

DÉPARTEMENT DES STATISTIQUES DES TRANSPORTS



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

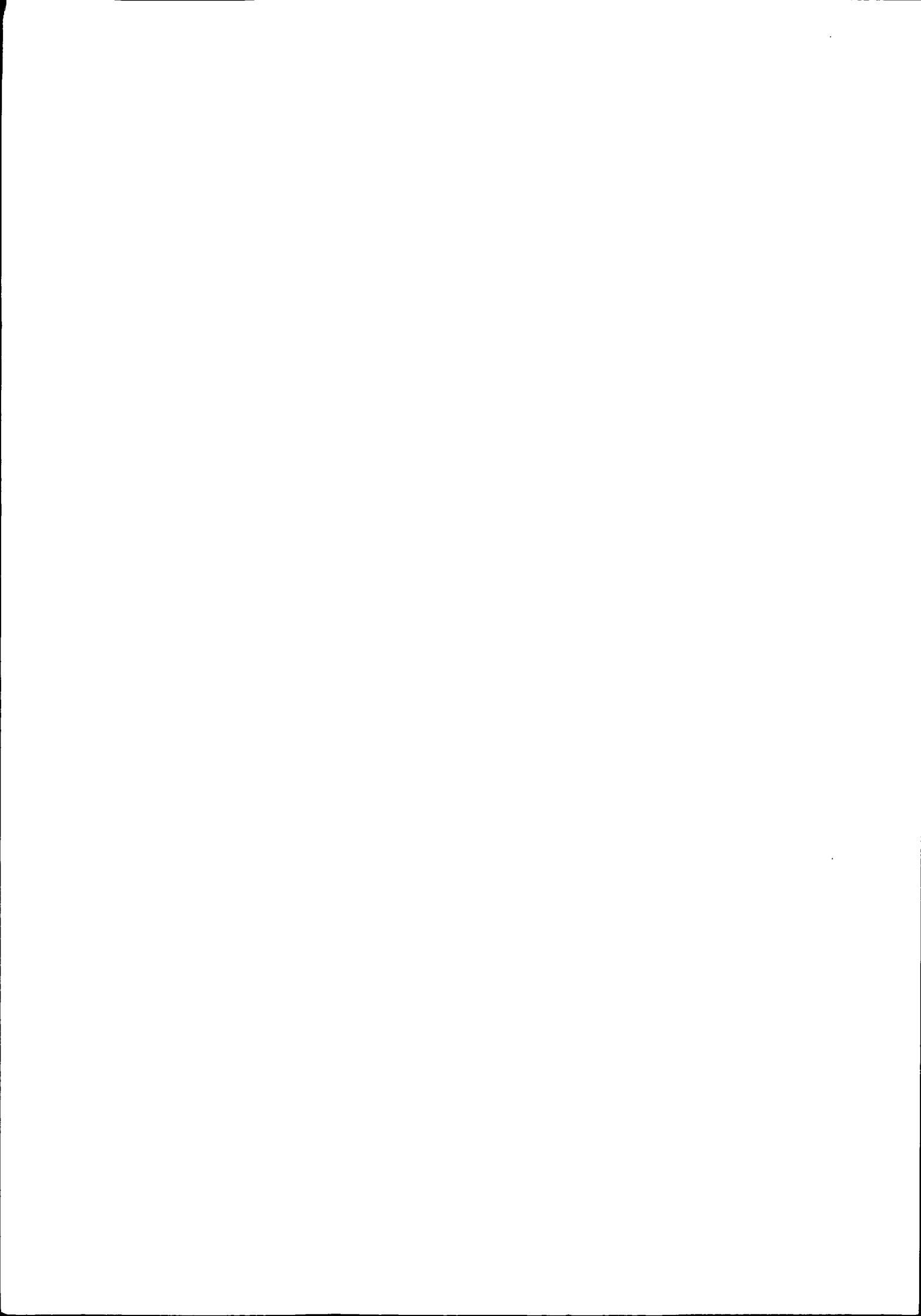
APPLICATION :

COMMENT ÉVALUER LA PART DU TRAFIC MARITIME
NÉ DE NOTRE COMMERCE EXTÉRIEUR
QUI ÉCHAPPE AUX PORTS FRANÇAIS

RÉSULTATS 1978

55, rue Brillat Savarin, 75658 PARIS Cedex 13
Téléphone : 589-89-27





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 1978, par les ports de Belgique, des Pays-Bas, de République Fédérale Allemande, d'Italie et d'Espagne | 5 |
| A. Résultats globaux | 5 |
| B. Résultats détaillés par pays étrangers d'origine ou de destination finale des marchandises | 9 |
| C. Résultats détaillée par type de marchandises | 12 |
| D. Résultats détaillés par région française d'origine ou de destination finale des marchandises | 15 |
| E. Résultats détaillés par région française d'origine ou de destination finale des marchandises et par type de marchandises | 18 |
| IV Approche détaillée des trafics détournés | 22 |
| Conclusion | 32 |
| Annexes : 1 - Renseignements « transports » des formulaires douaniers | 34 |
| 2 - Organigrammes des tableaux 1 et 2 | 35 |
| 3 - Nomenclature N.S.T. de marchandises | 36 |
| 4 - Code des régions françaises | 37 |
| 5 - Titres des tableaux | 39 |

Signe Conventionnel :

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

Rédaction :
Département des Statistiques des Transports
55, rue Brillat Savarin
75658 PARIS CEDEX 13
Téléphone : 589.89.27 poste 227 (Mme Pols)

PRESENTATION

Pour l'année 1978, le flux de marchandises engendré par le commerce extérieur de la France s'élevait à 388 millions de tonnes, 129 millions de tonnes pour l'exportation, 259 millions de tonnes pour l'importation.

A l'exportation, 30,5 % des tonnages sont sortis de France par la voie maritime, 23,6 % par la voie ferroviaire, 27,2 % par la voie routière, 17,0 % par la voie navigable, 0,2 % par la voie aérienne et 1,5 % 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 : 72,5 % pour la mer, 6,6 % pour le fer, 11,7 % pour la route, 4,3 % pour la voie navigable, 0,1 % pour l'air et 4,8 % pour les trafics frontaliers et les transports par oléoduc.

Mais ces seuls chiffres masquent des réalités complexes. On constate, par exemple, que 20,5 % des importations, en tonnage, ayant pour origine l'Amérique, 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 l'Amérique 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.

Cette brochure s'intéresse aux résultats 1978.

Des renseignements similaires existent et ont fait l'objet de publication depuis les résultats 1973.

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 de l'Amérique 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.

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 2,5 % en tonnage des importations maritimes ayant pour origine l'Amérique transitent par un port belge ou hollandaise avant d'entrer en France par un port français, le trafic détourné par voie terrestre équivalant à 26,1 % 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 des ports français.

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, 18,9 millions de tonnes de pétrole brut importées en 1978 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 | 1974 | | 1975 | | 1976 | | 1977 | | 1978 | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | Tonnage | Valeur |
| Trafic détourné | 7 532 | 15 780 | 7 065 | 12 555 | 7 565 | 19 329 | 9 362 | 22 589 | 9 388 | 24 074 |
| Importations françaises par voie maritime dont trafic semi-détourné | 190 692 | 100 890 | 161 759 | 89 279 | 188 099 | 120 924 | 183 909 | 136 151 | 188 113 | 139 127 |
| | 1 216 | 1 135 | 553 | 718 | 723 | 1 185 | 703 | 1 484 | 1 337 | 2 003 |
| Importations françaises totales | 260 091 | 264 669 | 223 298 | 222 595 | 256 768 | 323 849 | 254 693 | 364 407 | 259 396 | 397 463 |

millier de tonnes
million de francs

| Exportations | 1974 | | 1975 | | 1976 | | 1977 | | 1978 | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | Tonnage | Valeur |
| Trafic détourné | 4 567 | 12 475 | 3 613 | 10 266 | 3 284 | 11 161 | 4 414 | 14 403 | 4 908 | 16 851 |
| Exportations françaises par voie maritime dont trafic semi-détourné | 30 499 | 68 901 | 27 854 | 68 820 | 30 411 | 89 996 | 34 767 | 107 806 | 39 322 | 110 314 |
| | 74 | 254 | 151 | 646 | 58 | 128 | 88 | 295 | 115 | 315 |
| Exportations françaises totales | 128 003 | 231 348 | 107 103 | 205 030 | 114 272 | 266 884 | 117 727 | 312 291 | 128 842 | 334 392 |

III – ÉVALUATION DU TRAFIC DETOURNE EN 1978 PAR LES PORTS DE BELGIQUE, DES PAYS-BAS, DE REPUBLIQUE FEDERALE ALLEMANDE, D'ITALIE ET D'ESPAGNE.

A. RESULTATS GLOBAUX

1. Les importations

En 1978, les importations françaises représentent 259,4 millions de tonnes. Sur ce total, 178,2 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 5,3 % 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 13,7 %.

Par rapport aux 188,1 millions de tonnes de marchandises importées en France par voie maritime, les 9,4 millions de tonnes détournées par les ports étrangers sont l'équivalent de 5,0 % du tonnage passant par les ports français. En valeur le rapport s'élève à 17,3 %.

Il faut noter que la plus grande part des trafics échappant totalement aux ports français transite par les ports belges et hollandais (97,2 % en tonnage et 83,6 % en valeur du trafic total détourné), et que sur les 9,1 millions de tonnes passant par les ports belges et hollandais, 6,4 millions sont acheminés vers la France par route et voie navigable par des véhicules de nationalité française ou étrangère pour respectivement 2,7 et 3,7 millions de tonnes, soit 42,2 % pour le pavillon français et 57,8 % 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, 1,3 millions de tonnes arrivant en France par la voie maritime ont été transbordées dans des ports belges, hollandais, allemands, italiens ou espagnols et peuvent être compris comme un semi-détournement de trafic.

2. Les Exportations

Le détournement au sens strict par les ports belges, hollandais, allemands, italiens ou espagnols, représente 4,9 millions de tonnes de marchandises, le semi-détournement étant négligeable dans le cas des exportations.

Par rapport au trafic des ports français – 39,3 millions de marchandises exportées par voie maritime – les 4,9 millions de tonnes détournées sont l'équivalent de 12,5 % du tonnage, le rapport en valeur s'élevant à 15,3 %.

Comme pour les importations, la majorité des trafics détournés sont le fait des ports belges et hollandais (95,1 % en tonnage et 85,1 % 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 1,8 millions de tonnes pour le pavillon étranger, soit 33,3 % pour le pavillon français et 66,7 % 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 1978 (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.

1978 – TABLEAU 1 - MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC DETOURNE
(trafic échappant totalement aux ports français apparaissant
en caractère 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* | 3 941 | 10 886 | 5 186 | 9 234 | 202 | 3 219 | 47 | 518 | 12 | 217 | 9 388 | 24 074 | 667 | 28 731 | 10 055 | 52 805 | 178 206 | 175 298 |
| Autres pays** (Reste de l'Europe) | 17 793 | 37 330 | 14 565 | 23 299 | 18 752 | 71 829 | 5 110 | 35 301 | 2 346 | 10 305 | 58 566 | 178 064 | 2 662 | 27 467 | 61 228 | 205 531 | 81 190 | 222 165 |
| Tous pays d'origine cumulés | 21 734 | 48 216 | 19 751 | 32 533 | 18 954 | 75 048 | 5 157 | 35 819 | 2 358 | 10 522 | 67 954 | 202 138 | 3 329 | 56 198 | 71 283 | 258 336 | 259 396 | 397 463 |

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* | 4 373 | 12 449 | 293 | 1 882 | 132 | 1 183 | 102 | 1 217 | 8 | 120 | 4 908 | 16 851 | 558 | 33 535 | 5 466 | 50 386 | 35 497 | 147 247 |
| Autres pays** (Reste de l'Europe) | 25 699 | 32 714 | 5 397 | 16 114 | 29 672 | 56 143 | 11 189 | 33 438 | 1 608 | 7 704 | 73 565 | 146 113 | 10 489 | 27 579 | 84 054 | 173 692 | 93 345 | 187 145 |
| Tous pays de destination finale cumulés | 30 072 | 45 163 | 5 690 | 17 996 | 29 804 | 57 326 | 11 291 | 34 655 | 1 616 | 7 824 | 78 473 | 162 964 | 11 047 | 61 114 | 89 520 | 224 078 | 128 842 | 334 392 |

* 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.

1978 – 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 caractère 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* | 196 | 155 | 1 048 | 1 637 | 25 | 49 | 59 | 128 | 9 | 34 | 1 337 | 2 003 | 166 814 | 120 490 | 168 151 | 122 493 | 178 206 | 175 298 |
| Autres pays** (Reste de l'Europe) | 317 | 410 | 2 242 | 1 713 | 501 | 655 | 3 051 | 2 720 | 720 | 1 761 | 6 831 | 7 259 | 13 131 | 9 375 | 19 962 | 16 634 | 81 190 | 222 165 |
| Tous pays d'origine cumulés | 513 | 565 | 3 290 | 3 350 | 526 | 704 | 3 110 | 2 848 | 729 | 1 795 | 8 168 | 9 262 | 179 945 | 129 865 | 188 113 | 139 127 | 259 396 | 397 463 |

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* | 81 | 169 | 18 | 91 | 1 | 5 | 14 | 42 | 1 | 8 | 115 | 315 | 29 916 | 96 546 | 30 031 | 96 861 | 35 497 | 147 247 |
| Autres pays** (Reste de l'Europe) | 547 | 717 | 1 864 | 1 507 | 626 | 577 | 3 168 | 3 003 | 674 | 948 | 6 879 | 6 752 | 2 412 | 6 701 | 9 291 | 13 453 | 93 345 | 187 145 |
| Tous pays de destination finale cumulés | 628 | 886 | 1 882 | 1 598 | 627 | 582 | 3 182 | 3 045 | 675 | 956 | 6 994 | 7 067 | 32 328 | 103 247 | 39 322 | 110 314 | 128 842 | 334 392 |

* 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 :

– *les Pays Scandinaves* : pour les importations ayant pour origine les Pays Scandinaves, le tonnage détourné équivaut à 44,5 % du tonnage arrivant dans les ports français.

En valeur, le rapport est de 62,3 %.

– *l'Amérique* : les rapports sont de 26,8 % en tonnage et 56,1 % 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 5,6 % en tonnage, 22,1 % en valeur.

1.b Trafic détourné à l'exportation

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

– *les Pays Scandinaves* : pour les exportations ayant pour destination les Pays Scandinaves, le trafic détourné équivaut, par rapport au trafic passant par les ports français, à 45,2 % en tonnage et 84,8 % en valeur.

– *l'Amérique* : le rapport est de 34,0 % en tonnage et de 26,6 % en valeur.

Pour l'ensemble des pays ou groupes de pays retenus, le trafic détourné équivaut à 16,3 % du tonnage d'exportations passant par les ports français, et à 17,4 % 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.

1978 – TABLEAU 3 - TRAFIC DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

3.1. A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

| Pays de dernière provenance Pays d'origine | PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT | | | | | | | | | | | | RAPPEL Importations françaises par voie maritime | | Rapport en % du trafic détourné aux importations par voie maritime | |
|---|--|---------------|--------------|--------------|------------|--------------|-----------|------------|-----------|------------|--------------|---------------|--|----------------|--|-------------|
| | Belgique | | Pays-Bas | | R.F.A. | | Italie | | Espagne | | TOTAL | | Tonnage | Valeur | Tonnage | Valeur |
| | Tonnage | Valeur | Tonnage | Valeur | Tonnage | Valeur | Tonnage | Valeur | Tonnage | Valeur | Tonnage | Valeur | | | | |
| Royaume-Uni | 189 | 1 041 | 109 | 553 | 7 | 122 | 2 | 32 | — | 9 | 307 | 1 757 | 7 222 | 17 220 | 4,3 | 10,2 |
| Eire | 28 | 70 | 3 | 57 | — | 8 | — | — | 0 | 0 | 31 | 135 | 247 | 1 768 | 12,6 | 7,6 |
| Pays scandinaves | 723 | 1 394 | 1 523 | 980 | 45 | 206 | — | 2 | — | 2 | 2 291 | 2 584 | 5 145 | 4 150 | 44,5 | 62,3 |
| Grèce | 13 | 43 | 37 | 30 | 3 | 29 | 1 | 14 | 0 | 0 | 54 | 116 | 514 | 624 | 10,5 | 18,6 |
| Turquie | 13 | 66 | 1 | 5 | 4 | 28 | 2 | 13 | — | — | 20 | 112 | 228 | 370 | 8,8 | 30,3 |
| Afrique | 294 | 694 | 1 320 | 1 092 | 22 | 140 | 7 | 43 | 9 | 62 | 1 652 | 2 031 | 40 328 | 25 365 | 4,1 | 8,0 |
| Amérique | 2 290 | 5 268 | 1 751 | 3 371 | 87 | 1 614 | 14 | 273 | 2 | 133 | 4 144 | 10 659 | 15 463 | 18 989 | 26,8 | 56,1 |
| Asie | 282 | 1 736 | 261 | 2 533 | 30 | 1 046 | 16 | 105 | 1 | 10 | 590 | 5 430 | 94 141 | 52 106 | 0,6 | 10,4 |
| Océanie | 109 | 574 | 181 | 613 | 4 | 26 | 5 | 36 | — | 1 | 299 | 1 250 | 4 360 | 1 901 | 6,9 | 65,8 |
| TOTAL | 3 941 | 10 886 | 5 186 | 9 234 | 202 | 3 219 | 47 | 518 | 12 | 217 | 9 388 | 24 074 | 168 151 | 122 493 | 5,6 | 22,1 |

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 | 237 | 1 846 | 27 | 339 | 6 | 64 | 3 | 9 | — | — | 273 | 2 258 | 5 527 | 19 811 | 4,9 | 11,4 |
| Eire | 70 | 75 | 6 | 47 | — | 2 | — | — | — | — | 76 | 124 | 561 | 1 397 | 13,5 | 8,9 |
| Pays scandinaves | 252 | 641 | 16 | 174 | 92 | 611 | — | — | — | — | 360 | 1 426 | 796 | 1 681 | 45,2 | 84,8 |
| Grèce | 72 | 109 | 1 | 4 | 1 | 21 | 9 | 147 | — | — | 83 | 281 | 671 | 1 183 | 12,4 | 23,8 |
| Turquie | 47 | 123 | 1 | 1 | 1 | 22 | 4 | 28 | — | — | 53 | 174 | 346 | 708 | 15,3 | 24,6 |
| Afrique | 620 | 1 682 | 32 | 212 | 3 | 35 | 68 | 873 | 8 | 115 | 731 | 2 917 | 9 653 | 32 172 | 7,6 | 9,1 |
| Amérique | 2 008 | 4 976 | 92 | 423 | 9 | 97 | 1 | 6 | — | 4 | 2 110 | 5 506 | 6 200 | 20 679 | 34,0 | 26,6 |
| Asie | 1 042 | 2 807 | 103 | 427 | 20 | 326 | 16 | 146 | — | — | 1 181 | 3 706 | 5 974 | 18 018 | 19,8 | 20,6 |
| Océanie | 25 | 190 | 15 | 255 | — | 5 | 1 | 8 | — | 1 | 41 | 459 | 303 | 1 212 | 13,5 | 37,9 |
| TOTAL | 4 373 | 12 449 | 293 | 1 882 | 132 | 1 183 | 102 | 1 217 | 8 | 120 | 4 908 | 16 851 | 30 031 | 96 861 | 16,3 | 17,4 |

1978 - 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 | 8 | 185 | 102 | - | 3 | - | 8 | - | 2 | 186 | 123 | 7 222 | 17 220 | 2,6 | 0,7 |
| Eire | - | - | - | 1 | - | - | - | - | 0 | 0 | - | 1 | 247 | 1 768 | - | 0,1 |
| Pays scandinaves | - | 1 | 16 | 187 | 1 | 2 | - | 3 | 0 | 0 | 17 | 193 | 5 145 | 4 150 | 0,3 | 4,7 |
| Grèce | 0 | 0 | 1 | 2 | - | - | - | - | - | - | 1 | 2 | 514 | 624 | 0,2 | 0,3 |
| Turquie | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | 1 | 0 | 0 | - | 1 | 228 | 370 | - | 0,3 |
| Afrique | 1 | 1 | 152 | 69 | - | - | 6 | 22 | 1 | 2 | 160 | 94 | 40 831 | 25 365 | 0,4 | 0,4 |
| Amérique | 182 | 127 | 207 | 682 | 9 | 30 | 53 | 90 | 4 | 16 | 455 | 945 | 15 463 | 18 989 | 2,9 | 5,0 |
| Asie | 8 | 13 | 487 | 592 | 15 | 14 | - | 4 | 4 | 14 | 514 | 637 | 94 141 | 52 106 | 0,5 | 1,2 |
| Océanie | 4 | 5 | - | 2 | - | - | - | - | 0 | 0 | 4 | 7 | 4 360 | 1 901 | 0,1 | 0,4 |
| TOTAL | 196 | 155 | 1 048 | 1 637 | 25 | 49 | 59 | 128 | 9 | 34 | 1 337 | 2 003 | 168 151 | 122 493 | 0,8 | 1,6 |

4.2. 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 | 3 | 5 | - | 1 | - | - | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 | 7 | 5 527 | 19 811 | 0,1 | - |
| Eire | - | 1 | - | 27 | - | - | 0 | 0 | 0 | 0 | - | 28 | 561 | 1 397 | - | 2,0 |
| Pays scandinaves | 1 | 3 | - | - | - | - | 0 | 0 | - | - | 1 | 3 | 796 | 1 681 | 0,1 | 0,2 |
| Grèce | 1 | 3 | - | - | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 4 | 4 | 671 | 1 183 | 0,6 | 0,3 |
| Turquie | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | 346 | 708 | - | - |
| Afrique | 3 | 13 | - | 16 | 1 | 2 | 7 | 15 | - | 4 | 11 | 50 | 9 653 | 32 172 | 0,1 | 0,2 |
| Amérique | 45 | 73 | 9 | 21 | - | 1 | - | - | - | 3 | 54 | 98 | 6 200 | 20 679 | 0,9 | 0,5 |
| Asie | 28 | 69 | 8 | 20 | - | 2 | 3 | 25 | 1 | 1 | 40 | 117 | 5 974 | 18 018 | 0,7 | 0,6 |
| Océanie | - | 2 | 1 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 8 | 303 | 1 212 | 0,3 | 0,7 |
| TOTAL | 81 | 169 | 18 | 91 | 1 | 5 | 14 | 42 | 1 | 8 | 115 | 315 | 30 031 | 96 861 | 0,4 | 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 67,2 % du tonnage (42,8 % en valeur) des importations maritimes totales, alors qu'à l'exportation cette part n'est que de 17,7 % en tonnage et 3,7 % 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 15,2 % en tonnage (30,2 % en valeur) des importations totales hors produits pétroliers (en tonnage, 9.388 milliers de tonnes à rapporter à 61.637 milliers ; en valeur, 24.074 millions de francs à rapporter à 79.642 millions), ce qui modifie de façon très sensible les rapports donnés précédemment (page 5) : 5,0 % en tonnage (9.388 milliers de tonnes à rapporter à 188.113 milliers), 17,3 % en valeur (24.074 millions de francs à rapporter à 139.127 millions).

A l'exportation, rappelons que le rapport du trafic détourné au total du trafic maritime s'élève, en pourcentage, à 12,5 % en tonnage et 15,3 % en valeur.

~~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 : 97,2 % en tonnage et 83,6 % en valeur des trafics totaux détournés et aux exportations : 95,1 % en tonnage et 85,1 % en valeur, nous ne nous intéresserons dans la suite de la publication qu'à ces deux pays.

1978 - TABLEAU 5 - TRAFIC DETOURNE - RESULTATS PAR TYPE DE MARCHANDISES

millier de tonnes
million de francs

5.1. A L'IMPORTATION

TRAFIC DETOURNE

| Chapitre N.S.T. | Pays de dernière provenance | 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 | | 1 163 | 1 967 | 479 | 1 352 | 56 | 234 | 14 | 67 | 5 | 21 | 1 717 | 3 641 | 5 915 | 10 333 | 29,0 | 35,2 |
| 1 | | 177 | 920 | 577 | 2 033 | 29 | 350 | 12 | 124 | 5 | 38 | 800 | 3 465 | 6 305 | 20 086 | 12,7 | 17,3 |
| 2 | | 14 | 4 | 813 | 184 | 2 | 1 | - | - | 0 | 0 | 829 | 189 | 17 478 | 3 528 | 4,7 | 5,4 |
| 3 | | 410 | 117 | 1 672 | 623 | 13 | 7 | - | - | 0 | 0 | 2 095 | 747 | 126 476 | 59 485 | 1,7 | 1,3 |
| 4 | | 697 | 484 | 768 | 259 | 3 | 25 | - | - | - | - | 1 468 | 768 | 16 798 | 3 422 | 8,7 | 22,4 |
| 5 | | 165 | 645 | 124 | 1 059 | 25 | 109 | 4 | 23 | - | 1 | 318 | 1 837 | 993 | 3 829 | 32,0 | 48,0 |
| 6 | | 127 | 156 | 178 | 106 | 21 | 21 | - | 1 | - | - | 326 | 284 | 3 138 | 819 | 10,4 | 34,7 |
| 7 | | 373 | 170 | 149 | 33 | - | - | - | - | 0 | 0 | 522 | 203 | 5 911 | 1 452 | 8,8 | 14,0 |
| 8 | | 467 | 1 909 | 268 | 872 | 20 | 243 | 11 | 28 | - | 1 | 766 | 3 053 | 2 561 | 7 641 | 30,0 | 40,0 |
| 9 | | 348 | 4 514 | 158 | 2 713 | 33 | 2 229 | 6 | 275 | 2 | 156 | 547 | 9 887 | 2 538 | 28 533 | 21,6 | 34,7 |
| TOTAL | | 3 941 | 10 886 | 5 186 | 9 234 | 202 | 3 219 | 47 | 518 | 12 | 217 | 9 388 | 24 074 | 188 113 | 139 127 | 5,0 | 17,3 |

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 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 | | 154 | 236 | 4 | 12 | 8 | 20 | 4 | 13 | 1 | 19 | 171 | 300 | 6 910 | 7 011 | 2,5 | 4,3 |
| 1 | | 518 | 1 246 | 68 | 195 | 12 | 55 | 8 | 59 | 2 | 9 | 608 | 1 564 | 5 201 | 13 678 | 11,7 | 11,4 |
| 2 | | 67 | 28 | 3 | 2 | - | - | - | - | - | - | 70 | 30 | 432 | 184 | 16,2 | 16,3 |
| 3 | | 5 | 15 | - | 1 | - | - | - | - | - | - | 5 | 16 | 6 973 | 4 052 | 0,1 | 0,4 |
| 4 | | 1 | 6 | 1 | 3 | - | 1 | - | - | 0 | 0 | 2 | 10 | 83 | 287 | 2,4 | 3,5 |
| 5 | | 2 468 | 4 140 | 58 | 142 | 57 | 139 | 2 | 10 | - | 1 | 2 585 | 4 432 | 4 141 | 9 257 | 62,4 | 47,9 |
| 6 | | 53 | 62 | 4 | 6 | 3 | 12 | 1 | 2 | - | 1 | 61 | 83 | 5 114 | 1 422 | 1,2 | 5,8 |
| 7 | | 120 | 39 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 122 | 40 | 667 | 426 | 18,3 | 9,4 |
| 8 | | 596 | 2 228 | 81 | 467 | 14 | 98 | 14 | 56 | 1 | 3 | 706 | 2 852 | 3 587 | 12 653 | 19,7 | 22,5 |
| 9 | | 391 | 4 449 | 72 | 1 053 | 38 | 858 | 73 | 1 077 | 4 | 87 | 578 | 7 524 | 6 214 | 61 344 | 9,3 | 12,3 |
| TOTAL | | 4 373 | 12 449 | 293 | 1 882 | 132 | 1 183 | 102 | 1 217 | 8 | 120 | 4 908 | 16 851 | 39 322 | 110 314 | 12,5 | 15,3 |

1978 - TABLEAU 6 - TRAFIC MARITIME - RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

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 | 15 | 13 | 71 | 109 | 1 | 3 | 53 | 82 | 3 | 8 | 143 | 215 | 5 772 | 10 118 | 5 915 | 10 333 |
| 1 | 5 | 15 | 146 | 391 | 48 | 121 | 593 | 1 112 | 36 | 102 | 828 | 1 741 | 5 477 | 18 345 | 6 305 | 20 086 |
| 2 | 0 | 0 | 926 | 280 | 197 | 58 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 123 | 338 | 16 355 | 3 190 | 17 478 | 3 528 |
| 3 | 155 | 100 | 1 375 | 700 | 163 | 99 | 2 137 | 1 216 | 59 | 38 | 3 889 | 2 153 | 122 587 | 57 332 | 126 476 | 59 485 |
| 4 | 27 | 20 | 1 | 1 | 0 | 0 | 69 | 18 | 142 | 8 | 239 | 47 | 16 559 | 3 375 | 16 798 | 3 422 |
| 5 | 4 | 20 | 12 | 31 | 45 | 65 | 42 | 64 | 149 | 308 | 252 | 488 | 741 | 3 341 | 993 | 3 829 |
| 6 | 69 | 19 | 62 | 23 | 2 | 5 | 50 | 21 | 200 | 53 | 383 | 121 | 2 755 | 697 | 3 138 | 818 |
| 7 | 187 | 93 | 190 | 116 | 9 | 6 | 64 | 34 | 6 | 2 | 456 | 251 | 5 455 | 1 201 | 5 911 | 1 452 |
| 8 | 34 | 46 | 232 | 349 | 56 | 48 | 88 | 62 | 59 | 57 | 469 | 562 | 2 092 | 7 079 | 2 561 | 7 641 |
| 9 | 17 | 239 | 275 | 1 350 | 5 | 299 | 14 | 239 | 75 | 1 219 | 386 | 3 346 | 2 152 | 25 187 | 2 538 | 28 533 |
| TOTAL | 513 | 565 | 3 290 | 3 350 | 526 | 704 | 3 110 | 2 848 | 729 | 1 795 | 8 168 | 9 262 | 179 945 | 129 865 | 188 113 | 139 127 |

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 | 27 | 31 | 35 | 33 | 38 | 40 | 1 530 | 1 451 | 6 | 14 | 1 636 | 1 569 | 5 274 | 5 442 | 6 910 | 7 011 |
| 1 | 3 | 12 | 31 | 75 | 26 | 41 | 66 | 238 | 1 | 6 | 127 | 372 | 5 074 | 13 306 | 5 201 | 13 678 |
| 2 | 0 | 0 | 1 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 4 | 9 | 4 | 423 | 180 | 432 | 184 |
| 3 | 318 | 224 | 1 207 | 740 | 464 | 300 | 954 | 405 | 247 | 133 | 3 190 | 1 802 | 3 783 | 2 250 | 6 973 | 4 052 |
| 4 | - | 1 | - | - | - | - | 30 | 22 | 12 | 5 | 42 | 28 | 41 | 259 | 83 | 287 |
| 5 | 84 | 153 | 5 | 9 | 9 | 25 | 115 | 168 | 75 | 91 | 288 | 446 | 3 853 | 8 811 | 4 141 | 9 257 |
| 6 | 18 | 1 | 249 | 44 | 40 | 6 | 178 | 40 | 99 | 22 | 584 | 113 | 4 530 | 1 309 | 5 114 | 1 422 |
| 7 | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 8 | 5 | 659 | 421 | 667 | 426 |
| 8 | 102 | 102 | 271 | 244 | 29 | 21 | 254 | 226 | 187 | 172 | 843 | 765 | 2 744 | 11 888 | 3 587 | 12 653 |
| 9 | 75 | 361 | 81 | 452 | 17 | 147 | 55 | 495 | 39 | 508 | 267 | 1 963 | 5 947 | 59 381 | 6 214 | 61 344 |
| TOTAL | 628 | 886 | 1 882 | 1 598 | 627 | 582 | 3 182 | 3 045 | 675 | 956 | 6 994 | 7 067 | 32 328 | 103 247 | 39 322 | 110 314 |

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 : 142 milliers de tonnes importées à destination de la Bourgogne échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 106 milliers de tonnes d'importation entrant en France par les ports français, soit un rapport de 134,0 % en tonnage (32,9 % en valeur).

La Picardie : le rapport de trafics détournés aux trafics entrant par les ports français est de 133,3 % en tonnage et 63,6 % en valeur.

La Franche-Comté : les rapports sont de 74,5 % en tonnage et 25,8 % en valeur.

La Champagne : 49,1 % en tonnage et 84,9 % en valeur.

La Lorraine : 40,1 % en tonnage et 39,0 % en valeur.

Le Centre : 23,0 % en tonnage et 25,1 % en valeur.

L'Auvergne : 17,2 % en tonnage et 18,3 % en valeur.

L'ensemble de ces sept régions représente 35,7 % en tonnage des détournements à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le pourcentage étant de 16,8 % en valeur.

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

2. Les Exportations

En ce qui concerne les exportations, huit régions prédominent ; ce sont sensiblement les mêmes qu'à l'importation : cependant le Centre et l'Auvergne disparaissent et il apparaît l'Alsace, le Nord et la région Rhône-Alpes.

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

Lorraine : 1.806 milliers de tonnes exportées par la Lorraine échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 823 milliers de tonnes sortant de France par les ports français, ce qui équivaut à 219,4 % en tonnage (le rapport en valeur étant de 126,9 %).

Alsace : Les rapports des trafics détournés aux trafics sortant par les ports français sont de 88,7 % en tonnage et 29,7 % en valeur.

Champagne : 38,9 % en tonnage et 30,8 % en valeur.

Picardie : 36,2 % en tonnage et 30,0 % en valeur.

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

1978 - 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 | | | | | | |
| Nord | | 2 062 | 3 580 | 1 851 | 2 287 | 3 913 | 5 867 | 29 459 | 13 878 | 13,3 | 42,3 |
| Picardie | | 229 | 556 | 120 | 328 | 349 | 884 | 261 | 1 389 | 133,3 | 63,6 |
| Ile-de-France | | 277 | 3 051 | 295 | 2 933 | 572 | 5 984 | 12 176 | 24 309 | 4,7 | 24,6 |
| Centre | | 30 | 195 | 43 | 148 | 73 | 343 | 318 | 1 365 | 23,0 | 25,1 |
| Haute-Normandie | | 108 | 359 | 114 | 459 | 222 | 818 | 50 558 | 27 688 | 0,4 | 3,0 |
| Basse-Normandie | | 26 | 56 | 9 | 46 | 35 | 102 | 1 720 | 2 209 | 2,0 | 4,6 |
| Bretagne | | 26 | 61 | 8 | 44 | 34 | 105 | 3 362 | 4 400 | 1,0 | 2,4 |
| Pays de la Loire | | 16 | 92 | 16 | 164 | 32 | 256 | 12 090 | 7 869 | 0,3 | 3,3 |
| Poitou-Charente | | 15 | 35 | 9 | 49 | 24 | 84 | 1 655 | 1 434 | 1,5 | 5,9 |
| Limousin | | 3 | 8 | 2 | 9 | 5 | 17 | 50 | 211 | 10,0 | 8,1 |
| Aquitaine | | 12 | 83 | 13 | 109 | 25 | 192 | 9 032 | 6 696 | 0,3 | 2,9 |
| Midi-Pyrénées | | 18 | 109 | 11 | 80 | 29 | 189 | 333 | 1 289 | 8,7 | 14,7 |
| Champagne-Ardenne | | 149 | 423 | 49 | 101 | 198 | 524 | 403 | 617 | 49,1 | 84,9 |
| Lorraine | | 649 | 430 | 1 791 | 629 | 2 440 | 1 059 | 6 087 | 2 718 | 40,1 | 39,0 |
| Alsace | | 148 | 465 | 569 | 693 | 717 | 1 158 | 6 947 | 4 095 | 10,3 | 28,3 |
| Franche-Comté | | 14 | 57 | 23 | 46 | 37 | 103 | 51 | 400 | 72,5 | 25,8 |
| Bourgogne | | 52 | 120 | 90 | 217 | 142 | 337 | 106 | 1 025 | 134,0 | 32,9 |
| Auvergne | | 6 | 46 | 15 | 85 | 21 | 131 | 122 | 715 | 17,2 | 18,3 |
| Rhône-Alpes | | 82 | 1 012 | 100 | 302 | 182 | 1 314 | 7 384 | 8 049 | 2,5 | 16,3 |
| Languedoc | | 4 | 51 | 23 | 292 | 27 | 343 | 5 375 | 5 075 | 0,5 | 6,8 |
| Provence-Côte d'Azur-Corse | | 15 | 97 | 35 | 213 | 50 | 310 | 40 624 | 23 656 | 0,1 | 1,3 |
| Toutes régions françaises de destination finale cumulées | | 3 941 | 10 886 | 5 186 | 9 234 | 9 127 | 20 120 | 188 113 | 139 127 | 4,9 | 14,5 |

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

millier de tonnes
million de francs

| Trafic détourné | | | | | | | Rappel Exportations françaises par voie maritime totales | | Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritime totales | | |
|---|------------------------------------|--|--------|----------|--------|--------------|---|--------|---|-------|---------|
| Régions françaises d'origine | Pays de première destination | Pays par les ports desquels il peut y avoir détournement | | | | | | | | | tonnage |
| | | Belgique | | Pays-Bas | | Total | | | | | |
| | | tonnage | valeur | tonnage | valeur | tonnage | valeur | | | | |
| Nord | | 1 170 | 2 912 | 104 | 440 | 1 274 | 3 352 | 6 373 | 9 953 | 20,0 | 33,7 |
| Picardie | | 428 | 1 073 | 12 | 75 | 440 | 1 148 | 1 217 | 3 821 | 36,2 | 30,0 |
| Ile-de-France | | 97 | 936 | 10 | 199 | 107 | 1 135 | 5 116 | 27 687 | 2,1 | 4,1 |
| Centre | | 20 | 176 | 1 | 13 | 21 | 189 | 774 | 1 901 | 2,7 | 9,9 |
| Haute-Normandie | | 62 | 265 | 5 | 74 | 67 | 339 | 7 668 | 10 667 | 0,9 | 3,2 |
| Basse-Normandie | | 34 | 205 | 12 | 43 | 46 | 248 | 681 | 2 032 | 6,8 | 12,2 |
| Bretagne | | 9 | 50 | — | 4 | 9 | 54 | 540 | 2 528 | 1,7 | 2,1 |
| Pays de la Loire | | 18 | 103 | 1 | 25 | 19 | 128 | 958 | 3 514 | 2,0 | 3,6 |
| Poitou-Charente | | 9 | 138 | 3 | 38 | 12 | 176 | 1 116 | 3 326 | 1,1 | 5,3 |
| Limousin | | — | 4 | — | — | — | 4 | 30 | 224 | — | 1,8 |
| Aquitaine | | 25 | 319 | 3 | 18 | 28 | 337 | 2 748 | 4 359 | 1,0 | 7,7 |
| Midi-Pyrénées | | 9 | 55 | 1 | 5 | 10 | 60 | 384 | 1 447 | 2,6 | 4,1 |
| Champagne-Ardenne | | 266 | 614 | 25 | 45 | 291 | 659 | 745 | 2 137 | 39,1 | 30,8 |
| Lorraine | | 1 760 | 2 407 | 46 | 83 | 1 806 | 2 490 | 823 | 1 962 | 219,4 | 126,9 |
| Alsace | | 211 | 591 | 40 | 259 | 251 | 850 | 283 | 2 862 | 88,7 | 29,7 |
| Franche-Comté | | 33 | 377 | 7 | 185 | 40 | 562 | 228 | 3 439 | 17,5 | 16,3 |
| Bourgogne | | 57 | 278 | 2 | 21 | 59 | 299 | 369 | 2 600 | 16,0 | 11,5 |
| Auvergne | | 10 | 74 | 1 | 13 | 11 | 87 | 263 | 2 787 | 4,2 | 3,1 |
| Rhône-Alpes | | 98 | 1 738 | 13 | 298 | 111 | 2 036 | 941 | 11 540 | 11,8 | 17,6 |
| Languedoc | | 10 | 25 | 3 | 25 | 13 | 50 | 1 644 | 2 252 | 0,8 | 2,2 |
| Provence-Côte d'Azur-Corse | | 47 | 109 | 4 | 19 | 51 | 128 | 6 421 | 9 276 | 0,8 | 1,4 |
| Toutes régions françaises d'origine cumulées | | 4 373 | 12 449 | 293 | 1 882 | 4 666 | 14 331 | 39 322 | 110 314 | 11,9 | 13,0 |

Nord : 20,0 % en tonnage et 33,7 % en valeur.

Franche-Comté : 17,5 % en tonnage et 16,3 % en valeur.

Bourgogne : 16,0 % en tonnage et 11,5 % en valeur.

Rhône-Alpes : 11,8 % en tonnage et 17,6 % en valeur.

Ces huit régions représentent 91,5 % en tonnage et 79,5 % 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, la région Rhône-Alpes et l'Île-de-France (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.

E – RESULTATS DETAILLÉS PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE OU DE DESTINATION FINALE DES MARCHANDISES ET PAR TYPE DE MARCHANDISES

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).

1. 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.

2. 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.

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

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

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

8.1. A L'IMPORTATION PAR REGION 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 | | 947 | 77 | 4 | 269 | 301 | 54 | 44 | 177 | 105 | 84 | 2 062 |
| Picardie | | 21 | 14 | 0 | — | 10 | 5 | 8 | 67 | 71 | 33 | 229 |
| Ile-de-France | | 56 | 25 | — | 1 | 1 | 28 | 18 | 35 | 37 | 76 | 277 |
| Centre | | 6 | 11 | 0 | — | — | — | — | 4 | 1 | 8 | 30 |
| Haute-Normandie | | 15 | 12 | — | — | 3 | 5 | 7 | 8 | 36 | 22 | 108 |
| Basse-Normandie | | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | — | 2 | 1 | — | 21 | 26 |
| Bretagne | | 9 | 2 | 0 | 0 | — | 2 | 6 | 1 | — | 6 | 26 |
| Pays de la Loire | | 6 | 3 | 0 | — | 1 | 1 | — | 0 | 1 | 4 | 16 |
| Poitou-Charentes | | 1 | — | 0 | 0 | 0 | — | — | — | 1 | 13 | 15 |
| Limousin | | — | 0 | 0 | 0 | 0 | — | 1 | 0 | — | 2 | 3 |
| Aquitaine | | 1 | 3 | 0 | — | 2 | — | 3 | 0 | 1 | 2 | 12 |
| Midi-Pyrénées | | 10 | — | 0 | 3 | — | 1 | 2 | 0 | 1 | 1 | 18 |
| Champagne-Ardenne | | 9 | 7 | 0 | 0 | 3 | 33 | 1 | 62 | 6 | 28 | 149 |
| Lorraine | | 18 | 4 | 9 | 116 | 356 | 17 | 11 | 13 | 97 | 8 | 649 |
| Alsace | | 28 | 8 | 0 | 2 | 0 | 5 | 15 | 1 | 79 | 10 | 148 |
| Franche-Comté | | 6 | — | 0 | 0 | — | 2 | 1 | — | 3 | 2 | 14 |
| Bourgogne | | 12 | 4 | 1 | 7 | 1 | 5 | 6 | 4 | 2 | 10 | 52 |
| Auvergne | | 2 | 1 | 0 | 0 | — | 1 | — | 0 | 1 | 1 | 6 |
| Rhône-Alpes | | 10 | 2 | 0 | 11 | 19 | 4 | 1 | — | 23 | 12 | 82 |
| Languedoc | | 1 | — | 0 | 0 | — | 1 | — | 0 | 1 | 1 | 4 |
| Provence-Côte d'Azur-Corse | | 4 | 3 | 0 | 1 | — | 1 | 1 | — | 1 | 4 | 15 |
| Toutes régions françaises de destination finale cumulées | | 1 163 | 177 | 14 | 410 | 697 | 165 | 127 | 373 | 467 | 348 | 3 941 |

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 | | 64 | 234 | 62 | — | — | 564 | 8 | 15 | 80 | 143 | 1 170 |
| Picardie | | 49 | 48 | 0 | — | 1 | 267 | — | 0 | 34 | 29 | 428 |
| Ile-de-France | | 1 | 16 | 0 | 1 | — | 29 | 11 | — | 11 | 28 | 97 |
| Centre | | — | 6 | 0 | — | — | — | 1 | 0 | 1 | 12 | 20 |
| Haute-Normandie | | 1 | 8 | 0 | 4 | 0 | 14 | 2 | — | 24 | 9 | 62 |
| Basse-Normandie | | — | 19 | 0 | 0 | 0 | 7 | — | 0 | — | 8 | 34 |
| Bretagne | | — | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | 0 | — | 6 | 9 |
| Pays de la Loire | | 1 | 5 | 0 | — | 0 | 9 | — | 0 | — | 3 | 18 |
| Poitou-Charentes | | — | 7 | — | — | 0 | — | — | 0 | 1 | 1 | 9 |
| Limousin | | — | — | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | — | — |
| Aquitaine | | — | 15 | 0 | 0 | 0 | — | — | 0 | 1 | 9 | 25 |
| Midi-Pyrénées | | — | — | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | — | 4 | 2 | 9 |
| Champagne-Ardenne | | 7 | 92 | 0 | — | 0 | 73 | 15 | 0 | 45 | 34 | 266 |
| Lorraine | | 4 | 28 | 5 | 0 | — | 1 381 | 2 | 0 | 298 | 42 | 1 760 |
| Alsace | | 21 | 6 | 0 | 0 | — | 25 | 2 | 105 | 36 | 16 | 211 |
| Franche-Comté | | — | 6 | 0 | — | 0 | 3 | 2 | 0 | 7 | 15 | 33 |
| Bourgogne | | 2 | 13 | 0 | 0 | 0 | 36 | 1 | 0 | 1 | 4 | 57 |
| Auvergne | | — | 4 | 0 | 0 | 0 | 1 | — | 0 | — | 5 | 10 |
| Rhône-Alpes | | 3 | 3 | 0 | — | — | 28 | 1 | 0 | 39 | 24 | 98 |
| Languedoc | | — | 3 | 0 | 0 | 0 | 5 | 1 | 0 | 1 | — | 10 |
| Provence-Côte d'Azur-Corse | | 1 | 2 | 0 | 0 | — | 25 | 5 | 0 | 13 | 1 | 47 |
| Toutes régions françaises d'origine cumulées | | 154 | 518 | 67 | 5 | 1 | 2 468 | 53 | 120 | 596 | 391 | 4 373 |

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 | | 222 | 170 | - | 1 320 | 27 | 35 | 28 | 7 | 21 | 21 | 1 851 |
| Picardie | | 6 | 47 | 0 | 4 | 1 | 17 | 15 | 3 | 16 | 11 | 120 |
| Ile-de-France | | 113 | 59 | 0 | - | 38 | 9 | 10 | 1 | 23 | 42 | 295 |
| Centre | | 8 | 26 | 0 | 0 | - | 2 | 2 | 0 | 2 | 3 | 43 |
| Haute-Normandie | | 17 | 58 | 0 | - | 5 | 2 | 2 | 1 | 16 | 13 | 114 |
| Basse-Normandie | | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | - | 1 | 0 | 1 | 4 | 9 |
| Bretagne | | 2 | 2 | 0 | 0 | - | - | - | - | - | 4 | 8 |
| Pays de la Loire | | 6 | 2 | 0 | 0 | - | 2 | - | 0 | 1 | 5 | 16 |
| Poitou-Charentes | | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | - | - | 0 | 2 | 4 | 9 |
| Limousin | | 1 | - | 0 | 0 | - | - | 0 | 0 | - | 1 | 2 |
| Aquitaine | | 1 | 6 | 0 | 0 | - | 1 | - | 0 | 3 | 2 | 13 |
| Midi-Pyrénées | | 1 | 7 | 0 | - | 1 | 1 | - | 0 | 1 | - | 11 |
| Champagne-Ardenne | | 6 | 23 | 1 | 1 | 5 | 4 | 1 | - | 3 | 5 | 49 |
| Lorraine | | 12 | 7 | 711 | 331 | 621 | 8 | 45 | - | 51 | 5 | 1 791 |
| Alsace | | 26 | 74 | 99 | 0 | 48 | 18 | 36 | 137 | 107 | 24 | 569 |
| Franche-Comté | | 2 | 3 | - | 0 | - | 1 | 12 | 0 | 4 | 1 | 23 |
| Bourgogne | | 24 | 41 | 0 | 0 | 4 | 6 | 9 | - | 2 | 4 | 90 |
| Auvergne | | 2 | 12 | 0 | 0 | 1 | - | - | 0 | - | - | 15 |
| Rhône-Alpes | | 12 | 13 | 2 | 15 | 15 | 16 | 13 | 0 | 8 | 6 | 100 |
| Languedoc | | 2 | 14 | 0 | 0 | 1 | 1 | - | 0 | 3 | 2 | 23 |
| Provence-Côte d'Azur-Corse | | 13 | 11 | 0 | 1 | - | 1 | 4 | 0 | 4 | 1 | 35 |
| Toutes régions françaises de destination finale cumulées | | 479 | 577 | 813 | 1 672 | 768 | 124 | 178 | 149 | 268 | 158 | 5 186 |

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 | | | 35 | | | | 21 | | | 24 | 23 | 104 | | | | | | |
| Picardie | | | 4 | | | | | | | 4 | | 12 | | | | | | |
| Ile-de-France | | | | | | | | | | | 6 | 10 | | | | | | |
| Centre | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | |
| Haute-Normandie | | | | | | | 2 | | | 2 | | 5 | | | | | | |
| Basse-Normandie | | | 12 | | | | | | | | | 12 | | | | | | |
| Bretagne | | | | | | | | | | | | - | | | | | | |
| Pays de la Loire | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | |
| Poitou-Charentes | | | 2 | Par suite de la faiblesse des trafics concernés, seules les marges et quelques cases de ce tableau sont remplies. | | | | | | | | 3 | | | | | | |
| Limousin | | | | | | | | | | | | | | | | | | - |
| Aquitaine | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | | 3 |
| Midi-Pyrénées | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | |
| Champagne-Ardenne | | | 3 | | | | 4 | | | 15 | 2 | 25 | | | | | | |
| Lorraine | | | | 2 | | | 14 | | | 13 | 14 | 46 | | | | | | |
| Alsace | | | 8 | | | | 13 | | | 9 | 9 | 40 | | | | | | |
| Franche-Comté | | | | | | | 2 | | | | 4 | 7 | | | | | | |
| Bourgogne | | | | | | | | | | | | 2 | | | | | | |
| Auvergne | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | |
| Rhône-Alpes | | | | | | | | | | 6 | 5 | 13 | | | | | | |
| Languedoc | | | | | | | | | | | 2 | 3 | | | | | | |
| Provence-Côte d'Azur-Corse | | | | | | | | | | 2 | | 4 | | | | | | |
| Toutes régions françaises d'origine cumulées | | 4 | 68 | 3 | - | 1 | 58 | 4 | 2 | 81 | 72 | 293 | | | | | | |

1978 - 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 | | 237 | 447 | 5 075 | 12 359 | 8 808 | 157 | 1 449 | 168 | 387 | 372 | 29 459 |
| Picardie | | 38 | 7 | 1 | 1 | 2 | 33 | 2 | 72 | 46 | 59 | 261 |
| Ile-de-France | | 804 | 663 | 1 587 | 7 634 | 20 | 185 | 100 | 109 | 223 | 851 | 12 176 |
| Centre | | 73 | 25 | 1 | 1 | 1 | 16 | 9 | 115 | 11 | 66 | 318 |
| Haute-Normandie | | 955 | 433 | 7 806 | 37 480 | 24 | 93 | 625 | 2 340 | 612 | 190 | 50 558 |
| Basse-Normandie | | 345 | 67 | 733 | 121 | 168 | 13 | 128 | 44 | 14 | 87 | 1 720 |
| Bretagne | | 907 | 1 371 | 78 | 7 | — | 40 | 258 | 438 | 50 | 213 | 3 362 |
| Pays de la Loire | | 466 | 1 041 | 137 | 9 363 | 5 | 137 | 34 | 607 | 196 | 104 | 12 090 |
| Poitou-Charente | | 566 | 21 | 90 | 506 | 41 | 3 | 60 | 268 | 34 | 66 | 1 655 |
| Limousin | | 10 | 2 | 0 | 0 | 0 | 19 | 9 | 0 | 1 | 9 | 50 |
| Aquitaine | | 293 | 790 | 57 | 6 370 | 143 | 27 | 15 | 928 | 349 | 60 | 9 037 |
| Midi-Pyrénées | | 110 | 18 | 3 | — | 125 | 4 | 4 | 28 | 29 | 12 | 333 |
| Champagne-Ardenne | | 7 | 12 | — | 339 | — | 16 | 3 | 1 | 4 | 21 | 403 |
| Lorraine | | 17 | 7 | 13 | 4 540 | 1 400 | 14 | 19 | 0 | 60 | 17 | 6 087 |
| Alsace | | 13 | 19 | 0 | 6 749 | 113 | 12 | 2 | 1 | 12 | 26 | 6 947 |
| Franche-Comté | | 9 | 1 | 0 | — | — | 10 | 10 | 1 | 1 | 19 | 51 |
| Bourgogne | | 14 | 38 | 0 | — | — | 14 | 13 | 0 | 5 | 22 | 106 |
| Auvergne | | 57 | 9 | 0 | 0 | 1 | 20 | 4 | 0 | 18 | 13 | 122 |
| Rhône-Alpes | | 132 | 104 | 101 | 6 377 | 125 | 46 | 37 | 100 | 235 | 127 | 7 384 |
| Languedoc | | 169 | 347 | 5 | 4 160 | 267 | 2 | 52 | 280 | 61 | 32 | 5 375 |
| Provence-Côte d'Azur-Corse | | 693 | 883 | 1 791 | 30 469 | 5 555 | 132 | 305 | 411 | 213 | 172 | 40 624 |
| Toutes régions françaises de destination finale cumulées | | 5 915 | 6 305 | 17 478 | 126 476 | 16 798 | 993 | 3 138 | 5 911 | 2 561 | 2 538 | 188 113 |

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 | | 150 | 767 | 255 | 833 | 1 | 1 117 | 1 362 | 37 | 166 | 1 685 | 6 373 |
| Picardie | | 240 | 456 | 0 | — | — | 237 | 34 | — | 55 | 195 | 1 217 |
| Ile-de-France | | 1 264 | 817 | 6 | 31 | 10 | 196 | 505 | 54 | 233 | 2 000 | 5 116 |
| Centre | | 526 | 114 | — | — | 0 | 2 | 32 | 13 | 13 | 74 | 774 |
| Haute-Normandie | | 1 954 | 591 | 17 | 2 872 | 16 | 66 | 546 | 309 | 1 086 | 211 | 7 668 |
| Basse-Normandie | | 109 | 75 | 29 | 62 | — | 290 | 14 | — | 3 | 99 | 681 |
| Bretagne | | 129 | 234 | 3 | — | 1 | 3 | 39 | 17 | 8 | 106 | 540 |
| Pays de la Loire | | 342 | 163 | 11 | 71 | 1 | 172 | 4 | 30 | 17 | 147 | 958 |
| Poitou-Charentes | | 827 | 169 | 0 | 1 | 0 | — | 67 | 4 | 9 | 39 | 1 116 |
| Limousin | | 9 | 2 | 0 | — | 0 | 1 | 1 | 0 | 4 | 13 | 30 |
| Aquitaine | | 821 | 315 | — | 91 | — | 20 | 1 181 | 42 | 152 | 126 | 2 748 |
| Midi-Pyrénées | | 63 | 32 | 6 | — | 32 | 35 | 38 | 111 | 34 | 33 | 384 |
| Champagne-Ardenne | | 37 | 505 | — | 1 | — | 67 | 42 | 0 | 12 | 81 | 745 |
| Lorraine | | 3 | 89 | 93 | — | — | 497 | 9 | 1 | 61 | 70 | 823 |
| Alsace | | 32 | 75 | 7 | — | — | 25 | 5 | — | 34 | 105 | 283 |
| Franche-Comté | | 5 | 23 | 0 | — | — | 32 | 3 | — | 12 | 153 | 228 |
| Bourgogne | | 3 | 189 | 0 | — | 0 | 88 | 6 | 0 | 13 | 70 | 369 |
| Auvergne | | 4 | 56 | 0 | — | — | 23 | 1 | 0 | 17 | 162 | 263 |
| Rhône-Alpes | | 66 | 60 | 0 | 5 | 4 | 144 | 92 | 1 | 237 | 332 | 941 |
| Languedoc | | 223 | 173 | 0 | 862 | 8 | 8 | 228 | 45 | 69 | 28 | 1 644 |
| Provence-Côte d'Azur-Corse | | 103 | 296 | 5 | 2 144 | 10 | 1 118 | 905 | 3 | 1 352 | 485 | 6 421 |
| Toutes régions françaises d'origine cumulées | | 6 910 | 5 201 | 432 | 6 973 | 83 | 4 141 | 5 114 | 667 | 3 587 | 6 214 | 39 322 |

IV – APPROCHE DETAILLEE DES TRAFICS DETOURNES

9.127 milliers de tonnes à l'importation et 4.666 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 frontière, 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 neuf régions françaises représentant 91,1 % 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 1 840 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 3 904 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 66,4 % des trafics détournés à l'importation le sont par voie navigable et oléoduc et 33,6 % par fer et route.

Cependant, cette répartition modale est différente selon le pays de détournement. Si l'on considère la Belgique, sur 3 941 milliers de tonnes détournées à l'importation par ce pays, 41,3 % le sont par voie navigable et 58,7 % par fer et route. Au contraire, par les Pays-Bas, ces pourcentages s'inversent : 85,5 % des 5 186 milliers de tonnes de trafics détournés par les Pays-Bas le sont par voie navigable et oléoduc alors que 14,5 % 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 | 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 | 3 904 | - | - | - | - | - | 9 | 3 913 |
| Picardie | 346 | 2 | - | - | 0 | 0 | 1 | 349 |
| Ile-de-France | 557 | 2 | - | 1 | 11 | - | 1 | 572 |
| Centre | 72 | - | 0 | - | - | - | 1 | 73 |
| Haute-Normandie | 222 | - | - | - | - | 0 | - | 222 |
| Basse-Normandie | 35 | - | 0 | - | 0 | 0 | - | 35 |
| Bretagne | 34 | - | - | - | 0 | 0 | - | 34 |
| Pays de la Loire | 32 | - | 0 | - | - | 0 | - | 32 |
| Poitou-Charentes | 24 | 0 | 0 | - | - | 0 | - | 24 |
| Limousin | 5 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 5 |
| Aquitaine | 25 | 0 | - | - | - | 0 | - | 25 |
| Midi-Pyrénées | 29 | 0 | - | - | - | - | - | 29 |
| Champagne-Ardenne | 153 | 44 | 1 | - | - | 0 | - | 198 |
| Lorraine | 33 | 88 | 412 | 1 840 | 65 | 2 | - | 2 440 |
| Alsace | 5 | 1 | 6 | 54 | 269 | 381 | 1 | 717 |
| Franche-Comté | 15 | 7 | 5 | 5 | 3 | 2 | - | 37 |
| Bourgogne | 105 | 26 | 10 | 1 | - | 0 | - | 142 |
| Auvergne | 21 | 0 | - | - | - | 0 | 0 | 21 |
| Rhône-Alpes | 130 | 17 | 9 | 26 | - | - | - | 182 |
| Languedoc | 26 | - | - | 1 | - | 0 | - | 27 |
| Provence-Côte d'Azur-Corse | 46 | - | 4 | - | - | - | - | 50 |
| Toutes régions françaises de destination finale cumulées | 5 819 | 187 | 447 | 1 928 | 348 | 385 | 13 | 9 127 |

**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 | 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 |
|--|--|--------------------------|-------------------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|-----------------------------------|
| Région de destination finale | | | | | | | | |
| Nord | 1 308 (V.N.) + 1 311 (oléoduc) | | | | | | 0 | 1 308 (V.N.) + 1 311 (oléoduc) |
| Picardie | 201 | 2 | | | | | 0 | 203 |
| Ile-de-France | 206 | 1 | | 0 | 11 | | 0 | 218 |
| Centre | 35 | | | | | | 0 | 35 |
| Haute-Normandie | 110 | | | | | | | 110 |
| Basse-Normandie | 3 | | | | | | | 3 |
| Bretagne | — | | | | | | | — |
| Pays de la Loire | — | | | | | | | — |
| Poitou-Charentes | — | | | | | | | — |
| Limousin | 0 | | | | | | | 0 |
| Aquitaine | — | | | | | | | — |
| Midi-Pyrénées | — | | | | | | | — |
| Champagne-Ardenne | 94 | 17 | 0 | | | | | 111 |
| Lorraine | 13 | 83 | 0 | 1 803 | 62 | 2 | | 1 963 |
| Alsace | — | 0 | 0 | 0 | 260 | 380 | 1 | 641 |
| Franche-Comté | 9 | 7 | 0 | 0 | 3 | 2 | | 21 |
| Bourgogne | 43 | 26 | 0 | 0 | | | | 69 |
| Auvergne | 3 | | | | | | | 3 |
| Rhône-Alpes | 25 | 17 | 0 | 24 | | | | 66 |
| Languedoc | 0 | | | 0 | | | | 0 |
| Provence-Côte d'Azur-Corse | 2 | | 0 | | | | | 2 |
| Toutes régions françaises de destination finale cumulées | 2 052 (V.N.) + 1 311 (oléoduc) | 153 | 0 | 1 827 | 336 | 384 | 1 | 6 064 (4 753 + 1 311) |

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

| Région de destination finale | 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 | 760 | 525 | | | | | | | | | | | 3 | 6 | 763 | 531 | 1 294 |
| Picardie | 21 | 124 | 0 | — | | | | | | | | | — | 1 | 21 | 125 | 146 |
| Ile de France | 30 | 321 | 0 | 1 | | | — | 1 | — | — | | | — | 1 | 30 | 324 | 354 |
| Centre | 10 | 27 | | | | | | | | | | | — | 1 | 10 | 28 | 38 |
| Haute-Normandie | 21 | 91 | | | | | | | | | | | | | 21 | 91 | 112 |
| Basse-Normandie | 8 | 24 | | | | | | | | | | | | | 8 | 24 | 32 |
| Bretagne | 15 | 19 | | | | | | | | | | | | | 15 | 19 | 34 |
| Pays de la Loire | 4 | 28 | | | | | | | | | | | | | 4 | 28 | 32 |
| Poitou-Charentes | 2 | 22 | | | | | | | | | | | | | 2 | 22 | 24 |
| Limousin | 1 | 4 | | | | | | | | | | | | | 1 | 4 | 5 |
| Aquitaine | 8 | 17 | | | | | | | | | | | | | 8 | 17 | 25 |
| Midi-Pyrénées | 15 | 14 | | | | | | | | | | | | | 15 | 14 | 29 |
| Champagne-Ardenne | 5 | 54 | 2 | 25 | 0 | 1 | | | | | | | | | 7 | 80 | 87 |
| Lorraine | 6 | 14 | 0 | 5 | 370 | 42 | 5 | 32 | — | 3 | 0 | — | | | 381 | 96 | 477 |
| Alsace | 1 | 4 | 1 | — | 0 | 6 | 16 | 38 | — | 9 | — | 1 | 0 | — | 18 | 58 | 76 |
| Franche-Comté | 2 | 4 | 0 | — | 1 | 4 | 1 | 4 | 0 | — | 0 | — | | | 4 | 12 | 16 |
| Bourgogne | 18 | 44 | 0 | — | 10 | — | 1 | — | | | | | | | 29 | 44 | 73 |
| Auvergne | 12 | 6 | | | | | | | | | | | | | 12 | 6 | 18 |
| Rhône-Alpes | 30 | 75 | 0 | — | 8 | 1 | — | 2 | | | | | | | 38 | 78 | 116 |
| Languedoc | 2 | 24 | | | | | 1 | — | | | | | | | 3 | 24 | 27 |
| Provence-Côte d'Azur-Corse | 13 | 31 | | | 4 | — | | | | | | | | | 17 | 31 | 48 |
| Toutes régions françaises de destination finale cumulées | 984 | 1 472 | 3 | 31 | 393 | 54 | 24 | 77 | — | 12 | 1 | | 3 | 9 | 1 407 | 1 656 | 3 063 |

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

Sur 6 064 milliers de tonnes détournées par voie navigable et oléoduc, sept trafics (en gras dans le tableau 12) représentant 317 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 3 599 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas, soit au total 3 916 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 45,9 % des trafics à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le sont par fer et 54,1 % par route.

Cette relative égalité recouvre cependant des différences sensibles au niveau du pays de détournement : en effet, 33,2 % des trafics détournés à l'importation par la Belgique le sont par fer pour 25,4 % par route, les pourcentages respectifs pour les Pays-Bas étant de 1,9 % et 12,6 %.

Sur les 3 063 milliers de tonnes détournées à l'importation par fer et route par la Belgique et les Pays-Bas, 2 456 milliers de tonnes correspondent à du trafic passant par le département frontière du Nord, dont 1 285 à destination de la région Nord.

Ces 80,2 % des trafics détournés à l'importation par fer et route et en particulier les 42,0 % 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 19,8 % 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, 42,9 % du trafic détourné par la Belgique et les Pays-Bas apparaissent difficilement récupérables, les 57,1 % 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

| Zone frontière Mode de transp. Pavillon | 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 | | |
|---|---------------------------|-------|-------|--------------------------------|----|-------|--|----|-------|---------------------------------|-------|-------|-------------------------------|-----|-------|--------------------------------|-----|-------|----------------------------|---|-------|--|-------|-------|
| | 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 | 841 | 1 211 | 2 052 | 57 | 96 | 153 | 0 | 0 | 0 | 765 | 1 062 | 1 827 | 185 | 151 | 336 | 137 | 247 | 384 | — | 1 | 1 | 1 985 | 2 768 | 4 753 |
| Route | 599 | 873 | 1 472 | 12 | 19 | 31 | 42 | 12 | 54 | 29 | 48 | 77 | 5 | 7 | 12 | 1 | — | 1 | 4 | 5 | 9 | 692 | 964 | 1 656 |

Sur 4 753 milliers de tonnes détournées par voie navigable à l'importation, par la Belgique et les Pays-Bas, 1 985 milliers le sont sous pavillon français et 2 768 sous pavillon étranger.

En ce qui concerne la route, 692 milliers de tonnes sur les 1 656 milliers détournés par la Belgique et les Pays-Bas, correspondent à du trafic sous pavillon français pour 964 milliers de tonnes sous pavillon étranger.

Les taux de couverture assurés par les pavillons français sont dans les deux cas (41,8 % par la voie navigable et 41,8 % par 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) et en éliminant le trafic par oléoduc dont le pavillon par convention n'est pas codé, la couverture par pavillon est la suivante :

Importation

millier de tonnes

| Zone frontière Rég. dest. finale Pav. | 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 | 3 | 14 | 17 | | | | | | | | | | | | |
| Lorraine | 20 | 63 | 83 | 754 | 1 049 | 1 803 | 44 | 18 | 62 | | | | | | |
| Alsace | | | | | | | 137 | 123 | 260 | 137 | 243 | 380 | | | |
| Total | 23 | 77 | 100 | 754 | 1 049 | 1 803 | 181 | 141 | 322 | 137 | 243 | 380 | 1 095 | 1 510 | 2 605 |

soit 42,0 % pour le pavillon français et 58,0 % pour le pavillon étranger.

On remarque que les taux de couverture sont différents suivant les ports fluviaux et que le pavillon français est 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 41,6 % par le pavillon français et 58,4 % par le pavillon étranger.

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 87,5 % 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 31,7 % des trafics détournés le sont par voie navigable et 68,3 % par fer et route au lieu de 66,4 % et 33,6 % 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 1 125 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 51 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas soit au total 1 176 milliers de tonnes ce qui permettrait de dire qu'à l'exportation, 25,2 % des trafics détournés par la Belgique et les Pays-Bas paraissent difficilement récupérables.

c. place des pavillons respectifs

Exportation

millier de tonnes

| Zone frontière Mode de transp. Pavillon | 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 | | |
|---|---------------------------|-----|-------|--------------------------------|----|-------|--|----|-------|---------------------------------|-----|-------|-------------------------------|-----|-------|--------------------------------|----|-------|----------------------------|---|-------|--|-------|-------|
| | 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 | 147 | 136 | 283 | 3 | 4 | 7 | 0 | 0 | 0 | 110 | 800 | 910 | 125 | 137 | 262 | - | 15 | 15 | 4 | 0 | 4 | 389 | 1 092 | 1 481 |
| Route | 406 | 630 | 1 036 | 25 | 25 | 50 | 26 | 25 | 51 | 25 | 48 | 73 | - | 5 | 5 | - | - | - | 18 | 7 | 25 | 500 | 740 | 1 240 |

Si l'on considère la nationalité du pavillon, on constate que 389 milliers de tonnes sur les 1 481 milliers de tonnes détournées par voie navigable, sont transportées sous pavillon français et que sur les 1 240 milliers de tonnes détournées par route, 500 milliers sont acheminées sous pavillon français.

Les taux de couverture assurés par le pavillon français (26,3 % pour la voie navigable et 40,3 % par la route) sont donc, comme l'importation, inférieurs aux taux assurés par les pavillons étrangers.

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 :

Exportation

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 | 4 | 3 | 7 | | | | | | | | | | | | |
| Lorraine | | | | 109 | 799 | 908 | 33 | 41 | 74 | | | | | | |
| Alsace | | | | | | | 77 | 95 | 172 | - | 15 | 15 | | | |
| Total | 4 | 3 | 7 | 109 | 799 | 908 | 110 | 136 | 246 | - | 15 | 15 | 223 | 953 | 1 176 |

soit 19,0 % pour le pavillon français et 81,0 % 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 43,1 % pour le pavillon français et 56,9 % 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 | 1 035 | 2 | | — | — | | 237 | 1 274 |
| Picardie | 436 | 1 | | — | — | | 3 | 440 |
| Ile de France | 98 | 1 | — | 1 | 6 | — | 1 | 107 |
| Centre | 21 | — | | — | | | — | 21 |
| Haute-Normandie | 64 | | | — | — | | 3 | 67 |
| Basse-Normandie | 46 | | | | | | | 46 |
| Bretagne | 9 | | | — | | | | 9 |
| Pays de la Loire | 19 | — | — | | | | — | 19 |
| Poitou-Charentes | 12 | — | — | | | | | 12 |
| Limousin | — | | | — | | | | — |
| Aquitaine | 28 | | | — | — | | — | 28 |
| Midi-Pyrénées | 10 | | — | | | | — | 10 |
| Champagne-Ardenne | 189 | 101 | — | 1 | — | — | — | 291 |
| Lorraine | 15 | 3 | 517 | 1 193 | 74 | — | 4 | 1 806 |
| Alsace | 4 | — | 10 | 45 | 177 | 15 | — | 251 |
| Franche-Comté | 18 | — | 5 | 14 | 3 | — | — | 40 |
| Bourgogne | 38 | — | 19 | — | — | | 2 | 59 |
| Auvergne | 11 | | | — | — | | | 11 |
| Rhône-Alpes | 101 | 3 | 2 | 1 | 3 | | 1 | 111 |
| Languedoc | 8 | | 1 | — | 4 | | | 13 |
| Provence-Côte d'Azur-Corse | 46 | — | 3 | 2 | — | | — | 51 |
| Toutes régions françaises d'origine cumulées | 2 208 | 111 | 557 | 1 257 | 267 | 15 | 251 | 4 666 |

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

millier de tonnes

| Région d'origine | Zone frontière | 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 | | 202 | 0 | | | | | 0 | 202 |
| Picardie | | 41 | — | | | | | 0 | 41 |
| Ile de France | | 7 | 0 | | — | 6 | | 0 | 13 |
| Centre | | 1 | | | | | | | 1 |
| Haute-Normandie | | 0 | | | | | | 0 | 0 |
| Basse-Normandie | | 0 | | | | | | | 0 |
| Bretagne | | 0 | | | | | | | 0 |
| Pays de la Loire | | 0 | | | | | | | 0 |
| Poitou-Charentes | | 0 | | | | | | | 0 |
| Limousin | | | | | | | | | — |
| Aquitaine | | 0 | | | | | | | 0 |
| Midi-Pyrénées | | 0 | | | | | | | 0 |
| Champagne-Ardenne | | 26 | 7 | 0 | — | | | | 33 |
| Lorraine | | 0 | 0 | 0 | 908 | 74 | | 4 | 986 |
| Alsace | | 0 | | 0 | 2 | 172 | 15 | | 189 |
| Franche-Comté | | 5 | | 0 | 0 | 3 | | | 8 |
| Bourgogne | | 1 | | 0 | | | | 0 | 1 |
| Auvergne | | 0 | | | | | | | — |
| Rhône-Alpes | | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | | 0 | 3 |
| Languedoc | | 0 | | 0 | | 4 | | | 4 |
| Provence-Côte d'Azur-Corse | | 0 | | 0 | 0 | | | | 0 |
| Toutes régions françaises d'origine cumulées | | 283 | 7 | 0 | 910 | 262 | 15 | 4 | 1 481 |

**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 | | Département 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 | 323 | 510 | 2 | — | | | | | | | | | 219 | 18 | 544 | 528 | 1 072 |
| Picardie | 273 | 122 | 1 | — | | | | | | | | | 2 | 1 | 276 | 123 | 399 |
| Ile de France | 26 | 65 | 0 | 1 | | | — | 1 | — | — | | | 1 | — | 27 | 67 | 94 |
| Centre | 7 | 13 | | | | | | | | | | | | | 7 | 13 | 20 |
| Haute-Normandie | 18 | 46 | | | | | | | | | | | — | 3 | 18 | 49 | 67 |
| Basse-Normandie | 10 | 36 | | | | | | | | | | | | | 10 | 36 | 46 |
| Bretagne | 4 | 5 | | | | | | | | | | | | | 4 | 5 | 9 |
| Pays de la Loire | 10 | 9 | | | | | | | | | | | | | 10 | 9 | 19 |
| Poitou-Charentes | 9 | 3 | | | | | | | | | | | | | 9 | 3 | 12 |
| Limousin | | | | | | | | | | | | | | | — | — | — |
| Aquitaine | 24 | 4 | | | | | | | | | | | | | 24 | 4 | 28 |
| Midi-Pyrénées | 6 | 4 | | | | | | | | | | | | | 6 | 4 | 10 |
| Champagne-Ardenne | 97 | 66 | 46 | 48 | — | — | — | 1 | | | | | | | 143 | 115 | 258 |
| Lorraine | 5 | 10 | 3 | — | 477 | 40 | 255 | 30 | 0 | — | | | — | — | 740 | 80 | 820 |
| Alsace | 1 | 3 | | | 2 | 8 | 5 | 38 | — | 5 | 0 | — | | | 8 | 54 | 62 |
| Franche-Comté | 5 | 8 | | | 3 | 2 | 12 | 2 | — | — | | | | | 20 | 12 | 32 |
| Bourgogne | 17 | 20 | | | 19 | — | | | | | | | 0 | 2 | 36 | 22 | 58 |
| Auvergne | 6 | 5 | | | | | | | | | | | | | 6 | 5 | 11 |
| Rhône-Alpes | 14 | 87 | 2 | 1 | 1 | 1 | — | 1 | 0 | — | | | 0 | 1 | 17 | 91 | 108 |
| Languedoc | 4 | 4 | | | 1 | 0 | | | 0 | 0 | | | | | 5 | 4 | 9 |
| Provence-Côte d'Azur-Corse | 30 | 16 | | | 3 | — | 2 | — | | | | | | | 35 | 16 | 51 |
| Toutes régions françaises d'origine cumulées | 889 | 1 036 | 54 | 50 | 506 | 51 | 274 | 73 | — | 5 | — | — | 222 | 25 | 1 945 | 1 240 | 3 185 |

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.
 - **Région CEE** : dans le cas d'un transport étranger par route, si le pays de dernière provenance de la marchandise est un pays de la CEE.
 - 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.
- **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.

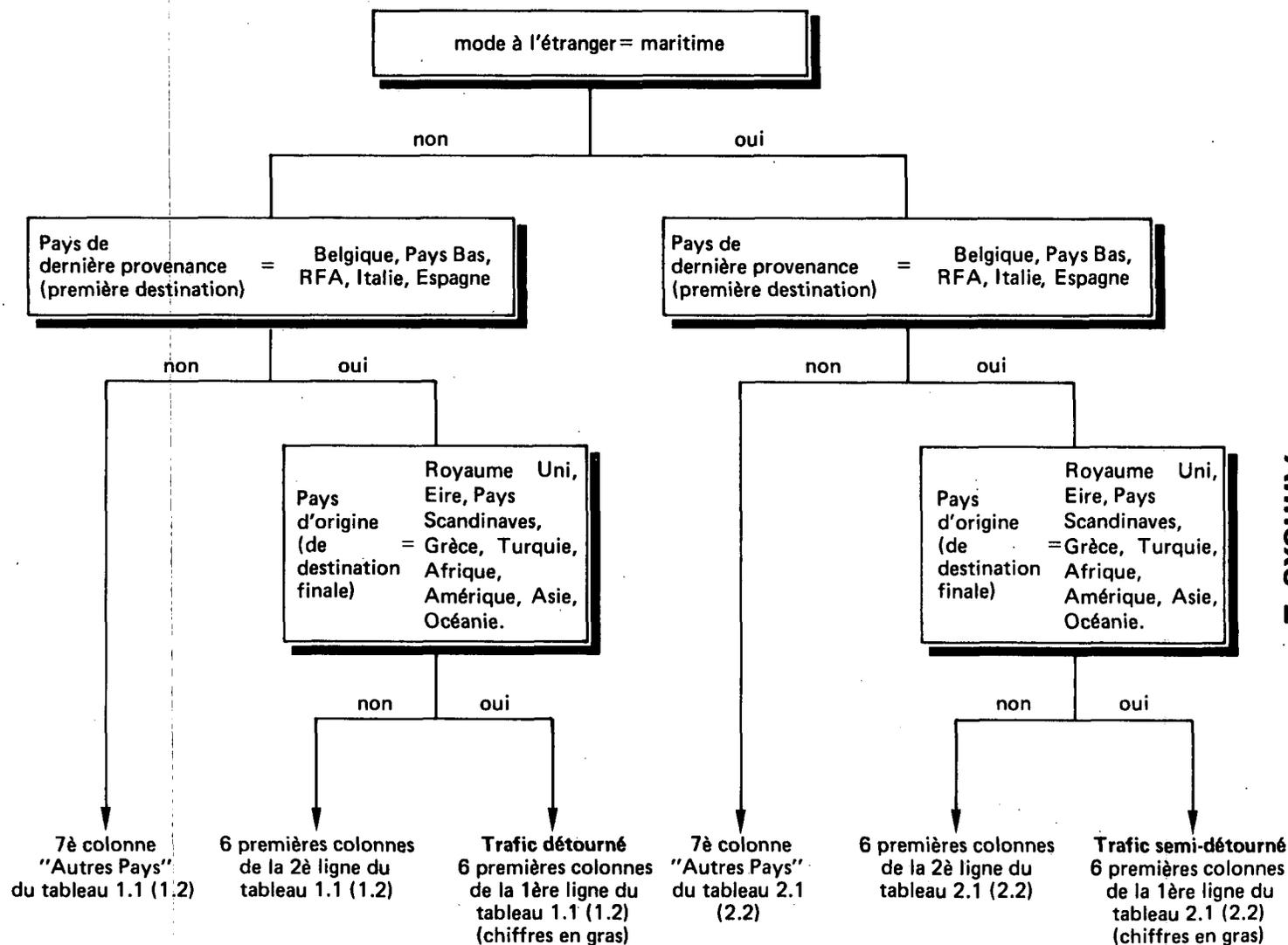
Il faut noter que cette richesse des documents douaniers en ce qui concerne les transports est assez spécifique à la France : au Royaume-Uni, par exemple, il n'y a pas si longtemps que les documents douaniers ne donnaient pas d'indication sur le **mode de transport** utilisé.

**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 | Ile de France | 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 1978

| | 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 | 19 |
| 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 | 20 |
| 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 | 21 |
| 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 | 23 |
| 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 | 24 |
| 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 | 25 |
| 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 | 29 |
| 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 | 30 |
| 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 | 31 |

ATELIERS INDUSTRIA

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