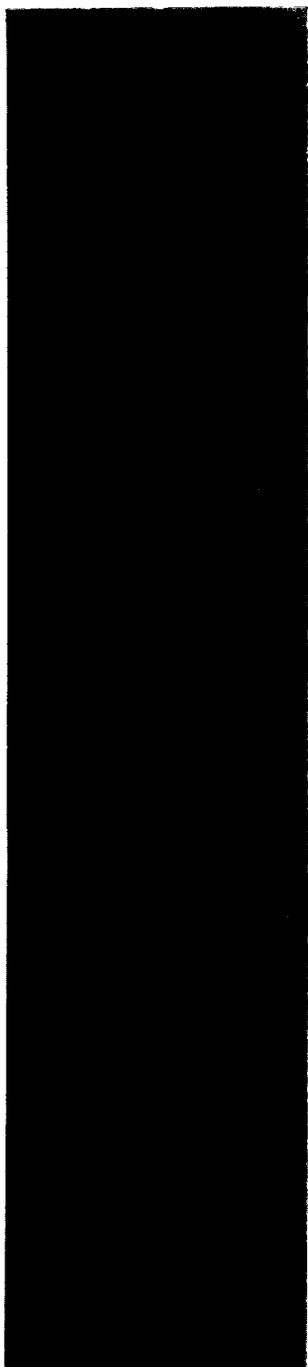


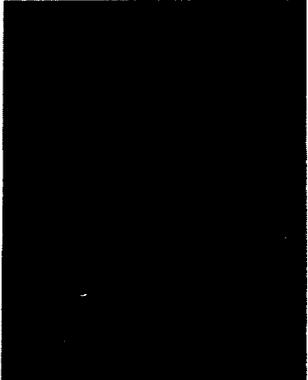
DÉPARTEMENT DES STATISTIQUES DES TRANSPORTS

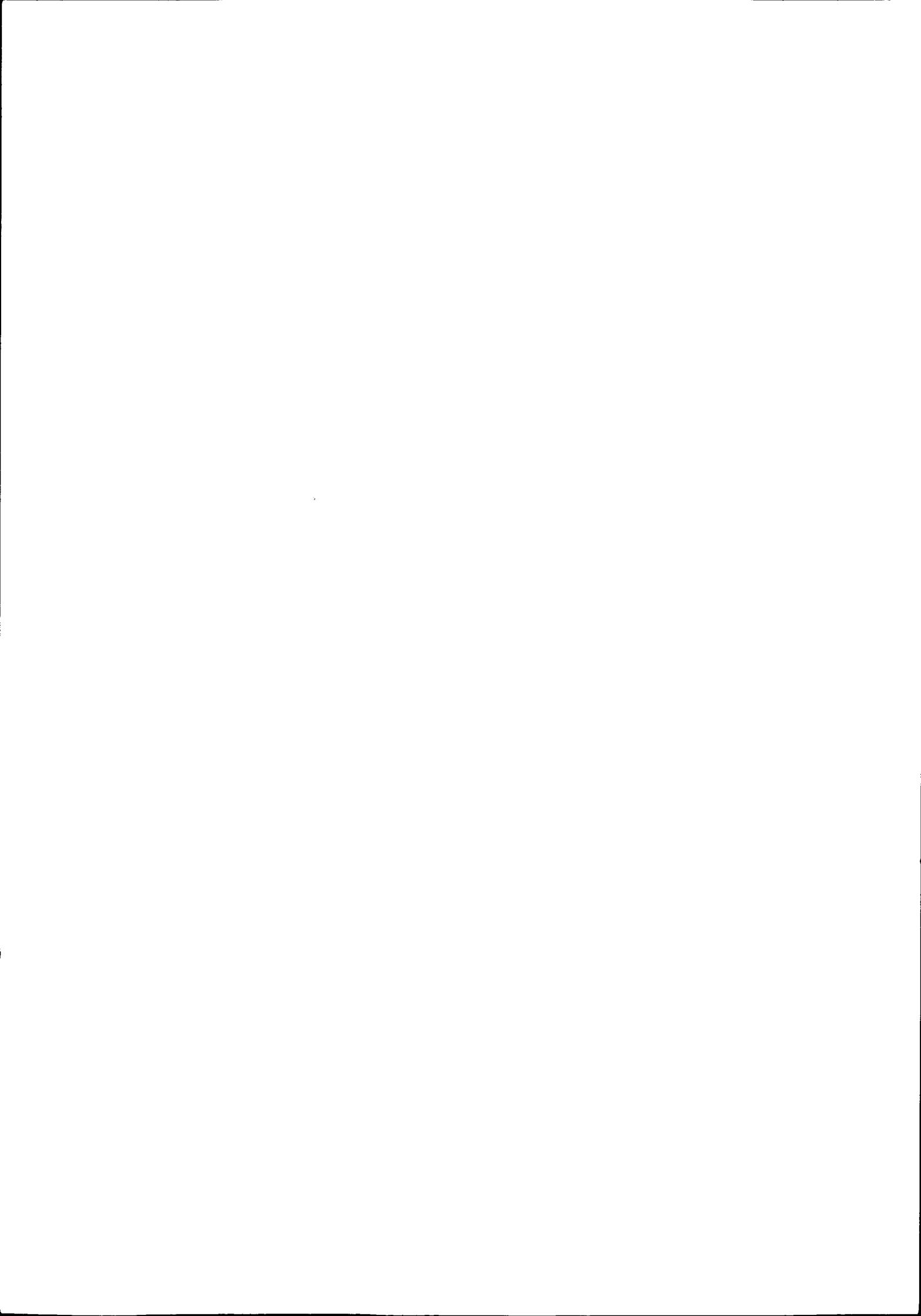


S YSTEME
D' **I** NFORMATION
SUR **T** **R** **A** NSPORTS
LES **M** ARCHANDISES
DE

APPLICATION :
COMMENT ÉVALUER LA PART DU TRAFIC MARITIME
NÉ DE NOTRE COMMERCE EXTÉRIEUR
QUI ÉCHAPPE AUX PORTS FRANÇAIS
RÉSULTATS 1982

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





~~MINISTÈRE DES TRANSPORTS~~

DIRECTION
DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES,
FINANCIÈRES ET ADMINISTRATIVES

PARIS, LE 22 août 1984
55 57, RUE BRILLAT SAVARIN
75658 PARIS CEDEX 13
TELEPHONE (1) 589.89.27

DEPARTEMENT DES STATISTIQUES
DES TRANSPORTS

D.S.T. N° 6168

E R R A T A

La brochure de décembre 1983 "Comment évaluer la part du trafic maritime né de notre commerce extérieur qui échappe aux ports français résultat 1982" contenait quelques erreurs de transcription :

Page 4 : Evolution des trafics détournés et semi-détournés sur cinq ans : dans le tableau il faut lire importations (et non exportations).

Page 5 : Tableau (exportations en 1982) :

Derniere colonne en valeur; ligne exportations françaises totales, il faut lire 654 479 (et non 517 679).

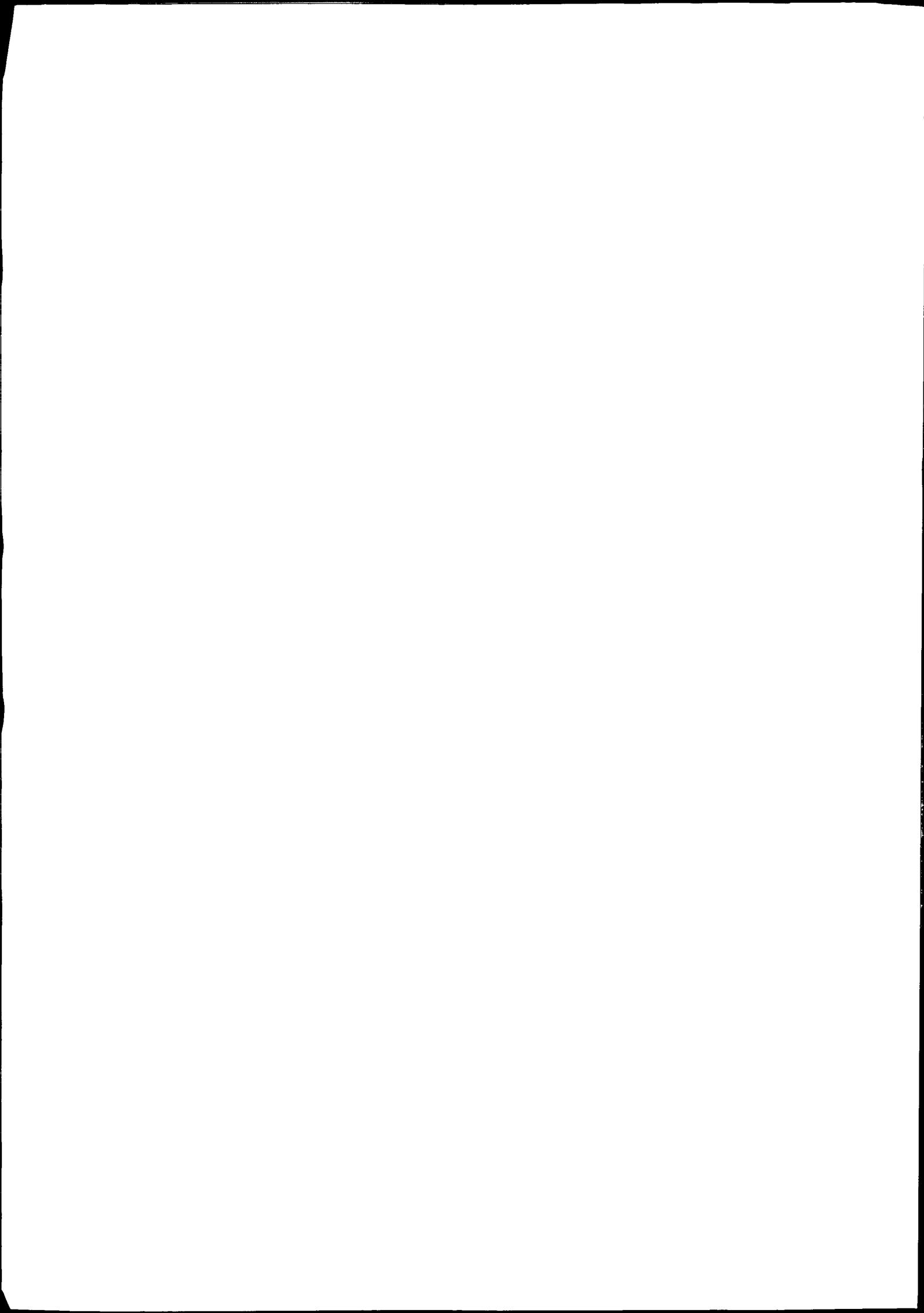
Page 7 : Tableau 1-2. A l'exportation :

- colonne "rappel exportations françaises totales" ligne "Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par la mer", il faut lire 309 921 (et non 173 121).

- colonne "rappel exportations françaises totales" ligne "tous pays de destination finale cumulés" il faut lire 654 479 (et non 517 679).

Page 34 : Tableau 2-2. A l'exportation :

- colonne "tous pays de première destination cumulés" ligne "tous pays de destination finale cumulés" il faut lire 111 148 (et non 11 148).



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 1982, par les ports de Belgique, des Pays-Bas, de République Fédérale Allemande, d'Italie et d'Espagne	5
A. Résultats globaux	5
B. Résultats détaillés par pays étrangers d'origine ou de destination finale des marchandises.	9
C. Résultats détaillés par type de marchandises.	12
D. Résultats détaillés par région française d'origine ou de destination finale des marchandises.	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 1982	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)

PRESENTATION

Pour l'année 1982, le flux de marchandises engendré par le commerce extérieur de la France s'élevait à 368 millions de tonnes, 124 millions de tonnes pour l'exportation, 244 millions de tonnes pour l'importation.

A l'exportation 36,1 % des tonnages sont sortis de France par la voie maritime, 18,2 % par la voie ferroviaire, 29,8 % par la voie routière, 14,2 % par la voie navigable, 1,7 % par la voie aérienne, en trafics frontaliers et par oléoduc.

A l'importation, les parts des différents modes de transport empruntés à l'entrée sont respectivement : 67,8 % pour la mer, 6,1 % pour le fer, 15,8 % pour la route, 4,3 % pour la voie navigable, 6,0 % pour l'air, les trafics frontaliers et les transports par oléoduc.

Mais ces seuls chiffres masquent des réalités complexes. On constate, par exemple, que 21,1 % 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 1982.

Cependant, les renseignements sur les détournements de trafic étant fournis semestriellement à partir de 1981, les résultats du 2^e semestre 1982 sont données en annexe.

Les résultats du 1^{er} semestre 1982 ont été publiés en mars 1983.

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 2,1 % 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 16,4 % 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 (537 milliers de tonnes en 1982).

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 1982 par Marseille-Fos et acheminées directement par pipe-line vers les raffineries de Suisse ou de RFA (cf. la publication « Pétrole 82 » 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

Exportations	1978		1979		1980		1981		1982	
	Tonnage	Valeur								
Trafic détourné	9 388	24 074	10 874	30 194	13 390	36 757	11 440	43 037	11 456	49 712
Importations françaises par voie maritime dont trafic semi-détourné	188 113	139 127	207 324	174 641	203 056	241 423	177 188	286 061	165 272	320 228
	1 337	2 003	748	1 973	1 103	2 554	667	2 571	1 046	2 876
Importations françaises totale	259 396	397 463	285 377	482 160	286 374	602 323	256 732	700 459	243 709	809 405

millier de tonnes
million de francs

Exportations	1978		1979		1980		1981		1982	
	Tonnage	Valeur								
Trafic détourné	4 908	16 851	4 852	18 437	4 505	20 947	5 435	28 662	4 736	31 574
Exportations françaises par voie maritime dont trafic semi-détourné	39 322	110 314	45 565	141 039	46 507	163 074	51 786	208 107	44 842	222 821
	115	315	103	655	85	469	102	498	197	378
Exportations françaises totales	128 842	334 392	136 605	419 231	134 551	473 720	133 679	564 025	124 031	517 679

III – EVALUATION DU TRAFIC DETOURNE EN 1982 PAR LES PORTS DE BELGIQUE, DES PAYS-BAS, DE REPUBLIQUE FEDERALE ALLEMANDE, D'ITALIE ET D'ESPAGNE.

A. RESULTATS GLOBAUX

1. Les importations

En 1982, les importations françaises représentent 243,7 millions de tonnes. Sur ce total, 157,7 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 7,3 % de ce tonnage : 11,5 millions de tonnes de marchandises ont échappé totalement aux ports français et ont été détournées par les ports belges, hollandais, allemands, italiens ou espagnols. Si l'on fait porter le calcul non plus sur le tonnage mais sur la valeur des importations, le pourcentage monte à 12,8 %.

Par rapport aux 165,3 millions de tonnes de marchandises importées en France par voie maritime, les 11,5 millions de tonnes détournées par les ports étrangers sont l'équivalent de 6,9 % du tonnage passant par les ports français. En valeur le rapport s'élève à 15,5 %.

Il faut noter que la plus grande part des trafics échappant totalement aux ports français transite par les ports belges et hollandais (96,2 % en tonnage et 82,5 % en valeur du trafic total détourné), et que sur les 11,0 millions de tonnes passant par les ports belges et hollandais, 7,7 millions sont acheminés vers la France par route et voie navigable par des véhicules de nationalité française ou étrangère pour respectivement 2,8 et 4,9 millions de tonnes, soit 36,4 % pour le pavillon français et 63,6 % pour le pavillon étranger, le pavillon donnant la nationalité du véhicule utilisé pour le parcours terrestre à l'étranger (pour le mode fer et oléoduc, le pavillon est toujours, par convention, français).

Par ailleurs 1,0 million de tonnes arrivant en France par la voie maritime ont été transbordées dans des ports belges, hollandais, allemands, italiens ou espagnols et peuvent être compris comme un semi-détournement de trafic.

2. Les Exportations

Le détournement au sens strict par les ports belges hollandais allemands, italiens ou espagnols, représente 4,7 millions de tonnes de marchandises, le semi-détournement étant négligeable dans le cas des exportations.

Par rapport au trafic des ports français — 44,8 millions de marchandises exportées par voie maritime — les 4,7 millions de tonnes détournées sont l'équivalent de 10,5 % du tonnage, le rapport en valeur s'élevant à 14,2 %.

Comme pour les importations, la majorité des trafics détournés sont le fait des ports belges et hollandais (94,9 % en tonnage et 88,1 % 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 1,0 million de tonnes pour le pavillon français et de 1,6 million de tonnes pour le pavillon étranger, soit 38,5 % pour le pavillon français et 61,5 % pour le pavillon étranger.

3. Tableaux 1 et 2

Les tableaux 1 et 2 donnent pour l'ensemble des opérations du Commerce Extérieur Français, le tonnage et la valeur des importations et exportations maritimes et non maritimes de 1982 (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 transbordées 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.

1982 – TABLEAU 1 - MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC DETOURNE
(trafic échappant totalement aux ports français apparaissant
en caractères gras sur les tableaux)

1.1. A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE NON MARITIME

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	5 066	22 646	5 957	18 362	372	7 478	52	876	9	350	11 456	49 712	867	57 145	12 323	106 857	157 669	387 473
Autres pays** (Reste de l'Europe)	20 283	63 275	10 101	40 110	21 343	133 928	5 774	66 983	2 995	20 874	60 496	325 170	5 615	57 152	66 111	382 322	86 040	421 932
Tous pays d'origine cumulés	25 349	85 921	16 058	58 472	21 715	141 406	5 826	67 859	3 004	21 224	71 952	374 882	6 482	114 297	78 434	489 179	243 709	809 405

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*	4 174	23 434	321	4 389	170	2 544	52	877	19	330	4 736	31 574	859	83 599	5 595	115 173	36 119	173 121
Autres pays** (Reste de l'Europe)	19 843	56 059	6 107	26 734	25 166	95 044	11 170	65 613	2 346	18 884	64 632	262 334	8 961	54 148	73 593	316 482	87 912	344 558
Tous pays de destination finale cumulés	24 017	79 493	6 428	31 123	25 336	97 588	11 222	66 490	2 365	19 214	69 368	293 908	9 820	137 747	79 188	431 655	124 031	517 679

* 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.

1982 - 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*	122	228	696	1 937	25	142	192	431	11	138	1 046	2 876	144 297	277 741	145 343	280 617	157 669	387 473
Autres pays** (Reste de l'Europe)	1 077	1 760	3 331	5 061	401	744	2 473	5 517	1 334	3 715	8 616	16 797	11 313	22 814	19 929	39 611	86 040	421 932
Tous pays d'origine cumulés	1 199	1 988	4 027	6 998	426	886	2 665	5 948	1 345	3 853	9 662	19 673	155 610	300 555	165 272	320 228	243 709	809 405

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*	46	220	13	76	3	16	119	53	16	13	197	376	30 324	194 367	30 521	194 745	36 119	309 921
Autres pays** (Reste de l'Europe)	1 059	1 625	1 619	3 223	714	1 867	4 961	7 483	903	2 727	9 256	16 925	5 065	11 151	14 321	28 076	87 912	344 558
Tous pays de destination finale cumulés	1 105	1 845	1 632	3 299	717	1 883	5 080	7 536	919	2 740	9 453	17 303	35 389	205 518	44 842	222 821	124 031	654 479

* 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'Europe.

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 50,4 % du tonnage arrivant dans les ports français.

En valeur, le rapport est de 64,3 %.

– *l'Amérique* : les rapports sont de 16,9 % en tonnage et 47,7 % 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 7,9 % en tonnage, 17,7 % 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 32,4 % en tonnage et 24,1 % en valeur.

– *les Pays Scandinaves* : le rapport est de 43,4 % en tonnage et de 93,7 % en valeur.

Pour l'ensemble des pays ou groupes de pays retenus, le trafic détourné équivaut à 15,5 % du tonnage d'exportations passant par les ports français, et à 16,2 % de la valeur de ces exportations passant par les ports français.

2. Trafic semi-détourné

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

1982 - 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	299	2 362	172	1 304	12	493	2	46	—	4	485	4 209	11 565	41 324	4,2	10,2
Eire	53	223	4	126	—	28	—	3	0	—	57	380	285	3 318	20,0	11,5
Pays scandinaves	865	2 457	2 521	3 781	141	656	—	5	—	2	3 527	6 901	7 004	10 736	50,4	64,3
Grèce	15	59	25	48	5	70	3	53	—	—	48	230	876	1 410	5,5	16,3
Turquie	20	143	2	16	12	131	—	12	—	1	34	303	240	637	14,2	47,6
Afrique	454	1 371	1 248	1 670	40	344	3	61	7	109	1 752	3 555	44 011	70 504	4,0	5,0
Amérique	2 910	10 679	1 655	6 695	101	2 858	36	521	2	220	4 704	20 973	27 870	43 998	16,9	47,7
Asie	389	4 748	234	3 545	59	2 629	7	162	—	14	689	11 098	49 584	104 551	1,4	10,6
Océanie	61	604	96	1 177	2	269	1	13	—	—	160	2 063	3 908	4 139	4,1	49,8
TOTAL	5 066	22 646	5 957	18 362	372	7 478	52	876	9	350	11 456	49 712	145 343	280 617	7,9	17,7

3.2. A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Pays de destination finale	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL Exportations françaises par voie maritime		Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume Uni	237	1 442	53	487	8	172	2	14	—	—	300	2 115	5 436	39 616	5,5	5,3
Eire	72	208	8	67	—	10	—	—	0	0	80	285	727	2 570	11,0	11,1
Pays scandinaves	258	1 505	19	233	118	1 314	—	2	—	1	395	3 055	910	3 262	43,4	93,7
Grèce	79	207	1	9	2	43	5	94	—	—	87	353	1 174	2 394	7,4	14,7
Turquie	29	165	—	8	3	59	2	30	—	—	34	262	222	899	15,2	29,1
Afrique	953	4 553	38	419	7	157	17	339	18	319	1 033	5 787	11 335	67 686	9,1	8,5
Amérique	1 219	7 418	84	630	11	213	1	15	1	9	1 316	8 885	4 068	36 928	32,4	24,1
Asie	1 296	7 396	93	1 325	20	538	25	382	—	1	1 434	9 642	6 358	38 910	22,6	24,8
Océanie	31	540	25	611	1	38	—	1	—	—	57	1 190	291	2 480	19,5	48,0
TOTAL	4 174	23 434	321	3 789	170	2 544	52	877	19	330	4 736	31 574	30 521	194 745	15,5	16,2

1982 - TABLEAU 4 - TRAFIC SEMI-DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

4.1. A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

TRAFIC SEMI-DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A SEMI-DETOURNEMENT												RAPPEL Importations françaises par voie maritime		Part en % du trafic semi-détourné dans les importations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume Uni	—	20	2	11	—	17	—	6	—	13	2	67	11 565	41 324	—	0,2
Eire	10	10	—	—	—	1	0	0	0	0	10	11	285	3 318	3,5	0,3
Pays scandinaves	17	7	11	20	6	40	1	8	—	—	35	75	7 004	10 736	0,5	0,7
Grèce	0	0	—	1	0	0	—	—	1	3	1	4	876	1 410	0,1	0,3
Turquie	0	0	0	0	—	1	—	—	—	—	—	1	240	637	—	0,2
Afrique	2	18	32	44	—	5	19	48	1	3	54	118	44 011	70 504	0,1	0,2
Amérique	73	137	510	1 141	17	59	170	356	8	95	778	1 788	27 870	43 998	2,8	4,1
Asie	20	36	107	691	2	19	1	9	1	24	131	779	49 584	104 551	0,3	0,7
Océanie	—	—	34	29	0	0	1	4	0	0	35	33	3 908	4 139	0,9	0,8
TOTAL	122	228	696	1 937	25	142	192	431	11	138	1 046	2 876	145 343	280 617	0,7	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	23	—	4	3	7	—	11	—	—	5	45	5 436	39 616	—	0,1
Eire	—	1	—	1	—	—	—	—	0	0	—	2	727	2 570	—	—
Pays scandinaves	2	1	—	—	—	—	0	0	0	0	2	1	910	3 262	0,2	—
Grèce	0	0	2	10	0	0	—	—	0	—	2	10	1 174	2 394	0,2	0,4
Turquie	—	—	0	0	—	—	0	—	0	0	—	—	222	899	—	—
Afrique	3	14	—	1	—	1	—	4	—	3	3	23	11 335	67 686	—	—
Amérique	27	141	5	28	—	5	119	38	16	8	167	220	4 068	36 928	4,1	0,6
Asie	12	38	5	25	—	3	—	—	—	2	17	68	6 358	38 910	0,3	0,2
Océanie	—	2	1	7	0	—	0	0	0	0	1	9	291	2 480	0,3	0,4
TOTAL	46	220	13	76	3	16	119	53	16	13	197	378	30 521	194 745	0,6	0,2

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 62,5 % du tonnage (54,2 % en valeur) des importations maritimes totales, alors qu'à l'exportation cette part n'est que de 19,2 % en tonnage et 6,3 % 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 équivalent à 18,5 % en tonnage (33,9 % en valeur) des importations totales hors produits pétroliers (en tonnage, 11.456 milliers de tonnes à rapporter à 61.940 milliers ; en valeur, 49.712 millions de francs à rapporter à 146.837 millions), ce qui modifie de façon très sensible les rapports donnés précédemment (page 5) : 6,9 % en tonnage (11.456 milliers de tonnes à rapporter à 165.272 milliers), 15,5 % en valeur (49.712 millions de francs à rapporter à 320.228 millions).

Toutefois, ces nouveaux rapports (18,5 % en tonnage, 33,9 % en valeur) peuvent à leur tour être tempérés par le fait suivant :

2.760 milliers de tonnes, soit 24,1 % du trafic détourné à l'importation représentent du trafic pétrolier (ch. 3).

Et sur ces 2.760 milliers de tonnes, 1982 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 15,3 % en tonnage.

A l'exportation, rappelons que le rapport du trafic détourné au total du trafic maritime s'élève, en pourcentage, à 10,6 % en tonnage et 14,2 % 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 : 96,2 % en tonnage et 82,5 % en valeur des trafics totaux détournés et aux exportations : 94,9 % en tonnage et 88,1 % en valeur, nous ne nous intéresserons dans la suite de la publication qu'à ces deux pays.

1982 - TABLEAU 5 - TRAFIC DETOURNE - RESULTATS PAR TYPE DE MARCHANDISES

5.1. A L'IMPORTATION

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Chapitre N.S.T.	Pays de dernière provenance	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A DETOURNEMENT												RAPPEL 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		1 315	3 466	340	2 062	59	343	36	136	2	20	1 752	6 027	5 629	15 216	31,1	39,6
1		395	1 696	439	2 429	44	662	5	65	5	71	888	4 923	6 666	26 580	13,3	18,5
2		46	25	619	306	1	1	-	-	-	-	666	332	18 483	7 516	3,6	4,4
3		506	289	2 215	2 831	39	69	0	0	0	0	2 760	3 189	103 332	173 391	2,7	1,8
4		1 062	1 315	1 303	528	37	34	-	3	-	-	2 402	1 880	16 069	4 146	14,9	45,3
5		185	1 159	180	2 068	56	347	1	7	-	-	422	3 581	1 313	7 407	32,1	48,3
6		121	229	200	299	24	45	1	2	-	1	346	576	2 686	1 427	12,9	40,4
7		430	323	189	90	1	-	0	0	0	0	620	413	5 494	2 627	11,3	15,7
8		557	3 242	296	1 973	40	808	3	29	-	2	896	6 054	2 989	20 395	30,0	29,7
9		449	10 902	176	5 776	71	5 169	6	634	2	256	704	22 737	2 611	61 523	27,0	37,0
TOTAL		5 066	22 646	5 957	18 362	372	7 478	52	876	9	350	11 456	49 712	165 272	320 228	6,9	15,5

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		TOTALE		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0		239	561	10	77	12	76	5	17	1	14	267	745	10 550	14 366	2,5	5,2
1		802	3 259	46	387	12	120	23	221	8	63	891	4 050	6 441	26 737	13,8	14,1
2		2	2	1	1	2	1	0	0	-	-	5	4	843	461	0,6	0,9
3		7	33	2	6	-	-	-	1	-	-	9	40	8 563	13 952	0,1	0,3
4		3	9	-	4	-	1	-	-	-	0	3	14	153	462	2,0	3,0
5		1 787	7 010	66	377	76	279	3	20	1	8	1 933	7 694	3 623	15 211	53,3	50,6
6		61	159	4	18	7	22	1	8	1	5	74	212	5 503	2 691	1,3	7,9
7		138	108	-	-	-	-	-	-	-	-	138	108	418	496	33,0	21,8
8		641	2 854	88	697	17	259	2	22	2	6	750	3 838	3 734	26 914	20,1	14,3
9		494	9 439	104	2 822	44	1 786	18	588	6	234	666	14 869	5 014	121 531	13,3	12,2
TOTAL		4 174	23 434	321	4 389	170	2 544	52	877	19	330	4 736	31 574	44 842	222 821	10,6	14,2

1982 - TABLEAU 6 - TRAFIC MARITIME - RESULTATS PAR TYPE DE MARCHANDISES

6.1. A L'IMPORTATION

millier de tonnes
million de francs

Chapitre N.S.T.	Pays de dernière provenance	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière prove- nance cumulés	
		Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0		5	14	56	141	3	6	174	360	4	9	242	530	5 387	14 686	5 629	15 216
1		6	39	158	509	27	91	597	1 074	20	84	808	1 797	5 858	24 783	6 666	26 580
2		0	0	586	293	97	51	0	0	0	0	683	344	17 800	7 172	18 483	7 516
3		856	1 438	2 364	3 756	100	213	1 509	3 191	327	466	5 156	9 064	98 176	164 327	103 332	173 391
4		20	9	37	31	0	0	26	35	223	32	306	107	15 763	4 040	16 069	4 147
5		6	32	27	48	45	75	71	151	356	1 211	505	1 517	808	5 890	1 313	7 407
6		85	51	98	39	15	7	64	43	250	92	512	232	2 174	1 194	2 686	1 426
7		166	134	403	359	7	6	42	41	46	32	664	572	4 830	2 055	5 494	2 627
8		45	90	259	909	116	131	78	100	42	192	540	1 422	2 449	18 972	2 989	20 394
9		10	181	39	913	16	306	104	953	77	1 735	246	4 088	2 365	57 436	2 611	61 524
TOTAL		1 199	1 988	4 027	6 998	426	886	2 665	5 948	1 345	3 853	9 662	19 673	155 610	300 555	165 272	320 228

6.2. A L'EXPORTATION

millier de tonnes
million de francs

Chapitre N.S.T.	Pays de première destination	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de première des- tination cumulés	
		Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0		142	189	54	67	150	215	1 122	1 452	7	12	1 475	1 935	9 075	12 431	10 550	14 366
1		5	11	97	269	212	614	60	394	—	1	374	1 289	6 067	25 448	6 441	26 737
2		0	0	0	0	0	0	538	224	15	12	553	236	290	225	843	461
3		374	770	874	1 584	194	399	2 706	3 402	233	464	4 381	6 619	4 182	7 333	8 563	13 952
4		2	1	2	—	—	3	19	20	5	5	28	29	125	433	153	462
5		48	226	23	75	13	40	117	250	439	1 014	640	1 605	2 983	13 606	3 623	15 211
6		350	14	187	101	84	12	203	57	74	65	898	249	4 605	2 442	5 503	2 691
7		—	—	3	2	5	5	—	—	0	—	8	7	410	489	418	496
8		171	425	363	732	45	57	156	300	77	73	812	1 587	2 922	25 327	3 734	26 914
9		13	209	29	469	14	538	159	1 437	69	1 094	284	3 747	4 730	117 784	5 014	121 531
TOTAL		1 105	1 845	1 632	3 299	717	1 883	5 080	7 536	919	2 740	9 453	17 303	35 389	205 518	44 842	222 821

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 la totalité de 1982.

1. Les importations

Six 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 Franche-Comté : 54 milliers de tonnes importées à destination de la Franche-Comté échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 41 milliers de tonnes d'importation entrant en France par ports français, soit un rapport de 131,7 % en tonnage (26,2 % en valeur).

La Bourgogne : le rapport des trafics détournés aux trafics entrant par les ports français est de 120,6 % en tonnage et 38,6 % en valeur.

La Picardie : 110,9 % en tonnage et 59,6 % en valeur.

La Lorraine : les rapports sont de 81,1 % en tonnage et 54,8 % en valeur.

L'Auvergne : 43,3 % en tonnage et 20,3 % en valeur.

Le Centre : 28,3 % en tonnage et 37,2 % en valeur.

L'ensemble de ces six régions représente 34,7 % en tonnage des détournements à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le pourcentage étant de 11,5 % en valeur.

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

2. Les Exportations

En ce qui concerne les exportations, sept régions prédominent, dont quatre déjà citées pour les importations.

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

Lorraine : 1.226 milliers de tonnes exportées par la Lorraine échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 1.076 milliers de tonnes sortant de France par les ports français, ce qui équivaut à 113,9 % en tonnage (le rapport en valeur étant de 66,5 %).

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

Alsace : Les rapports des trafics détournés aux trafics sortant par les ports français sont de 71,2 % en tonnage et 37,1 % en valeur.

Champagne : 41,2 % en tonnage et 43,6 % en valeur.

Picardie : 39,5 % en tonnage et 33,6 % en valeur.

Nord : 27,6 % en tonnage et 43,8 % en valeur.

Franche-Comté : 19,6 % en tonnage et 18,3 % en valeur.

Bourgogne : 16,3 % en tonnage et 11,4 % en valeur.

Ces sept régions représentent 87,0 % en tonnage et 70,3 % 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.

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).

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

11.023 milliers de tonnes à l'importation et 4.495 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 2.619 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 4.777 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 65,0 % des trafics détournés à l'importation le sont par voie navigable et oléoduc et 35,0 % par fer et route.

Cependant, cette répartition modale est différente selon le pays de détournement. Si l'on considère la Belgique, sur 5.066 milliers de tonnes détournées à l'importation par ce pays, 43,6 % le sont par voie navigable et 56,4 % par fer et route. Au contraire, par les Pays-Bas, ces pourcentages s'inversent : 83,2 % des 5.957 milliers de tonnes de trafics détournés par les Pays-Bas le sont par voie navigable et conduite alors que 16,8 % le sont par fer et route.

**1982 – 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	4 777	—	—	—	—	—	4	4 781
Picardie	363	2	—	—	—	—	2	367
Ile de France	694	1	1	1	9	—	1	707
Centre	95	—	—	—	—	—	—	95
Haute-Normandie	219	—	—	1	—	—	1	221
Basse-Normandie	45	—	—	—	—	—	—	45
Bretagne	48	—	—	—	—	—	—	48
Pays de la Loire	62	—	—	—	—	—	—	62
Poitou-Charentes	41	—	—	—	—	—	—	41
Limousin	3	—	—	—	—	—	—	3
Aquitaine	45	—	—	—	—	—	—	45
Midi-Pyrénées	52	—	—	1	—	—	—	53
Champagne-Ardenne	237	63	1	1	—	1	—	303
Lorraine	30	31	282	2 619	87	7	—	3 056
Alsace	11	—	14	70	185	292	—	583
Franche-Comté	29	6	5	6	1	2	5	54
Bourgogne	198	10	1	2	—	—	—	211
Auvergne	45	—	—	—	—	—	—	45
Rhône-Alpes	151	3	13	24	9	1	—	201
Languedoc	34	4	1	1	—	—	1	41
Provence-Côte d'Azur - Corse	47	—	10	4	—	—	—	61
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	7 226	120	328	2 730	302	303	14	11 023

**1982 - TABLEAU 12 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE ET PAR OLEODUC PAR LA BELGIQUE
ET LES PAYS-BAS RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE
ET PAR ZONE FRONTIERE**

Millier de tonnes

Zone frontière Région de destination finale	Département du Nord	Département des Ardennes	Départements de Meuse et de Meurthe et Moselle	Département de la Moselle	Département du Bas-Rhin	Département du Haut-Rhin	Autres zones frontières	Toutes zones frontières cumulées
Nord	1 982 (oléoduc) 1 511 (V.N.)						0	1 982 (oléoduc), 1 511 (V.N.)
Picardie	116	1					0	117
Ile de France	254	—	0	0	8		0	262
Centre	15							15
Haute-Normandie	68			0			0	68
Basse-Normandie	1							1
Bretagne	—							—
Pays de la Loire	—							—
Poitou-Charentes	0							0
Limousin	0							0
Aquitaine	—							—
Midi-Pyrénées	0			0				0
Champagne-Ardenne	118	25	0	0		0		143
Lorraine	9	16	0	2 334	86	7		2 452
Alsace	1		0	1	188	284		474
Franche-Comté	14	6	0	—	1	2	5	28
Bourgogne	55	8	0	—				63
Auvergne	1							1
Rhône-Alpes	15	2	0	16	9	0		42
Languedoc	3	3	0	—			0	6
Provence-Côte d'Azur - Corse	1		0	0				1
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	1 982 (oléoduc) 2 182 (V.N.)	61	0	2 351	292	293	5	7 166 (5 184 + 1 982)

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

**1982 - 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 \ 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		
	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	TOTAL
Nord	522	762											2	2	524	764	1 288
Picardie	58	189	0	1									0	2	58	192	250
Ile de France	28	412	0	1	-	1	0	1	0	1			-	1	28	417	445
Centre	15	65													15	65	80
Haute-Normandie	22	129					1	-					0	1	23	130	153
Basse-Normandie	4	40													4	40	44
Bretagne	15	33													15	33	48
Pays de la Loire	4	58													4	58	62
Poitou-Charentes	10	31													10	31	41
Limousin	-	3													-	3	3
Aquitaine	16	29													16	29	45
Midi-Pyrénées	34	18					-	1							34	19	53
Champagne-Ardenne	14	105	5	33	0	1	-	1			0	1			19	141	160
Lorraine	2	19	-	15	179	103	223	62	-	1	0	-			404	200	604
Alsace	1	9			1	13	13	56	-	8	0	8			15	94	109
Franche-Comté	3	12	-	-	1	4	0	6	0	-	0	0	0	-	4	22	26
Bourgogne	78	65	0	2	1	-	1	1							80	68	148
Auvergne	23	21													23	21	44
Rhône-Alpes	18	118	0	1	12	1	6	2	-	-	0	1			36	123	159
Languedoc	4	27	0	1	1	-	1	-					1	-	7	28	35
Provence-Côte d'Azur - Corse	15	31			10	-	3	1							28	32	60
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	886	2 176	5	54	205	123	248	131	-	10	0	10	3	6	1 347	2 510	3 857

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

Sur 7.166 milliers de tonnes détournées par voie navigable et oléoduc, sept trafics (en gras dans le tableau 12) représentant 576 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 4.339 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas, soit au total 4.915 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 1.982 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 12,2 % des trafics à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le sont par fer et 22,8 % par route.

Cette relative égalité recouvre cependant des différences sensibles au niveau du pays de détournement : en effet, 23,6 % des trafics détournés à l'importation par la Belgique le sont par fer pour 32,8 % par route, les pourcentages respectifs pour les Pays-Bas étant de 2,6 % et 14,2 %.

Sur les 3.857 milliers de tonnes détournées à l'importation par fer et route par la Belgique et les Pays-Bas, 3.062 milliers de tonnes correspondent à du trafic passant par le département frontière du Nord, dont 1.284 à destination de la région Nord.

Ces 79,4 % des trafics détournés à l'importation par fer et route et en particulier les 33,3 % à destination de la région Nord, semble a 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 20,6 % 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 44,6 % du trafic détourné par la Belgique et les Pays-Bas apparaissent difficilement récupérables, les 55,4 % 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).

millier de tonnes

Zone frontière Mode de transp. Pavillon	Département du Nord			Département des Ardennes			Départements de Meuse et de Mourthe 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	861	1 321	2 182	24	37	61	0	0	0	760	1 591	2 351	68	224	292	129	164	293	4	1	5	1846	3338	5 184
Route	823	1 353	2 176	25	29	54	93	30	123	43	88	131	2	8	10	7	3	10	3	3	6	998	1514	2 510

Sur 5.184 milliers de tonnes détournées par voie navigable à l'importation, par la Belgique et les Pays-Bas, 1.846 milliers le sont sous pavillon français et 3.338 sous pavillon étranger.

En ce qui concerne la route, 996 milliers de tonnes sur les 2.510 milliers détournés par la Belgique et les Pays-Bas, correspondent à du trafic sous pavillon français pour 1.514 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 39,7 % 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	4	21	25												
Lorraine	9	7	16	746	1 588	2 334	5	81	86						
Alsace							48	140	188	128	156	284			
Total	13	28	41	746	1 588	2 334	53	221	274	128	156	284	940	1 993	2 933

soit 32,0 % pour le pavillon français et 68,0 % par le pavillon étranger.

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 39,9 % par le pavillon français et 60,1 % 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 neuf trafics à destination de sept régions françaises représentant 83,5 % 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 18,8 % des trafics détournés le sont par voie navigable et 81,2 % par fer et route au lieu de 65,0 % et 35,0 % 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 525 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 48 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas soit au total 573 milliers de tonnes ce qui permettrait de dire qu'à l'exportation, 12,7 % des trafics détournés par la Belgique et les Pays-Bas paraissent difficilement récupérables.

c. place des pavillons respectifs

millier de tonnes

Zone frontière Mode de transp. Pavillon	Département du Nord			Département des Ardennes			Départements de Meuse et de Moselle			Département de la Moselle			Département du Bas-Rhin			Département du Haut-Rhin			Autres zones frontières			Toutes zones frontières cumulées		
	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total
Voie navigable	90	92	182	2	3	5	0	0	0	158	324	482	58	17	75	31	23	54	30	19	49	369	478	847
Route	525	976	1 501	17	28	45	20	28	48	43	103	146	3	8	11	1	1	2	4	4	8	613	1 148	1 761

Si l'on considère la nationalité du pavillon, on constate que 369 milliers de tonnes sur les 847 milliers de tonnes détournées par voie navigable, sont transportées sous pavillon français et que sur les 1.761 milliers de tonnes détournées par route, 613 milliers sont acheminées sous pavillon français.

Les taux de couverture assurés par le pavillon français (43,6 % pour la voie navigable et 34,8 % par la route) sont donc, comme à 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	1	2	3												
Lorraine				157	320	477									
Alsace							27	12	39	31	23	54			
Total	1	2	3	157	320	477	27	12	39	31	23	54	216	357	573

soit 37,7 % pour le pavillon français et 62,3 % 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 37,6 % pour le pavillon français et 62,4 % pour le pavillon étranger.

**1982 - 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	1 311	—	—	—	—	—	148	1 459
Picardie	437	—	—	—	—	—	3	440
Ile de France	137	1	—	2	1	—	—	141
Centre	47	—	—	—	—	—	1	48
Haute-Normandie	105	—	—	—	—	—	—	105
Basse-Normandie	19	—	—	—	—	—	—	19
Bretagne	18	—	—	—	—	—	—	18
Pays de la Loire	34	—	—	—	—	—	—	34
Poitou-Charentes	13	—	—	—	—	—	—	13
Limousin	1	—	—	—	—	—	—	1
Aquitaine	24	—	—	—	—	—	—	24
Midi-Pyrénées	22	—	—	—	—	—	—	22
Champagne-Ardenne	316	92	1	7	—	—	—	416
Lorraine	10	9	410	785	—	—	1	1 226
Alsace	4	—	9	78	49	56	49	245
Franche-Comté	5	—	9	20	22	—	—	56
Bourgogne	61	—	4	2	1	—	—	68
Auvergne	15	—	—	—	—	—	—	15
Rhône-Alpes	74	2	5	2	—	—	1	84
Languedoc	11	—	4	—	2	—	—	17
Provence-Côte d'Azur - Corse	29	—	4	—	11	—	—	44
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	2 693	104	446	907	86	56	203	4 495

**1982 – 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 Moselle	Département de la Moselle	Département du Bas-Rhin	Département du Haut-Rhin	Autres zones frontières	Toutes zones frontières cumulées
Nord	135						0	135
Picardie	29						0	29
Ile de France	1	1		—	1			3
Centre	—						0	—
Haute-Normandie	—							—
Basse-Normandie	—							—
Bretagne	0							0
Pays de la Loire	0							—
Poitou-Charentes	0							0
Limousin	0							0
Aquitaine	0							0
Midi-Pyrénées	0							0
Champagne-Ardenne	17	3	0	5				25
Lorraine	—	1	0	477			0	478
Alsace	0		0	—	39	54	49	142
Franche-Comté	0		0	—	21			21
Bourgogne	0		0	0	1			1
Auvergne	0							0
Rhône-Alpes	0	0	0	0			0	—
Languedoc	0		0		2			2
Provence-Côte d'Azur - Corse	0		0		11			11
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	182	5	0	482	75	54	49	847

**1982 - 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	406	770											145	3	551	773	1 324
Picardie	228	180											0	3	228	183	411
Ile de France	35	101	0	-			-	2	0	-					35	103	138
Centre	23	24											0	1	23	25	48
Haute-Normandie	33	72													33	72	105
Basse-Normandie	3	16													3	16	19
Bretagne	3	15													3	15	18
Pays de la Loire	4	30													4	30	34
Poitou-Charentes	3	10													3	10	13
Limousin	1	-													1	-	1
Aquitaine	15	9													15	9	24
Midi-Pyrénées	11	11													11	11	22
Champagne-Ardenne	199	100	46	43	1	-	0	2							246	145	391
Lorraine	1	9	7	1	370	40	246	73					1	-	625	123	748
Alsace	-	4			3	6	20	58	-	10	-	2	0	-	23	80	103
Franche-Comté	1	4			8	1	11	9	-	1					20	15	35
Bourgogne	19	42			4	-	2	-	-	-					25	42	67
Auvergne	5	10													5	10	15
Rhône-Alpes	11	63	1	1	4	1	-	2					0	1	16	68	84
Languedoc	1	10			4	0			0	0					5	10	15
Provence-Côte d'Azur - Corse	8	21			4	-			0	0					12	21	33
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	1 010	1 501	54	45	398	48	279	146	-	11	-	2	146	8	1 887	1 761	3 648

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

CONCLUSION

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

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

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

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

ANNEXES

Annexe 1

LES RENSEIGNEMENTS « TRANSPORTS » DES FORMULAIRES DOUANIERS

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

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

- Le bureau frontière, par lequel la marchandise franchit la frontière française.
- Le département français,
 - à l'importation : département de destination effective de la marchandise.
 - à l'exportation : département d'expédition initiale de la marchandise.
- Le pays
 - à l'importation
 - Pays d'origine : celui où la marchandise a été récoltée ou produite.
 - Pays de dernière provenance : dernier pays où le produit a été chargé à destination de la France.
 - à l'exportation
 - Pays de première destination : celui où cessera d'être utilisé le mode ou le moyen de transport employé à la sortie de France.
 - Pays de destination finale : celui où le produit doit être livré au dernier destinataire connu.
- 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.

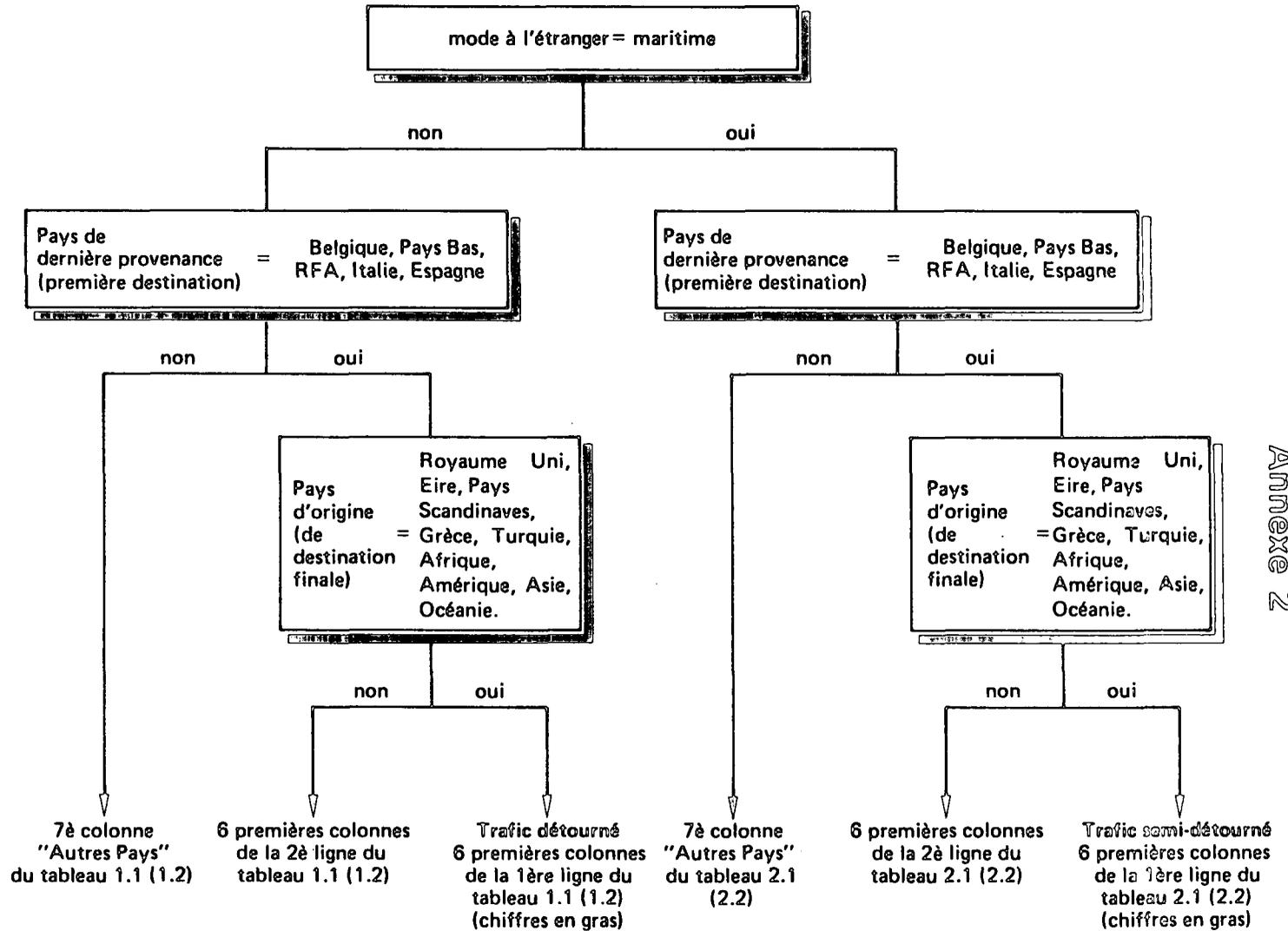
Il faut noter que cette richesse des documents douaniers en ce qui concerne les transports est assez spécifique à la France : au Royaume-Uni, par exemple, il n'y a pas si longtemps que les documents douaniers ne donnaient pas d'indication sur le mode de transport utilisé.

**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

2ème Semestre 1982

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

1.1. A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE NON MARITIME

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	2 441	11 176	2 844	8 881	206	3 832	27	452	4	176	5 522	24 517	412	29 030	5 934	53 547	76 271	199 133
Autres pays** (Reste de l'Europe)	10 031	31 460	3 844	19 088	9 904	67 403	2 606	33 106	1 391	10 369	27 776	161 426	2 270	28 259	30 046	189 685	40 158	210 120
Tous pays d'origine cumulés	12 472	42 636	6 688	27 969	10 110	71 235	2 633	33 558	1 395	10 545	33 298	185 943	2 682	57 289	35 980	243 232	116 429	409 253

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*	2 185	11 991	157	2 266	84	1 255	23	372	8	131	2 457	16 015	414	44 777	2 871	60 792	17 303	157 962
Autres pays** (Reste de l'Europe)	9 693	28 059	2 984	13 221	12 527	46 527	5 023	31 908	1 169	9 224	31 396	128 939	4 450	26 836	35 846	155 775	42 734	169 753
Tous pays de destination finale cumulés	11 878	40 050	3 141	15 487	12 611	47 782	5 046	32 280	1 177	9 355	33 853	144 954	4 864	71 613	38 717	216 567	60 037	327 715

* 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 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*	67	103	347	930	12	79	105	234	6	50	537	1 405	69 800	144 181	70 337	145 586	76 271	199 133
Autres pays** (Reste de l'Europe)	538	978	1 554	2 555	273	383	1 377	3 400	619	1 686	4 361	9 002	5 751	11 433	10 112	20 435	40 158	210 120
Tous pays d'origine cumulés	605	1 081	1 901	3 494	285	462	1 482	3 634	625	1 736	4 898	10 407	75 551	155 614	80 449	166 021	116 429	409 253

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*	27	133	11	49	3	13	-	19	16	10	57	224	14 375	96 946	14 432	97 170	17 303	157 962
Autres pays** (Reste de l'Europe)	249	611	827	1 855	364	964	2 259	3 763	434	1 278	4 133	8 471	2 755	5 507	6 888	13 978	42 734	169 753
Tous pays de destination finale cumulés	276	744	838	1 904	367	977	2 259	3 782	450	1 288	4 190	8 695	17 130	102 453	21 320	11 148	60 037	327 715

* 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 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	143	1 163	95	678	5	148	1	20	—	1	244	2 010	6 092	22 125	4,0	9,1
Eire	33	116	3	64	—	13	—	2	0	0	36	195	157	1 906	22,9	10,2
Pays scandinaves	339	1 181	1 119	1 796	83	333	—	3	—	1	1 541	3 314	2 932	5 145	52,6	64,4
Grèce	13	35	6	20	4	46	2	37	—	—	25	138	439	729	5,7	18,9
Turquie	8	58	1	9	5	69	—	6	—	—	14	142	139	345	10,1	41,2
Afrique	185	558	617	825	22	179	2	35	3	56	829	1 653	22 651	39 262	3,7	4,2
Amérique	1 525	5 369	859	3 253	47	1 448	19	267	1	113	2 451	10 450	13 546	22 306	18,1	46,8
Asie	166	2 407	107	1 692	39	1 398	3	78	—	5	315	5 580	22 354	51 231	1,4	10,9
Océanie	29	289	37	544	1	198	—	4	—	—	67	1 035	2 027	2 537	3,3	40,8
TOTAL	2 441	11 176	2 844	8 881	206	3 832	27	452	4	176	5 522	24 517	70 337	145 586	7,9	16,8

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	129	756	24	220	3	81	1	8	—	—	157	1 065	2 543	18 978	6,2	5,6
Eire	28	89	4	38	—	5	0	—	0	0	32	132	240	1 073	13,3	12,3
Pays scandinaves	121	784	9	134	59	672	—	1	0	—	189	1 591	496	1 476	38,0	107,8
Grèce	43	116	1	5	1	21	4	54	—	—	49	196	573	1 144	8,5	17,1
Turquie	10	82	—	1	2	33	1	18	—	—	13	134	76	316	16,9	42,4
Afrique	539	2 517	20	218	3	52	5	86	7	127	574	3 000	5 180	33 777	11,1	8,9
Amérique	573	3 500	40	621	5	95	—	6	1	4	619	4 226	2 067	19 283	29,9	21,9
Asie	728	3 923	46	714	11	285	12	199	0	0	797	5 121	3 142	19 851	25,4	25,8
Océanie	14	224	13	315	—	11	—	—	0	0	27	550	115	1 272	23,3	43,2
TOTAL	2 185	11 991	157	2 266	84	1 255	23	372	8	131	2 457	16 015	14 432	97 170	17,0	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	—	7	—	6	—	15	—	2	0	0	—	30	6 092	22 125	—	0,1
Eire	7	7	—	—	—	—	0	0	0	0	7	7	157	1 906	4,5	0,4
Pays scandinaves	1	2	11	19	4	25	—	4	—	—	16	50	2 932	5 145	0,5	1,0
Grèce	0	0	0	0	0	0	—	—	1	2	1	2	439	729	0,2	0,3
Turquie	0	0	0	0	—	—	—	—	—	—	—	—	139	345	—	—
Afrique	1	9	24	36	0	—	19	45	1	2	45	92	22 651	39 262	0,2	0,2
Amérique	56	63	252	513	7	28	85	177	4	38	404	819	13 546	22 306	3,0	3,7
Asie	2	15	45	351	1	11	—	2	—	8	48	387	22 354	51 231	0,2	0,8
Océanie	—	—	15	14	0	0	1	4	0	0	16	18	2 027	2 537	0,8	0,7
TOTAL	67	103	347	939	12	79	105	234	6	50	537	1 405	70 337	145 586	0,8	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	1	16	—	3	3	5	—	8	—	—	4	32	2 543	18 978	0,2	0,2
Eire	—	1	—	—	—	—	—	—	0	0	—	1	240	1 073	—	0,1
Pays scandinaves	2	1	—	—	—	—	0	0	0	0	2	1	496	1 476	0,4	0,1
Grèce	0	0	2	9	0	0	—	—	0	0	2	9	573	1 144	0,3	0,8
Turquie	—	—	0	0	—	—	0	—	0	0	—	—	76	316	—	—
Afrique	2	8	—	1	—	1	—	2	—	2	2	14	5 180	33 777	—	—
Amérique	15	83	5	20	—	4	—	9	16	7	36	123	2 067	19 283	1,7	0,6
Asie	7	24	3	12	—	3	—	—	—	1	10	40	3 142	19 851	0,3	0,2
Océanie	—	—	1	4	0	—	0	0	0	0	1	4	115	1 272	0,9	0,3
TOTAL	27	133	11	49	3	13	—	19	16	10	57	224	14 432	97 170	0,4	0,2

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	592	1 525	159	903	24	158	19	68	1	8	795	2 662	2 646	7 252	30,0	36,7
1	232	970	220	1 317	23	358	3	37	2	31	480	2 713	3 338	13 953	14,4	19,4
2	26	15	274	135	0	0	—	—	0	0	300	150	8 907	3 727	3,4	4,0
3	320	143	1 055	1 374	35	64	0	0	0	0	1 410	1 591	52 220	92 154	2,7	1,7
4	452	669	655	250	34	18	—	—	0	0	1 141	937	6 404	1 884	17,8	49,7
5	77	526	81	917	27	157	—	1	—	—	185	1 601	554	3 453	33,4	46,4
6	51	89	88	143	11	20	—	1	—	—	150	253	1 276	696	11,8	36,4
7	205	161	89	45	—	—	0	0	0	0	294	206	2 449	1 174	12,0	17,5
8	273	1 631	138	952	20	482	2	12	—	1	433	3 078	1 373	10 289	31,5	29,9
9	213	5 437	85	2 845	32	2 575	3	333	1	136	334	11 326	1 282	31 439	26,1	36,0
TOTAL	2 441	11 176	2 844	8 881	206	3 832	27	452	4	176	5 522	24 517	80 449	166 021	6,9	14,8

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 maritimes totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0	174	325	3	30	6	38	—	3	1	9	184	405	5 595	7 462	3,3	5,4
1	419	1 747	28	232	8	74	12	103	4	36	471	2 192	2 872	12 964	16,4	16,9
2	1	1	—	—	0	0	0	0	0	0	1	1	354	212	0,3	0,5
3	4	20	1	3	—	—	—	—	0	0	5	23	3 715	6 591	0,1	0,3
4	3	6	—	1	0	0	0	0	—	0	3	7	128	304	1,0	2,3
5	914	3 502	30	164	38	148	2	10	—	1	984	3 825	1 693	7 121	58,1	53,7
6	29	78	2	10	2	8	—	3	—	—	33	99	2 624	1 347	1,3	7,3
7	65	53	—	—	0	0	0	0	0	0	65	53	214	254	30,4	20,9
8	332	1 490	43	341	8	114	1	13	1	1	385	1 959	1 819	13 334	21,2	14,7
9	244	4 769	50	1 485	22	873	8	240	2	84	326	7 451	2 306	61 559	14,1	12,1
TOTAL	2 185	11 991	157	2 266	84	1 255	23	372	8	131	2 457	16 015	21 320	111 148	11,5	14,4

6.1. A L'IMPORTATION

millier de tonnes
million de francs

Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière prove- nance cumulés	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL					
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	1	4	15	45	1	1	85	180	3	5	105	235	2 541	7 017	2 646	7 252
1	2	17	72	234	9	28	251	498	8	43	342	820	2 996	13 133	3 338	13 953
2	0	0	216	115	96	50	0	0	0	0	312	165	8 595	3 562	8 907	3 727
3	430	784	1 246	2 048	90	190	924	2 089	125	219	2 815	5 330	49 405	86 824	52 220	92 154
4	2	2	17	16	0	0	16	20	137	18	172	56	6 232	1 829	6 404	1 884
5	1	1	17	31	18	32	16	36	152	567	204	667	350	2 786	554	3 453
6	62	46	48	22	5	1	31	21	134	44	280	134	996	561	1 276	696
7	74	63	146	129	3	2	22	22	15	12	260	228	2 189	946	2 449	1 174
8	26	61	102	370	54	62	39	47	16	89	237	629	1 136	9 659	1 373	10 289
9	7	103	22	484	9	96	98	721	35	739	171	2 143	1 111	29 297	1 282	31 439
TOTAL	605	1 081	1 901	3 494	285	462	1 482	3 634	625	1 736	4 898	10 407	75 551	155 614	80 449	166 021

6.2. A L'EXPORTATION

millier de tonnes
million de francs

Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de première desti- nation 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	60	81	30	37	112	163	466	624	4	9	672	914	4 923	6 548	5 595	7 462
1	1	5	59	181	103	314	28	155	—	1	191	656	2 681	12 308	2 872	12 964
2	0	0	0	0	0	0	204	89	8	6	212	95	142	117	354	212
3	81	210	434	872	89	193	1 324	1 733	107	228	2 035	3 236	1 680	3 355	3 715	6 591
4	2	1	2	—	—	3	10	6	5	4	19	14	109	290	128	304
5	26	121	12	40	2	5	26	59	218	530	284	755	1 409	6 366	1 693	7 121
6	4	1	101	61	31	5	103	15	34	31	273	113	2 351	1 234	2 624	1 347
7	—	—	2	2	2	2	0	0	0	0	4	4	210	250	214	254
8	97	235	181	373	23	26	71	149	38	51	410	834	1 409	12 500	1 819	13 334
9	5	90	17	338	5	266	27	952	36	428	90	2 074	2 216	59 485	2 306	61 559
TOTAL	276	744	838	1 904	367	977	2 259	3 782	450	1 288	4 190	8 695	17 130	102 453	21 320	111 148

TABLEAU 7
 TRAFIC DETOURNE - RESULTATS DETAILLÉS

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 maritimes totales		
		Pays par les ports desquels il peut y avoir détournement						tonnage	valeur	tonnage	valeur
		Belgique		Pays-Bas		Total					
tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur		
Nord		1 187	4 077	1 130	2 688	2 317	6 765	10 972	15 754	21,1	42,9
Picardie		110	545	58	300	168	845	146	1 580	115,1	53,5
Ile de France		200	2 960	146	2 647	346	5 607	5 154	25 061	6,7	22,4
Centre		27	220	14	208	41	428	159	1 182	25,8	36,2
Haute-Normandie		75	406	37	255	112	661	19 820	34 943	0,6	1,9
Basse-Normandie		13	68	7	61	20	129	865	2 096	23,3	6,2
Bretagne		10	68	11	95	21	163	1 881	3 906	1,1	4,2
Pays de la Loire		22	187	9	130	31	317	6 454	11 818	0,5	2,7
Poitou-Charente		15	50	7	34	22	84	851	1 575	2,6	5,3
Limousin		1	19	—	7	1	26	25	189	4,0	13,8
Aquitaine		20	73	8	97	28	170	3 823	7 443	0,7	2,3
Midi-Pyrénées		13	109	13	86	26	195	94	1 162	27,7	16,8
Champagne-Ardenne		105	384	40	140	145	524	414	1 001	35,0	52,3
Lorraine		434	556	1 002	507	1 436	1 063	1 208	1 225	118,9	86,8
Alsace		68	496	221	685	289	1 181	2 884	5 580	10,0	21,2
Franche-Comté		18	76	12	52	30	128	15	411	200,0	31,1
Bourgogne		47	131	33	157	80	288	114	848	70,2	34,0
Auvergne		10	45	12	68	22	113	46	599	47,8	18,9
Rhône-Alpes		52	492	49	247	101	739	2 496	8 117	4,0	9,1
Languedoc		4	67	18	229	22	296	2 581	7 280	0,9	4,1
Provence-Côte d'Azur - Corse		10	147	17	188	27	335	20 447	34 251	0,1	1,0
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		2 441	11 176	2 844	8 881	5 285	20 057	80 449	166 021	6,6	12,1

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

millier de tonnes
million de francs

Régions françaises d'origine \ Pays de première destination		Trafic détourné						Rappel Exportations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritimes totales	
		Pays par les ports desquels il peut y avoir détournement									
		Belgique		Pays-Bas		Total		tonnage	valeur	tonnage	valeur
tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur						
Nord	697	3 822	60	466	757	4 288	2 420	9 784	31,3	43,8	
Picardie	232	1 021	7	105	239	1 126	505	3 031	47,3	37,1	
Ile de France	62	971	8	337	70	1 308	2 320	26 515	3,0	4,9	
Centre	22	248	2	42	24	290	146	1 931	16,4	15,0	
Haute-Normandie	42	503	6	76	48	579	4 922	12 463	1,0	4,6	
Basse-Normandie	11	159	—	12	11	171	359	2 029	3,1	8,4	
Bretagne	7	94	1	9	8	103	365	2 515	2,2	4,1	
Pays de la Loire	15	224	1	27	16	251	556	3 537	2,9	7,1	
Poitou-Charente	5	106	1	38	6	144	615	3 247	1,0	4,4	
Limousin	1	15	—	2	1	17	24	287	4,2	5,9	
Aquitaine	11	98	2	45	13	143	1 586	4 704	0,8	3,0	
Midi-Pyrénées	9	64	1	10	10	74	179	1 401	5,6	5,3	
Champagne-Ardenne	235	983	5	64	240	1 047	376	2 029	63,8	51,6	
Lorraine	618	1 597	18	99	636	1 696	468	2 397	135,9	70,8	
Alsace	95	519	18	388	113	907	190	2 665	59,5	34,0	
Franche-Comté	21	520	9	261	30	781	132	3 570	22,7	21,9	
Bourgogne	34	305	2	35	36	340	226	2 880	15,9	11,8	
Auvergne	7	100	1	21	8	121	102	2 208	7,8	5,5	
Rhône-Alpes	37	468	5	144	42	612	518	10 904	8,1	5,6	
Languedoc	9	37	1	18	10	55	1 078	2 816	0,9	2,0	
Provence-Côte d'Azur - Corse	15	137	9	67	24	204	4 233	10 235	5,7	2,0	
Toutes régions françaises d'origine cumulées	2 185	11 991	157	2 266	2 342	14 257	21 320	111 148	11,0	12,8	

2ème Semestre 1982

TABLEAU 8 - TRAFIC DETOURNE PAR LA BELGIQUE - RESULTATS DETAILLÉS 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		431	100	8	181	221	29	16	72	73	56	1 187
Picardie		10	25	—	1	4	6	1	28	21	14	110
Ile de France		71	17	3	13	1	9	3	9	19	55	200
Centre		4	4	—	3	0	1	—	4	2	9	27
Haute-Normandie		6	19	2	5	—	1	3	1	23	15	75
Basse-Normandie		2	1	—	4	—	—	—	0	—	6	13
Bretagne		4	2	0	—	0	—	1	0	1	2	10
Pays de la Loire		5	3	—	1	—	—	—	0	9	4	22
Poitou-Charentes		1	—	—	4	—	0	0	2	1	7	15
Limousin		—	—	—	—	—	0	—	0	—	1	1
Aquitaine		3	1	—	10	0	—	—	0	3	3	20
Midi-Pyrénées		5	—	—	1	4	—	1	0	1	1	13
Champagne-Ardenne		4	16	1	14	1	11	—	42	4	12	105
Lorraine		12	9	11	54	219	12	17	37	55	8	434
Alsace		15	6	0	—	—	2	3	3	34	5	68
Franche-Comté		2	7	—	4	—	2	1	—	1	1	18
Bourgogne		7	13	—	13	1	1	2	5	2	3	47
Auvergne		2	1	1	3	—	—	—	—	2	1	10
Rhône-Alpes		6	5	—	8	1	2	1	2	20	7	52
Languedoc		—	1	0	1	—	0	1	0	—	1	4
Provence-Côte-d'Azur - Corse		2	2	—	—	—	1	1	—	2	2	10
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		592	232	26	320	452	77	51	205	273	213	2 441

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		29	199	1	1	—	263	8	14	81	101	697
Picardie		39	80	—	—	—	70	—	—	24	19	232
Ile de France		1	21	—	—	—	11	4	—	6	19	62
Centre		—	12	0	0	0	—	—	0	1	9	22
Haute-Normandie		3	4	0	3	0	12	1	0	16	3	42
Basse-Normandie		—	7	0	0	0	1	0	0	—	3	11
Bretagne		—	5	0	0	0	0	—	0	—	2	7
Pays de la Loire		—	8	0	0	0	5	—	—	—	2	15
Poitou-Charentes		—	3	0	—	0	0	—	0	1	1	5
Limousin		—	—	0	0	0	0	0	0	—	1	1
Aquitaine		—	7	0	0	0	2	—	0	1	1	11
Midi-Pyrénées		—	1	0	0	0	5	—	0	—	3	9
Champagne-Ardenne		90	44	0	—	0	48	8	0	20	25	235
Lorraine		1	1	—	0	0	455	1	—	141	19	618
Alsace		9	7	0	—	—	7	1	51	11	9	95
Franche-Comté		—	—	0	0	0	8	1	0	4	8	21
Bourgogne		—	12	0	—	0	15	—	0	—	7	34
Auvergne		0	2	0	0	0	—	—	0	1	4	7
Rhône-Alpes		1	1	0	—	0	8	1	0	18	8	37
Languedoc		—	5	0	0	3	—	1	0	—	—	9
Provence-Côte-d'Azur - Corse		1	—	0	—	0	4	3	0	7	—	15
Toutes régions françaises d'origine cumulées		174	419	1	4	3	914	29	65	332	244	2 185

2ème Semestre 1982

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		60	49	7	907	11	25	26	13	23	9	1 130
Picardie		1	10	1	2	—	14	3	3	15	9	58
Ile de France		46	35	5	—	12	4	11	1	13	19	146
Centre		1	6	0	—	—	3	1	—	1	2	14
Haute-Normandie		4	14	0	—	1	1	5	0	8	4	37
Basse-Normandie		—	2	0	0	0	—	—	0	—	5	7
Bretagne		2	6	0	0	—	0	—	0	—	3	11
Pays de la Loire		2	1	0	—	—	1	—	0	1	4	9
Poitou-Charente		—	—	0	0	—	—	1	0	—	6	7
Limousin		—	—	0	0	0	—	—	0	—	—	—
Aquitaine		1	5	0	—	0	1	—	0	1	—	8
Midi-Pyrénées		2	11	0	0	—	—	—	0	—	—	13
Champagne-Ardenne		1	8	5	0	3	11	4	1	3	4	40
Lorraine		2	5	238	127	595	1	8	—	23	3	1 002
Alsace		25	34	17	—	24	4	—	70	39	8	221
Franche-Comté		—	2	0	1	—	—	7	0	1	1	12
Bourgogne		1	15	0	—	1	6	6	1	1	2	33
Auvergne		1	1	—	9	—	—	—	0	—	1	12
Rhône-Alpes		2	5	—	8	7	6	12	0	6	3	49
Languedoc		2	7	1	1	1	3	1	0	2	—	18
Provence-Côte-d'Azur - Corse		6	4	0	—	—	1	3	0	1	2	17
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		159	220	274	1 055	655	81	88	89	138	85	2 844

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

Millier de tonnes

Région française d'origine	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord			13				9			19	18	60
Picardie										2	3	7
Ile de France										2	4	8
Centre												2
Haute-Normandie										4		6
Basse-Normandie												—
Bretagne												1
Pays de la Loire												1
Poitou-Charente												1
Limousin												—
Aquitaine		Par suite de la faiblesse des trafics concernés seules les marges et quelques cases de ce tableau sont remplies									2	
Midi-Pyrénées											1	
Champagne-Ardenne											2	5
Lorraine							9			2	6	18
Alsace			5							4	8	18
Franche-Comté										3	4	9
Bourgogne												2
Auvergne												1
Rhône-Alpes											2	5
Languedoc												1
Provence-Côte-d'Azur - Corse							6			2		9
Toutes régions françaises d'origine cumulées		3	28	—	1	—	30	2	—	43	50	157

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		64	197	2 858	4 113	2 548	44	675	5	186	282	10 972
Picardie		17	3	—	1	1	49	1	13	22	39	146
Ile de France		383	277	1 180	2 689	14	41	37	73	103	357	5 154
Centre		40	11	1	2	—	3	4	59	6	33	159
Haute-Normandie		583	134	2 667	14 728	30	32	238	969	341	98	19 820
Basse-Normandie		126	30	251	156	146	11	46	56	1	42	865
Bretagne		394	992	2	98	1	14	83	221	37	39	1 881
Pays de la Loire		230	692	331	4 717	7	74	17	215	101	70	6 454
Poitou-Charente		156	12	183	286	5	1	25	113	29	41	851
Limousin		6	1	0	0	—	11	3	0	1	3	25
Aquitaine		165	440	2	2 472	50	16	27	435	185	31	3 823
Midi-Pyrénées		41	5	0	—	20	4	3	0	11	10	94
Champagne-Ardenne		18	6	1	369	—	3	2	1	2	12	414
Lorraine		12	2	0	341	807	13	11	0	13	9	1 208
Alsace		5	10	0	2 787	57	2	1	—	6	16	2 884
Franche-Comté		2	—	0	—	—	1	1	0	1	10	15
Bourgogne		9	15	61	0	1	6	5	0	3	14	114
Auvergne		17	4	0	—	1	5	2	0	5	12	46
Rhône-Alpes		48	64	5	2 135	5	28	9	27	118	57	2 496
Languedoc		64	133	—	2 127	102	11	18	80	37	9	2 581
Provence-Côte-d'Azur - Corse		266	310	1 365	15 199	2 609	185	68	182	165	98	20 447
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		2 646	3 338	8 907	52 220	6 404	554	1 276	2 449	1 373	1 282	80 499

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		40	436	51	242	4	344	726	15	134	428	2 420
Picardie		78	210	0	—	—	70	7	0	40	100	505
Ile de France		873	377	3	22	6	142	265	5	137	490	2 320
Centre		9	58	0	—	—	3	9	—	11	56	146
Haute-Normandie		2 501	243	3	1 019	0	29	453	102	449	123	4 922
Basse-Normandie		115	49	13	2	0	128	3	—	3	46	359
Bretagne		69	182	0	—	15	7	31	10	4	47	365
Pays de la Loire		195	102	1	86	—	56	10	1	4	101	556
Poitou-Charente		399	144	0	2	0	—	31	1	7	31	615
Limousin		4	1	0	—	—	1	1	0	4	13	24
Aquitaine		722	207	0	54	—	23	376	25	110	69	1 586
Midi-Pyrénées		51	18	3	—	—	23	11	35	15	23	179
Champagne-Ardenne		41	268	0	—	—	19	4	0	5	39	376
Lorraine		4	44	65	—	—	247	7	—	38	63	468
Alsace		33	50	—	—	0	10	6	14	21	56	190
Franche-Comté		1	9	0	—	—	9	3	0	7	103	132
Bourgogne		2	132	0	—	—	27	1	0	11	53	226
Auvergne		1	16	—	—	—	9	1	0	8	67	102
Rhône-Alpes		51	49	1	2	—	54	29	2	123	207	518
Languedoc		167	131	—	587	12	2	75	1	17	86	1 078
Provence-Côte-d'Azur - Corse		239	146	214	1 699	91	490	575	3	671	105	4 233
Toutes régions françaises d'origine cumulées		5 595	2 872	354	3 715	128	1 693	2 624	214	1 819	2 306	21 320

ATELIERS INDUSTRIA

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