74</b>	<b>254</b>	<b>23 506</b>	<b>60 972</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>

## C - RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

Une constatation s'impose d'emblée au vu de ces résultats détaillés : les structures des importations et exportations maritimes sont très différentes. En effet, à l'importation, la part du chapitre 3 (produits pétroliers) représente 71,9% du tonnage (49,9% en valeur) des importations maritimes totales, alors qu'à l'exportation cette part n'est que de 14,2% en tonnage et 3,1% en valeur. En ce qui concerne les importations, il semble donc plus intéressant de rapporter le trafic détourné aux importations maritimes hors produits pétroliers : on obtient dans ce cas un trafic détourné équivalant à 14,1% en tonnage (31,2% en valeur) des importations totales hors produits pétroliers (en tonnage, 7.532 milliers de tonnes à rapporter à 53.541 milliers ; en valeur, 15.780 millions de francs à rapporter à 50.582 millions), ce qui modifie de façon très sensible les rapports donnés précédemment (page 6) : 3,9% en tonnage (7.532 milliers de tonnes à rapporter à 190.692 milliers), 15,6% en valeur (15.780 millions de francs à rapporter à 100.890 millions).

A l'exportation, rappelons que le rapport du trafic détourné au total du trafic maritime s'élève, en pourcentage, à 15,0% en tonnage et 18,1% en valeur.

### 1. Les Importations (tableau 5.1)

Si l'on considère par chapitre N.S.T. le rapport du trafic échappant totalement aux ports français au trafic lié aux importations aboutissant par voie maritime aux ports français, on s'aperçoit qu'il y a cinq chapitres pour lesquels ce pourcentage est supérieur à la moyenne. Ce sont :

Chapitre N.S.T. 8. Produits chimiques	35,0% (885 milliers de tonnes à rapporter à 2.531 milliers de tonnes arrivées par voie maritime)
5. Produits métallurgiques	23,7%
6. Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.	16,7%
0. Produits agricoles et animaux vivants.	15,7%
9. Machines, véhicules, objets manufacturés, transactions spéciales.	14,3%

Cela représente 2,9 millions de tonnes, soit 38,9% du total du trafic détourné.

Si l'on considère les 2 pays par lesquels le détournement est le plus important (Belgique et Pays-Bas) on s'aperçoit que la structure de ces trafics détournés est très différente :

81,6% en tonnage du trafic détourné par les ports hollandais sont composés par les seuls chapitres N.S.T.\* : 0, 1, 2, 4 et 8 alors que dans le cas des ports belges le trafic détourné est beaucoup plus diversifié.

\* Voir en annexe 4 page 36 les intitulés en clair.

## 2. Les Exportations (tableau 5.2)

Les chapitres N.S.T. les plus concernés par les détournements de trafic sont les suivants :

Chapitre N.S.T.		Rapport du trafic détourné au trafic d'exportation par voie maritime de
5. Produits métallurgiques		92,6%
8. Produits chimiques		22,0%
7. Engrais		18,7%
1. Denrées alimentaires et fourrages		12,9%
9. Machines, véhicules, objets manufacturés, transactions spéciales.		12,0%

Cela représente 4,2 millions de tonnes soit 92,9% du total du trafic détourné.

En ce qui concerne la Belgique et les Pays-Bas, bien que la part relative de ces deux pays s'inverse par rapport aux importations (à l'importation le trafic détourné par les Pays-Bas est de 4,3 millions de tonnes pour 3,0 millions par la Belgique alors qu'à l'exportation le trafic détourné par la Belgique est de 4,1 millions de tonnes pour 0,3 million par les Pays-Bas), la composition des trafics détournés reste la même qu'à l'importation, c'est-à-dire relativement diversifiée pour la Belgique et assez concentrée pour les Pays-Bas : 96,5% en tonnage du trafic détourné par les ports hollandais sont composés par les seuls chapitres N.S.T. : 0, 1, 5, 8 et 9.

Les trafics détournés par la Belgique et les Pays-Bas représentant aux importations : 96,9% en tonnage et 87,6% en valeur des trafics totaux détournés et aux exportations : 96,2% en tonnage et 87,2% en valeur, nous ne nous intéresserons dans la suite de la publication qu'à ces deux pays.

Pour permettre des comparaisons fines avec le trafic détourné, le **tableau 6** donne, par type de marchandises, le détail des trafics d'importation et d'exportation par voie maritime.

TABLEAU 5 - TRAFIC DETOURNE - RESULTATS PAR TYPE DE MARCHANDISES

## 5.1. A L'IMPORTATION

## TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes  
million de francs

Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A DETOURNEMENT												RAPPEL Importations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux importations par voie maritimes totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0	352	1 446	422	1 216	35	181	6	27	2	5	817	2 875	5 212	8 326	15,7	34,5
1	162	422	393	885	12	74	14	71	5	42	586	1 494	4 729	11 584	12,4	12,9
2	42	11	877	177	14	3	1	—	0	0	934	191	9 232	1 727	10,1	11,1
3	95	52	158	41	4	3	—	—	0	0	257	96	137 151	50 308	0,2	0,2
4	773	622	1 503	242	3	14	—	1	0	0	2 279	879	18 268	2 368	12,5	37,1
5	132	833	101	744	6	35	2	9	—	1	241	1 622	1 019	4 550	23,7	35,6
6	287	155	254	90	17	23	1	1	0	0	559	269	3 351	622	16,7	43,2
7	406	129	112	28	28	10	0	0	0	0	546	167	6 203	1 874	8,8	8,9
8	514	1 238	328	1 034	38	164	5	40	—	1	885	2 477	2 531	4 747	35,0	52,2
9	223	2 314	167	2 140	28	1 087	8	104	2	65	428	5 710	2 996	14 784	14,3	38,6
<b>TOTAL</b>	<b>2 986</b>	<b>7 222</b>	<b>4 315</b>	<b>6 597</b>	<b>185</b>	<b>1 594</b>	<b>37</b>	<b>253</b>	<b>9</b>	<b>114</b>	<b>7 532</b>	<b>15 780</b>	<b>190 692</b>	<b>100 890</b>	<b>3,9</b>	<b>15,6</b>

## 5.2. A L'EXPORTATION

## TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes  
million de francs

Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A DETOURNEMENT												RAPPEL Exportations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritime totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0	138	223	27	45	6	19	2	13	—	3	173	303	8000	6 662	2,2	4,5
1	343	803	91	193	7	45	1	4	1	6	443	1 051	3 428	8 982	12,9	11,7
2	35	11	1	—	0	0	0	0	0	0	36	11	398	109	9,0	10,1
3	17	16	—	3	1	1	—	1	—	—	18	21	4 338	2 134	0,4	1,0
4	1	7	—	2	0	0	1	—	—	—	2	9	263	213	0,8	4,2
5	2 505	3 845	36	150	35	77	1	6	—	1	2 577	4 079	2 782	5 906	92,6	69,1
6	83	46	9	6	2	5	—	—	—	—	94	57	3 824	721	2,5	7,9
7	142	58	—	—	—	—	0	0	0	0	142	58	761	658	18,7	8,8
8	504	1 214	70	328	29	110	2	23	2	6	607	1 681	2 757	7 638	22,0	22,0
9	335	3 073	55	859	44	740	37	463	4	70	475	5 205	3 948	35 878	12,0	14,5
<b>TOTAL</b>	<b>4 103</b>	<b>9 296</b>	<b>289</b>	<b>1 586</b>	<b>124</b>	<b>997</b>	<b>44</b>	<b>510</b>	<b>7</b>	<b>86</b>	<b>4 567</b>	<b>12 475</b>	<b>30 499</b>	<b>68 901</b>	<b>15,0</b>	<b>18,1</b>



TABLEAU 6 - TRAFIC MARITIME - RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

6.1. A L'IMPORTATION

millier de tonnes  
million de francs

Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière prove- nance cumulés	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL					
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	6	14	26	72	2	6	3	16	2	20	39	128	5 173	8 198	5 212	8 326
1	5	13	74	206	6	16	366	455	14	51	465	741	4 264	10 843	4 729	11 584
2	0	0	604	116	46	10	2	—	6	1	658	127	8 574	1 600	9 232	1 727
3	191	75	1 135	426	254	92	1 363	597	324	129	3 267	1 319	133 884	48 989	137 151	50 308
4	12	5	67	13	—	—	35	6	491	28	605	52	17 663	2 316	18 268	2 368
5	19	86	29	77	26	179	15	30	99	132	188	504	831	4 046	1 019	4 550
6	166	46	66	22	4	4	77	21	236	30	549	123	2 802	499	3 351	622
7	139	81	99	58	7	2	11	6	11	7	267	154	5 936	1 720	6 203	1 874
8	58	91	259	380	40	40	74	135	55	132	486	778	2 045	3 969	2 531	4 747
9	49	216	63	351	11	104	20	103	60	397	203	1 171	2 793	13 613	2 996	14 784
TOTAL	645	627	2 422	1 721	396	453	1 966	1 369	1 298	927	6 727	5 097	183 965	95 793	190 692	100 890

6.2. A L'EXPORTATION

millier de tonnes  
million de francs

Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de première des- tination cumulés	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL					
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	7	6	18	12	54	35	1 304	921	56	41	1 439	1 015	6 561	5 647	8 000	6 662
1	10	14	40	123	10	19	171	205	20	40	251	401	3 177	8 581	3 428	8 982
2	0	0	0	0	0	0	26	7	45	9	71	16	327	93	398	109
3	275	148	718	348	243	108	199	98	238	124	1 673	826	2 665	1 308	4 338	2 134
4	17	15	51	2	34	20	115	91	18	11	235	139	28	74	263	213
5	36	104	8	11	29	63	101	143	97	132	271	453	2 511	5 453	2 782	5 906
6	14	1	81	9	45	6	121	15	159	19	420	50	3 404	671	3 824	721
7	28	38	7	7	1	1	2	1	7	6	45	53	716	605	761	658
8	67	145	336	258	42	48	78	64	140	103	663	618	2 094	7 020	2 757	7 638
9	42	137	49	269	7	61	25	89	72	327	195	883	3 753	34 995	3 948	35 878
TOTAL	496	608	1 308	1 039	465	361	2 142	1 634	852	812	5 263	4 454	25 236	64 447	30 499	68 901

## D - RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANCAISE D'ORIGINE OU DE DESTINATION FINALE DES MARCHANDISES.

Les tableaux 7.1 et 7.2 donnent à l'importation et à l'exportation, d'une part le volume et la valeur des trafics internationaux de marchandises à destination ou en provenance des régions françaises qui échappent totalement aux ports français, et d'autre part le volume et la valeur des trafics entrant ou sortant de France par les ports français\*.

### 1. Les Importations

Sept régions semblent plus particulièrement concernées par les détournements de trafic.

En effet, si l'on considère pour une région déterminée le rapport des trafics détournés au trafic maritime engendré par des importations à destination de cette région, on peut mettre en évidence les régions suivantes :

**La Champagne** : 128 milliers de tonnes importées à destination de la Champagne échappe totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 68 milliers de tonnes d'importation entrant en France par les ports français, soit un rapport de 188,2% en tonnage (123,1% en valeur).

**La Franche-Comté** : le rapport de trafics détournés aux trafics entrant par les ports français est de 132,0% en tonnage et 106,6% en valeur.

**La Picardie** : les rapports sont de 86,8% en tonnage et 67,9% en valeur.

**La Bourgogne** : 77,0% en tonnage et 38,3% en valeur.

**La Lorraine** : 46,0% en tonnage et 48,2% en valeur.

**Le Centre** : 24,2% en tonnage et 26,3% en valeur.

**L'Auvergne** : 18,3% en tonnage et 25,8% en valeur.

L'ensemble de ces sept régions représente 49,0% en tonnage des détournements à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le pourcentage étant de 18,7% en valeur.

En valeur absolue, tonnage et valeur, on remarque que la Lorraine, le Nord, l'Alsace, la Région Parisienne, la Picardie et la Haute Normandie sont les régions les plus importantes du point de vue trafic détourné (chiffres en gras dans le tableau 7.1).

### 2. Les Exportations.

En ce qui concerne les exportations, huit régions prédominent; ce sont sensiblement les mêmes qu'à l'importation : cependant l'Auvergne disparaît et il apparaît l'Alsace et le Nord.

Les rapports des trafics détournés au trafic maritime français engendré par les exportations régionales sont les suivants :

**Lorraine** : 1.681 milliers de tonnes exportées par la Lorraine échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 766 milliers de tonnes sortant de France par les ports français, ce qui équivaut à 219,5% en tonnage (le rapport en valeur étant de 146,8%).

**Alsace** : Les rapports des trafics détournés aux trafics sortant par les ports français sont de 211,6% en tonnage et 53,1% en valeur.

**Champagne** : 76,5% en tonnage et 49,6% en valeur.

**Picardie** : 54,7% en tonnage et 38,5% en valeur.

**Nord** : 36,8% en tonnage et 52,1% en valeur.

**Centre** : 16,7% en tonnage et 16,8% en valeur.

**Bourgogne** : 16,5% en tonnage et 15,2% en valeur.

**Franche-Comté** : 12,7% en tonnage et 13,6% en valeur.

Ces huit régions représentent 90,3% en tonnage et 70,8% en valeur des détournements à l'exportation par la Belgique et les Pays-Bas.

En valeur absolue, tonnage et valeur, on note l'importance des régions suivantes : la Lorraine, le Nord, la Picardie, l'Alsace, la Champagne et la Région Parisienne (chiffres en gras dans le tableau 7.2).

On constate bien qu'à l'importation ou à l'exportation les régions les plus concernées par le détournement de trafic se situent au Nord, à l'Est et au Centre de la France.

**TABLEAU 7**  
**TRAFIC DÉTOURNÉ - RÉSULTATS DÉTAILLÉS**

**7.1 - A L'IMPORTATION PAR RÉGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE**

Millier de tonnes  
Million de francs

Régions de destination finale	Pays de dernière provenance	Trafic détourné						Rappel Importations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux importations par voie maritime totales	
		Pays par les ports desquels il peut y avoir détournement						tonnage	valeur	tonnage	valeur
		Belgique		Pays-Bas		Total					
tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur		
Nord		1 368	2 684	617	1 542	1 985	4 226	29 377	10 210	6,8	41,4
Picardie		148	335	127	323	275	658	317	969	86,8	67,9
Région Parisienne		219	1 902	242	2 163	461	4 055	11 612	15 219	4,0	26,7
Centre		21	81	40	113	61	194	252	739	24,2	26,3
Haute-Normandie		121	302	125	304	246	603	49 672	22 174	0,5	2,7
Basse-Normandie		14	34	6	27	20	61	1 807	951	1,1	6,4
Bretagne		12	26	5	19	17	45	2 111	1 922	0,8	2,3
Pays de la Loire		8	46	10	77	18	123	11 461	5 633	0,2	2,2
Poitou-Charente		10	28	4	42	14	70	1 428	1 022	1,0	6,8
Limousin		1	4	2	4	3	8	66	280	4,5	2,9
Aquitaine		14	45	10	43	24	88	11 040	5 957	0,2	1,5
Midi-Pyrénées		18	137	3	47	21	184	450	1 124	4,7	16,4
Champagne-Ardenne		82	206	46	71	128	277	68	225	188,2	123,1
Lorraine		551	401	2 419	608	2 970	1 009	6 461	2 094	46,0	48,2
Alsace		211	341	461	551	672	892	8 540	3 560	7,9	25,1
Franche-Comté		15	69	18	44	33	113	25	106	132,0	106,6
Bourgogne		41	87	53	135	94	222	122	580	77,0	38,3
Auvergne		6	23	13	87	19	110	104	426	18,3	25,8
Rhône-Alpes		100	383	78	178	178	561	7 627	4 840	2,3	11,6
Languedoc		4	17	18	118	22	135	4 489	2 569	0,5	5,3
Provence-Côte d'Azur-Corse		22	71	18	101	40	172	43 663	20 280	0,1	0,8
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		2 986	7 222	4 315	6 597	7 301	13 819	190 692	100 890	3,8	13,7

7.2 - A L'EXPORTATION PAR RÉGION FRANÇAISE D'ORIGINE

millier de tonnes  
million de francs

Trafic détourné							Rappel Exportations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritime totales		
Régions françaises d'origine	Pays de première destination	Pays par les ports desquels il peut y avoir détournement					tonnage	valeur	tonnage	valeur	
		Belgique		Pays-Bas		Total					
		tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage					valeur
Nord		1 116	2 476	98	273	1 214	2 749	3 303	5 276	36,8	52,1
Picardie		404	854	25	67	429	921	784	2 395	54,7	38,5
Région Parisienne		134	935	16	355	150	1 290	3 990	16 659	3,8	7,7
Centre		19	95	15	76	34	171	204	1 020	16,7	16,8
Haute-Normandie		56	236	13	74	69	310	6 240	7 821	1,1	4,0
Basse-Normandie		19	93	4	17	23	110	827	1 792	2,8	6,1
Bretagne		10	46	2	12	12	58	412	1 161	2,9	5,0
Pays de la Loire		9	63	2	27	11	90	1 484	2 850	0,7	3,2
Poitou-Charente		9	108	3	35	12	143	1 494	2 439	0,8	5,9
Limousin		—	4	—	2	—	6	27	167	—	3,6
Aquitaine		14	108	2	14	16	122	2 821	3 477	0,6	3,5
Midi-Pyrénées		5	23	1	6	6	29	487	1 108	1,2	2,6
Champagne-Ardenne		243	513	20	41	263	554	344	1 117	76,5	49,6
Lorraine		1 662	2 016	19	50	1 681	2 066	766	1 407	219,5	146,8
Alsace		238	511	35	134	273	645	129	1 214	211,6	53,1
Franche-Comté		24	248	7	137	31	385	244	2 836	12,7	13,6
Bourgogne		33	172	6	39	39	211	237	1 386	16,5	15,2
Auvergne		20	105	2	40	22	145	208	1 608	10,6	9,0
Rhône-Alpes		66	588	14	149	80	737	837	6 690	9,6	11,0
Languedoc		4	6	—	2	4	8	1 486	1 567	0,3	0,5
Provence-Côte d'Azur-Corse		18	96	5	36	23	132	4 175	4 911	0,6	2,7
Toutes régions françaises d'origine cumulées		4 103	9 296	289	1 586	4 392	10 882	30 499	68 901	14,4	15,8

### 3. Tableaux 8 - 9 et 10

Les tableaux 8 et 9 reprennent les données du tableau 7 en détaillant les trafics détournés à destination ou en provenance des régions françaises selon le pays par les ports duquel il y a détournement (Belgique ou Pays-Bas) et selon le type de marchandise (comme pour les tableaux 5 et 6, la nomenclature utilisée est la N.S.T. et le niveau retenu dans cette nomenclature est le chapitre).

#### 3 - a - Détournements de trafics à l'importation.

Les tableaux 8.1 et 9.1 permettent de mettre en évidence les trafics les plus importants, en valeur absolue, détournés par la Belgique et les Pays-Bas, suivant la région française de destination finale et la nature de la marchandise.

C'est ainsi que pour les détournements par la Belgique, on relève :

##### *à destination du Nord :*

429 milliers de tonnes de minerais et déchets pour la métallurgie (chapitre 4)  
 285 milliers de tonnes d'engrais (chapitre 7)  
 202 milliers de tonnes de produits agricoles et animaux vivants (chapitre 0).  
 126 milliers de tonnes de produits chimiques (chapitre 8).  
 113 milliers de tonnes de minéraux bruts et manufacturés et de matériaux de construction (chapitre 6).

##### *à destination de la Lorraine :*

299 milliers de tonnes de minerais et déchets pour la métallurgie (chapitre 4).  
 98 milliers de tonnes de produits chimiques (chapitre 8).

##### *à destination de l'Alsace :*

95 milliers de tonnes d'engrais (chapitre 7).

L'ensemble de ces huit flux représente 1.647 milliers de tonnes soit 55,2% des détournements totaux à l'importation par la Belgique.

En ce qui concerne les détournements par les Pays-Bas, les trafics les plus importants en tonnage sont les suivants :

##### *à destination de la Lorraine :*

1.325 milliers de tonnes de minerais et déchets pour la métallurgie (chapitre 4).  
 805 milliers de tonnes de combustibles minéraux solides (chapitre 2).  
 139 milliers de tonnes de produits pétroliers (chapitre 3).

##### *à destination du Nord :*

264 milliers de tonnes de produits agricoles et animaux vivants (chapitre 0).  
 160 milliers de tonnes de denrées alimentaires et fourrages (chapitre 1).

##### *à destination de l'Alsace :*

118 milliers de tonnes de produits chimiques (chapitre 8).  
 93 milliers de tonnes d'engrais (chapitre 7).

L'ensemble de ces sept flux représente 2.904 milliers de tonnes soit 67,3% des détournements totaux à l'importation par les Pays-Bas.

### 3 - b - Détournements de trafics à l'exportation

Les tableaux 8.2 et 9.2 mettent également en évidence un certain nombre de trafics importants en tonnage.

En ce qui concerne les détournements par la Belgique, on met en évidence des trafics :

*en provenance de la Lorraine :*

1.359 milliers de tonnes de produits métallurgiques (chapitre 5).

*en provenance du Nord :*

572 milliers de tonnes de produits métallurgiques (chapitre 5).

169 milliers de tonnes de denrées alimentaires et fourrages (chapitre 1).

140 milliers de tonnes de machines, véhicules et objets manufacturés (chapitre 9).

*en provenance de Picardie :*

295 milliers de tonnes de produits métallurgiques (chapitre 5).

*en provenance de Champagne :*

104 milliers de tonnes de produits métallurgiques (chapitre 5).

*en provenance d'Alsace :*

95 milliers de tonnes d'engrais (chapitre 7).

Ces trafics représentent 2.734 milliers de tonnes soit 66,6% des détournements totaux à l'exportation par la Belgique.

Pour le détournement par les Pays-Bas, il y a très peu de gros trafics à signaler, les détournements totaux par les Pays-Bas étant eux-mêmes très peu importants à l'exportation (289 milliers de tonnes). On peut cependant noter le trafic en provenance du Nord : 42 milliers de tonnes de denrées alimentaires et fourrages (chapitre 1).

### 3 - c - Trafic maritime français par région et chapitre N.S.T.

Le tableau 10 donne à l'importation (10.1) et à l'exportation (10.2) la structure du trafic maritime français par région française de destination et d'origine et par chapitre de la nomenclature N.S.T. de marchandises. Il permet des comparaisons avec les trafics détournés.

## TABLEAU 8 - TRAFIC DETOURNE PAR LA BELGIQUE - RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

## 8.1. A L'IMPORTATION PAR REGION FRANCAISE DE DESTINATION FINALE

Millier de tonnes

Région française de destination finale	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		202	73	16	36	429	46	113	285	126	42	1368
Picardie		16	5	0	—	7	6	30	8	67	9	148
Région parisienne		38	24	0	—	4	20	28	—	43	62	219
Centre		3	9	0	0	1	—	2	—	—	6	21
Haute-Normandie		32	12	0	1	6	4	8	—	34	24	121
Basse-Normandie		1	2	0	0	0	1	—	0	—	10	14
Bretagne		4	—	0	0	—	—	5	0	2	1	12
Pays de la Loire		3	1	0	—	—	1	—	—	—	3	8
Poitou-Charentes		1	—	0	0	—	—	—	0	2	7	10
Limousin		1	0	0	0	0	0	—	0	—	—	1
Aquitaine		1	1	0	—	1	—	6	0	4	1	14
Midi-Pyrénées		10	1	0	—	2	—	3	0	1	1	18
Champagne-Ardenne		6	4	0	17	2	8	1	18	7	19	82
Lorraine		11	4	20	38	299	26	48	—	98	7	551
Alsace		6	9	2	1	5	2	24	95	58	9	211
Franche-Comté		5	—	0	0	0	1	—	0	8	1	15
Bourgogne		1	9	—	0	7	6	9	—	4	5	41
Auvergne		1	—	0	0	—	3	—	0	1	1	6
Rhône-Alpes		3	6	3	1	9	7	6	0	55	10	100
Languedoc		—	—	1	0	1	—	—	0	1	1	4
Provence-Côte d'Azur-Corse		/	2	0	1	—	1	4	0	3	4	22
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		352	162	42	95	773	132	287	406	514	223	2986

## 8.2. A L'EXPORTATION PAR REGION FRANCAISE D'ORIGINE

Région française d'origine	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		53	169	35	3	—	572	14	43	87	140	1116
Picardie		31	24	0	—	1	295	1	1	27	24	404
Région parisienne		13	15	0	1	—	55	5	—	16	29	134
Centre		3	3	0	—	0	1	1	0	1	10	19
Haute-Normandie		1	1	0	13	0	13	5	2	14	7	56
Basse-Normandie		—	10	0	0	0	8	0	0	—	1	19
Bretagne		—	1	0	0	0	1	—	—	—	8	10
Pays de la Loire		—	5	0	0	0	1	—	—	1	2	9
Poitou-Charentes		0	7	0	—	0	—	0	0	1	1	9
Limousin		—	—	0	0	0	—	0	0	—	—	—
Aquitaine		1	8	0	0	0	1	—	—	—	4	14
Midi-Pyrénées		2	—	0	0	0	—	—	1	1	1	5
Champagne-Ardenne		16	44	0	0	0	104	23	—	27	29	243
Lorraine		1	3	0	—	0	1359	31	—	252	16	1662
Alsace		13	30	0	—	0	49	—	95	36	15	238
Franche-Comté		—	1	0	0	0	1	0	0	7	15	24
Bourgogne		1	7	0	0	0	18	—	0	1	6	33
Auvergne		—	10	0	—	0	1	—	0	1	8	20
Rhône-Alpes		2	3	0	—	—	23	—	—	20	18	66
Languedoc		—	2	0	0	0	1	—	0	1	—	4
Provence-Côte d'Azur-Corse		1	—	0	0	0	2	3	—	11	1	18
Toutes régions françaises d'origine cumulées		138	343	35	17	1	2505	83	142	504	335	4103



## TABLEAU 9 - TRAFIC DETOURNE PAR LES PAYS-BAS - RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

## 9.1. A L'IMPORTATION PAR REGION FRANCAISE DE DESTINATION FINALE

millier de tonnes

Région française de destination finale	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		264	160	1	8	45	19	46	18	28	28	617
Picardie		7	50	—	—	1	14	26	1	16	12	127
Région parisienne		50	45	0	—	43	5	12	—	36	51	242
Centre		8	23	0	0	—	4	1	0	1	3	40
Haute-Normandie		30	28	0	1	10	3	6	—	33	14	125
Basse-Normandie		1	—	0	0	0	3	—	0	—	2	6
Bretagne		2	1	0	0	1	1	—	0	—	—	5
Pays de la Loire		3	1	2	0	—	2	—	0	1	1	10
Poitou-Charentes		—	—	0	0	—	—	—	0	1	3	4
Limousin		1	0	0	0	0	—	—	0	0	1	2
Aquitaine		—	3	0	—	3	—	1	0	2	1	10
Midi-Pyrénées		—	1	0	—	1	1	—	0	—	—	3
Champagne-Ardenne		4	11	6	—	10	2	1	0	3	9	46
Lorraine		20	2	805	139	1325	9	69	0	46	4	2419
Alsace		16	37	62	3	48	5	51	93	118	28	461
Franche-Comté		2	2	0	0	—	1	9	0	3	1	18
Bourgogne		2	17	—	0	2	10	13	—	6	3	53
Auvergne		6	—	—	0	—	5	—	0	1	1	13
Rhône-Alpes		2	4	1	7	14	6	14	0	27	3	78
Languedoc		1	3	0	0	—	10	—	0	3	1	18
Provence-Côte d'Azur Corse		3	5	0	—	—	1	5	—	3	1	18
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		422	393	877	158	1503	101	254	112	328	167	4315

## 9.2. A L'EXPORTATION PAR REGION FRANCAISE D'ORIGINE

Région française d'origine	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord												98
Picardie												25
Région parisienne												16
Centre												15
Haute-Normandie												13
Basse-Normandie												4
Bretagne												2
Pays de la Loire												2
Poitou-Charentes												3
Limousin												—
Aquitaine												2
Midi-Pyrénées												1
Champagne-Ardenne												20
Lorraine												19
Alsace												35
Franche-Comté												7
Bourgogne												6
Auvergne												2
Rhône-Alpes												14
Languedoc												—
Provence-Côte d'Azur Corse												5
Toutes régions françaises d'origine cumulées		27	91	1	—	—	36	9	—	70	55	289

Par suite de la faiblesse des trafics concernés, seules les marges de ce tableau sont remplies.

**TABLEAU 10**  
**TRAFIC MARITIME - RÉSULTATS DÉTAILLÉS PAR TYPE DE MARCHANDISES ET**

**10.1 - A L'IMPORTATION PAR RÉGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE**

Millier de tonnes

Région de destination finale	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres NST cumulés
Nord		367	443	3 306	11 165	11 370	65	1 754	384	244	279	29 377
Picardie		89	6	7	—	4	18	6	102	38	47	317
Région Parisienne		515	659	128	8 136	65	244	148	288	297	1 132	11 612
Centre		35	19	1	—	—	15	3	116	9	54	252
Haute-Normandie		995	440	3 373	41 235	88	157	603	1 874	604	303	49 672
Basse-Normandie		348	33	908	140	145	13	87	74	14	45	1 807
Bretagne		417	700	167	161	1	30	167	343	48	77	2 111
Pays de la Loire		332	678	201	8 922	9	216	64	719	249	71	11 461
Poitou - Charente		505	10	96	142	65	3	69	371	87	80	1 428
Limousin		4	2	0	0	1	22	15	0	4	18	66
Aquitaine		332	565	86	8 363	188	6	26	1 091	338	45	11 040
Midi-Pyrénées		106	9	1	—	161	8	8	110	31	16	450
Champagne-Ardenne		25	7	1	—	—	5	6	3	3	18	68
Lorraine		31	7	10	4 340	1 996	8	8	0	49	12	6 461
Alsace		6	8	0	8 404	84	5	1	1	12	19	8 540
Franche-Comté		3	5	0	—	—	1	7	—	3	6	25
Bourgogne		14	57	0	—	3	13	5	1	7	22	122
Auvergne		37	13	0	—	—	25	8	0	6	15	104
Rhône-Alpes		150	81	1	6 627	64	37	92	181	297	97	7 627
Languedoc		172	284	0	3 285	127	7	74	444	83	13	4 489
Provence-Côte d'Azur-Corse		729	703	946	36 231	3 897	121	200	101	108	627	43 663
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		5 212	4 729	9 232	137 151	18 268	1 019	3 351	6 203	2 531	2 996	190 692

**10.2 - A L'EXPORTATION PAR RÉGION FRANÇAISE D'ORIGINE**

millier de tonnes

Région d'origine	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres NST cumulés
Nord		103	432	182	700	3	720	400	42	80	641	3 303
Picardie		273	88	0	1	3	181	53	0	38	147	784
Région Parisienne		912	877	40	18	6	184	842	16	261	834	3 990
Centre		49	79	0	—	—	2	4	—	13	57	204
Haute-Normandie		2 631	377	11	1 458	31	111	390	240	713	278	6 240
Basse-Normandie		167	75	13	75	—	425	8	1	4	59	827
Bretagne		160	91	12	0	2	1	44	4	14	84	412
Pays de la Loire		353	155	14	88	7	172	1	165	20	509	1 484
Poitou-Charentes		1 176	172	1	—	5	1	53	15	11	60	1 494
Limousin		10	1	0	0	3	—	2	0	4	7	27
Aquitaine		1 077	310	—	137	1	31	963	58	137	107	2 821
Midi-Pyrénées		69	52	43	—	13	28	35	120	93	34	487
Champagne-Ardenne		74	97	—	—	—	53	19	—	25	75	344
Lorraine		4	19	69	—	4	538	37	0	46	49	766
Alsace		10	17	—	—	—	10	3	10	12	67	129
Franche-Comté		9	10	—	0	0	16	3	—	9	197	244
Bourgogne		17	96	0	—	—	61	8	0	11	44	237
Auvergne		9	39	0	—	—	15	1	0	18	126	208
Rhône-Alpes		94	80	6	4	11	108	32	—	166	336	837
Languedoc		677	100	7	127	59	17	315	87	65	32	1 486
Provence-Côte d'Azur-Corse		126	261	—	1 730	115	107	611	3	1 017	205	4 175
Toutes régions françaises d'origine cumulées		8 000	3 428	398	4 338	263	2 782	3 824	761	2 757	3 948	30 499

### III - APPLICATION A LA RECHERCHE DES TRAFICS RECUPERABLES

7.301 milliers de tonnes à l'importation et 4.392 milliers de tonnes à l'exportation sont détournés par les ports belges et hollandais. Il serait intéressant d'essayer de séparer en deux la totalité de ces trafics : d'une part mettre en évidence le volume de trafic dont une part peut être récupérée par les ports français, et d'autre part donner le volume de trafic pour lequel une quelconque récupération paraît difficile.

Pour fixer les idées, il est possible de montrer comment ce problème pourrait être abordé dans le cadre de la banque de données SITRAM.

A titre d'exemple, le tableau 11 donne, pour le trafic détourné, à l'importation, par la Belgique ou les Pays-Bas, le détail des trafics, par région française de destination finale et zones frontalières, en mettant en évidence cinq zones frontalières par lesquelles transitent la majorité des trafics détournés. Ce sont :

- le département du Nord, zone riche en voies navigables
- le département des Ardennes où passe la Meuse
- les départements de Meuse et Meurthe et Moselle
- le département de Moselle où coule la Moselle
- et les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin limités par le Rhin.

En gras dans le tableau apparaissent huit trafics, difficilement récupérables, à destination de la Champagne, la Lorraine, l'Alsace et la Région Rhône-Alpes et passant par les départements frontaliers suivants : Ardennes, Moselle, Bas-Rhin, et Haut-Rhin.

La somme de ces huit trafics représente 476 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 2.875 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas soit au total 3.351 milliers de tonnes sur les 7.301 détournées par la Belgique et les Pays-Bas.

Ces trafics paraissent difficilement récupérables car on a affaire à des trafics avec des régions françaises bien reliées par voie navigable à la Belgique et les Pays-Bas, passant par des départements frontalières bien desservis par des voies navigables, et dont la majeure partie est composée de marchandises bien adaptées au transport par voie navigable. Pour aller plus loin, il serait nécessaire de disposer, en outre, du mode de transport terrestre à l'étranger effectivement utilisé. Ce pourrait être fait dans une exploitation particulière de la banque SITRAM.

On peut néanmoins, dans une première approche, avancer que, à l'importation, 45,9% du trafic détourné apparaît difficilement récupérable, les 54,1% restants pouvant donner lieu en partie à une récupération par les ports français.

Pour une approche différente, le tableau 12 donne le détail du trafic détourné à l'importation toujours par la Belgique ou les Pays-Bas, par pays d'origine et région française de destination finale.

Une partie de ce trafic détourné ne nécessite pas, géographiquement parlant, un passage par la Belgique ou les Pays-Bas, c'est le cas en particulier de trafics à l'arrivée ou au départ de régions côtières françaises comme le Nord, la Picardie, la Haute-Normandie, d'une part, l'Aquitaine, le Languedoc, ou la Provence-Côte d'Azur d'autre part.

Des exploitations spécifiques, limitées, de SITRAM pourraient sans doute permettre de cerner plus précisément les raisons qui font que de tels trafics échappent aux ports français.

**TABLEAU 11 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS  
RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANCAISE DE DESTINATION FINALE  
ET PAR ZONE FRONTIERE**

millier de tonnes

Zone frontière Région de destination finale	Département du Nord	Département des Ardennes	Départements de Meuse et de Meurthe et Moselle	Département de la Moselle	Départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin	Autres zones frontières	Toutes zones frontières cumulées
Nord	1 838	—	—	—	—	147	1 985
Picardie	269	—	—	1	—	5	275
Région Parisienne	440	1	—	2	2	16	461
Centre	59	1	0	—	—	1	61
Haute-Normandie	239	1	—	1	—	5	246
Basse Normandie	17	0	—	0	0	3	20
Bretagne	13	0	—	—	0	4	17
Pays de la Loire	17	—	0	—	—	1	18
Poitou-Charentes	12	—	0	—	—	2	14
Limousin	3	0	0	0	0	—	3
Aquitaine	23	—	0	—	0	1	24
Midi Pyrénées	20	—	—	—	—	1	21
Champagne-Ardenne	83	45	—	—	0	—	128
Lorraine	12	298	350	2 257	53	—	2 970
Alsace	10	—	3	35	623	1	672
Franche-Comté	15	2	1	7	8	—	33
Bourgogne	80	12	—	1	—	1	94
Auvergne	18	0	0	—	—	1	19
Rhône-Alpes	129	19	1	21	2	6	178
Languedoc	13	1	—	7	0	1	22
Provence-Côte d'Azur- Corse	36	2	—	1	—	1	40
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	3 346	382	355	2 333	688	197	7 301

**TABLEAU 12 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR LA BELGIQUE OU LES PAYS BAS  
RESULTATS DETAILLES PAR PAYS D'ORIGINE ET PAR REGION FRANCAISE  
DE DESTINATION FINALE**

millier de tonnes

Région française de destination finale	Pays d'origine	Royaume Uni et EIRE	Pays Scandinaves	Grèce	Turquie	Afrique	Amérique	Asie	Océanie	TOTAL
Nord		113	105	10	19	448	993	170	127	1985
Picardie		23	47	—	2	10	141	48	4	275
Région parisienne		28	33	1	1	32	250	107	9	461
Centre		2	6	—	—	1	36	15	1	61
Haute-Normandie		7	46	—	1	9	144	32	7	246
Basse-Normandie		1	2	—	—	1	12	4	—	20
Bretagne		—	1	0	0	3	9	4	—	17
Pays de la Loire		1	1	—	—	1	6	8	1	18
Poitou-Charentes		1	7	0	0	—	2	4	—	14
Limousin		—	1	0	—	—	2	—	—	3
Qquitaine		—	2	—	—	3	14	2	3	24
Midi-Pyrénées		1	1	0	0	1	6	1	11	21
Champagne-Ardenne		6	15	—	—	9	84	11	3	128
Lorraine		92	449	3	6	851	1513	40	16	2970
Alsace		138	64	30	—	210	166	26	38	672
Franche-Comté		2	6	—	1	1	17	4	2	33
Bourgogne		2	11	—	—	4	62	15	—	94
Auvergne		1	5	0	—	1	5	7	—	19
Rhône-Alpes		11	40	1	—	2	109	11	4	178
Languedoc		2	—	0	—	9	9	2	—	22
Provence-Côte d'Azur-Corse		3	2	—	1	2	29	3	—	40
Toutes régions françaises de destination finales cumulées		434	844	45	31	1598	3609	514	226	7301

## CONCLUSION

Par cette étude, le Département des Statistiques des Transports, qui gère la Banque de données SITRAM, a souhaité donner aux économistes que préoccupe le problème des "détournements de trafic", la description détaillée de l'outil statistique qui, actuellement, doit permettre l'étude de ce phénomène.

Pour fixer les idées et permettre à chacun, dans toute la mesure du possible, de repérer quelles sont plus précisément les données détaillées qui lui sont nécessaires pour éclairer l'aspect particulier du problème qui l'intéresse, un certain nombre de tableaux de données générales, décrivant sommairement le phénomène, ont été présentés.

A titre d'exemple, il a été enfin indiqué quels pourraient être les tableaux détaillés qui permettraient une approche plus précise de ce que l'on a coutume d'appeler la partie "récupérable" du trafic détourné.

# ANNEXES

## Annexe 1

### Les renseignements "transports" des formulaires douaniers

Les modèles de déclaration en douane comprennent un **cartouche statique**. Le cartouche contient des renseignements de caractère douanier, des données financières, et des données typiquement transport.

Sont utilisables pour établir les statistiques intéressant les transports non seulement les données typiquement « transport », mais aussi certains renseignements plus généraux :

- **Le bureau frontière**, par lequel la marchandise franchit la frontière française.
- **Le département français**,
  - à l'importation : département de destination effective de la marchandise.
  - à l'exportation : département d'expédition initiale de la marchandise.
- **Le pays**
  - à l'importation
    - **Pays d'origine** : celui où la marchandise a été récoltée ou produite.
    - **Pays de provenance** : (appelé désormais pays de dernière provenance) le dernier pays où le produit a été chargé à destination de la France.
  - à l'exportation
    - **Pays de première destination** : celui où cessera d'être utilisé le mode ou le moyen de transport employé à la sortie de France.
    - **Pays de destination finale** : celui où le produit doit être livré au dernier destinataire connu.
    - **Région CEE** : dans le cas d'un transport à l'étranger par route, si le pays de première destination de la marchandise est un pays de la CEE.  
**NB.** A partir du 1er mai 1975, on disposera en outre de la région CEE de chargement dans le cas d'un transport à l'étranger par route où le pays de dernière provenance de la marchandise est un pays de la CEE.
- **Le poids**

Il s'agit du poids net en kg.



Les renseignements typiquement « transport » concernent :

- Le transport à l'étranger, c'est-à-dire :
  - Le moyen de transport à l'étranger
    - à l'importation : celui par lequel les marchandises ont été présentées
    - au point d'entrée en France.
    - à l'exportation : celui par lequel les marchandises sont sorties de France.
  - Le pavillon du moyen de transport à l'étranger
- Le transport à l'intérieur, c'est à dire
  - Le mode de transport intérieur, c'est-à-dire, jusqu'au 1er mai 1975,
    - à l'importation : celui utilisé après le passage au bureau frontière,
    - à l'exportation : celui utilisé avant le passage au bureau frontière.
    - NB. A partir du 1er mai 1975, le mode de transport codifié sera le mode de transport principal utilisé sur le parcours français
  - La distinction entre le transport pour **compte propre** et le transport pour **compte d'autrui**, pour les modes route et voies navigables.

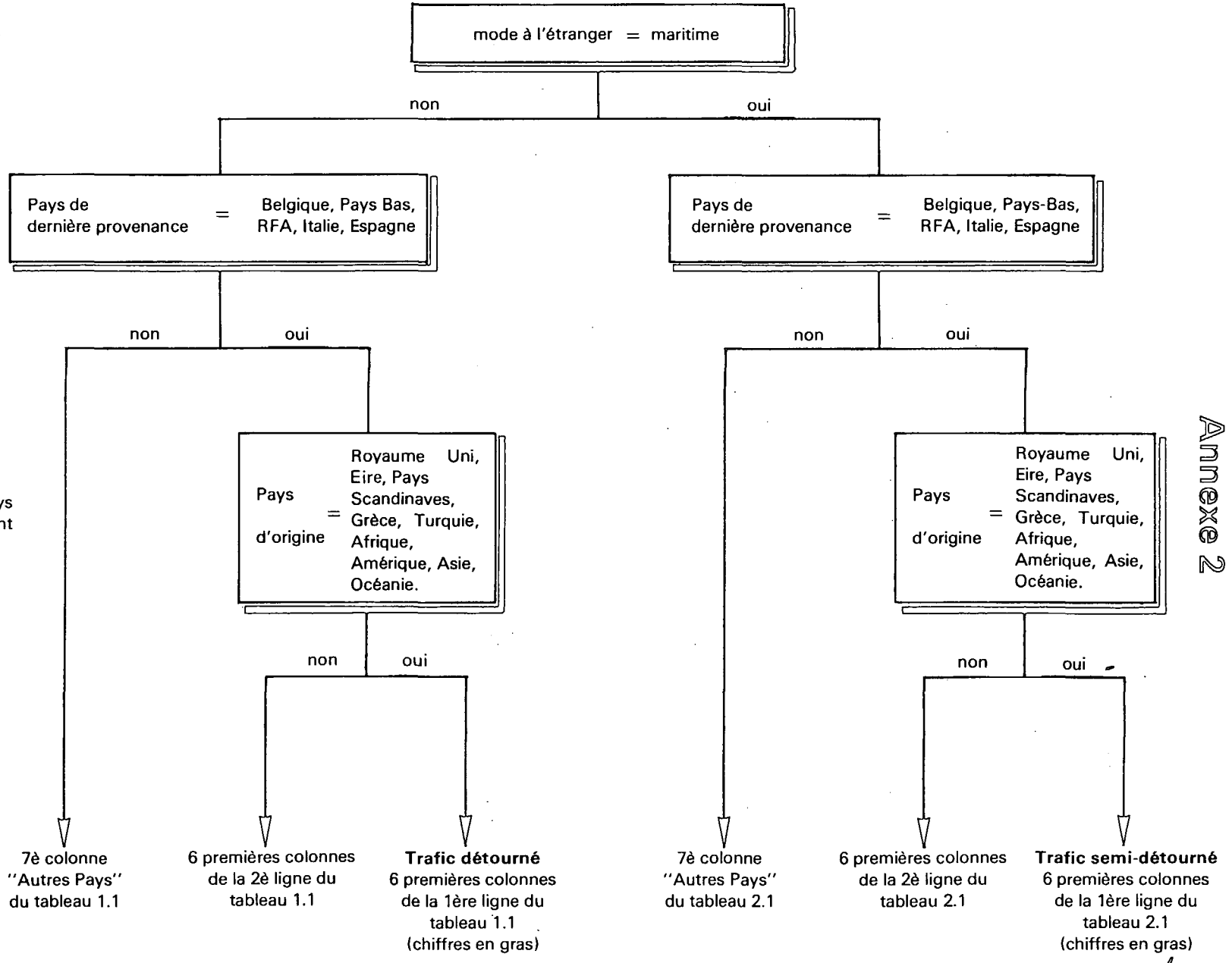
Il faut noter que cette richesse des documents douaniers en ce qui concerne les transports est assez spécifique à la France : au Royaume Uni, par exemple, il n'y a pas si longtemps que les documents douaniers ne donnaient pas d'indication sur le **mode de transport** utilisé.

### Organigramme des tableaux 1.1 et 2.1 des importations françaises

Test sur le mode d'acheminement des importations avant la frontière française.

Test sur le pays de dernière provenance : s'agit-il d'un pays par les ports duquel il peut y avoir détournement ?

Test sur le pays d'origine : s'agit-il d'un pays pour lequel le trafic s'effectue essentiellement par mer ?



Annexe 2

## Organigramme des tableaux 1.2 et 2.2 des exportations françaises

Test sur le mode d'acheminement des exportations après la frontière française.

mode à l'étranger = maritime

non oui

Test sur le pays de première destination : s'agit-il d'un pays par les ports duquel il peut y avoir détournement ?

Pays de première destination = Belgique, Pays Bas, RFA, Italie, Espagne

Pays de première destination = Belgique, Pays Bas, RFA, Italie, Espagne

non oui

Test sur le pays de destination finale : s'agit-il d'un pays pour lequel le trafic s'effectue essentiellement par mer ?

Royaume Uni, Eire, Pays Scandinaves, Grèce, Turquie, Afrique, Amérique, Asie, Océanie.  
Pays de destination finale =

Royaume Uni, Eire, Pays Scandinaves, Grèce, Turquie, Afrique, Amérique, Asie, Océanie.  
Pays de destination finale =

non oui

non oui

7ème colonne "Autres pays" du tableau 1.2

6 premières colonnes de la 2ème ligne du tableau 1.2

Trafic détourné 6 premières colonnes de la 1ère ligne du tableau 1.2 (chiffres en gras)

7ème colonne "Autres Pays" du tableau 2.2

6 premières colonnes de la 2ème ligne du tableau 2.2

Trafic semi-détourné 6 premières colonnes de la 1ère ligne du tableau 2.2 (chiffres en gras)

**TABLEAU 1 bis - MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC DETOURNE EN 1973**  
**(trafic échappant totalement aux ports français apparaissant**  
**en caractères gras sur les tableaux)**

## 1.1. A L'IMPORTATION

## IMPORTATIONS PAR VOIE NON MARITIME

millier de tonnes  
million de francs

Pays de dernière provenance  Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres Pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	<b>2 510</b>	<b>5 125</b>	<b>3 357</b>	<b>4 043</b>	<b>135</b>	<b>1 137</b>	<b>41</b>	<b>209</b>	<b>6</b>	<b>48</b>	<b>6 049</b>	<b>10 562</b>	548	11 791	6 597	22 353	178 076	69 302
Autres pays** (Reste de l'Europe)	20 046	20 657	10 398	10 212	20 389	37 264	3 000	13 881	1 402	3 304	55 235	85 318	2 184	9 988	57 419	95 306	73 830	101 145
Tous pays d'origine cumulés	22 556	25 782	13 755	14 255	20 524	38 401	3 041	14 090	1 408	3 352	61 284	95 880	2 732	21 779	64 016	117 659	251 906	170 447

## 1.2. A L'EXPORTATION

## EXPORTATIONS PAR VOIE NON MARITIME

millier de tonnes  
million de francs

Pays de première destination  Pays de destination finale	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de première destination cumulés		RAPPEL Exportations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	<b>3 255</b>	<b>5 055</b>	<b>194</b>	<b>831</b>	<b>92</b>	<b>780</b>	<b>31</b>	<b>245</b>	<b>2</b>	<b>39</b>	<b>3 574</b>	<b>6 950</b>	296	11 570	3 870	18 520	24 675	60 920
Autres pays** (Reste de l'Europe)	30 219	20 375	5 013	8 020	33 451	32 008	8 172	17 839	1 645	4 545	78 500	82 787	11 792	15 761	90 292	98 548	99 664	104 186
Tous pays de destination finale cumulés	33 474	25 430	5 207	8 851	33 543	32 788	8 203	18 084	1 647	4 584	82 074	89 737	12 088	27 331	94 162	117 068	124 339	165 106

\* Royaume Uni, Eire, Pays Scandinaves, Grèce, Turquie, Afrique, Amérique, Asie, Océanie.

\*\* Pays d'Europe autres que le Royaume Uni, l'Eire, Les Pays Scandinaves, la Grèce et la Turquie. On trouve donc en particulier dans cette ligne, les importations (respectivement exportations) non maritimes en provenance (respectivement à destination) de la Belgique, des Pays-Bas, de la RFA, de l'Italie et de l'Espagne.

**TABLEAU 2 bis - MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC SEMI-DETOURNE EN 1973**  
 (trafic passant par un port français mais transitant par un port étranger,  
 belge, hollandais, allemand, italien ou espagnol, apparaissant en caractères gras sur les tableaux)

**2.1. A L'IMPORTATION**

**IMPORTATION PAR VOIE MARITIME**

millier de tonnes  
million de francs

Pays de dernière provenance  Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres Pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL						Importations françaises totales	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	<b>226</b>	<b>155</b>	<b>285</b>	<b>635</b>	<b>29</b>	<b>41</b>	<b>6</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>66</b>	<b>566</b>	<b>919</b>	170 913	46 030	171 479	46 949	178 076	69 302
Autres pays** (Reste de l'Europe)	414	200	1 894	676	336	603	3 106	1 120	849	325	6 599	2 924	9 812	2 915	16 411	5 839	73 830	101 145
Tous pays d'origine cumulés	640	355	2 179	1 311	365	644	3 112	1 142	869	391	7 165	3 843	180 725	48 945	187 890	52 788	251 906	170 447

**2.2. A L'EXPORTATION**

**EXPORTATION PAR VOIE MARITIME**

millier de tonnes  
million de francs

Pays de première destination  Pays de destination finale	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de première destination cumulés		RAPPEL	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL						Exportations françaises totales	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	<b>40</b>	<b>57</b>	<b>15</b>	<b>52</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	—	<b>2</b>	<b>58</b>	<b>115</b>	20 747	42 285	20 805	42 400	24 675	60 920
Autres pays** (Reste de l'Europe)	1 106	318	1 875	668	492	244	1 892	1 093	753	330	6 118	2 653	3 254	2 985	9 372	5 638	99 664	104 186
Tous pays de destination finale cumulés	1 146	375	1 890	720	493	246	1 894	1 095	753	332	6 176	2 768	24 001	45 270	30 177	48 038	124 339	165 106

\* Royaume Uni, Eire, Pays Scandinaves, Grèce, Turquie, Afrique, Amérique, Asie, Océanie.

\*\* Pays d'Europe autres que le Royaume Uni, l'Eire, les Pays Scandinaves, la Grèce et la Turquie. On trouve donc en particulier dans cette ligne, les importations (respectivement exportations) maritimes en provenance (respectivement à destination) de la Belgique, des Pays-Bas, de la RFA, de l'Italie et de l'Espagne.

## Annexe 4

NOMENCLATURE N.S.T. DES MARCHANDISES (1970) - NIVEAU CHAPITRE -  
(Les différents niveaux sont : Chapitres (10) - Sections (19) - Groupes (52) - Positions (176))

### CHAPITRE

- 0 - Produits agricoles et animaux vivants
- 1 - Denrées alimentaires et fourrages
- 2 - Combustibles minéraux solides
- 3 - Produits pétroliers
- 4 - Minerais et déchets pour la métallurgie
- 5 - Produits métallurgiques
- 6 - Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction
- 7 - Engrais
- 8 - Produits chimiques
- 9 - Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales

## Annexe 5

## TABLE DES REGIONS ET DEPARTEMENTS FRANCAIS

CODE SITRAM	LIBELLE	DEPARTEMENTS DE CONSTITUTION
1	Nord	59-62
2	Picardie	02-60-80
3	Région parisienne	75-77-78-91-92-93 94-95
4	Centre	18-28-36-37-41-45
5	Haute-Normandie	27-76
6	Basse-Normandie	14-50-61
7	Bretagne	22-29-35-56
8	Pays de la Loire	44-49-53-72-85
9	Poitou-Charentes	16-17-79-86
10	Limousin	19-23-87
11	Aquitaine	24-33-40-47-64
12	Midi-Pyrénées	09-12-31-32-46-65- 81-82
13	Champagne-Ardenne	08-10-51-52
14	Lorraine	54-55-57-88
15	Alsace	67-68
16	Franche-Comté	25-39-70-90
17	Bourgogne	21-58-71-89
18	Auvergne	03-15-43-63
19	Rhône-Alpes	01-07-26-38-42-69- 73-74
20	Languedoc	11-30-34-48-66
21	Provence-Côte d'Azur- Corse	04-05-06-13-83-84 20

## Annexe 6

## Titres des tableaux 1974

	Pages
1. Mise en évidence du trafic détourné - tonnage et valeur	7
2. Mise en évidence du trafic semi-détourné - tonnage et valeur	8
3. Trafic détourné - résultats détaillés par pays d'origine à l'importation, ou pays de destination finale à l'exportation - tonnage et valeur	10
4. Trafic semi-détourné - résultats détaillés par pays d'origine à l'importation, par pays de destination finale à l'exportation - tonnage et valeur	11
5. Trafic détourné - résultats détaillés par type de marchandises - tonnage et valeur	14
6. Trafic maritime - résultats détaillés par type de marchandises - tonnage et valeur	15
7. Trafic détourné par la Belgique ou les Pays-Bas - résultats détaillés par région française de destination finale à l'importation, d'origine à l'exportation - tonnage et valeur	18
8. Trafic détourné par la Belgique - résultats détaillés par type de marchandises et par région française de destination finale à l'importation, d'origine à l'exportation - tonnage	22
9. Trafic détourné par les Pays-Bas - résultats détaillés par type de marchandises et par région française de destination finale à l'importation, d'origine à l'exportation - tonnage	23
10. Trafic maritime - résultats détaillés par type de marchandises et par région française de destination finale à l'importation, d'origine à l'exportation - tonnage	24
11. Trafic détourné à l'importation par la Belgique ou les Pays-Bas - résultats détaillés par région française de destination finale et par zone frontière - tonnage	26
12. Trafic détourné à l'importation par la Belgique ou les Pays-Bas - résultats détaillés par pays d'origine et par région française de destination finale - tonnage	27