

DÉPARTEMENT DES STATISTIQUES DES TRANSPORTS



S YSTÈME
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 FRANÇAIS

RÉSULTATS 1977

21, rue Mathurin-Régnier, 75732 PARIS Cédex 15
Téléphone : 566-93-56



Sommaire

	Pages
Présentation	2
I Définition du «trafic détourné»	3
II Evolution des trafics détournés et semi-détournés sur cinq ans	4
III Evaluation du trafic détourné en 1977 par les ports de Belgique, des Pays-Bas, de République Fédérale Allemande, d'Italie et d'Espagne	5
A. Résultat 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	15
IV Approche détaillée des trafics détournés	24
Conclusion	34
Annexes : 1 - Renseignements «transports» des formulaires douaniers	36
2 - Organigrammes des tableaux 1 et 2	37
3 - Nomenclature N.S.T. de marchandises	38
4 - Code des régions françaises	39
5 - Titres des tableaux	41
6 - Résultats globaux 1975	42

Signe Conventionnel :

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

Rédaction :
Département des Statistiques des Transports
21, rue Mathurin Régnier
75732 PARIS CEDEX 15
Téléphone : 306.97.05 poste 34 (Mme Pols)

PRESENTATION

Pour l'année 1977, le flux de marchandises engendré par le commerce extérieur de la France s'élevait à 373 millions de tonnes, 118 millions de tonnes pour l'exportation, 255 millions de tonnes pour l'importation.

A l'exportation, 29,5 % des tonnages sont sortis de France par la voie maritime, 25,5 % par la voie ferroviaire, 26,4 % par la voie routière, 16,7 % par la voie fluviale, 0,2 % par la voie aérienne et 1,7 % pour les trafics frontaliers et le transport par oléoduc.

A l'importation, les parts des différents modes de transport empruntés à l'entrée sont respectivement : 72,2 % pour la mer, 6,8 % pour le fer, 11,7 % pour la route, 4,6 % pour la voie navigable, 0,1 % pour l'air et 4,6 % pour les trafics frontaliers et les transports par oléoduc.

Mais ces seuls chiffres masquent des réalités complexes. On constate, par exemple, que 5,5 % 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.

La brochure SITRAM «Comment évaluer la part du trafic maritime né de notre Commerce Extérieur qui échappe aux Ports Français» parue en août 1976 traitait principalement des données 1974 avec quelques résultats généraux de 1973.

Une mise à jour parue en novembre 1977 rassemblait les résultats 1976.

Afin d'avoir une série plus complète, la brochure actuelle s'intéresse aux résultats 1977 avec rappel de résultats généraux de 1975 en annexe.

I - DEFINITION DU «TRAFIC DETOURNE»

1. Trafic détourné

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.

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.

* 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.

2. Trafic semi-détourné

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 (trafic semi-détourné). C'est ainsi par exemple que 2,2 % 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 27,0 % 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.

3. Problème du transit

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.

Cependant, si la non comptabilisation des opérations de transit minimise le trafic détourné, elle entraîne également une sous estimation du trafic maritime des ports français : pour ne prendre qu'un exemple, ne sont pas comptabilisées par les Douanes, 18,1 millions de tonnes de pétrole brut importées en 1977 par Marseille-Fos et acheminées directement par pipe-line vers les raffineries de Suisse ou de RFA (cf la publication «Pétrole 78» du Comité Professionnel du Pétrole).

Il faut rappeler à ce sujet qu'à l'inverse de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects, la Direction des Ports et de la Navigation Maritimes comptabilise dans ses statistiques sur le trafic international des ports français à la fois les importations (ou exportations) françaises et le trafic de transit (cf la publication annuelle «Résultats de l'exploitation des Ports Maritimes - Statistiques» de la DPNM).

II - EVOLUTION DES TRAFICS DETOURNES ET SEMI-DETOURNES SUR CINQ ANS

millier de tonnes
million de francs

Importations	1973		1974		1975		1976		1977	
	Tonnage	Valeur								
Trafic détourné	6 049	10 562	7 532	15 780	7 065	12 555	7 565	19 329	9 362	22 589
Importations françaises par voie maritime dont trafic semi-détourné	187 890	52 788	190 692	100 890	161 759	89 279	188 099	120 924	183 909	136 151
	566	919	1 216	1 135	553	718	723	1 185	703	1 484
Importations françaises totales	251 906	170 447	260 091	264 669	223 298	222 595	256 768	323 849	254 693	364 407

millier de tonnes
million de francs

Exportations	1973		1974		1975		1976		1977	
	Tonnage	Valeur								
Trafic détourné	3 574	6 950	4 567	12 475	3 613	10 266	3 284	11 161	4 414	14 403
Exportations françaises par voie maritime dont trafic semi-détourné	30 177	48 038	30 499	68 901	27 854	68 820	30 411	89 996	34 767	107 806
	58	115	74	254	151	646	58	128	88	295
Exportations françaises totales	124 339	165 106	128 003	231 348	107 103	205 030	114 272	266 884	117 727	312 291

III - EVALUATION DU TRAFIC DETOURNE EN 1977 PAR LES PORTS DE BELGIQUE, DES PAYS-BAS, DE REPUBLIQUE FEDERALE ALLEMANDE, D'ITALIE ET D'ESPAGNE.

A. RESULTATS GLOBAUX

1. Les Importations

En 1977, les importations françaises représentent 254,7 millions de tonnes. Sur ce total, 175,3 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 5,4 % de ce tonnage : 9,4 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 13,5 %.

Par rapport aux 183,9 millions de marchandises importées en France par voie maritime, les 9,4 millions de tonnes détournées par les ports étrangers sont l'équivalent de 5,1 % du tonnage passant par les ports français. En valeur le rapport s'élève à 16,6 %.

Il faut noter que la plus grande part des trafics échappant totalement aux ports français transite par les ports belges et hollandais (97,5 % en tonnage et 84,1 % en valeur du trafic total détourné), et que sur les 9,1 millions de tonnes passant par les ports belges et hollandais, 7,0 millions sont acheminés vers la France par route et voie navigable par des véhicules de nationalité française ou étrangère pour respectivement 2,9 et 4,1 millions de tonnes, soit 41,4 % pour le pavillon français et 58,6 % pour le pavillon étranger, le pavillon donnant la nationalité du véhicule utilisé pour le parcours terrestre à l'étranger (pour le mode fer et oléoduc, le pavillon est toujours, par convention, français).

Par ailleurs, 0,7 million 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 4,4 millions de tonnes de marchandises, le semi-détournement étant négligeable dans le cas des exportations.

Par rapport au trafic des ports français - 34,8 millions de marchandises exportées par voie maritime - les 4,4 millions de tonnes détournées sont l'équivalent de 12,6 % du tonnage, le rapport en valeur s'élevant à 13,4 %.

Comme pour les importations, la majorité des trafics détournés sont le fait des ports belges et hollandais (95,8 % en tonnage et 84,2 % en valeur du trafic total détourné), la part du pavillon, en ce qui concerne le trafic acheminé par route et voie navigable, étant dans ce cas de 0,9 million de tonnes pour le pavillon français et de 1,5 millions de tonnes pour le pavillon étranger, soit 37,5 % pour le pavillon français et 62,5 % 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 1977 (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.

1977 - 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*	4 308	9 856	4 822	9 128	181	2 853	41	527	10	215	9 362	22 589	595	23 167	9 957	45 756	175 325	167 643
Autres pays** (Reste de l'Europe)	18 306	33 588	15 620	21 450	17 322	64 975	4 953	30 768	2 189	8 873	58 390	159 654	2 437	22 846	60 827	182 500	79 368	186 764
Tous pays d'origine cumulés	22 614	43 454	20 442	30 578	17 503	67 828	4 994	31 295	2 199	9 088	67 752	182 243	3 032	46 013	70 784	228 256	254 693	364 407

1.2. A L'EXPORTATION

EXPORTATION 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*	3 953	10 693	275	1 430	107	1 194	68	882	11	204	4 414	14 403	554	29 916	4 968	44 319	31 408	139 005
Autres pays** (Reste de l'Europe)	23 858	28 882	4 363	13 711	28 117	50 096	10 639	29 857	1 749	7 976	68 726	130 522	9 266	29 644	77 992	160 166	86 319	173 286
Tous pays de destination finale cumulés	27 811	39 575	4 638	15 141	28 224	51 290	10 707	30 739	1 760	8 180	73 140	144 925	9 820	59 560	82 960	204 485	117 727	312 291

* 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.

1977 - TABLEAU 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*	168	208	399	936	7	48	99	160	30	102	703	1 484	164 665	120 403	165 368	121 887	175 325	167 643
Autres pays** (Reste de l'Europe)	530	727	1 517	1 194	387	470	2 646	2 307	784	1 276	5 864	5 974	12 677	8 290	18 541	14 264	79 368	196 764
Tous pays d'origine cumulés	698	935	1 916	2 160	394	518	2 745	2 467	814	1 378	6 567	7 458	177 342	128 693	183 909	136 151	254 693	364 407

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*	66	203	7	26	10	15	2	19	3	32	88	295	26 352	94 391	26 440	94 686	31 408	139 005
Autres pays** (Reste de l'Europe)	360	772	1 553	1 267	402	451	3 087	2 037	864	1 233	6 266	5 760	2 061	7 360	8 327	13 120	86 319	173 286
Tous pays de destination finale cumulés	426	975	1 560	1 293	412	466	3 089	2 056	867	1 265	6 354	6 055	28 413	101 751	34 767	107 806	117 727	312 291

* 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 27,6 % du tonnage arrivant dans les ports français.

En valeur, le rapport est de 53,2 %.

— *les Pays Scandinaves* : les rapports sont de 21,8 % en tonnage et 43,9 % en valeur.

— *la Grèce* : 15,1 % en tonnage, 28,6 % en valeur.

— *la Turquie* : 14,7 % en tonnage, 29,2 % 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 5,7 % en tonnage, 18,5 % 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 42,8 % en tonnage et 25,5 % en valeur.

— *les Pays Scandinaves* : le rapport est de 26,0 % en tonnage et de 37,1 % en valeur.

— *la Turquie* : 25,3 % en tonnage et 27,1 % en valeur.

— *l'Asie* : 25,2 % en tonnage et 20,3 % en valeur.

Pour l'ensemble des pays ou groupes de pays retenus, le trafic détourné équivaut à 16,7 % du tonnage d'exportations passant par les ports français, et à 15,2 % 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.

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	223	1 042	134	581	5	115	1	18	—	11	363	1 767	6 150	14 014	5,9	12,6
Eire	17	70	4	48	—	5	—	—	0	0	21	123	165	1 130	12,7	10,9
Pays scandinaves	580	1 246	303	441	48	236	—	4	—	1	931	1 928	4 265	4 393	21,8	43,9
Grèce	8	29	37	31	8	51	2	21	—	—	55	132	365	462	15,1	28,6
Turquie	31	61	1	9	2	15	1	8	—	—	35	93	238	319	14,7	29,2
Afrique	627	713	2 051	1 289	20	142	5	69	7	61	2 710	2 274	37 580	26 491	7,2	8,6
Amérique	2 405	4 604	1 865	3 147	66	1 350	25	355	2	134	4 363	9 590	15 830	18 010	27,6	53,2
Asie	257	1 586	218	2 753	30	921	6	48	1	7	512	5 315	95 859	54 574	0,5	9,7
Océanie	160	515	209	829	2	18	1	4	—	1	372	1 367	4 916	2 494	7,6	54,8
TOTAL	4 308	9 866	4 822	9 128	181	2 853	41	527	10	215	9 362	22 589	165 368	121 887	5,7	18,5

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	275	1 405	22	89	6	38	1	4	—	—	304	1 536	6 641	15 850	4,6	9,7
Eire	72	51	7	25	—	—	—	—	0	0	79	76	664	1 161	11,9	6,5
Pays scandinaves	238	647	33	71	66	618	—	1	—	—	337	1 337	1 296	3 605	26,0	37,1
Grèce	82	144	1	4	1	23	6	89	0	0	90	260	573	1 071	15,7	24,3
Turquie	89	163	2	2	1	18	4	36	—	—	96	219	379	808	25,3	27,1
Afrique	606	1 610	54	324	5	56	36	529	11	199	712	2 718	9 012	37 053	8,0	7,3
Amérique	1 923	4 351	78	326	10	97	—	4	—	3	2 011	4 781	4 704	18 750	42,8	25,5
Asie	642	2 113	61	375	18	340	20	214	—	2	741	3 044	2 937	15 021	25,2	20,3
Océanie	26	209	17	214	—	4	1	5	—	—	44	432	234	1 367	18,8	31,6
TOTAL	3 953	10 693	275	1 430	107	1 194	68	882	11	204	4 414	14 403	26 440	94 686	16,7	15,2

1977 - TABLEAU 4 - TRAFIC SEMI-DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

4.1. A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

millier de tonnes
million de francs

TRAFIC SEMI-DETOURNE

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	1	5	20	24	—	2	—	3	—	—	21	34	6 150	14 014	0,3	0,2
Eire	0	0	—	1	—	—	—	—	0	0	—	1	165	1 130	—	0,1
Pays Scandinaves	1	4	—	2	2	4	—	2	1	—	4	12	4 265	4 393	0,1	0,3
Grèce	0	0	—	1	0	0	0	0	1	3	1	4	365	462	0,3	0,9
Turquie	0	0	0	0	0	0	—	2	0	0	—	2	238	319	—	0,6
Afrique	8	6	115	60	1	3	1	2	—	2	125	73	37 580	26 491	0,3	0,3
Amérique	143	167	204	530	3	31	84	135	4	17	438	880	15 830	18 010	2,8	4,9
Asie	14	24	55	337	1	8	14	16	24	80	108	465	95 859	54 574	0,1	0,8
Océanie	1	2	5	11	—	—	—	—	—	—	6	13	4 916	2 494	0,1	0,5
TOTAL	168	208	399	966	7	48	99	160	30	102	703	1 484	165 368	121 887	0,4	1,2

4.2. L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

millier de tonnes
million de francs

TRAFIC SEMI-DETOURNE

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	3	4	—	2	1	1	—	1	—	1	4	9	6 641	15 850	0,1	0,1
Eire	—	—	—	—	—	—	0	0	0	0	—	—	664	1 161	—	—
Pays scandinaves	1	1	—	—	—	—	0	0	0	0	1	1	1 296	3 605	0,1	—
Grèce	4	4	0	0	—	—	—	—	—	—	4	4	573	1 071	0,7	0,4
Turquie	0	0	—	—	0	0	0	0	0	0	—	—	379	808	—	—
Afrique	26	130	1	3	9	12	1	7	—	11	37	163	9 012	37 053	0,4	0,4
Amérique	22	37	1	10	—	1	—	6	3	19	26	73	4 704	18 750	0,5	0,4
Asie	10	26	4	8	—	1	1	5	—	1	15	41	2 937	15 021	0,5	0,3
Océanie	—	1	1	3	0	—	0	0	0	0	1	4	234	1 367	0,4	0,3
TOTAL	66	203	7	26	10	15	2	19	3	32	88	295	26 440	94 686	0,3	0,3

C - RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

Ces résultats détaillés mettent bien en évidence la différence de structure qui existe au niveau des importations et exportations maritimes. En effet, à l'importation, la part du chapitre 3 (produits pétroliers) représente 69,1 % du tonnage (46,4 % en valeur) des importations maritimes totales, alors qu'à l'exportation cette part n'est que de 23,0 % en tonnage et 4,1 % 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 16,5 % en tonnage (30,9 % en valeur) des importations totales hors produits pétroliers (en tonnage, 9.362 milliers de tonnes à rapporter à 56.806 milliers ; en valeur, 22.589 millions de francs à rapporter à 73.000 millions), ce qui modifie de façon très sensible les rapports donnés précédemment (page 5) : 5,1 % en tonnage (9.362 milliers de tonnes à rapporter à 183.909 milliers), 16,6 % en valeur (22.589 millions de francs à rapporter à 136.151 millions).

A l'exportation, rappelons que le rapport du trafic détourné au total du trafic maritime s'élève, en pourcentage, à 12,6 % en tonnage et 13,4 % 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 quatre chapitres pour lesquels ce pourcentage est supérieur à la moyenne. Ce sont :

Chapitre N.S.T.	5. Produits métallurgiques	35,0 % (385 milliers de tonnes à rapporter à 1.101 milliers de tonnes arrivées par voie maritime).
	8. Produits chimiques	30,1 %
	0. Produits agricoles et animaux vivants.	29,9 %
	9. Machines, véhicules, objets manufacturés, transactions spéciales.	20,8 %

Cela représente 3,2 millions de tonnes, soit 34,2 % 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 un peu différente :

82,7 % en tonnage du trafic détourné par les ports hollandais sont composés par les seuls chapitres N.S.T.* : 0, 1, 2, 3 et 4 alors que dans le cas des ports belges, ce sont les chapitres 0, 3, 4, 7, 8 et 9 qui représentent 82,3 % du trafic détourné.

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		67,8 %
2. Combustibles minéraux solides		31,1 %
8. Produits chimiques		16,9 %
7. Engrais		15,8 %
1. Denrées alimentaires et fourrages		15,1 %

Cela représente 3,7 millions de tonnes soit 84,0 % du total du trafic détourné.

* Voir en annexe 3 page 38 les intitulés en clair.

1977 - 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 de dernière provenance		PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A DETOURNEMENT										RAPPEL		Rapport en % du			
			Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Importations françaises par voie maritime totales		trafic détourné aux importations par voie maritime totales	
			Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	1 136	1 729	428	1 536	63	281	12	49	4	17	1 643	3 612	5 499	10 212	29,9	35,4		
1	202	870	458	1 894	26	331	16	272	4	36	706	3 403	5 483	18 847	12,9	29,1		
2	170	36	1 448	315	-	-	0	0	0	0	1 618	351	14 804	3 085	10,9	11,4		
3	464	141	333	103	3	3	1	2	0	0	801	249	127 103	63 151	0,6	0,4		
4	907	571	1 319	307	4	23	1	1	-	-	2 231	902	16 402	3 302	13,6	27,3		
5	243	751	121	992	20	91	1	7	-	1	385	1 842	1 101	4 274	35,0	43,1		
6	146	142	190	108	13	17	1	1	-	-	350	268	3 136	794	11,2	33,8		
7	307	123	123	32	4	1	0	0	0	0	434	156	5 648	1 478	7,7	10,6		
8	416	1 376	244	856	17	192	4	14	-	1	681	2 439	2 266	7 445	30,1	32,8		
9	317	4 127	158	2 985	31	1 914	5	181	2	160	513	9 367	2 467	23 563	20,8	39,8		
TOTAL	4 308	9 866	4 822	9 128	181	2 853	41	527	10	215	9 362	22 589	183 909	136 151	5,1	16,6		

5.2. A L'EXPORTATION

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Chapitre N.S.T.	Pays de première destination		PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A DETOURNEMENT										RAPPEL		Rapport en % du			
			Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Exportations françaises par voie maritime totales		trafic détourné aux exportations par voie maritime totales	
			Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	134	251	5	21	5	14	3	15	1	10	148	311	6 084	6 005	2,4	5,2		
1	538	1 260	67	218	10	44	8	60	1	6	624	1 588	4 140	11 603	15,1	13,7		
2	111	55	22	9	1	-	0	0	0	0	134	64	431	192	31,1	33,3		
3	2	7	-	1	-	-	1	1	-	-	3	9	8 000	4 390	0,0	0,2		
4	3	11	-	1	-	-	0	0	-	-	3	12	72	120	4,2	10,0		
5	2 236	3 392	59	143	29	100	2	7	1	9	2 327	3 651	3 432	7 899	67,8	46,2		
6	63	49	6	9	2	9	2	3	-	-	73	70	4 341	1 188	1,7	5,9		
7	89	25	1	-	0	0	-	-	0	0	90	25	569	346	15,8	7,2		
8	442	1 750	68	194	16	105	4	23	1	7	531	2 079	3 144	11 498	16,9	18,1		
9	335	3 893	4	834	44	922	48	773	7	172	481	6 594	4 554	64 565	10,6	10,2		
TOTAL	3 953	10 693	275	1 430	107	1 194	68	882	11	204	4 414	14 403	34 767	107 806	12,7	13,4		

6.1. A L'IMPORTATION

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance 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	28	25	66	117	10	9	87	131	2	11	193	293	5 306	9 919	5 499	10 212
1	7	19	130	370	21	77	479	829	26	60	663	1 355	4 820	17 492	5 483	18 847
2	0	0	602	185	0	0	0	0	0	0	602	185	14 202	2 900	14 804	3 085
3	323	153	550	334	250	158	1 836	1 135	75	45	3 034	1 825	124 069	61 326	127 103	63 151
4	12	13	3	4	-	-	49	17	89	8	153	42	16 249	3 260	16 402	3 302
5	5	27	21	42	35	78	49	59	174	325	284	531	817	3 743	1 101	4 274
6	75	20	67	22	2	1	59	22	309	52	512	117	2 624	676	3 136	794
7	170	98	160	99	1	1	33	18	19	13	383	229	5 265	1 249	5 648	1 478
8	50	83	251	354	57	43	95	80	37	44	490	604	1 776	6 841	2 266	7 445
9	28	497	66	633	18	151	58	176	83	820	253	2 277	2 214	21 287	2 467	23 563
TOTAL	698	935	1 916	2 160	394	518	2 745	2 467	814	1 378	6 567	7 458	177 342	128 693	183 909	136 151

6.2. A L'EXPORTATION

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de première destination 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	19	19	21	19	33	52	891	835	12	33	976	958	5 108	5 047	6 084	6 005
1	1	2	21	57	30	54	47	121	6	71	105	305	4 035	11 298	4 140	11 603
2	0	0	0	0	1	-	0	0	14	4	15	4	416	188	431	192
3	190	151	973	646	246	174	1 690	678	335	195	3 434	1 844	4 566	2 546	8 000	4 390
4	9	11	-	0	2	2	25	21	9	3	45	37	27	83	72	120
5	38	92	5	6	13	39	97	156	111	148	264	441	3 168	7 458	3 432	7 899
6	13	1	239	44	31	4	208	44	110	21	601	114	3 740	1 074	4 341	1 188
7	6	3	14	8	26	16	5	4	0	0	51	31	518	315	569	346
8	104	113	234	207	15	14	117	78	179	154	649	566	2 495	10 932	3 144	11 498
9	46	583	53	308	15	111	9	119	91	636	214	1 755	4 340	62 810	4 554	64 565
TOTAL	426	975	1 560	1 293	412	466	3 089	2 056	867	1 265	6 354	6 055	28 413	101 751	34 767	107 806

En ce qui concerne la Belgique et les Pays-Bas, bien que la part relative de ces deux pays soit très différente (à l'exportation, le trafic détourné par la Belgique est de 4,0 millions de tonnes pour 0,3 million par les Pays-Bas), la composition des trafics détournés est pratiquement identique : 95,6 % en tonnage du trafic détourné par les ports hollandais sont composés par les seuls chapitres N.S.T. : 1, 2, 5, 8 et 9 qui représentent également 92,6 % des trafics détournés par les ports belges.

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.

Les trafics détournés par la Belgique et les Pays-Bas représentant aux importations : 97,5 % en tonnage et 84,1 % en valeur des trafics totaux détournés et aux exportations : 95,8 % en tonnage et 84,2 % en valeur, nous ne nous intéresserons dans la suite de la publication qu'à ces deux pays.

D - RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE 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 Bourgogne : 162 milliers de tonnes importées à destination de la Bourgogne échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 104 milliers de tonnes d'importation entrant en France par les ports français, soit un rapport de 155,8 % en tonnage (28,4 % en valeur).

La Champagne : le rapport de trafics détournés aux trafics entrant par les ports français est de 116,5 % en tonnage et 115,9 % en valeur.

La Franche-Comté : les rapports sont de 116,1 % en tonnage et 53,0 % en valeur.

La Picardie : 104,3 % en tonnage et 73,5 % en valeur.

La Lorraine : 55,3 % en tonnage et 40,2 % en valeur.

Le Centre : 21,5 % en tonnage et 35,7 % en valeur.

L'Auvergne : 15,8 % en tonnage et 27,7 % en valeur.

L'ensemble de ces sept régions représente 44,1 % en tonnage des détournements à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le pourcentage étant de 18,5 % 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).

NOTE (*) Les tableaux 7 ne donnent donc pas la totalité des importations et exportations régionales.

TABLEAU 7
TRAFIC DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

7.1. A L'IMPORTATION PAR REGION 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		2 610	3 729	613	1 937	3 223	5 666	27 639	12 918	11,7	44,0
Picardie		202	536	116	364	318	900	305	1 224	104,3	73,5
Région Parisienne		260	2 701	263	3 094	523	5 795	11 685	21 203	4,5	27,3
Centre		24	156	38	222	62	378	288	1 058	21,5	35,7
Haute-Normandie		101	339	85	478	186	817	48 813	29 230	0,4	2,8
Basse-Normandie		20	44	4	17	24	61	1 631	1 833	1,5	3,3
Bretagne		25	49	8	36	33	85	2 897	3 738	1,1	2,3
Pays de la Loire		16	84	18	158	34	242	12 273	7 841	0,3	3,1
Poitou-Charente		15	36	9	52	24	88	1 666	1 431	1,4	6,1
Limousin		1	6	1	9	2	15	61	274	3,3	5,5
Aquitaine		9	63	7	72	16	135	8 965	7 050	0,2	1,9
Midi-Pyrénées		13	80	14	92	27	172	327	1 384	8,2	12,4
Champagne-Ardenne		110	390	45	92	155	482	133	416	116,5	115,9
Lorraine		616	417	2 663	734	3 279	1 151	5 929	2 860	55,3	40,2
Alsace		117	422	663	626	780	1 048	7 479	4 440	10,4	23,6
Franche-Comté		15	57	21	67	36	124	31	234	116,1	53,0
Bourgogne		54	105	108	213	162	318	104	1 118	155,8	28,4
Auvergne		7	27	11	141	18	168	114	607	15,8	27,7
Rhône-Alpes		71	481	90	273	161	754	7 199	7 704	2,2	9,8
Languedoc		5	29	15	247	20	276	5 939	5 110	0,3	5,4
Provence-Côte d'Azur-Corse		17	115	30	204	47	319	40 431	24 478	0,1	1,3
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		4 308	9 866	4 822	9 128	9 130	18 994	183 909	136 151	5,0	13,9

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

 millier de tonnes
 million de francs

Régions françaises d'origine	Pays de première destination	Trafic détourné						Rappel Exportations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritime totales	
		Pays par les ports desquels il peut y avoir détournement									
		Belgique		Pays-Bas		Total		tonnage	valeur	tonnage	valeur
tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur		
Nord		1 225	2 703	73	219	1 298	2 922	4 450	10 782	29,2	27,1
Picardie		359	903	7	58	366	951	1 004	3 623	36,4	26,5
Région Parisienne		94	871	11	245	105	1 116	4 258	28 370	2,4	3,9
Centre		25	182	1	12	26	194	202	1 411	12,9	13,7
Haute-Normandie		43	209	5	27	48	236	7 723	11 021	0,6	2,1
Basse-Normandie		31	190	10	42	41	232	810	2 624	5,1	8,8
Bretagne		8	41	1	5	9	46	437	2 395	2,1	1,9
Pays de la Loire		8	82	2	26	10	108	1 331	4 292	0,7	2,5
Poitou-Charente		9	124	2	22	11	146	869	2 527	1,3	5,7
Limousin		—	3	—	1	—	4	28	216	—	1,8
Aquitaine		21	219	3	15	24	234	2 342	3 958	1,0	5,9
Midi-Pyrénées		8	38	1	3	9	41	440	1 307	2,0	3,1
Champagne-Ardenne		220	545	29	45	249	590	404	1 592	61,6	37,1
Lorraine		1 424	1 945	59	102	1 483	2 047	766	1 831	193,6	111,8
Alsace		183	525	43	199	226	724	193	2 207	117,1	32,8
Franche-Comté		25	310	6	214	31	524	202	3 400	15,3	15,4
Bourgogne		63	251	4	36	67	287	267	2 392	25,1	12,0
Auvergne		15	116	2	22	17	138	239	2 459	7,1	5,6
Rhône-Alpes		79	1 225	11	102	90	1 327	876	10 564	10,3	12,6
Languedoc		9	29	2	18	11	47	2 014	1 973	0,5	2,4
Provence-Côte d'Azur - Corse		104	182	3	17	107	199	5 912	8 862	1,8	2,2
Toutes régions françaises d'origine cumulées		3 953	10 693	275	1 430	4 228	12 123	34 767	107 806	12,2	11,2

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 : 1.483 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 193,6 % en tonnage (le rapport en valeur étant de 111,8 %).

Alsace : Les rapports des trafics détournés aux trafics sortant par les ports français sont de 117,1 % en tonnage et 32,8 % en valeur.

Champagne : 61,6 % en tonnage et 37,1 % en valeur.

Picardie : 36,4 % en tonnage et 26,5 % en valeur.

Nord : 29,2 % en tonnage et 27,1 % en valeur.

Bourgogne : 25,1 % en tonnage et 12,0 % en valeur.

Franche-Comté : 15,3 % en tonnage et 15,4 % en valeur.

Centre : 12,9 % en tonnage et 13,7 % en valeur.

Ces huit régions représentent 88,6 % en tonnage et 68,0 % 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, la Champagne, l'Alsace 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 pratiquement dans le quart Nord-Est de la France.

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 :

979 milliers de tonnes de produits agricoles et animaux vivants (chapitre 0).

496 milliers de tonnes de minerais et déchets pour la métallurgie (chapitre 4).

360 milliers de tonnes de produits pétroliers (chapitre 3).

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

161 milliers de tonnes de combustibles minéraux solides (chapitre 2).

à destination de la Lorraine :

380 milliers de tonnes de minerais et déchets pour la métallurgie (chapitre 4).

L'ensemble de ces six flux représente 2.579 milliers de tonnes soit 59,9 % 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 :

1.175 milliers de tonnes de minerais et déchets pour la métallurgie (chapitre 4).

1.169 milliers de tonnes de combustibles minéraux solides (chapitre 2).

207 milliers de tonnes de produits pétroliers (chapitre 3).

à destination du Nord :

250 milliers de tonnes de produits agricoles et animaux vivants (chapitre 0).

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

à destination de l'Alsace :

272 milliers de tonnes de combustibles minéraux solides (chapitre 2).

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

L'ensemble de ces sept flux représente 3.332 milliers de tonnes soit 69,1 % des détournements totaux à l'importation par les Pays-Bas.

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

8.1. A L'IMPORTATION PAR REGION FRANÇAISE 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		979	100	161	360	496	80	58	203	96	77	2 610
Picardie		22	14	—	—	9	13	16	35	64	29	202
Région parisienne		40	30	0	1	3	37	17	22	40	70	260
Centre		3	7	—	—	0	1	—	5	2	6	24
Haute-Normandie		14	13	—	1	5	4	6	4	35	19	101
Basse-Normandie		1	1	0	0	0	—	—	—	1	17	20
Bretagne		12	3	0	—	—	—	2	0	1	7	25
Pays de la Loire		5	5	0	—	—	1	1	0	1	3	16
Poitou-Charentes		1	—	0	0	0	—	—	0	1	13	15
Limousin		—	—	0	0	—	0	—	0	—	1	1
Aquitaine		1	3	0	—	—	1	2	—	1	1	9
Midi-Pyrénées		4	—	0	4	—	1	2	0	1	1	13
Champagne-Ardenne		12	5	0	0	3	33	—	23	6	28	110
Lorraine		14	6	9	73	380	31	16	4	76	7	616
Alsace		8	5	0	1	—	19	16	1	56	11	117
Franche-Comté		4	—	0	0	0	2	0	—	7	2	15
Bourgogne		4	4	0	13	1	10	5	8	2	7	54
Auvergne		3	—	0	0	—	1	—	—	2	1	7
Rhône-Alpes		4	3	0	11	10	6	2	—	23	12	71
Languedoc		1	—	—	—	—	2	1	0	—	1	5
Provence-Côte-d'Azur - Corse		4	3	0	—	0	1	2	2	1	4	17
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		1 136	202	170	464	907	243	146	307	416	317	4 308

8.2. A L'EXPORTATION PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE

Région française d'origine	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		70	243	111	1	1	567	14	3	73	142	1 225
Picardie		34	64	0	—	1	209	—	0	29	22	359
Région parisienne		1	17	0	—	1	24	8	—	17	26	94
Centre		—	9	0	—	0	—	1	0	2	13	25
Haute-Normandie		1	8	0	1	—	9	1	—	19	4	43
Basse-Normandie		—	19	0	0	0	4	0	0	—	8	31
Bretagne		—	—	0	0	0	0	2	0	—	6	8
Pays de la Loire		—	3	0	—	—	1	—	0	—	4	8
Poitou-Charentes		—	7	0	—	0	0	—	0	1	1	9
Limousin		0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	—
Aquitaine		—	12	0	0	0	2	—	0	—	7	21
Midi-Pyrénées		—	—	0	0	0	4	—	—	2	2	8
Champagne-Ardenne		7	80	0	—	—	60	19	0	31	23	220
Lorraine		—	17	0	—	0	1 211	6	0	168	22	1 424
Alsace		18	8	0	—	—	16	1	86	40	14	183
Franche-Comté		—	2	0	0	0	1	2	0	6	14	25
Bourgogne		—	33	0	—	0	23	1	0	1	5	63
Auvergne		0	8	0	0	0	2	—	0	1	4	15
Rhône-Alpes		3	4	0	—	—	23	1	0	31	17	79
Languedoc		—	2	0	0	0	2	2	0	2	1	9
Provence-Côte d'Azur - Corse		—	2	0	0	0	78	5	0	19	—	104
Toutes régions françaises d'origine cumulées		134	538	111	2	3	2 236	63	89	442	335	3 953

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

9.1. A L'IMPORTATION PAR REGION FRANÇAISE 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		250	151	6	71	26	29	28	6	25	21	613
Picardie		6	43	—	1	1	21	14	4	15	11	116
Région parisienne		80	61	0	—	30	8	9	1	25	49	263
Centre		2	23	0	0	—	7	2	0	1	3	38
Haute-Normandie		8	37	0	1	6	2	2	3	9	17	85
Basse-Normandie		1	1	0	0	—	1	—	0	—	1	4
Bretagne		2	3	0	—	1	—	—	—	1	1	8
Pays de la Loire		5	2	1	0	—	2	—	0	4	4	18
Poitou-Charentes		1	—	0	0	2	0	0	0	3	3	9
Limousin		—	—	0	0	—	0	0	0	—	1	1
Aquitaine		1	3	0	—	—	1	—	0	1	1	7
Midi-Pyrénées		4	7	0	—	1	1	—	0	1	—	14
Champagne-Ardenne		2	19	0	0	8	4	2	1	5	4	45
Lorraine		11	5	1 169	207	1 175	6	50	0	36	4	2 663
Alsace		17	44	272	—	42	16	44	108	97	23	663
Franche-Comté		2	3	0	0	1	—	12	0	2	1	21
Bourgogne		7	34	0	37	4	9	8	0	3	6	108
Auvergne		4	3	—	0	—	1	—	0	1	2	11
Rhône-Alpes		9	6	—	16	21	11	14	—	10	3	90
Languedoc		2	7	0	0	1	1	—	0	2	2	15
Provence-Côte d'Azur - Corse		14	6	0	—	—	1	5	—	3	1	30
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		428	458	1 448	333	1 319	121	190	123	244	158	4 822

9.2. A L'EXPORTATION PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE

Région française d'origine	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord			20				22			19		73
Picardie												7
Région parisienne												11
Centre												1
Haute-Normandie												5
Basse-Normandie												10
Bretagne												1
Pays de la Loire												2
Poitou-Charentes												2
Limousin												—
Aquitaine												3
Midi-Pyrénées												1
Champagne-Ardenne										19		29
Lorraine				21			20					59
Alsace			26									43
Franche-Comté												6
Bourgogne												4
Auvergne												2
Rhône-Alpes												11
Languedoc												2
Provence-Côte d'Azur - Corse												3
Toutes régions françaises d'origine cumulées		5	67	22	—	—	59	6	1	68	47	275

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 :

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

168 milliers de tonnes de produits chimiques (chapitre 8).

en provenance du Nord :

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

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

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

111 milliers de tonnes de combustibles minéraux solides (chapitre 2).

en provenance de Picardie :

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

Ces trafics représentent 2.651 milliers de tonnes soit 67,1 % 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 (275 milliers de tonnes). On peut cependant noter quelques trafics :

en provenance d'Alsace :

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

en provenance du Nord :

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

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

19 milliers de tonnes de produits chimiques (chapitre 8).

en provenance de la Lorraine :

21 milliers de tonnes de combustibles minéraux solides (chapitre 2).

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

en provenance de Champagne-Ardenne :

19 milliers de tonnes de produits chimiques (chapitre 8).

Ces trafics représentent 147 milliers de tonnes soit 53,5 % des détournements totaux à l'exportation par les Pays-Bas.

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.

1977 - TABLEAU 10
 TRAFIC MARITIME - RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES ET

10.1. A L'IMPORTATION PAR REGION 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		308	392	3 915	11 741	8 964	126	1 541	74	384	194	27 639
Picardie		49	14	77	—	2	24	2	46	36	55	305
Région parisienne		580	634	1 834	7 051	36	217	125	64	244	890	11 685
Centre		60	12	1	—	—	15	8	125	10	57	288
Haute-Normandie		937	432	6 262	37 678	46	90	561	1 902	507	398	48 813
Basse-Normandie		367	82	692	65	151	9	133	47	14	71	1 631
Bretagne		754	1 186	105	—	2	41	198	498	26	87	2 897
Pays de la Loire		491	701	171	9 702	6	154	43	768	167	70	12 273
Poitou-Charente		509	16	99	538	24	2	77	280	39	82	1 666
Limousin		8	2	0	0	0	34	9	0	1	7	61
Aquitaine		294	709	51	6 388	122	20	21	990	263	107	8 965
Midi-Pyrénées		117	11	2	—	124	6	5	29	22	11	327
Champagne-Ardenne		4	9	0	83	—	12	3	1	2	19	133
Lorraine		17	10	17	4 514	1 265	13	21	—	56	16	5 929
Alsace		8	19	0	7 308	103	7	2	—	11	21	7 479
Franche-Comté		7	1	0	—	—	6	9	—	1	7	31
Bourgogne		14	31	0	—	3	13	14	0	8	21	104
Auvergne		46	7	0	—	—	28	5	0	12	16	114
Rhône-Alpes		106	87	2	6 325	163	41	39	115	215	106	7 199
Languedoc		170	282	1	4 794	202	1	75	345	52	17	5 939
Provence-Côte d'Azur - Corse		653	846	1 575	30 906	5 189	242	245	364	196	215	40 431
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		5 499	5 483	14 804	127 103	16 402	1 101	3 136	5 648	2 266	2 467	183 909

10.2. A L'EXPORTATION PAR REGION 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		35	625	144	877	1	935	890	18	186	739	4 450
Picardie		237	348	—	—	—	139	38	0	54	188	1 004
Région parisienne		994	987	9	48	3	189	593	55	327	1 053	4 258
Centre		24	81	—	—	—	3	14	—	13	67	202
Haute-Normandie		2 467	412	57	2 929	15	68	483	234	801	257	7 723
Basse-Normandie		129	69	21	106	1	319	61	—	1	103	810
Bretagne		108	168	16	—	1	1	32	10	3	98	437
Pays de la Loire		246	146	7	341	1	152	30	61	7	340	1 331
Poitou-Charentes		604	114	1	1	0	1	77	6	6	59	869
Limousin		9	1	0	—	0	1	2	0	3	12	28
Aquitaine		618	275	2	119	2	18	1 022	14	147	125	2 342
Midi-Pyrénées		67	27	6	—	18	30	35	118	104	35	440
Champagne-Ardenne		55	198	1	—	—	58	13	0	8	71	404
Lorraine		4	25	71	8	—	511	7	5	79	56	766
Alsace		33	28	0	—	—	9	3	3	29	88	193
Franche-Comté		7	5	0	—	0	22	1	—	10	157	202
Bourgogne		7	94	0	—	—	73	4	0	13	76	267
Auvergne		3	62	0	—	—	15	—	—	20	139	239
Rhône-Alpes		62	65	—	4	2	104	91	1	205	342	876
Languedoc		286	106	—	1 263	16	6	220	44	47	26	2 014
Provence-Côte d'Azur - Corse		89	304	96	2 304	12	778	725	—	1 081	523	5 912
Toutes régions françaises d'origine cumulées		6 084	4 140	431	8 000	72	3 432	4 341	569	3 144	4 554	34 767

IV - APPROCHE DETAILLEE DES TRAFICS DETOURNES

9.130 milliers de tonnes à l'importation et 4.228 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.

1. Les Importations

a. contrainte de localisation

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 zone frontières, en mettant en évidence six zones frontières 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 onze trafics à destination de sept régions françaises représentant 91,3 % des trafics détournés à l'importation.

Parmi ces trafics, on s'aperçoit qu'un certain nombre paraissent plus difficilement récupérables les uns que les autres du fait de contraintes géographiques : en effet les régions concernées sont pour la plupart des régions frontalières terrestres comme la Lorraine ou bien sont proches de frontières terrestres.

Cependant cette contrainte de localisation n'est pas suffisante pour classer les trafics détournés : en effet les 2.563 milliers de tonnes à destination de la Lorraine et passant par le département frontière de la Moselle ne peuvent pas être considérés de la même façon que les 3.193 milliers de tonnes à destination du Nord et passant par le département du Nord car le premier trafic est soumis à une autre contrainte qui le rend plus difficilement récupérable que le second, la contrainte du mode de transport.

b. contrainte du mode de transport

La répartition modale des trafics détournés à l'importation est donnée par les tableaux 12 et 13 qui indiquent respectivement la part des trafics détournés par voie navigable et oléoduc et la part des trafics détournés par fer et route.

Le mode de transport indiqué représente le transport effectué sur territoire étranger juste avant la frontière française.

On s'aperçoit que 61,5 % des trafics détournés à l'importation le sont par voie navigable et oléoduc et 38,5 % par fer et route.

Cependant, cette répartition modale est différente selon le pays de détournement. Si l'on considère la Belgique, sur 4.308 milliers de tonnes détournées à l'importation par ce pays, 36,9 % le sont par voie navigable et 63,1 % par fer et route. Au contraire, par les Pays-Bas, ces pourcentages s'inversent : 83,6 % des 4.822 milliers de tonnes de trafics détournés par les Pays-Bas le sont par voie navigable et oléoduc alors que 16,4 % le sont par fer et route.

**TABLEAU 11 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS
RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE 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 Moselle	Département de la Moselle	Département du Bas-Rhin	Département du Haut-Rhin	Autres zones frontières	Toutes zones frontières cumulées
Nord	3 193	—	—	—	—	0	30	3 223
Picardie	315	1	—	1	—	0	1	318
Région Parisienne	508	—	—	2	13	0	—	523
Centre	61	—	—	—	0	0	1	62
Haute-Normandie	186	—	—	—	0	0	—	186
Basse-Normandie	24	—	0	0	0	0	—	24
Bretagne	33	0	0	—	0	0	—	33
Pays de la Loire	33	0	0	1	—	0	—	34
Poitou-Charentes	24	0	0	—	0	0	—	24
Limousin	2	0	0	—	—	0	—	2
Aquitaine	16	0	—	—	0	0	—	16
Midi-Pyrénées	27	0	—	—	—	0	—	27
Champagne-Ardenne	104	51	—	—	—	0	—	155
Lorraine	44	195	432	2 563	43	1	0	3 279
Alsace	7	1	4	40	409	318	1	780
Franche-Comté	13	9	3	7	2	2	—	36
Bourgogne	97	25	38	2	—	—	—	162
Auvergne	16	0	1	—	0	1	—	18
Rhône-Alpes	110	14	9	28	—	—	—	161
Languedoc	20	—	—	—	—	0	—	20
Provence-Côte d'Azur - Corse	43	1	1	1	1	—	—	47
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	4 876	298	488	2 645	468	322	33	9 130

TABLEAU 12 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE ET PAR OLEODUC PAR LA BELGIQUE
ET LES PAYS-BAS RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE 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 Moselle	Département de la Moselle	Département du Bas-Rhin	Département du Haut-Rhin	Autres zones frontières	Toutes zones frontières cumulées
Nord	1 397 (V.N.) + 59 (oléoduc)						0	1 397 (V.N.) + 59 (oléoduc)
Picardie	188	1		1			0	190
Région Parisienne	161			0	13			174
Centre	22						0	22
Haute-Normandie	85							85
Basse-Normandie	—							—
Bretagne	—							—
Pays de la Loire	—			1				1
Poitou-Charentes	—							—
Limousin	0							0
Aquitaine	—							—
Midi-Pyrénées	—							—
Champagne-Ardenne	60	25						85
Lorraine	8	194	0	2 512	41	1		2 756
Alsace	1	0	0	0	400	315	1	717
Franche-Comté	6	9	0	—	2	2		19
Bourgogne	31	25	0	1				57
Auvergne	1	0	0			1		2
Rhône-Alpes	12	14	0	27				53
Languedoc	—							—
Provence-Côte d'Azur - Corse	1	1	0	—	0			2
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	1 973 (V.N.) + 59 (oléoduc)	269	0	2 542	456	319	1	5 619 (5 560 + 59)

Le trafic par oléoduc n'apparaît que dans la première case du tableau.

**TABLEAU 13 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR FER ET ROUTE PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS
RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE 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 Moselle		Département de la Moselle		Département du Bas-Rhin		Département du Haut-Rhin		Autres zones frontières		Toutes zones frontières cumulées		
	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	TOTAL
Nord	1 218	519											21	9	1 239	528	1 767
Picardie	21	106	0	0			0	-					-	1	21	107	128
Région Parisienne	48	299					1	1	-	-					49	300	349
Centre	10	29											-	1	10	30	40
Haute-Normandie	21	80													21	80	101
Basse-Normandie	9	15													9	15	24
Bretagne	14	19													14	19	33
Pays de la Loire	5	28					0	-							5	28	33
Poitou-Charentes	3	21													3	21	24
Limousin	1	1													1	1	2
Aquitaine	5	11													5	11	16
Midi-Pyrénées	11	16													11	16	27
Champagne-Ardenne	11	33	1	25											12	58	70
Lorraine	25	11	-	2	403	29	17	34	-	2	0	-			445	78	523
Alsace	2	4	1	-	-	4	7	33	-	9	-	3	-	-	10	53	63
Franche-Comté	1	6	0	-	1	2	1	6	-	-	0	-			3	14	17
Bourgogne	29	37	-	-	38	-	1	-							68	37	105
Auvergne	7	8	0	0	1	-					0	0			8	8	16
Rhône-Alpes	24	74	0	-	8	1	-	1							32	76	108
Languedoc	4	16													4	16	20
Provence-Côte d'Azur - Corse	17	25	0	-	1	-	1	-							20	25	45
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	1 486	1 358	2	27	452	36	28	75	1	11	-	3	21	11	1 990	1 521	3 511

Les tableaux 12 et 13 donnent uniquement la ventilation des trafics égaux ou supérieurs à un millier de tonnes du tableau 11.

Sur 5.619 milliers de tonnes détournées par voie navigable et oléoduc, sept trafics (en gras dans le tableau 12) représentant 220 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 3.326 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas, soit au total 3.546 milliers de tonnes, paraissent difficilement récupérables dans un court laps de temps car bien adaptés aux contraintes diverses dont nous avons parlé plus haut.

De plus, on peut se demander si de tels trafics constituent réellement du trafic détourné : en effet, si ces trafics échappent bien aux ports maritimes français, ils passent tout de même par les ports fluviaux français (Strasbourg, Mulhouse-Ottmarsheim, Thionville...).

Si l'on considère à présent le tableau 13, on constate tout d'abord que les parts du fer et de la route sont sensiblement les mêmes puisque 56,7 % des trafics à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le sont par fer et 43,3 % par route.

Cette relative égalité recouvre cependant des différences sensibles au niveau du pays de détournement : en effet, 42,4 % des trafics détournés à l'importation par la Belgique le sont par fer pour 20,7 % par route, les pourcentages respectifs pour les Pays-Bas étant de 3,4 % et 13,1 %.

Sur les 3.511 milliers de tonnes détournées à l'importation par fer et route par la Belgique et les Pays-Bas, 2.844 milliers de tonnes correspondent à du trafic passant par le département frontière du Nord, dont 1.737 à destination de la région Nord.

Ces 81,0 % des trafics détournés à l'importation par fer et route et en particulier les 50,3 % à destination de la région Nord, semblent à priori récupérables par les frontières maritimes françaises : cela tendrait en particulier à diminuer le parcours terrestre entre le lieu de débarquement de la marchandise et la destination finale.

Quant aux 19,0 % restants, il semble qu'ils puissent être classés également dans les trafics récupérables car il n'existe pas de contraintes particulières qui empêcheraient de tels trafics d'être acheminés par fer et route vers les régions concernées depuis les frontières maritimes.

Dans une première approximation, on peut donc avancer qu'à l'importation, 38,8 % du trafic détourné par la Belgique et les Pays-Bas apparaissent difficilement récupérables, les 61,2 % restants pouvant donner lieu en partie à une récupération par les ports français.

c. place des pavillons respectifs

Une autre information paraît également intéressante pour mieux cerner la perte occasionnée par ces détournements de trafic : la notion de nationalité du pavillon utilisé sur le parcours terrestre à l'étranger juste avant la frontière française. Elle ne concerne que le transport par route et voie navigable (pour le mode fer et oléoduc en effet, le pavillon par convention, n'est pas codé).

Importation

millier de tonnes

Mode de transp. / Pavillon	Département du Nord			Département des Ardennes			Départements de Meuse et Moselle			Département de la Moselle			Département du Bas-Rhin			Département du Haut-Rhin			Autres zones frontières			Toutes zones frontières cumulées		
	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total
Voie navigable	778	1195	1973	66	203	269	0	0	0	1136	1408	2542	337	119	456	65	254	319	0	1	1	2382	3178	5560
Route	487	871	1358	8	19	27	26	10	36	24	51	75	4	7	11	-	3	3	4	7	11	553	968	1521

Sur 5.560 milliers de tonnes détournées par voie navigable à l'importation, par la Belgique et les Pays-Bas, 2.382 milliers le sont sous pavillon français et 3.178 sous pavillon étranger.

En ce qui concerne la route, 553 milliers de tonnes sur les 1.521 milliers détournés par la Belgique et les Pays-Bas, correspondent à du trafic sous pavillon français pour 968 milliers de tonnes sous pavillon étranger.

Les taux de couverture assurés par les pavillons français sont dans les deux cas (42,8 % pour la voie navigable et 36,4 % pour la route) inférieurs aux taux assurés par les pavillons étrangers.

Si l'on s'intéresse plus particulièrement aux sept trafics difficilement récupérables (en gras dans le tableau 12), la couverture par pavillon est la suivante :

Importation

millier de tonnes

Zone frontière Rég. dest. finale Pav.	Département du Nord			Département des Ardennes			Département de la Moselle			Département du Bas-Rhin			Département du Haut-Rhin			TOTAL		
	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	F	Total
Nord	59	0	59															
Champagne- Ardenne				7	18	25												
Lorraine				21	173	194	1121	1391	2512	33	8	41						
Alsace										300	100	400	64	251	315			
Total	59	0	59	28	191	219	1121	1391	2512	333	108	441	64	251	315	1605	1941	3546

soit 45,3 % pour le pavillon français et 54,7 % pour le pavillon étranger.

On remarque que les taux de couverture sont différents suivant les ports fluviaux et que le pavillon français est très bien placé dans les ports du Bas-Rhin (Strasbourg...).

Pour ce qui est des trafics susceptibles d'être récupérés et détournés pour l'instant par voie navigable et route, le taux de couverture est de 38,6 % par le pavillon français et 61,4 % par le pavillon étranger. Le pavillon français est donc moins bien placé dans ce cas là que dans le cas des trafics difficilement récupérables.

2. Les Exportations

Les tableaux 14, 15 et 16 donnent pour l'exportation, des résultats similaires à ceux des tableaux 11, 12 et 13.

a. contrainte de localisation

En gras dans le tableau 14 apparaissent dix trafics à destination de sept régions françaises représentant 86,8 % des trafics détournés à l'exportation.

On retrouve à l'exportation pratiquement la même composition pour les trafics importants qu'à l'importation : en particulier les deux plus gros trafics en tonnage correspondent aussi bien à l'importation qu'à l'exportation à du trafic concernant la région Nord avec pour département frontière le Nord et la région Lorraine avec comme département frontière la Moselle.

b. contrainte du mode de transport

Par contre, si l'on s'intéresse à la répartition modale des exportations, il apparaît que les pourcentages s'inversent par rapport aux importations puisque 34,0 % des trafics détournés le sont par voie navigable et 66,0 % par fer et route au lieu de 61,5 % et 38,5 % pour l'importation.

Comme dans le cas de l'importation, on peut faire apparaître cinq trafics difficilement récupérables (en gras dans le tableau 15) représentant 1.008 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 73 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas soit au total 1.081 milliers de tonnes ce qui permettrait de dire qu'à l'exportation, 25,6 % des trafics détournés par la Belgique et les Pays-Bas paraissent difficilement récupérables.

c. place des pavillons respectifs

millier de tonnes

Zone frontière Mode de transp. Pavillon	Département du Nord			Département des Ardennes			Départements de Meurthe et de Moselle			Département de la Moselle			Département du Bas-Rhin			Département du Haut-Rhin			Autres zones frontières			Toutes zones frontières cumulées		
	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total
Voie navigable	207	133	340	9	7	16	0	0	0	175	674	849	91	130	221	6	5	11	0	0	0	488	949	1437
Route	347	489	836	11	23	34	25	16	41	21	39	60	-	6	6	-	-	-	13	4	17	417	577	994

Si l'on considère la nationalité du pavillon, on constate que 488 milliers de tonnes sur les 1.437 milliers de tonnes détournées par voie navigable, sont transportées sous pavillon français et que sur les 994 milliers de tonnes détournées par route, 417 milliers sont acheminées sous pavillon français.

Les taux de couverture assurés par le pavillon français (34,0 % pour la voie navigable et 42,0 % pour la route) sont donc, comme l'importation, inférieurs aux taux assurés par les pavillons étrangers mais s'inversent par rapport à l'importation.

Plus précisément, et comme dans le cas de l'importation, on a la possibilité de mettre en évidence les taux de couverture du pavillon français d'une part pour les trafics difficilement récupérables, et d'autre part pour le reste des trafics détournés.

En ce qui concerne les cinq trafics (en gras dans le tableau 15), la couverture par pavillon est la suivante :

millier de tonnes

Zone frontière Rég. d'origine Pavillon	Département des Ardennes			Département de la Moselle			Département du Bas-Rhin			Département du Haut-Rhin			TOTAL		
	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total
Champagne-Ardenne	9	7	16												
Lorraine				175	671	846	20	26	46						
Alsace							58	104	162	6	5	11			
Total	9	7	16	175	671	846	78	130	208	6	5	11	268	813	1081

soit 24,8 % pour le pavillon français et 75,2 % pour le pavillon étranger.

Pour ce qui est des autres trafics susceptibles d'être récupérés et détournés pour l'instant par voie navigable et route, le taux de couverture est de 47,2 % pour le pavillon français et 52,8 % pour le pavillon étranger.

**TABLEAU 14 - TRAFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS
RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE
ET PAR ZONE FRONTIERE**

Millier de tonnes

Zone frontière Région d'origine	Département du Nord	Département des Ardennes	Départements de Meuse et de Meurthe et Moselle	Département de la Moselle	Département du Bas-Rhin	Département du Haut-Rhin	Autres zones frontières	Toutes zones frontières cumulées
Nord	982	3	8	1	0	0	304	1 298
Picardie	360	—	—	—	—	0	6	366
Région Parisienne	100	1	—	1	2	—	1	105
Centre	26	0	0	—	0	0	—	26
Haute-Normandie	44	0	0	—	—	0	4	48
Basse-Normandie	41	0	0	0	0	0	0	41
Bretagne	9	0	0	0	0	0	—	9
Pays de la Loire	9	0	0	—	0	0	1	10
Poitou-Charentes	11	0	0	—	—	0	0	11
Limousin	—	0	0	—	0	0	0	—
Aquitaine	24	0	0	—	0	0	—	24
Midi-Pyrénées	9	—	—	—	0	—	—	9
Champagne-Ardenne	172	76	—	—	0	—	1	249
Lorraine	9	4	383	1 040	46	—	1	1 483
Alsace	2	0	4	41	168	11	—	226
Franche-Comté	10	—	4	14	3	—	—	31
Bourgogne	38	—	27	—	1	0	1	67
Auvergne	17	—	0	—	0	0	—	17
Rhône-Alpes	80	2	1	1	6	—	—	90
Languedoc	7	0	4	—	0	0	0	11
Provence-Côte d'Azur - Corse	79	0	6	21	1	0	—	107
Toutes régions françaises d'origine cumulées	2 029	86	437	1 119	227	11	319	4 228

**TABLEAU 15 - TRAFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS
RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE
ET PAR ZONE FRONTIERE**

millier de tonnes

Zone frontière Région d'origine	Département du Nord	Département des Ardennes	Départements de Meuse et de Maurthe et Moselle	Département de la Moselle	Département du Bas-Rhin	Département du Haut-Rhin	Autres zones frontières	Toutes zones frontières cumulées
Nord	225	0	0	—			0	225
Picardie	77						0	77
Région Parisienne	4	0		0	2		0	6
Centre	1							1
Haute-Normandie	—						0	—
Basse-Normandie	—							—
Bretagne	0							0
Pays de la Loire	0						0	0
Poitou-Charentes	0							0
Limousin	0							0
Aquitaine	0							0
Midi-Pyrénées	0							0
Champagne-Ardenne	32	16					0	48
Lorraine	0	—	0	846	46		0	892
Alsace	0		0	2	162	11		175
Franche-Comté	1		0	0	3			4
Bourgogne	—		0		1		0	1
Auvergne	0							0
Rhône-Alpes	0	0	0	0	6			6
Languedoc	0		0					0
Provence-Côte d'Azur - Corse	0		0	1	1			2
Toutes régions françaises d'origine cumulées	340	16	0	849	221	11	0	1 437

**TABLEAU 16 - TRAFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR FER ET ROUTE PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS
RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE
ET PAR ZONE FRONTIERE**

Millier de tonnes

Zone frontière Région d'origine	Département du Nord		Département des Ardennes		Départements de Meuse et de Meurthe et Moselle		Département de la Moselle		Département du Bas-Rhin		Département du Haut-Rhin		Autres zones frontières		Toutes zones frontières cumulées		
	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	TOTAL
Nord	339	418	3	—	8	0	1	—					293	11	644	429	1 073
Picardie	214	69											6	—	220	69	289
Région Parisienne	30	66	0	1			—	1	0	—			—	1	30	69	99
Centre	13	12													13	12	25
Haute-Normandie	14	30											0	4	14	34	48
Basse-Normandie	8	33													8	33	41
Bretagne	6	3													6	3	9
Pays de la Loire	1	8											0	1	1	9	10
Poitou-Charentes	8	3													8	3	11
Limousin	—	—													—	—	—
Aquitaine	21	3													21	3	24
Midi-Pyrénées	5	4													5	4	9
Champagne-Ardenne	86	54	29	31									1	—	116	85	201
Lorraine	1	8	2	2	349	34	172	22	0	—			1	0	525	66	591
Alsace	—	2			—	4	6	33	—	6	0	—			6	45	51
Franche-Comté	1	8			2	2	11	3	0	0					14	13	27
Bourgogne	20	18			27	—			0	—			1	—	48	18	66
Auvergne	10	7													10	7	17
Rhône-Alpes	10	70	2	—	0	1	—	1	0	0					12	72	84
Languedoc	2	5			4	—	0	—							6	5	11
Provence-Côte d'Azur - Corse	64	15			6	—	20	—	0	0					90	15	105
Toutes régions françaises d'origine cumulées	853	836	36	34	396	41	210	60	—	6	0	—	302	17	1 797	994	2 791

Les tableaux 15 et 16 donnent uniquement la ventilation des trafics égaux ou supérieurs à un millier de tonnes du tableau 14.

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.

D'autres exploitations spécifiques limitées de SITRAM pourraient sans doute permettre de mieux connaître encore la nature de ces trafics détournés en donnant par exemple le pays d'origine ou de destination finale de la marchandise ou le mode de transport principal utilisé sur le parcours français, mais l'objet de cette étude relativement générale n'est pas de descendre à un niveau de détail trop fin.

ANNEXES

Annexe 1

LES RENSEIGNEMENTS «TRANSPORTS» DES FORMULAIRES DOUANIERS

Les modèles de déclaration en douane comprennent un cartouche statistique. 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 dernière provenance : 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 dispose 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, 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.

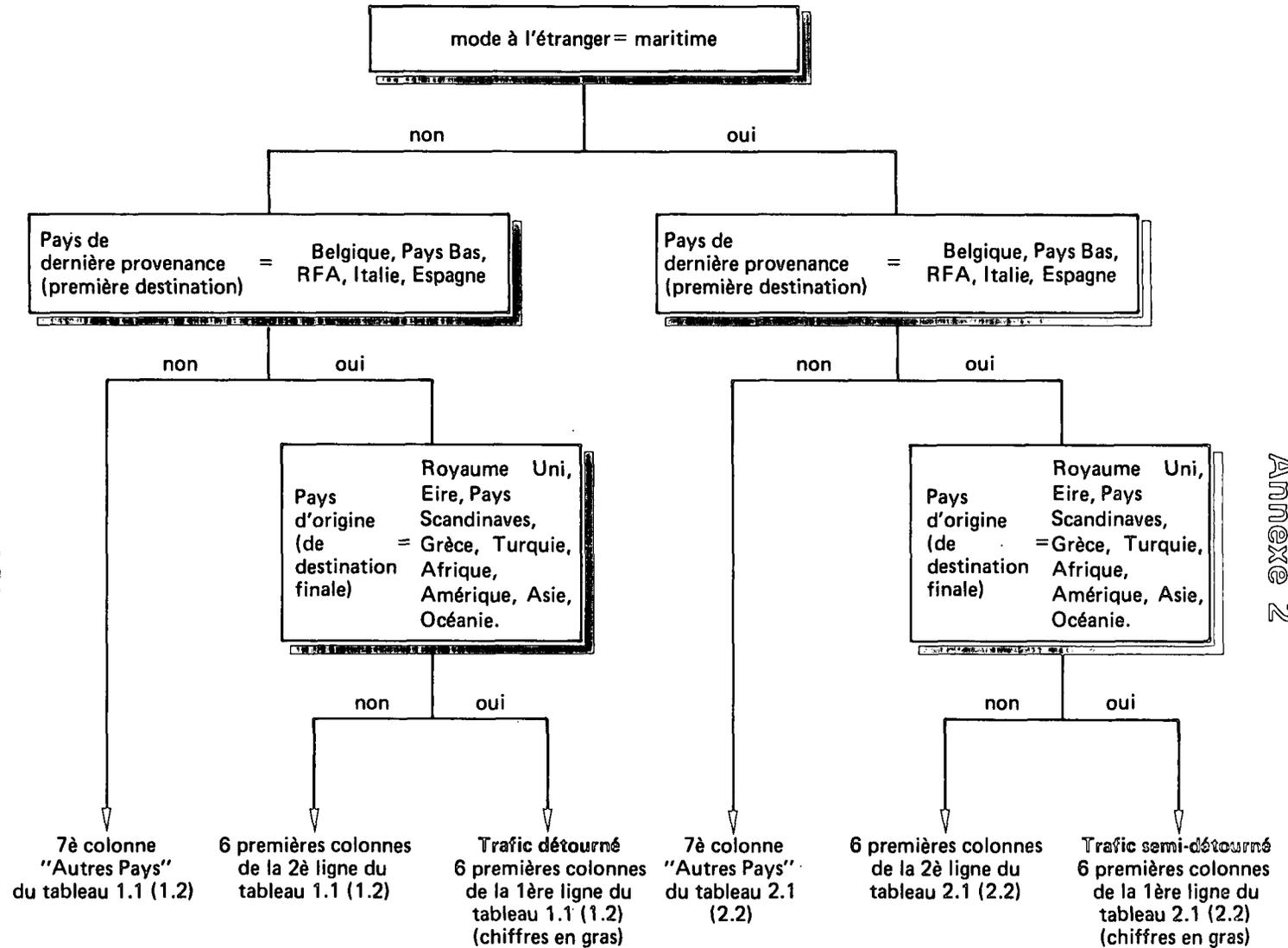
Il faut noter que cette richesse des documents douaniers en ce qui concerne les transports est assez spécifique à la France : au Royaume-Uni, par exemple, il n'y a pas si longtemps que les documents douaniers ne donnaient pas d'indication sur le mode de transport utilisé.

Organigramme des tableaux 1.1 et 2.1 des importations françaises
1.2 et 2.2 des exportations françaises

Test sur le mode d'acheminement des importations (exportations) avant (après) la frontière française.

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

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



Annexe 2

Annexe 3

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 4

TABLE DES REGIONS ET DEPARTEMENTS FRANÇAIS

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 2 A - 2 B



Annexe 5

TITRES DES TABLEAUX 1977

	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	13
6. Trafic maritime - résultats détaillés par type de marchandises - tonnage et valeur	14
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	16
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	20
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	21
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	23
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	25
12. Trafic détourné à l'importation par voie navigable et par pipe-line par la Belgique ou les Pays-Bas - résultats détaillés par région française de destination finale et par zone frontière - tonnage	26
13. Trafic détourné à l'importation par fer et route par la Belgique ou les Pays-Bas - résultats détaillés par région française de destination finale et par zone frontière - tonnage	27
14. Trafic détourné à l'exportation par la Belgique ou les Pays-Bas - résultats détaillés par région française d'origine et par zone frontière - tonnage	31
15. Trafic détourné à l'exportation par voie navigable par la Belgique ou les Pays-Bas - résultats détaillés par région française d'origine et par zone frontière - tonnage	32
16. Trafic détourné à l'exportation par fer et route par la Belgique ou les Pays-Bas - résultats détaillés par région française d'origine et par zone frontière - tonnage	33

Annexe 6

1975 - 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*	2 616	5 304	4 257	5 646	160	1 304	25	175	6	126	7 035	12 555	514	16 594	7 579	29 149	153 620	109 078
Autres pays** (Reste de l'Europe)	17 281	21 062	12 207	12 807	17 392	36 087	3 301	15 260	1 487	4 182	51 668	89 398	2 292	14 769	53 960	104 167	69 678	113 517
Tous pays d'origine cumulés	19 897	26 366	16 464	18 453	17 552	37 391	3 227	15 435	1 493	4 308	58 733	101 953	2 806	31 363	61 539	133 316	223 298	222 595

1.2. A L'EXPORTATION

EXPORTATION 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*	3 228	7 711	207	1 100	115	800	55	555	8	100	3 613	10 236	469	18 770	4 082	29 036	26 321	90 075
Autres pays** (Reste de l'Europe)	25 323	20 862	4 612	9 781	27 274	33 093	7 807	19 192	1 505	4 785	66 521	87 713	8 646	19 461	75 167	107 174	80 782	114 955
Tous pays de destination finale cumulés	28 551	28 573	4 819	10 881	27 389	33 893	7 862	19 747	1 513	4 885	70 134	97 979	9 115	38 231	79 249	136 210	107 103	205 030

* 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.

1975 - TABLEAU 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*	182	147	347	502	15	31	5	26	4	12	553	718	145 488	79 211	146 041	79 929	153 620	109 078
Autres pays** (Reste de l'Europe)	404	379	1 786	1 084	176	366	1 962	1 531	1 021	759	5 349	4 119	10 369	5 231	15 718	9 350	69 678	113 517
Tous pays d'origine cumulés	586	526	2 133	1 586	191	397	1 967	1 557	1 025	771	5 902	4 837	155 857	84 442	161 759	89 279	223 298	222 595

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*	26	94	34	113	-	3	14	13	77	423	151	646	22 088	60 393	22 239	61 039	26 321	90 075
Autres pays** (Reste de l'Europe)	521	496	1 032	738	320	217	1 293	962	766	987	3 932	3 400	1 683	4 381	5 615	7 781	80 782	114 955
Tous pays de destination finale cumulés	547	590	1 066	851	320	220	1 307	975	843	1 410	4 083	4 046	23 771	64 774	27 854	68 820	107 103	205 030

* 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.

1975 - TABLEAU 3 - TRAFIC DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

44

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	212	415	295	475	6	57	1	8	—	—	514	955	3 487	6 788	14,7	14,1
Eire	20	36	5	29	—	2	—	—	0	0	25	67	130	634	19,2	10,6
Pays Scandinaves	389	630	199	311	37	144	—	1	—	1	625	1 087	3 807	3 069	16,4	35,4
Grèce	6	10	28	18	21	48	2	17	—	1	57	94	430	415	13,2	22,6
Turquie	5	17	1	2	1	10	1	4	—	—	8	33	205	227	4,0	14,5
Afrique	357	386	1 350	500	11	43	5	33	5	33	1 728	995	33 452	18 079	5,2	5,5
Amérique	1 149	2 557	2 003	2 127	60	687	13	84	1	89	3 226	5 544	14 596	12 443	22,1	44,5
Asie	326	908	248	1 779	19	297	4	27	—	2	597	3 013	86 383	36 410	0,7	8,3
Océanie	152	345	128	405	5	16	—	1	—	—	285	767	3 551	2 064	8,0	37,2
TOTAL	2 616	5 304	4 257	5 646	160	1 304	26	175	6	126	7 065	12 555	146 041	79 929	4,8	15,7

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	266	701	28	83	5	32	2	8	0	0	301	824	5 032	10 952	6,0	7,5
Eire	69	44	11	26	—	—	—	—	0	0	80	70	410	523	19,5	13,4
Pays Scandinaves	324	757	19	60	71	448	—	1	—	—	414	1 266	1 356	2 295	30,5	55,2
Grèce	56	96	1	2	1	8	4	42	0	0	62	148	459	757	13,5	19,5
Turquie	101	111	—	2	3	19	3	12	—	—	107	144	270	745	39,6	19,3
Afrique	617	1 538	27	117	5	25	26	281	7	95	682	2 056	8 481	24 565	8,0	8,4
Amérique	1 042	2 623	29	138	10	60	7	15	1	5	1 089	2 841	2 924	10 663	37,2	26,6
Asie	729	1 678	80	542	20	204	13	194	—	—	842	2 618	3 044	9 672	27,7	27,1
Océanie	24	163	12	130	—	4	—	2	—	—	36	299	263	867	13,7	34,5
TOTAL	3 228	7 711	207	1 100	115	800	55	555	8	100	3 613	10 266	22 239	61 039	16,2	16,8

1975 - 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	1	3	14	23	-	1	-	1	-	1	15	29	3 487	6 788	0,4	0,4
Eire	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	-	-	130	634	-	-
Pays Scandinaves	14	3	-	1	1	3	-	1	-	2	15	10	3 807	3 069	0,4	0,3
Grèce	-	1	-	1	0	0	-	-	-	-	-	2	430	415	-	0,5
Turquie	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	205	227	-	-
Afrique	15	3	6	8	1	1	1	2	3	2	26	16	33 452	18 079	0,1	0,1
Amérique	115	117	179	327	11	19	4	21	1	6	310	490	14 596	12 443	2,1	4,0
Asie	36	19	144	133	1	4	-	1	-	1	181	158	86 383	36 410	0,2	0,4
Océanie	1	1	4	9	1	3	-	-	0	0	6	13	3 551	2 064	0,2	0,6
TOTAL	182	147	347	502	15	31	5	26	4	12	553	718	146 041	79 929	0,4	0,9

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	2	1	2	-	1	1	3	53	208	56	216	5 032	10 952	1,1	2,0
Eire	0	0	1	1	-	-	0	0	0	0	1	1	410	523	0,2	0,2
Pays Scandinaves	1	2	-	-	-	-	0	0	0	0	1	2	1 356	2 295	0,1	0,1
Grèce	1	4	-	-	0	0	1	1	0	0	2	5	459	757	0,4	0,7
Turquie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	270	745	0,0	0,0
Afrique	2	9	9	14	-	1	-	1	24	213	35	238	8 481	24 565	0,4	1,0
Amérique	9	43	15	43	-	1	12	7	-	2	36	96	2 924	10 663	1,2	0,9
Asie	12	34	8	51	-	-	-	1	-	-	20	86	3 044	9 672	0,6	0,9
Océanie	-	-	-	2	0	0	-	-	0	0	-	2	263	867	-	0,2
TOTAL	26	94	34	113	-	3	14	13	77	423	151	646	22 239	61 039	0,7	1,0

5.1. A L'IMPORTATION

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance 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 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	371	904	663	1 149	59	183	5	16	3	7	1 101	2 259	4 381	6 593	25,1	34,3
1	163	377	330	750	14	79	10	48	2	14	519	1 268	5 070	11 133	10,2	11,4
2	214	53	810	214	1	-	0	0	0	0	1 025	267	11 078	2 477	9,2	10,8
3	78	47	264	80	4	3	-	-	0	0	346	130	114 626	44 365	0,3	0,3
4	629	420	1 442	264	3	9	1	1	-	1	2 075	695	14 398	2 230	14,4	31,2
5	188	513	77	570	14	73	3	19	0	0	282	1 175	1 047	3 931	26,9	29,9
6	177	117	213	103	22	23	1	1	-	-	413	244	2 896	593	14,3	41,1
7	195	81	72	24	-	-	0	0	0	0	267	105	4 082	1 418	6,5	7,4
8	415	955	255	734	18	93	1	4	-	2	689	1 788	2 114	3 818	32,6	46,8
9	186	1 837	131	1 758	25	841	5	86	1	102	348	4 624	2 067	12 713	16,8	36,4
TOTAL	2 616	5 304	4 257	5 646	160	1 304	26	175	6	126	7 085	12 555	161 759	89 279	4,4	14,1

5.2. A L'EXPORTATION

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination 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	199	192	12	28	7	16	1	5	-	-	219	241	6 689	4 954	3,3	4,9
1	335	833	55	141	6	32	2	9	3	9	401	1 024	3 044	8 141	13,2	12,6
2	21	9	0	0	0	0	0	0	0	0	21	9	336	127	6,2	7,1
3	10	15	-	-	1	1	2	2	-	-	13	18	5 098	2 378	0,2	0,7
4	1	3	-	-	-	2	-	-	0	0	1	5	83	168	1,2	3,0
5	1 838	2 776	41	98	42	93	2	14	-	1	1 923	2 982	2 692	6 417	71,4	46,5
6	37	29	5	9	1	4	1	1	1	-	45	43	3 045	818	1,5	5,2
7	170	90	2	2	0	0	1	1	0	0	173	93	747	741	23,1	12,5
8	332	950	47	138	19	76	4	28	-	3	402	1 195	2 203	5 713	18,2	20,9
9	285	2 814	45	684	39	576	42	495	4	87	415	4 656	3 917	39 363	10,6	11,8
TOTAL	3 228	7 711	207	1 100	115	800	55	555	8	100	3 613	10 266	27 854	68 820	13,0	14,9

1975 - 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	16	18	41	65	3	4	3	15	5	19	68	121	4 313	6 472	4 381	6 593
1	7	13	74	167	13	24	723	770	17	29	834	1 003	4 236	10 130	5 070	11 133
2	—	—	538	141	3	1	0	0	2	—	543	142	10 535	2 335	11 078	2 477
3	315	126	970	363	65	30	943	455	239	60	2 532	1 034	112 094	43 331	114 626	44 365
4	25	3	4	4	—	—	29	3	312	26	370	36	14 028	2 202	14 398	2 238
5	15	50	36	68	14	33	17	22	99	164	181	337	866	3 594	1 047	3 931
6	88	32	32	12	1	2	59	17	288	33	468	96	2 428	497	2 896	593
7	61	44	99	62	1	1	32	15	—	—	193	122	3 889	1 296	4 082	1 418
8	29	46	157	170	58	36	134	100	21	29	399	381	1 715	3 437	2 114	3 818
9	30	194	182	534	33	266	27	160	42	411	314	1 565	1 753	11 148	2 067	12 713
TOTAL	586	526	2 133	1 586	191	397	1 967	1 557	1 025	771	5 902	4 387	155 857	84 442	161 759	89 279

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	—	1	22	13	10	5	111	89	7	6	150	114	6 539	4 840	6 689	4 954
1	2	5	32	95	7	9	70	77	18	33	129	219	2 915	7 922	3 044	8 141
2	0	0	0	0	0	0	1	—	23	6	24	6	312	121	336	127
3	390	188	574	294	230	115	862	323	188	97	2 244	1 017	2 854	1 361	5 098	2 378
4	12	14	0	0	2	25	24	21	14	3	52	63	31	105	83	168
5	46	137	9	14	9	16	86	153	170	188	320	508	2 372	5 909	2 692	6 417
6	23	2	105	13	43	4	45	10	46	14	262	43	2 783	775	3 045	818
7	1	1	10	9	0	0	0	0	0	0	11	10	736	731	747	741
8	51	69	260	212	13	9	62	46	134	117	520	453	1 683	5 260	2 203	5 713
9	22	173	54	201	6	37	46	256	243	946	371	1 613	3 546	37 750	3 917	39 363
TOTAL	547	590	1 086	851	320	220	1 307	975	843	1 410	4 083	4 046	23 771	64 774	27 854	68 820

ATELIERS INDUSTRIA

**98, rue de Miromesnil
75008 PARIS
Tél. : 563.41.80**