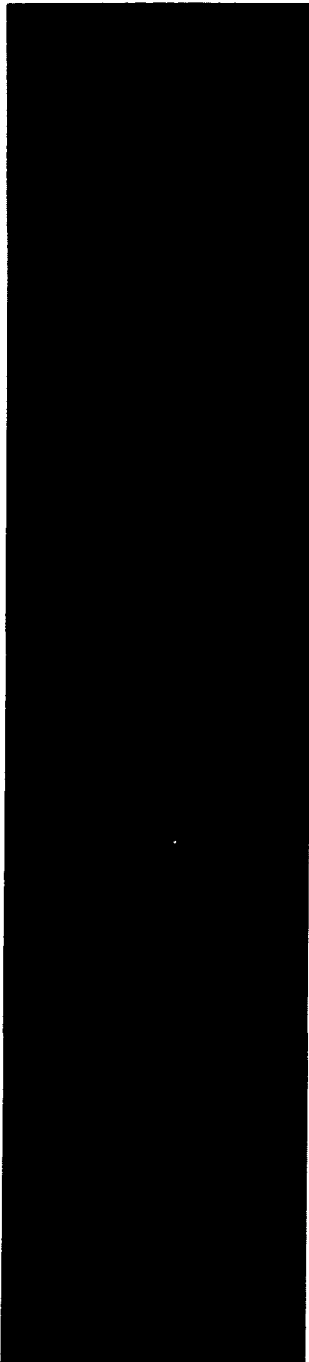


DÉPARTEMENT DES STATISTIQUES DES TRANSPORTS



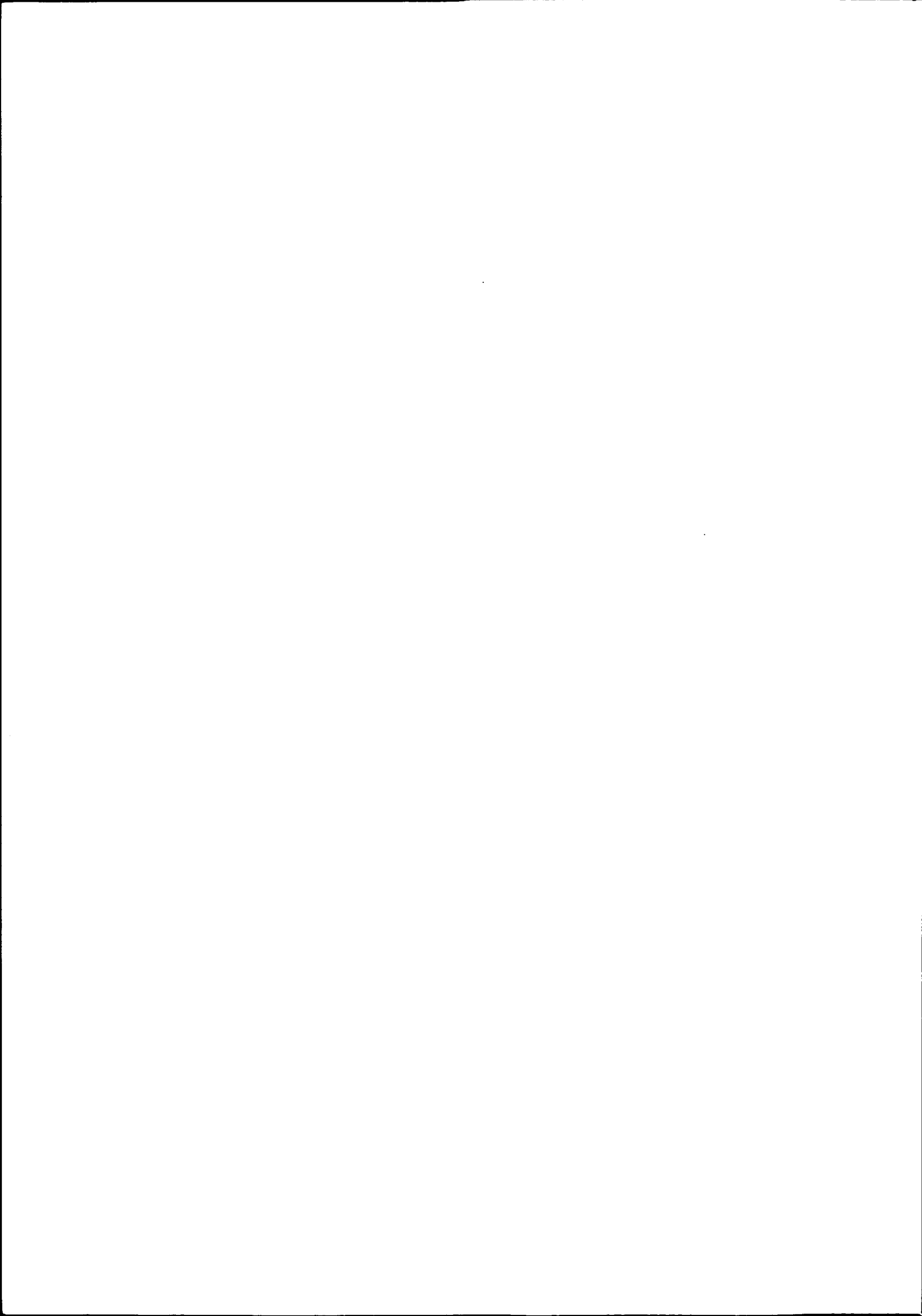
S YSTÈME
D' **I** NFORMATION
SUR **T** **R** **A** NSPORTS
LES **M** ARCHANDISES
DE

APPLICATION :

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

RÉSULTATS 1981

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 1981 , 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.	16
IV Approche détaillée des trafics détournés.	17
Conclusion	27
Annexes : 1 - Renseignements « transports » des formulaires douaniers	28
2 - Organigrammes des tableaux 1 et 2	29
3 - Nomenclature N.S.T. de marchandises.	30
4 - Code des régions françaises	31
5 - Résultats 2 ^e semestre 1981	33

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)

P R E S E N T A T I O N

Pour l'année 1981, le flux de marchandises engendré par le commerce extérieur de la France s'élevait à 391 millions de tonnes, 134 millions de tonnes pour l'exportation, 257 millions de tonnes pour l'importation.

A l'exportation, 38,7 % des tonnages sont sortis de France par la voie maritime, 18,5 % par la voie ferroviaire, 27,0 % par la voie routière, 13,8 % par la voie navigable, 2,0 % par la voie aérienne, 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 : 69,0 % pour la mer, 6,3 % pour le fer, 14,5 % pour la route, 3,9 % pour la voie navigable, 6,3 % pour l'air, les trafics frontaliers et les transports par oléoduc.

Mais ces seuls chiffres masquent des réalités complexes. On constate, par exemple, que 13,1 % des importations, en tonnages, 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 1981.

Cependant, les renseignements sur les détournements de trafic étant fournis semestriellement à partir de 1981, les résultats du 2^e semestre 1981 sont données en annexe.

Les résultats du 1^{er} semestre 1981 ont été publiés en février 1982.

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 retenus 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 1,2 % en tonnage des importations maritimes ayant pour origines l'Amérique transitent par un port belge ou hollandais avant d'entrer en France par un port français, le trafic détourné par voie terrestre par ces mêmes ports équivalant à 15,3 % 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 (886 milliers de tonnes en 1981).

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, 17,3 millions de tonnes de pétrole brut importées en 1981 par Marseille-Fos et acheminées directement par pipe-line vers les raffineries de Suisse ou de RFA (cf. la publication « Pétrole 81 » 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	1977		1978		1979		1980		1981	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Trafic détourné	9 362	22 589	9 388	24 074	10 874	30 194	13 390	36 757	11 440	43 087
Importations françaises par voie maritime dont trafic semi-détourné	183 909	136 151	188 113	139 127	207 324	174 641	203 056	241 423	177 188	286 061
	703	1 484	1 337	2 003	748	1 973	1 103	2 554	667	2 571
Importations françaises totales	254 693	364 407	259 396	397 463	285 377	482 160	286 374	602 323	256 732	700 459

millier de tonnes
million de francs

Exportations	1977		1978		1979		1980		1981	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Trafic détourné	4 414	14 403	4 908	16 851	4 852	18 437	4 505	20 947	5 435	28 662
Exportations françaises par voie maritime dont trafic semi-détourné	34 767	107 806	39 322	110 314	45 565	141 039	46 507	163 074	51 786	208 107
	88	295	115	315	103	655	85	469	102	498
Exportations françaises totales	117 727	312 291	128 842	334 392	136 605	419 231	134 551	473 720	133 679	564 025

III – ÉVALUATION DU TRAFIC DETOURNE EN 1981 PAR LES PORTS DE BELGIQUE, DES PAYS-BAS, DE REPUBLIQUE FEDERALE ALLEMANDE, D'ITALIE ET D'ESPAGNE.

A. RESULTATS GLOBAUX

1. Les importations

En 1981, les importations françaises représentent 256,7 millions de tonnes. Sur ce total, 170,1 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 6,7 % de ce tonnage : 11,4 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 12,4 %.

Par rapport aux 177,2 millions de tonnes de marchandises importées en France par voie maritime, les 11,4 millions de tonnes détournées par les ports étrangers sont l'équivalent de 6,5 % du tonnage passant par les ports français. En valeur le rapport s'élève à 15,1 %.

Il faut noter que la plus grande part des trafics échappant totalement aux ports français transite par les ports belges et hollandais (97,1 % en tonnage et 83,3 % en valeur du trafic total détourné), et que sur les 11,1 millions de tonnes passant par les ports belges et hollandais, 7,5 millions sont acheminés vers la France par route et voie navigable par des véhicules de nationalité française ou étrangère pour respectivement 2,9 et 4,6 millions de tonnes, soit 38,7 % pour le pavillon français et 61,3 % pour le pavillon étranger, le pavillon donnant la nationalité du véhicule utilisé pour le parcours terrestre à l'étranger (pour le mode fer et oléoduc, le pavillon est toujours, par convention, français).

Par ailleurs, 0,7 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 5,4 millions de tonnes de marchandises, le semi-détournement étant négligeable dans le cas des exportations.

Par rapport au trafic des ports français — 51,8 millions de marchandises exportées par voie maritime — les 5,4 millions de tonnes détournées sont l'équivalent de 10,4 % du tonnage, le rapport en valeur s'élevant à 13,8 %.

Comme pour les importations, la majorité des trafics détournés sont le fait des ports belges et hollandais (95,5 % en tonnage et 89,1 % 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 1,1 million de tonnes pour le pavillon français et de 1,7 million de tonnes pour le pavillon étranger, soit 39,3 % pour le pavillon français et 60,7 % 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 1981 (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 table 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.

1981 - 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*	4 468	19 216	6 443	16 695	259	5 874	55	782	15	520	11 440	43 087	895	53 618	12 335	96 705	170 069	346 845
Autres pays** (Reste de l'Europe)	19 985	53 070	13 043	37 954	21 699	107 792	5 430	53 158	2 803	16 370	62 960	268 344	4 249	49 349	67 209	317 693	86 663	353 614
Tous pays d'origine cumulés	24 653	72 286	19 486	54 649	21 958	113 666	5 485	53 940	2 818	16 890	74 400	311 431	5 144	102 967	79 544	414 398	256 732	700 459

1.2. A L'EXPORTATION

EXPORTATION PAR VOIE NON MARITIME

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	4 861	22 344	328	3 194	166	1 763	63	1 021	17	340	5 435	28 662	844	66 331	6 279	94 993	41 046	275 343
Autres pays** (Reste de l'Europe)	18 951	42 212	5 580	19 480	30 383	75 552	11 667	55 576	2 214	16 059	65 795	208 879	9 822	52 045	75 617	260 924	92 633	288 982
Tous pays d'origine cumulés	23 812	64 556	5 908	22 674	30 549	77 315	11 730	56 597	2 231	16 399	71 230	237 541	10 666	118 376	81 896	355 917	133 679	564 325

* 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.

1981 - 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*	113	233	482	1 787	12	155	46	132	14	264	667	2 571	157 067	247 569	157 734	250 140	170 069	346 845
Autres pays** (Reste de l'Europe)	1 195	1 637	2 435	2 967	501	764	1 997	3 808	779	2 262	6 907	11 438	12 547	24 483	19 454	35 921	86 663	353 614
Tous pays d'origine cumulés	1 308	1 870	2 917	4 754	513	919	2 043	3 940	793	2 526	7 574	14 009	169 614	272 052	177 188	286 061	256 732	700 459

2.2. A L'EXPORTATION

EXPORTATION 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*	42	187	16	189	1	49	43	66	-	7	102	498	34 665	179 851	34 767	180 349	41 046	275 343
Autres pays** (Reste de l'Europe)	1 250	1 602	1 807	2 973	627	1 295	5 524	6 129	995	2 467	10 203	14 466	6 813	13 292	17 019	27 758	92 633	288 682
Tous pays d'origine cumulés	1 292	1 789	1 823	3 162	628	1 344	5 567	6 195	995	2 474	10 305	14 964	41 478	193 143	51 786	208 107	133 679	564 025

* 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.

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 56,7 % du tonnage arrivant dans les ports français.

En valeur, le rapport est de 64,9 %.

– *l'Amérique* : les rapports sont de 15,7 % en tonnage et 46,4 % 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 7,3 % en tonnage, 17,2 % en valeur.

1.b Trafic détourné à l'exportation

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

– *l'Amérique* : pour les exportations ayant pour destination l'Amérique, le trafic détourné équivaut, par rapport au trafic passant par les ports français, à 37,9 % en tonnage et 29,9 % en valeur.

– *les Pays Scandinaves* : le rapport est de 36,9 % en tonnage et de 69,4 % en valeur.

Pour l'ensemble des pays ou groupes de pays retenus, le trafic détourné équivaut à 15,6 % du tonnage d'exportations passant par les ports français, et à 15,9 % de la valeur de ces exportations passant par les ports français.

2. Trafic semi-détourné

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

3.1. A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL Importations françaises par voie maritime		Rapport en % du trafic détourné aux importations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume-Uni	264	1 967	352	1 345	11	458	2	40	—	3	629	3 813	9 360	31 021	6,7	12,3
Eire	31	183	3	385	—	18	—	—	—	—	34	586	198	2 352	17,2	24,9
Pays scandinaves	807	2 174	2 688	3 241	75	437	—	19	—	1	3 570	5 872	6 291	9 049	56,7	64,9
Grèce	13	70	37	66	4	51	2	28	—	—	56	215	1 249	1 728	4,5	12,4
Turquie	25	123	2	15	11	90	1	17	—	—	39	245	327	823	11,9	29,8
Afrique	412	1 151	1 234	1 306	24	248	2	44	11	105	1 683	2 854	39 440	48 977	4,3	5,8
Amérique	2 724	9 071	1 692	5 702	96	2 619	32	480	2	397	4 546	18 269	28 954	39 350	15,7	46,4
Asie	312	3 756	236	3 511	36	1 923	15	146	2	14	601	9 350	67 604	113 301	0,9	8,3
Océanie	80	721	199	1 124	2	30	1	8	—	—	282	1 883	4 311	3 539	6,5	53,2
TOTAL	4 668	19 216	6 443	16 695	259	5 874	55	782	15	520	11 440	43 087	157 734	250 140	7,3	17,2

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	193	977	49	293	5	93	2	11	—	1	249	1 375	5 466	31 098	4,6	4,4
Eire	30	99	7	69	—	3	—	—	0	—	37	171	970	3 190	3,8	5,4
Pays scandinaves	279	1 211	25	144	110	828	—	—	—	—	414	2 183	1 122	3 145	36,9	69,4
Grèce	73	169	3	19	1	23	4	137	—	—	81	348	1 257	2 939	6,4	11,8
Turquie	72	209	4	21	5	68	2	28	—	—	83	326	334	1 396	24,9	23,4
Afrique	1 112	4 378	41	405	5	87	26	504	16	327	1 200	5 701	12 552	64 652	9,6	8,8
Amérique	1 835	9 238	92	1 145	9	135	1	16	1	3	1 938	10 537	5 117	35 274	37,9	29,9
Asie	1 239	5 716	77	657	31	515	28	324	—	2	1 375	7 214	7 690	36 678	17,9	19,7
Océanie	28	347	30	441	—	11	—	1	—	7	58	807	259	1 977	22,4	40,8
TOTAL	4 861	22 344	328	3 194	166	1 763	63	1 021	17	340	5 435	28 662	34 767	180 349	15,6	15,9

1981 - 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	--	38	3	13	--	8	--	7	--	--	3	66	9 360	31 021	--	0,2
Eire	--	--	--	--	--	0	0	--	0	0	--	--	198	2 352	--	--
Pays scandinaves	9	15	3	6	3	92	--	2	--	--	15	115	6 291	9 049	0,2	1,3
Grèce	--	0	1	3	0	0	2	--	1	2	4	5	1 249	1 728	0,3	0,3
Turquie	--	1	--	--	--	2	--	--	--	--	--	3	327	823	--	0,4
Afrique	44	64	58	188	5	9	1	6	10	172	118	439	39 440	48 977	0,3	0,9
Amérique	35	63	299	916	4	30	43	110	3	74	384	1 193	28 954	39 350	1,3	3,0
Asie	17	44	102	632	--	13	--	7	--	16	119	712	67 604	113 301	0,2	0,6
Océanie	8	8	16	29	--	1	0	0	0	0	24	38	4 311	3 539	0,6	1,1
TOTAL	113	233	482	1 787	12	155	46	132	14	264	667	2 571	157 734	250 140	0,4	1,0

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	2	10	--	9	--	1	--	7	--	--	2	27	5 466	31 098	--	--
Eire	--	--	2	57	--	--	--	--	0	0	2	57	970	3 190	0,2	1,8
Pays scandinaves	--	1	--	--	1	46	0	0	0	0	1	47	1 122	3 145	--	1,5
Grèce	--	--	--	--	0	0	--	--	0	0	--	--	1 257	2 939	--	--
Turquie	--	2	0	0	0	0	--	--	0	0	--	2	334	1 396	--	0,1
Afrique	4	11	2	15	0	--	2	17	--	5	8	48	12 552	64 652	--	--
Amérique	21	91	10	37	--	--	--	6	--	1	31	135	5 117	35 274	0,6	0,4
Asie	15	72	2	69	--	1	41	36	--	1	58	179	7 690	36 678	0,8	0,5
Océanie	--	--	--	2	--	1	--	--	0	0	--	3	259	1 977	--	0,2
TOTAL	42	187	16	189	1	49	43	66	--	7	102	498	34 767	180 349	0,3	0,3

C – RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

Ces résultats détaillés mettent bien en évidence la différence de structure qui existe au niveau des importations et exportations maritimes. En effet, à l'importation, la part du chapitre 3 (produits pétroliers) représente 61,6 % du tonnage (55,3 % en valeur) des importations maritimes totales, alors qu'à l'exportation cette part n'est que de 21,8 % en tonnage et 7,5 % en valeur.

En ce qui concerne les importations, il semble donc plus intéressant de rapporter le trafic détourné aux importations maritimes hors produits pétroliers : on obtient dans ce cas un trafic détourné équivalant à 16,8 % en tonnage (33,7 % en valeur) des importations totales hors produits pétroliers (en tonnage, 11.440 milliers de tonnes à rapporter à 67.956 milliers ; en valeur, 43.087 millions de francs à rapporter à 127.859 millions), ce qui modifie de façon très sensible les rapports donnés précédemment (page 5) : 6,5 % en tonnage (11.440 milliers de tonnes à rapporter à 177.188 milliers), 15,1 % en valeur (43.087 millions de francs à rapporter à 286.061 millions).

Toutefois, ces nouveaux rapports (16,8 % en tonnage, 33,7 % en valeur) peuvent à leur tour être tempérés par le fait suivant :

2.868 milliers de tonnes, soit 25,1 % du trafic détourné à l'importation représentent du trafic pétrolier (ch. 3).

Et sur ces 2.868 milliers de tonnes, 2.159 correspondent à des importations de gaz naturel de Norvège qui arrivent par conduite en France depuis les Pays-Bas. La contrainte de transport est telle dans ce cas (cf. page 21) qu'on peut se demander s'il faut vraiment assimiler ce trafic à du trafic détourné. Sinon, le rapport en tonnage du trafic détourné aux importations maritimes hors produits pétroliers retombe à 13,7 % en tonnage.

A l'exportation, rappelons que le rapport du trafic détourné au total du trafic maritime s'élève, en pourcentage, à 10,4 % en tonnage et 13,8 % 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 : 97,1 % en tonnage et 83,3 % en valeur des trafics totaux détournés et aux exportations : 95,5 % en tonnage et 89,1 % en valeur, nous ne nous intéresserons dans la suite de la publication qu'à ces deux pays.

1981 - TABLEAU 5 - TRAFIC DETOURNE - RESULTATS PAR TYPE DE MARCHANDISES

5.1. A L'IMPORTATION

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A DETOURNEMENT												RAPPEL Importations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux importations par voie maritime totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0	1 123	2 974	417	2 058	53	309	32	109	4	15	1 629	5 465	5 191	13 418	31,4	40,7
1	270	1 207	566	2 386	37	534	4	44	9	92	886	4 264	6 227	22 619	14,2	18,9
2	87	40	770	360	5	2	5	4	0	0	867	406	23 467	8 582	3,7	4,7
3	532	292	2 328	2 336	8	6	-	-	0	-	2 868	2 634	109 232	158 202	2,6	1,7
4	922	1 201	1 284	492	12	66	-	1	-	3	2 218	1 762	17 971	4 069	12,3	43,3
5	184	1 270	140	1 781	35	208	3	23	-	-	362	3 282	1 053	6 687	34,4	49,1
6	129	243	242	277	18	33	1	2	-	-	390	555	2 988	1 356	13,1	40,9
7	411	297	158	70	1	-	0	0	0	-	570	367	5 431	2 319	10,5	15,8
8	595	2 799	343	2 249	32	474	5	42	-	2	975	5 566	2 848	18 680	34,2	29,8
9	415	8 893	195	4 686	58	4 242	5	557	2	408	675	18 786	2 780	50 129	24,3	37,5
TOTAL	4 668	19 216	6 443	16 695	259	5 874	55	782	15	520	11 440	43 087	177 188	286 061	6,5	15,1

5.2. A L'EXPORTATION

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A DETOURNEMENT												RAPPEL Exportations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritime totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0	213	472	15	53	13	67	8	38	2	25	251	655	13 531	15 815	1,9	4,1
1	976	3 801	42	256	8	74	16	169	6	40	1 048	4 340	6 383	26 538	16,4	16,4
2	3	3	-	-	0	0	-	-	-	-	3	3	1 014	426	0,3	0,7
3	8	29	1	5	-	2	-	-	-	-	9	36	11 279	15 642	-	0,2
4	1	6	-	5	-	9	-	-	0	0	1	20	55	264	1,8	7,6
5	2 301	7 214	65	301	79	211	2	15	1	5	2 448	7 746	4 676	15 879	52,4	48,8
6	62	108	7	21	2	10	3	6	2	15	76	160	5 192	2 295	1,5	7,0
7	77	64	-	-	2	2	-	-	-	-	79	66	603	675	13,1	9,8
8	710	2 416	94	570	16	167	7	58	1	6	828	3 217	3 689	23 516	22,4	13,7
9	510	8 231	104	1 983	46	1 221	27	735	5	249	692	12 419	5 361	107 057	12,9	11,6
TOTAL	4 861	22 344	328	3 194	166	1 763	63	1 021	17	340	5 435	28 662	51 783	208 107	10,5	13,8

millier de tonnes
million de francs

6.1. A L'IMPORTATION

Pays de dernière provenance Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DÉTOURNEMENT												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	5	10	85	172	1	3	41	81	2	5	134	271	5 057	13 147	5 191	13 418
1	5	37	246	649	7	17	598	931	25	69	881	1 703	5 346	20 916	6 227	22 619
2	23	12	911	395	60	31	0	0	0	0	994	438	22 473	8 144	23 467	8 582
3	992	1 367	1 063	1 635	246	289	1 111	2 047	101	119	3 513	5 457	105 719	152 745	109 232	158 202
4	11	12	15	20	-	-	27	29	201	27	254	88	17 717	3 981	17 971	4 069
5	3	3	26	159	43	59	54	85	154	655	280	961	773	5 726	1 053	6 687
6	98	22	116	35	7	5	54	41	163	63	438	166	2 550	1 190	2 988	1 356
7	129	96	235	208	19	11	18	15	18	10	419	340	5 012	1 979	5 431	2 319
8	29	82	185	650	114	94	126	322	65	201	519	1 349	2 329	17 331	2 848	18 680
9	13	229	35	831	16	410	14	389	64	1 377	142	3 236	2 638	46 893	2 780	50 129
TOTAL	1 308	1 870	2 917	4 754	513	919	2 043	3 940	793	2 526	7 574	14 009	169 614	272 052	177 188	286 061

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 DÉTOURNEMENT												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	65	78	35	38	22	27	1 124	1 309	57	52	1 303	1 504	12 228	14 311	13 531	15 815
1	3	9	63	156	169	420	65	329	10	36	310	950	6 073	25 588	6 383	26 538
2	2	1	0	0	0	0	682	196	9	7	693	204	321	222	1 014	426
3	572	875	1 248	1 883	208	360	3 083	3 319	466	722	5 577	7 159	5 702	8 483	11 279	15 642
4	-	-	3	1	0	0	26	38	5	5	34	44	21	219	55	263
5	49	251	4	11	18	32	120	247	228	493	419	1 034	4 257	14 846	4 676	15 880
6	463	16	174	78	136	11	196	86	88	63	1 057	254	4 135	2 041	5 192	2 295
7	-	-	0	0	7	7	-	-	-	-	7	7	596	668	603	675
8	131	313	263	555	53	84	217	406	76	107	740	1 465	2 949	22 050	3 689	23 515
9	7	246	33	440	15	403	54	265	56	989	165	2 343	5 196	104 715	5 361	107 058
TOTAL	1 292	1 789	1 823	3 162	628	1 344	5 567	6 195	995	2 474	10 305	14 964	41 478	193 143	51 783	208 107

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*.

Ces tableaux ne sont pas repris au niveau annuel mais figurent dans les publications semestrielles. Toutefois les commentaires qui suivent concernent les totalité de 1981.

1. Les importations

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

En effets, 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 : 350 milliers de tonnes importés à destination de la Bourgogne échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 211 milliers de tonnes d'importation entrant en France par les ports français, soit un rapport de 165,9 % en tonnage (39,4 % en valeur).

La Picardie : le rapport de trafics détournés aux trafics entrant par les ports français est de 112,5 % en tonnage et 66,3 % en valeur.

La Lorraine : 53,9 % en tonnage et 35,1 % en valeur.

La Franche-Comté : les rapports sont de 39,8 % en tonnage et 20,7 % en valeur.

Le Centre : 29,1 % en tonnage et 38,5 % en valeur.

L'Auvergne : 24,1 % en tonnage et 20,0 % en valeur.

L'ensemble de ces six régions représente 32,8 % en tonnage des détournements à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le pourcentage étant de 16,0 % en valeur.

En valeur absolue, tonnage et valeur, on remarque que le Nord, la Lorraine, l'Alsace, l'Île-de-France, la Picardie, la Bourgogne, la Champagne, la Haute Normandie 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 l'Auvergne disparaît et il apparaît l'Alsace la Champagne et le Nord.

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

Lorraine : 1.375 milliers de tonnes exportées par la Lorraine échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 1.031 milliers de tonnes sortant de France par les ports français, ce qui équivaut à 133,4 % en tonnage (le rapport en valeur étant de 76,9 %).

Alsace : Les rapports des trafics détournés aux trafics sortant par les ports français sont de 64,5 % en tonnage et 37,4 % en valeur.

Picardie : 52,4 % en tonnage et 40,2 % en valeur.

Champagne : 49,7 % en tonnage et 37,8 % en valeur.

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

Nord : 26,2 % en tonnage et 46,5 % en valeur.

Centre : 19,6 % en tonnage et 16,4 % en valeur.

Franche-Comté : 18,4 % en tonnage et 13,8 % en valeur.

Bourgogne : 16,3 % en tonnage et 12,0 % en valeur.

Ces huit régions représentent 86,9 % en tonnage et 72,2 % 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 : le Nord, la Lorraine, la Picardie, la Champagne, l'Alsace 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 DETAILLES 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).

Ces tableaux ne sont pas repris au niveau annuel mais figurent dans les publications semestrielles.

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.

IV - APPROCHE DETAILLEE DES TRAFICS DETOURNES

11.111 milliers de tonnes à l'importation et 5.189 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 91,0 % des trafics détournés à l'importation.

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

Cependant cette contrainte de localisation n'est pas suffisante pour classer les trafics détournés : en effet les 2.221 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 4.794 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 conduite 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 65,6 % des trafics détournés à l'importation le sont par voie navigable et oléoduc et 34,4 % par fer et route.

Cependant, cette répartition modale est différente selon le pays de détournement. Si l'on considère la Belgique, sur 4.668 milliers de tonnes détournées à l'importation par ce pays, 39,6 % le sont par voie navigable et 60,4 % par fer et route. Au contraire, par les Pays-Bas, ces pourcentages s'inversent : 84,4 % des 6.443 milliers de tonnes de trafics détournés par les Pays-Bas le sont par voie navigable et conduite alors que 15,6 % le sont par fer et route.

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

Millier de tonnes

Zone frontière région de destination finale	Département du Nord	Département des Ardennes	Départements de Meuse et de Moselle	Département de la Moselle	Département du Bas-Rhin	Département du Haut-Rhin	Autres zones frontières	Toutes zones frontières cumulées
Nord	4 794	—	—	—	—	0	5	4 799
Picardie	392	—	—	—	2	0	2	396
Ile de France	715	1	1	2	2	—	2	723
Centre	95	—	—	—	0	0	—	95
Haute-Normandie	222	—	0	1	—	0	1	224
Basse-Normandie	25	—	—	—	—	0	—	25
Bretagne	46	0	0	—	0	0	—	46
Pays de la Loire	42	—	—	—	—	0	—	42
Poitou-Charentes	30	0	—	1	—	0	—	31
Limousin	5	0	—	—	—	0	—	5
Aquitaine	39	—	0	—	—	0	1	40
Midi-Pyrénées	68	—	—	1	0	—	—	69
Champagne-Ardenne	235	60	1	1	—	—	—	297
Lorraine	34	52	320	2 221	97	8	0	2 732
Alsace	8	1	16	85	383	349	1	843
Franche-Comté	21	4	5	5	1	3	—	39
Bourgogne	327	14	5	3	1	—	—	350
Auvergne	27	—	—	—	0	0	—	27
Rhône-Alpes	152	6	16	23	14	—	—	211
Languedoc	35	1	—	7	—	0	1	44
Provence-Côte d'Azur - Corse	69	—	3	1	—	—	—	73
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	7 381	139	367	2 351	500	360	13	11 111

**TABLEAU 12 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE ET PAR OLEODUC PAR LA BELGIQUE
ET PAR LES PAYS-BAS RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE
ET PAR ZONE FRONTIERE**

Millier de tonnes

Zone frontière Région de destination finale	Département du Nord	Département des Ardennes	Départements de Meuse et de Moselle	Département de la Moselle	Département du Bas-Rhin	Département du Haut-Rhin	Autres zones frontières	Toutes zones frontières cumulées
Nord	1 432 (V.N.) + 2 159 (oléoduc)						0	1 432 (V.N.) + 2 159 (oléoduc)
Picardie	170				2		0	172
Ile de France	284	0		1	2		0	287
Centre	32							32
Haute-Normandie	83			0			0	83
Basse-Normandie	—							—
Bretagne	—							—
Pays de la Loire	—							—
Poitou-Charentes	0			0	—			0
Limousin	0							—
Aquitaine	—						0	—
Midi-Pyrénées	2			0				2
Champagne-Ardenne	87	18		0				105
Lorraine	11	36		2 003	95	8		2 153
Alsace	—	—		0	373	344	1	718
Franche-Comté	12	4		—	1	3		20
Bourgogne	59	13		0	0			72
Auvergne	3							3
Rhône-Alpes	11	5		14	13			43
Languedoc	4	1		0			0	5
Provence-Côte d'Azur - Corse	2			0				2
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	2 192 (V.N.) + 2 159 (oléoduc)	77	0	2 018	486	355	1	7 288 (5 129 + 2 159)

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

1981 - TABLEAU 13 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR FER ET ROUTE PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS
 RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE
 ET PAR ZONE FRONTIERE

Millier de tonnes

Zone frontière Région de destination finale	Département du Nord		Département des Ardennes		Départements de Meuse et de 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	499	704											1	4	500	708	1 208
Picardie	55	167							0	0			-	2	55	169	224
Ile de France	35	396		1	1	-	-	1	0	-			-	2	36	400	436
Centre	14	49													14	49	63
Haute-Normandie	21	118						0	1				-	1	21	120	141
Basse-Normandie	-	25													-	25	25
Bretagne	13	33													13	33	46
Pays de la Loire	4	38													4	38	42
Poitou-Charentes	2	28						1	-						3	28	31
Limousin	1	4													1	4	5
Aquitaine	9	30											0	1	9	31	40
Midi-Pyrénées	46	20						0	1						46	21	67
Champagne-Ardenne	4	144	5	37	0	1	0	1							9	183	192
Lorraine	2	21	1	15	190	130	178	40	-	2	-	3			371	208	579
Alsace	-	8	0	1	-	16	39	46	-	10	-	2	0	-	39	86	125
Franche-Comté	1	8	-	-	2	3	-	5	0	-	0	0			3	16	19
Bourgogne	213	55	0	1	4	1	2	1	1	0					220	58	278
Auvergne	9	15													9	15	24
Rhône-Alpes	17	124	-	1	14	2	6	3	1	-					38	130	168
Languedoc	3	28	0	-			1	6					1	-	5	34	39
Provence-Côte d'Azur - Corse	29	38			3	-	1	-							33	38	71
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	977	2 053	6	56	214	153	228	105	2	12	0	5	2	10	1 429	2 394	3 823

Sur 7.288 milliers de tonnes détournées par voie navigable et oléoduc, sept trafics (en gras dans le tableau 12) représentant 383 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 4.645 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas, soit au total 5.028 milliers de tonnes, paraissent difficilement récupérables dans un court laps de temps car bien adaptés aux contraintes diverses dont nous avons parlé plus haut (notamment les 2.159 milliers de tonnes de gaz naturel de Norvège qui arrivent par conduite en France depuis les Pays-Bas).

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 (sauf le gaz naturel) 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 12,9 % des trafics à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le sont par fer et 21,5 % par route.

Cette relative égalité recouvre cependant des différences sensibles au niveau du pays de détournement : en effet, 27,9 % des trafics détournés à l'importation par la Belgique le sont par fer pour 32,5 % par route, les pourcentages respectifs pour les Pays-Bas étant de 2,0 % et 13,6 %.

Sur les 3.823 milliers de tonnes détournées à l'importation par fer et route par la Belgique et les Pays-Bas, 3.030 milliers de tonnes correspondent à du trafic passant par le département frontière du Nord, dont 1.203 à destination de la région Nord.

Ces 79,3 % des trafics détournés à l'importation par fer et route et en particulier les 31,5 % à destination de la région Nord, semble 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 20,7 % 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 45,3 % du trafic détourné par la Belgique et les Pays-Bas apparaissent difficilement récupérables, les 54,7 % 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	791	1 401	2 192	27	50	77	0	0	0	598	1 420	2 018	265	221	486	147	208	355	0	1	1	1 828	3 301	5 129
Route	863	1 190	2 053	27	29	56	101	52	153	40	65	105	3	9	12	1	4	5	6	4	10	1 041	1 353	2 394

Sur 5.129 milliers de tonnes détournées par voie navigable à l'importation, par la Belgique et les Pays-Bas, 1.828 milliers le sont sous pavillon français et 3.301 sous pavillon étranger.

En ce qui concerne la route, 1.041 milliers de tonnes sur les 2.394 milliers détournés par la Belgique et les Pays-Bas, correspondent à du trafic sous pavillon français pour 1.353 milliers de tonnes sous pavillon étranger.

Les taux de couverture assurés par les pavillons français sont dans les deux cas (35,6 % par la voie navigable et 43,5 % 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	15	18												
Lorraine	13	23	36	591	1412	2003	9	86	95						
Alsace							241	132	373	146	198	344			
Total	16	38	54	591	1412	2003	250	218	468	146	198	344	1003	1866	2869

soit 35,0 % pour le pavillon français et 65,0 % 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 40,1 % par le pavillon français et 59,9 % 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 85,8 % des trafics détournés à l'exportation.

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

b. contrainte du mode de transport

Par contre, si l'on s'intéresse à la répartition modale des exportations, il apparaît que les pourcentages s'inversent par rapport aux importations puisque 19,5 % des trafics détournés le sont par voie navigable et 80,5 % par fer et route au lieu de 65,6 % et 34,4 % pour l'importation.

Comme dans le cas de l'importation, on peut faire apparaître quatre trafics difficilement récupérables (en gras dans le tableau 15) représentant 556 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 43 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas soit au total 599 milliers de tonnes ce qui permettrait de dire qu'à l'exportation, 11,5 % des trafics détournés par la Belgique et les Pays-Bas paraissent difficilement récupérables.

c. place des pavillons respectifs

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	155	195	350	5	13	18	0	0	0	122	392	514	47	11	58	8	29	37	16	19	35	353	659	1 012
Route	536	952	1 488	21	32	53	53	29	82	34	71	105	4	5	9	-	2	2	14	12	26	662	1 103	1 765

Si l'on considère la nationalité du pavillon, on constate que 353 milliers de tonnes sur les 1.012 milliers de tonnes détournées par voie navigable, sont transportées sous pavillon français et que sur les 1.765 milliers de tonnes détournées par route, 662 milliers sont acheminées sous pavillon français.

Les taux de couverture assurés par le pavillon français (34,9 % pour la voie navigable et 37,5 % 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 quatre 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	3	11	14												
Lorraine				121	385	506									
Alsace							33	9	42	8	29	37			
Total	3	11	14	121	385	506	33	9	42	8	29	37	165	434	599

soit 27,5 % pour le pavillon français et 72,5 % 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 39,0 % pour le pavillon français et 61,0 % pour le pavillon étranger.

1981 - 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	1 420	—	—	1	—	—	224	1 645
Picardie	627	1	—	1	—	—	4	633
Ile de France	178	1	1	3	—	—	1	184
Centre	68	—	—	—	—	—	—	68
Haute-Normandie	121	—	—	—	—	—	1	122
Basse-Normandie	40	—	—	—	—	—	—	40
Bretagne	31	—	—	—	—	—	—	31
Pays de la Loire	54	—	—	—	—	—	—	54
Poitou-Charentes	15	—	—	—	—	—	—	15
Limousin	—	—	—	—	—	—	—	—
Aquitaine	25	—	—	—	—	—	—	25
Midi-Pyrénées	27	—	—	—	—	—	—	27
Champagne-Ardenne	361	85	2	8	—	—	—	456
Lorraine	12	11	596	753	—	—	3	1 375
Alsace	3	—	17	64	47	39	35	205
Franche-Comté	9	—	22	22	11	—	—	64
Bourgogne	49	3	10	2	—	—	—	64
Auvergne	17	—	—	—	—	—	—	17
Rhône-Alpes	89	—	16	1	1	—	1	108
Languedoc	14	—	3	—	—	—	—	17
Provence-Côte d'Azur - Corse	29	—	2	—	8	—	—	39
Toutes régions françaises d'origine cumulées	3 189	101	669	855	67	39	269	5 189

**1981 - TABLEAU 15 - TRAFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS
RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE
ET PAR ZONE FRONTIERE**

Millier de tonnes

Zone frontière Région d'origine	Département du Nord	Département des Ardennes	Départements de Meuse et de Meurthe et Moselle	Département de la Moselle	Département du Bas-Rhin	Département du Haut-Rhin	Autres zones frontières	Toutes zones frontières cumulées
Nord	296			1			0	297
Picardie	29	0		0			0	29
Ile de France	7	0		0			0	7
Centre	0							0
Haute-Normandie	0							0
Basse-Normandie	—							—
Bretagne	0							0
Pays de la Loire	0							0
Poitou-Charentes	0							0
Limousin								0
Aquitaine	0							0
Midi-Pyrénées	—							—
Champagne-Ardenne	18	14		6				38
Lorraine	0	2		505			0	508
Alsace	0			—	42	37	35	114
Franche-Comté	0			—	7			7
Bourgogne	0	2		1				3
Auvergne	0							—
Rhône-Alpes	0			0	1		0	1
Languedoc	0							0
Provence-Côte d'Azur - Corse	0				8			8
Toutes régions françaises d'origine cumulées	350	18	0	514	58	37	35	1 012

1981 - TABLEAU 16 - TRAFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR FER ET ROUTE PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS
 RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE
 ET PAR ZONE FRONTIERE

Millier de tonnes

Zone frontière Région d'origine	Département du Nord		Département des Ardennes		Départements de Meuse et de Meurthe et Moselle		Département de la Moselle		Département du Bas-Rhin		Département du Haut-Rhin		Autres zones frontières		Toutes zones frontières cumulées		
	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	TOTAL
Nord	448	676					-	-					205	19	653	695	1 348
Picardie	384	214	0	1			1	-					-	4	385	219	604
Ile de France	63	108	0	1	0	1	-	3					-	1	63	114	177
Centre	47	21													47	21	68
Haute-Normandie	37	84											0	1	37	85	122
Basse-Normandie	3	37													3	37	40
Bretagne	10	21													10	21	31
Pays de la Loire	3	51													3	51	54
Poitou-Charentes	7	8													7	8	15
Limousin															-	-	-
Aquitaine	15	10													15	10	25
Midi-Pyrénées	16	11													16	11	27
Champagne-Ardenne	252	91	23	48	2	-	1	1							278	140	418
Lorraine	-	12	7	2	544	52	201	46					3	-	755	112	867
Alsace	1	2			3	14	14	50	-	5	0	2	0	0	18	73	91
Franche-Comté	3	6			9	13	18	4	0	4					30	27	57
Bourgogne	19	30	-	1	10	-	1	-							30	31	61
Auvergne	6	11													6	11	17
Rhône-Alpes	18	71			14	2	-	1	0	-			-	1	32	75	107
Languedoc	9	5			3	-									12	5	17
Provence-Côte d'Azur - Corse	10	19			2	-			0	0					12	19	31
Toutes régions françaises d'origine cumulées	1 351	1 488	30	53	587	82	236	105	-	9	-	2	208	26	2 412	1 765	4 177

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.

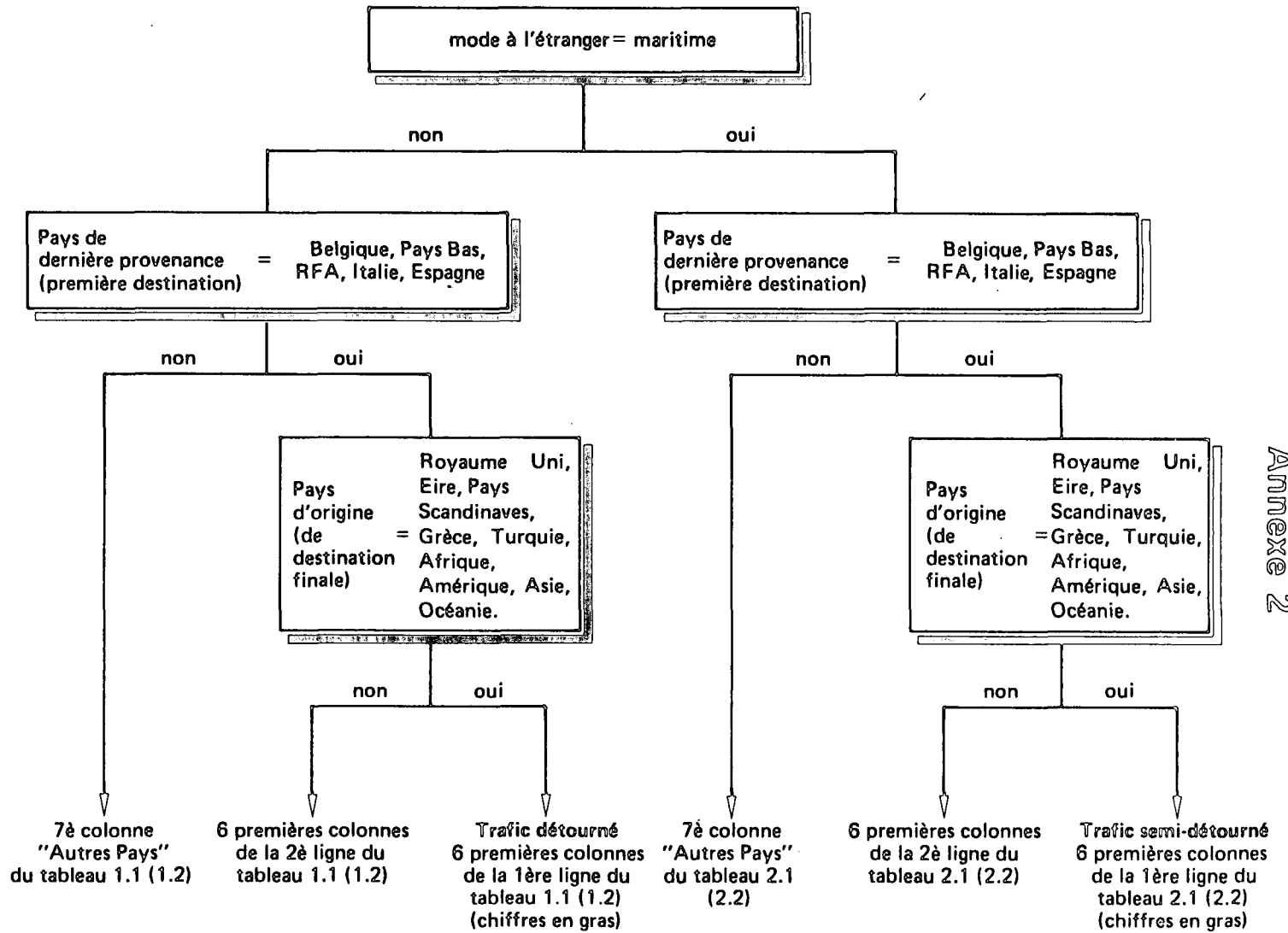
Il faut noter que cette richesse des documents douaniers en ce qui concerne les transports est assez spécifique à la France : au Royaume-Uni, par exemple, il n'y a pas si longtemps que les documents douaniers ne donnaient pas d'indication sur le mode de transport utilisé.

**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))

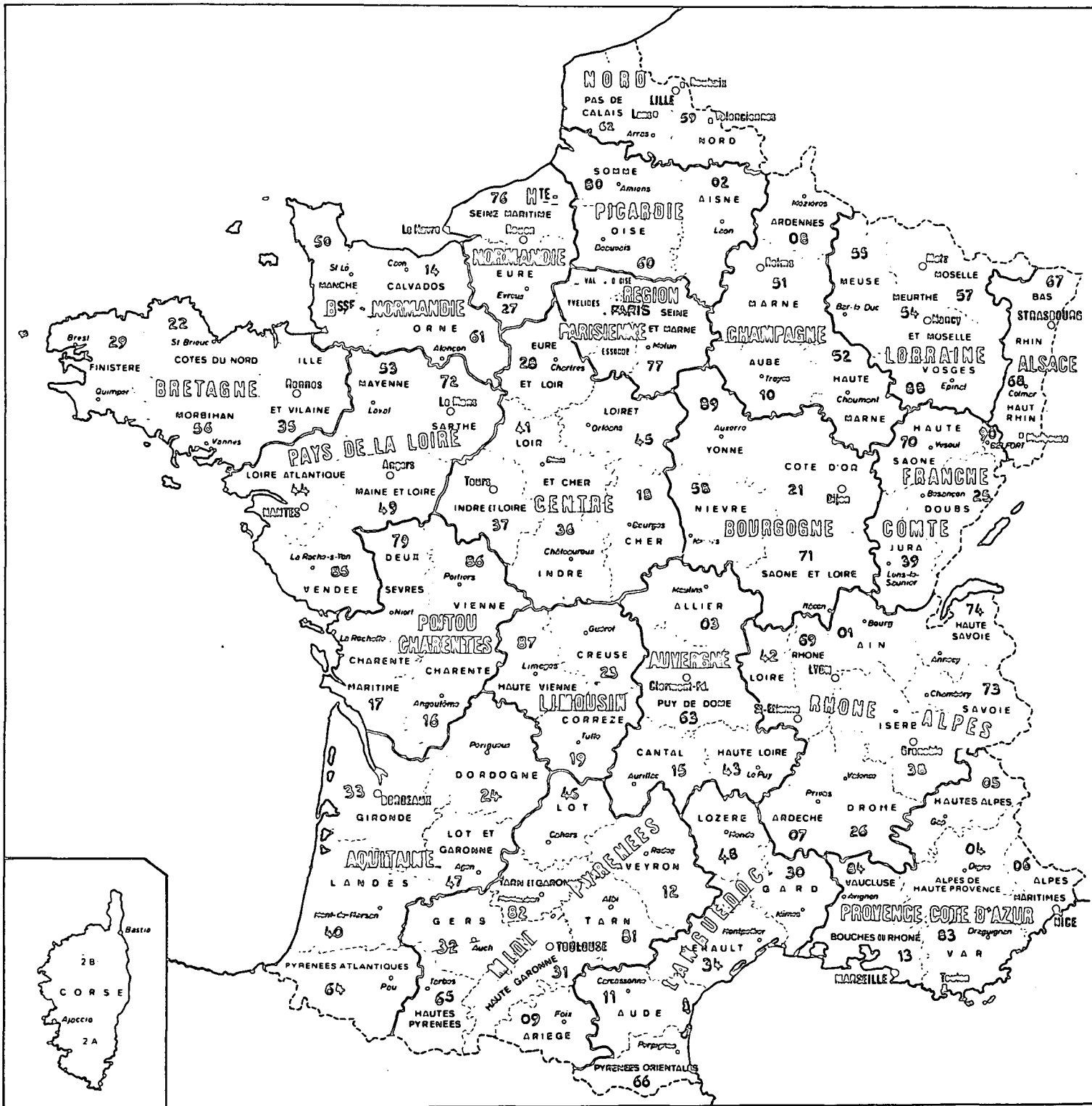
CHAPITRE

- 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



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

1.1. A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE NON MARITIME

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	2 205	9 678	3 008	8 367	125	2 891	33	452	6	297	5 377	21 685	477	26 671	5 854	48 356	84 167	175 698
Autres pays** (Reste de l'Europe)	10 305	27 327	5 383	19 073	11 389	57 211	2 744	27 652	1 320	7 843	31 141	139 106	2 403	26 783	33 544	165 889	44 315	185 865
Tous pays d'origine cumulés	12 510	37 005	8 391	27 440	11 514	60 102	2 777	28 104	1 326	8 140	36 518	160 791	2 880	53 454	39 398	214 245	128 482	361 563

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 Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	2 600	11 999	171	1 725	87	946	27	463	7	190	2 892	15 323	430	37 530	3 322	52 853	20 182	145 462
Autres pays** (Reste de l'Europe)	8 901	20 794	2 610	9 779	13 697	37 926	5 402	26 815	1 049	7 526	31 659	102 840	5 055	26 726	36 714	129 566	45 258	143 509
Tous pays de destination finale cumulés	11 501	32 793	2 781	11 504	13 784	38 872	5 429	27 278	1 056	7 716	34 551	118 163	5 485	64 256	40 036	182 419	65 440	288 971

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

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

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

2.1. A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE MARITIME

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	46	129	229	790	8	127	44	116	2	32	329	1 194	77 984	126 148	78 313	127 342	84 167	175 698
Autres pays** (Reste de l'Europe)	558	773	1 225	1 633	239	313	1 050	2 075	371	1 100	3 443	5 894	7 328	14 082	10 771	19 976	44 315	185 865
Tous pays d'origine cumulés	604	902	1 454	2 423	247	440	1 094	2 191	373	1 132	3 772	7 088	85 312	140 230	89 084	147 318	128 482	361 563

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 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*	22	97	14	137	1	46	42	50	—	2	79	332	16 781	92 276	16 860	92 608	20 182	145 462
Autres pays** (Reste de l'Europe)	659	794	917	1 646	303	664	2 825	3 101	458	1 373	5 162	7 578	3 382	6 365	8 544	13 943	45 258	143 509
Tous pays de destination finale cumulés	681	891	931	1 783	304	710	2 867	3 151	458	1 375	5 241	7 910	20 163	98 641	25 404	106 551	65 440	288 971

* 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.

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	130	1 001	173	763	4	95	1	14	—	2	308	1 875	4 837	16 267	6,4	11,5
Eire	14	88	2	182	—	10	—	—	—	—	16	280	77	1 238	20,8	22,6
Pays scandinaves	391	961	1 224	1 663	40	235	—	11	—	—	1 655	2 870	3 223	4 460	51,3	64,3
Grèce	7	34	18	35	2	30	1	15	—	—	28	114	377	531	7,4	21,5
Turquie	10	60	1	7	5	43	—	7	—	—	16	117	213	505	7,5	23,2
Afrique	190	527	576	655	11	136	1	18	4	49	782	1 385	20 185	25 511	3,9	5,4
Amérique	1 265	4 650	747	2 867	44	1 311	24	315	1	238	2 081	9 381	15 065	19 858	13,8	47,2
Asie	162	2 013	119	1 638	18	1 016	6	68	1	8	306	4 743	32 365	57 195	0,9	8,3
Océanie	36	344	148	557	1	15	—	4	—	—	185	920	1 971	1 777	9,4	51,8
TOTAL	2 205	9 678	3 008	8 367	125	2 891	33	452	6	297	5 377	21 685	78 313	127 342	6,9	17,2

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	104	509	26	156	3	51	1	6	—	—	134	722	2 894	15 648	4,6	4,6
Eire	16	47	3	17	—	2	—	—	0	—	19	66	415	1 264	4,6	5,2
Pays scandinaves	137	636	13	94	54	434	—	—	—	—	204	1 164	428	1 753	47,7	66,4
Grèce	33	70	2	10	1	12	2	41	0	0	38	133	721	1 544	5,3	8,6
Turquie	29	84	3	15	2	24	1	16	—	—	35	139	158	680	22,2	20,4
Afrique	593	2 257	19	215	2	43	9	198	6	181	629	2 894	5 923	32 244	10,6	9,0
Amérique	1 015	5 240	49	655	5	63	1	9	1	2	1 071	5 969	2 460	18 387	43,5	32,5
Asie	657	2 958	42	306	20	308	13	193	0	—	732	3 765	3 717	20 004	19,7	18,8
Océanie	16	198	14	257	—	9	0	0	—	7	30	471	144	1 084	20,8	43,5
TOTAL	2 600	11 999	171	1 725	87	946	27	463	7	190	2 892	15 323	16 860	92 608	17,2	16,5

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	—	33	2	7	—	8	—	4	0	0	2	52	4 837	16 267	—	0,3
Eire	—	—	—	—	—	0	0	—	0	0	—	—	77	1 238	—	—
Pays scandinaves	—	1	2	3	3	90	—	2	—	—	5	96	3 223	4 460	0,1	2,2
Grèce	—	0	—	1	0	0	0	—	1	2	1	3	377	531	0,3	0,6
Turquie	—	—	—	—	0	0	—	—	—	—	—	—	213	505	—	—
Afrique	20	43	5	11	2	3	1	5	—	—	28	62	20 185	25 511	0,1	0,2
Amérique	17	36	172	459	3	19	43	101	1	21	236	636	15 065	19 858	1,6	3,2
Asie	1	8	39	293	—	6	—	4	—	9	40	320	32 365	57 195	0,1	0,6
Océanie	8	8	9	16	—	1	0	0	0	0	17	25	1 971	1 777	0,9	1,4
TOTAL	46	129	229	790	8	127	44	116	2	32	329	1 194	78 313	127 342	0,4	0,9

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	2	10	—	—	—	—	—	3	—	—	2	13	2 894	15 648	0,1	0,1
Eire	0	0	1	24	0	0	—	—	0	0	1	24	415	1 264	0,2	1,9
Pays scandinaves	0	0	—	—	1	45	0	0	0	0	1	45	428	1 753	0,2	2,6
Grèce	0	0	0	0	0	0	—	—	0	0	—	—	721	1 544	—	—
Turquie	—	1	0	0	0	0	—	—	0	0	—	1	158	680	—	0,1
Afrique	1	3	2	12	0	—	1	8	—	2	4	25	5 923	32 244	0,1	0,1
Amérique	11	54	9	31	—	—	—	4	0	0	20	89	2 460	18 387	0,8	0,5
Asie	8	29	2	68	—	—	41	35	—	—	51	132	3 717	20 004	1,4	0,7
Océanie	—	—	—	2	—	1	0	0	0	0	—	3	144	1 084	—	0,3
TOTAL	22	97	14	137	1	46	42	50	—	2	79	332	16 860	92 608	0,5	0,4

5.1. A L'IMPORTATION

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A DETOURNEMENT												RAPPEL Importations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux importations par voie maritime totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0	536	1 396	202	968	24	150	24	65	1	7	787	2 586	2 621	6 520	30,0	39,7
1	161	693	281	1 270	18	279	2	18	4	48	466	2 309	3 127	11 839	14,9	19,5
2	31	17	413	203	0	0	—	—	0	0	444	220	11 433	4 523	3,9	4,9
3	189	118	1 028	1 215	6	4	0	0	0	0	1 223	1 337	55 217	83 059	2,2	1,6
4	469	642	585	242	5	19	—	—	0	0	1 059	902	9 586	2 083	11,0	43,3
5	82	611	64	871	18	117	1	8	—	—	165	1 607	475	3 257	34,7	49,3
6	61	126	120	144	9	17	—	1	0	0	190	288	1 451	688	13,1	41,9
7	199	164	77	38	—	—	0	0	0	0	276	202	2 644	1 151	10,4	17,5
8	285	1 423	149	1 114	17	250	4	22	—	1	455	2 810	1 426	9 954	31,9	28,2
9	192	4 488	89	2 302	28	2 055	2	338	1	241	312	9 424	1 104	24 244	28,2	38,9
TOTAL	2 205	9 678	3 008	8 367	125	2 891	33	452	6	297	5 377	21 685	89 084	147 318	6,0	14,7

5.2. A L'EXPORTATION

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A DETOURNEMENT												RAPPEL Exportations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritime totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0	149	295	7	25	5	34	1	18	1	9	163	381	6 471	7 737	2,5	4,9
1	506	1 939	21	153	4	41	6	73	2	17	539	2 223	3 029	12 866	17,8	17,3
2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	517	244	0,2	0,4
3	2	9	1	4	—	1	—	—	—	—	3	14	5 592	8 333	0,1	0,2
4	—	3	—	4	—	9	—	—	0	0	—	16	15	77	—	20,8
5	1 237	4 190	33	168	41	102	1	8	—	2	1 312	4 470	2 336	8 127	56,2	55,0
6	34	59	4	10	1	3	2	4	1	7	42	83	2 619	1 225	1,6	6,8
7	72	58	—	—	2	2	0	0	0	0	74	60	224	264	33,0	22,7
8	348	1 280	51	309	8	77	4	19	1	3	412	1 688	1 890	12 807	21,8	13,2
9	251	4 165	54	1 052	26	677	13	341	2	152	346	6 387	2 711	54 871	12,8	11,6
TOTAL	2 600	11 999	171	1 725	87	946	27	463	7	190	2 892	15 323	25 404	106 551	11,4	14,4

millier de tonnes
million de francs

6.1. A L'IMPORTATION

Pays de dernière provenance Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DÉTOURNEMENT												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	1	4	36	74	1	2	40	79	1	2	79	161	2 542	6 359	2 621	6 520
1	4	23	146	372	4	10	233	389	6	17	393	811	2 734	11 028	3 127	11 839
2	0	0	371	188	58	30	0	0	0	0	429	218	11 004	4 305	11 433	4 523
3	459	673	599	942	80	91	674	1 309	17	31	1 829	3 046	53 388	80 013	55 217	83 059
4	9	9	8	7	—	—	14	16	105	14	136	46	9 450	2 037	9 586	2 083
5	1	1	9	27	13	17	26	42	73	352	122	439	353	2 818	475	3 257
6	47	10	52	20	5	1	30	21	105	36	239	88	1 212	600	1 451	688
7	59	46	115	102	17	10	4	3	9	5	204	166	2 440	985	2 644	1 151
8	19	62	104	350	60	49	68	185	30	79	281	725	1 145	9 229	1 426	9 954
9	5	74	14	341	9	230	5	147	27	596	60	1 388	1 044	22 856	1 104	24 244
TOTAL	604	902	1 454	2 423	247	440	1 094	2 191	373	1 132	3 772	7 088	85 312	140 230	89 084	147 318

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 DÉTOURNEMENT												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	54	65	21	24	11	14	565	675	25	23	676	801	5 795	6 936	6 471	7 737
1	2	6	24	65	94	250	27	121	4	16	151	458	2 878	12 408	3 029	12 866
2	2	1	0	0	0	0	358	129	5	4	365	134	152	110	517	244
3	302	474	663	1 122	84	164	1 620	1 700	196	351	2 865	3 811	2 727	4 522	5 592	8 333
4	—	—	2	1	0	0	6	9	—	1	8	11	7	66	15	77
5	26	130	3	8	4	9	51	109	105	238	189	494	2 147	7 633	2 336	8 127
6	238	9	71	31	71	5	96	49	49	37	525	131	2 094	1 094	2 619	1 225
7	0	0	0	0	1	1	0	0	—	—	1	1	223	263	224	264
8	55	151	132	288	31	36	94	212	39	49	351	736	1 539	12 071	1 890	12 807
9	2	55	15	244	8	231	50	147	35	656	110	1 333	2 601	53 538	2 711	54 871
TOTAL	681	891	931	1 783	304	710	2 867	3 151	458	1 375	5 241	7 910	10 163	98 641	25 404	106 551

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 il avoir détournement						tonnage	valeur	tonnage	valeur
		Belgique		Pays-Bas		Total					
tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur		
Nord		980	3 586	1 242	2 602	2 222	6 188	14 641	13 120	15,2	47,2
Picardie		137	668	65	434	202	1 102	189	1 550	106,9	71,1
Région Parisienne		162	2 492	170	2 276	332	4 768	5 745	21 895	5,8	21,8
Centre		20	200	26	189	46	389	151	922	30,5	42,2
Haute-Normandie		57	320	54	300	111	620	21 981	32 452	0,5	1,9
Basse-Normandie		9	55	3	37	12	92	950	1 988	1,3	4,6
Bretagne		21	90	5	26	26	116	1 912	3 221	1,4	3,6
Pays de la Loire		14	97	6	103	20	200	5 528	8 505	0,4	2,4
Poitou-Charente		10	53	8	52	18	105	846	1 348	2,1	7,8
Limousin		2	10	1	12	3	22	23	169	13,0	13,0
Aquitaine		10	65	10	199	20	264	4 662	7 352	0,4	3,6
Midi-Pyrénées		18	95	16	91	34	186	152	1 058	22,4	17,6
Champagne-Ardenne		92	362	33	133	125	495	1 394	2 165	9,0	22,9
Lorraine		379	447	908	527	1 287	974	2 474	2 969	52,0	32,8
Alsace		75	380	318	577	393	957	3 027	5 240	13,0	18,3
Franche-Comté		12	42	7	41	19	83	63	482	30,2	17,2
Bourgogne		143	148	37	165	180	313	87	708	206,9	44,2
Auvergne		6	63	5	50	11	113	48	560	22,9	20,2
Rhône-Alpes		43	328	61	269	104	597	2 821	8 566	3,7	7,0
Languedoc		3	34	15	168	18	202	2 667	5 650	0,7	3,6
Provence-Côte d'Azur-Corse		12	143	18	116	30	259	19 723	27 398	0,2	0,9
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		2 205	9 678	3 008	8 367	5 213	18 045	89 084	147 318	5,9	12,2

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

millier de tonnes
million de francs

Trafic détourné							Rappel Importations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux importations par voie maritime totales		
Régions de destination finale	Pays de dernière provenance	Pays par les ports desquels il peut il avoir détournement									
		Belgique		Pays-Bas		Total					
		tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur		
Nord		815	3 514	65	462	880	3 976	2 784	7 670	31,6	51,6
Picardie		333	1 505	8	67	341	1 572	583	3 575	58,5	44,0
Région Parisienne		82	742	11	202	93	944	2 300	24 425	4,0	3,9
Centre		35	226	1	29	36	255	190	1 688	18,9	15,1
Haute-Normandie		54	517	6	74	60	591	5 886	11 304	1,0	5,2
Basse-Normandie		18	258	3	27	21	285	414	2 158	5,1	13,2
Bretagne		13	134	—	7	13	141	346	2 993	3,8	4,7
Pays de la Loire		26	240	1	16	27	256	732	3 402	3,7	7,5
Poitou-Charente		5	117	3	38	8	155	808	3 077	1,0	5,0
Limousin		—	5	—	1	—	6	20	210	—	2,9
Aquitaine		13	167	3	13	16	180	2 093	4 980	0,8	3,6
Midi-Pyrénées		15	89	2	15	17	104	200	1 269	8,5	8,2
Champagne-Ardenne		259	907	7	56	266	963	468	1 963	56,8	49,1
Lorraine		664	1 591	18	69	682	1 660	502	2 121	135,9	78,3
Alsace		121	512	19	329	140	841	168	2 289	83,3	36,7
Franche-Comté		26	486	3	42	29	528	169	4 085	17,2	12,9
Bourgogne		39	265	2	30	41	295	186	2 172	22,0	13,6
Auvergne		9	124	1	20	10	144	124	2 409	8,1	6,0
Rhône-Alpes		49	488	8	170	57	658	638	10 370	8,9	6,3
Languedoc		8	20	1	19	9	39	1 242	2 571	0,7	1,5
Provence-Côte d'Azur-Corse		16	92	9	39	25	131	5 551	11 820	0,5	1,1
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		2 600	11 999	171	1 725	2 771	13 724	25 404	106 551	10,9	12,9

2e Semestre 1981

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		398	62	2	46	200	39	17	99	65	52	980
Picardie		10	17	0	8	5	15	8	23	38	13	137
Région parisienne		44	19	2	3	4	5	4	13	25	43	162
Centre		2	6	0	-	-	-	-	3	1	8	20
Haute-Normandie		6	10	0	-	-	1	4	2	21	13	57
Basse-Normandie		1	2	0	-	-	-	1	-	-	5	9
Bretagne		11	2	-	-	-	-	3	-	1	4	21
Pays de la Loire		6	1	-	-	0	-	-	-	2	5	14
Poitou-Charentes		-	1	0	1	-	-	-	-	2	6	10
Limousin		1	1	0	-	0	0	-	0	-	-	2
Aquitaine		2	1	0	-	0	-	1	0	2	4	10
Midi-Pyrénées		5	-	0	2	6	1	2	0	1	1	18
Champagne-Ardenne		5	14	-	-	1	6	1	50	2	13	92
Lorraine		8	6	27	7	239	8	9	5	64	6	379
Alsace		22	3	-	1	5	1	1	1	37	4	75
Franche-Comté		3	4	-	-	0	1	-	1	2	1	12
Bourgogne		3	7	-	119	1	1	4	2	2	4	143
Auvergne		1	1	-	0	0	1	-	-	2	1	6
Rhône-Alpes		4	2	-	2	8	3	3	-	16	5	43
Languedoc		-	-	-	-	-	-	1	0	-	2	3
Provence-Côte-d'Azur - Corse		4	2	0	-	-	-	2	0	2	2	12
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		536	161	31	189	469	82	61	199	285	192	2 205

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		52	194	1	1	-	385	12	4	76	90	815
Picardie		40	76	0	0	-	157	1	0	26	33	333
Région parisienne		1	26	0	-	-	27	3	-	8	17	82
Centre		-	25	0	0	0	-	-	0	1	9	35
Haute-Normandie		2	10	0	1	0	18	1	0	17	5	54
Basse-Normandie		-	14	0	0	0	2	-	0	-	2	18
Bretagne		-	10	0	-	0	1	-	0	-	2	13
Pays de la Loire		-	7	0	0	-	16	-	1	-	2	26
Poitou-Charentes		0	3	0	-	0	-	-	0	1	1	5
Limousin		0	0	0	0	0	0	-	0	-	-	-
Aquitaine		1	7	0	0	0	1	-	0	1	3	13
Midi-Pyrénées		1	2	0	0	0	9	0	0	1	2	15
Champagne-Ardenne		39	102	0	-	0	59	9	0	22	28	259
Lorraine		-	3	0	-	0	506	1	0	141	13	664
Alsace		10	4	0	-	0	9	1	67	22	8	121
Franche-Comté		-	1	0	0	0	9	2	0	4	10	26
Bourgogne		-	12	0	0	0	13	-	0	1	13	39
Auvergne		-	4	0	0	0	1	-	0	1	3	9
Rhône-Alpes		2	1	0	-	0	18	-	0	18	10	49
Languedoc		-	5	0	0	0	1	2	0	-	-	8
Provence-Côte-d'Azur - Corse		1	-	0	0	0	5	2	0	8	-	16
Toutes régions françaises d'origine cumulées		149	506	1	2	-	1 237	34	72	348	251	2 600

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		78	79	13	971	12	17	30	1	27	14	1 242
Picardie		2	20	—	3	—	10	3	2	17	8	65
Région parisienne		69	32	—	—	16	4	15	0	12	22	170
Centre		2	16	—	0	—	2	1	0	2	3	26
Haute-Normandie		5	25	1	—	1	1	3	0	13	5	54
Basse-Normandie		—	1	0	0	—	—	—	0	—	2	3
Bretagne		1	1	0	0	—	—	0	0	1	2	5
Pays de la Loire		2	1	0	0	—	1	—	0	1	1	6
Poitou-Charentes		1	—	0	0	—	0	—	0	1	6	8
Limousin		—	—	0	0	0	0	—	0	—	1	1
Aquitaine		2	3	0	0	0	1	0	0	2	2	10
Midi-Pyrénées		6	8	0	0	1	—	—	0	1	—	16
Champagne-Ardenne		5	11	—	—	3	5	1	2	3	3	33
Lorraine		7	9	283	47	509	6	19	4	20	4	908
Alsace		7	29	115	—	33	4	15	68	38	9	318
Franche-Comté		—	2	0	0	—	—	3	0	1	1	7
Bourgogne		3	121	0	—	—	4	6	0	1	2	37
Auvergne		1	3	—	0	—	—	0	0	—	1	5
Rhône-Alpes		3	7	1	6	9	7	19	0	6	3	61
Languedoc		1	8	—	1	1	2	1	0	1	—	15
Provence-Côte-d'Azur - Corse		7	5	0	—	—	—	4	0	2	—	18
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		202	281	413	1 028	585	64	120	77	149	89	3 008

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		4	7				8	2		23	21	65
Picardie							2			4		8
Région parisienne							3			3	3	11
Centre												1
Haute-Normandie										4		6
Basse-Normandie			2									3
Bretagne												—
Pays de la Loire												1
Poitou-Charentes			2									3
Limousin												—
Aquitaine												3
Midi-Pyrénées							10					2
Champagne-Ardenne										2		7
Lorraine			3								7	18
Alsace										4	10	19
Franche-Comté												3
Bourgogne												2
Auvergne												1
Rhône-Alpes										3	5	8
Languedoc												1
Provence-Côte-d'Azur - Corse							5			4		9
Toutes régions françaises d'origine cumulées		7	21	0	1	—	33	4	—	51	54	171

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

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		78	190	4 406	3 965	4 872	54	767	6	208	95	14 641
Picardie		17	4	16	—	1	61	1	23	27	39	189
Région Parisienne		369	264	1 323	3 108	4	53	65	73	110	376	5 745
Centre		37	8	1	—	—	3	2	54	6	40	151
Haute-Normandie		449	137	2 929	16 914	14	39	207	896	322	74	21 981
Basse-Normandie		170	24	291	55	246	4	48	49	9	54	950
Bretagne		469	969	14	3	0	11	89	278	45	34	1 912
Pays de la Loire		251	517	381	3 941	6	52	17	231	81	51	5 528
Poitou-Charente		195	30	173	217	4	—	28	119	44	36	846
Limousin		4	1	0	0	1	7	5	0	1	4	23
Aquitaine		134	414	15	3 201	112	27	8	491	179	81	4 662
Midi-Pyrénées		44	5	17	—	57	5	4	1	13	6	152
Champagne-Ardenne		7	4	—	1 362	—	4	1	1	2	13	1 394
Lorraine		14	4	36	1 535	825	10	23	0	17	10	2 474
Alsace		10	10	0	2 915	60	4	1	4	9	14	3 027
Franche-Comté		5	1	39	—	—	1	2	0	1	14	63
Bourgogne		10	19	31	—	0	6	5	0	2	14	87
Auvergne		17	4	0	—	1	7	1	0	5	13	48
Rhône-Alpes		52	63	2	2 452	21	29	9	3	138	52	2 821
Languedoc		74	143	—	2 108	149	2	14	127	38	12	2 667
Provence-Côte d'Azur-Corse		215	316	1 759	13 441	3 213	96	154	288	169	72	19 723
Toutes régions françaises de destination finale cumulés		2 621	3 127	11 433	55 217	9 586	475	1 451	2 644	1 426	1 104	89 084

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		51	415	54	389	1	690	678	8	110	388	2 784
Picardie		43	293	—	—	—	65	8	—	46	128	583
Région Parisienne		808	425	7	21	2	123	243	10	140	521	2 300
Centre		26	78	0	—	0	1	19	—	12	54	190
Haute-Normandie		2 921	222	5	1 492	1	47	542	62	483	111	5 886
Basse-Normandie		84	43	20	37	—	169	3	—	8	50	414
Bretagne		51	169	4	—	0	10	35	14	3	60	346
Pays de la Loire		313	95	0	129	—	67	2	6	3	117	732
Poitou-Charente		586	140	0	2	0	—	46	1	7	26	808
Limousin		4	1	0	0	0	1	1	0	1	12	20
Aquitaine		781	240	—	342	—	23	462	37	129	79	2 093
Midi-Pyrénées		53	16	0	—	—	29	16	46	20	20	200
Champagne-Ardenne		117	268	0	—	—	29	4	0	7	43	468
Lorraine		1	49	69	—	0	286	4	1	38	54	502
Alsace		13	45	0	—	—	12	3	5	26	64	168
Franche-Comté		1	26	0	—	0	9	3	0	7	123	169
Bourgogne		3	110	0	—	—	15	2	0	11	45	186
Auvergne		2	21	—	—	—	11	—	0	6	84	124
Rhône-Alpes		115	55	—	2	—	78	35	12	133	208	638
Languedoc		230	144	0	692	10	6	98	19	26	17	1 242
Provence-Côte d'Azur-Corse		268	174	358	2 486	1	665	415	3	674	507	5 551
Toutes régions françaises d'origine cumulés		6 471	3 029	517	5 592	15	2 336	2 619	224	1 890	2 711	25 404

ATELIERS INDUSTRIA

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