

DIRECTION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
FINANCIÈRES ET ADMINISTRATIVES

DÉPARTEMENT DES STATISTIQUES DES TRANSPORTS



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

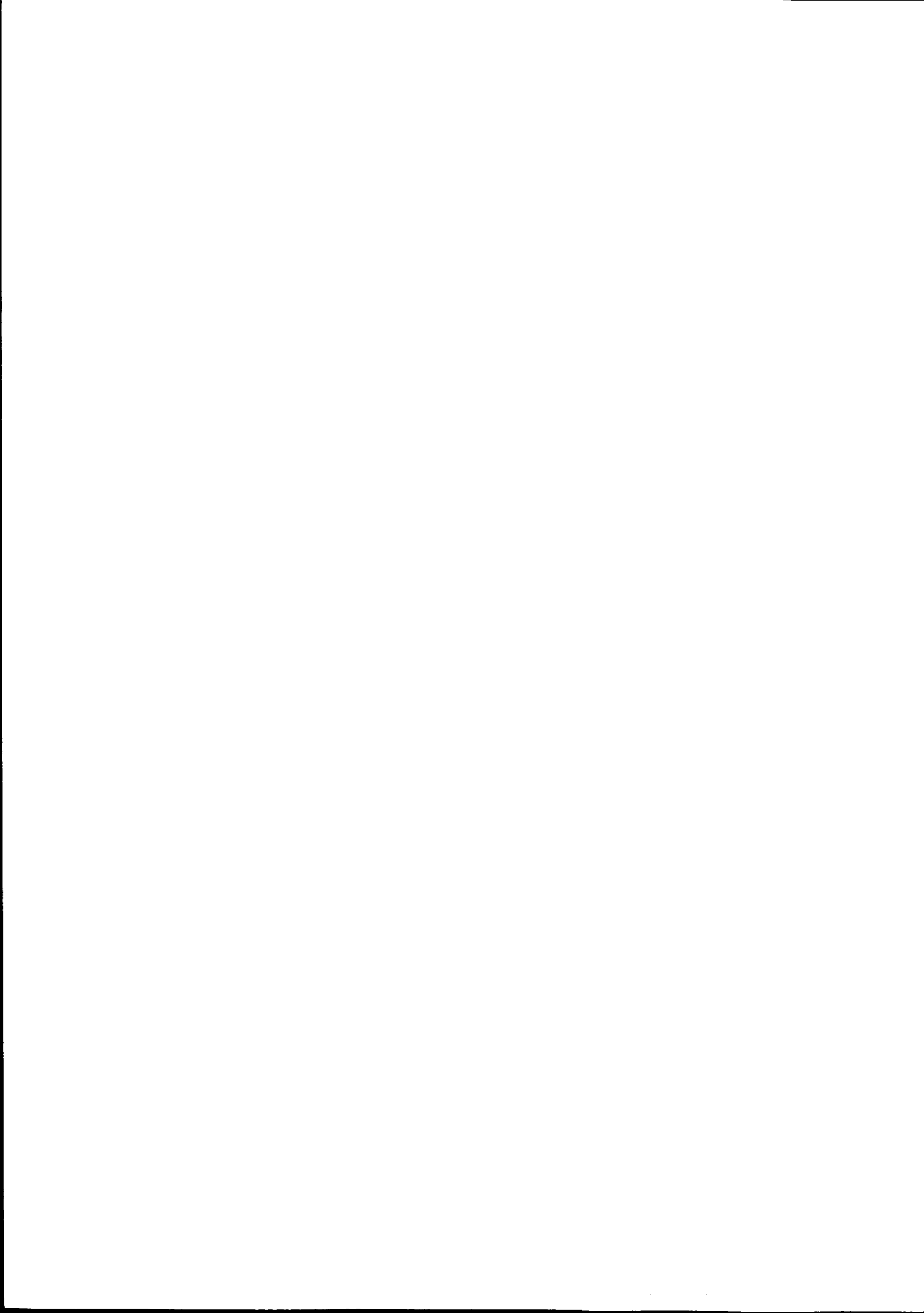
APPLICATION :

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

RÉSULTATS 1983

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





Sommaire

	Pages
Présentation	2
I Définition du « trafic détourné »	3
II Evolution des trafics détournés et semi-détournés sur cinq ans	4
III Evaluation du trafic détourné en 1983, 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 1983	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 1983, le flux de marchandises engendré par le commerce extérieur de la France s'élevait à 362 millions de tonnes, 133 millions de tonnes pour l'exportation, 229 millions de tonnes pour l'importation.

A l'exportation 36,7 % des tonnages sont sortis de France par la voie maritime, 17,3 % par la voie ferroviaire, 31,0 % par la voie routière, 13,0 % par la voie navigable, 2,0 % 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 : 65,4 % pour la mer, 6,5 % pour le fer, 17,5 % pour la route, 4,4 % pour la voie navigable, 6,2 % pour l'air, les trafics frontaliers et les transports par oléoduc.

Mais ces seuls chiffres masquent des réalités complexes. On constate, par exemple, que 18,4 % 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 1983.

Cependant, les renseignements sur les détournements de trafic étant fournis semestriellement à partir de 1981, les résultats du 2^e semestre 1983 sont donnés en annexe.

Les résultats du 1^{er} semestre 1983 ont été publiés en août 1984.

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 citée page précédente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Trafic semi-détourné

Pour compléter cette approche, sera indiqué également, pour les pays par lesquels un détournement est possible, le tonnage des marchandises acheminées, à l'importation, de ces pays de dernière provenance vers la France ou expédiées en première destination à l'exportation par la voie maritime. En effet si ces trafics en transit par un port étranger entrant ou sortant de France par la voie maritime ne sont pas à comptabiliser dans les détournements de trafic au sens strict, il est cependant intéressant d'en connaître l'importance (trafic semi-détourné). C'est ainsi par exemple que 2,6 % en tonnage des importations maritimes ayant pour origines l'Amérique transistent 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 22,8 % 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 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 particulier des charbons allemands transitant par Rotterdam pour être importés par voie maritime par des ports français (610 millions de tonnes en 1983).

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, 17,9 millions de tonnes de pétrole brut importées en 1983 par Marseille-Fos et acheminées directement par pipe-line vers les raffineries de Suisse ou de RFA (cf. la publication « Pétrole 83 » du Comité Professionnel du Pétrole).

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

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

millier de tonnes
million de francs

Importations	1979		1980		1981		1982		1983	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Trafic détourné	10 874	30 194	13 390	36 757	11 440	43 037	11 456	49 712	11 388	53 597
Importations françaises par voie maritime	207 324	174 641	203 056	241 423	177 188	286 061	165 272	320 228	149 571	316 529
dont trafic semi-détourné	748	1 973	1 103	2 554	667	2 571	1 046	2 876	1 133	3 102
Importations françaises totales	285 377	482 160	286 374	602 323	256 732	700 459	243 709	809 405	228 599	861 329

millier de tonnes
million de francs

Exportations	1979		1980		1981		1982		1983	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Trafic détourné	4 852	18 437	4 505	20 947	5 435	28 662	4 736	31 574	4 942	36 174
Exportations françaises par voie maritime	45 565	141 039	46 507	163 074	51 786	208 107	44 842	222 821	48 619	264 723
dont trafic semi-détourné	103	655	85	469	102	498	197	378	52	336
Exportations françaises totales	136 605	419 231	134 551	473 720	133 679	564 025	124 031	654 479	132 535	768 163

III – EVALUATION DU TRAFIC DETOURNE EN 1983 PAR LES PORTS DE BELGIQUE, DES PAYS-BAS, de REPUBLIQUE FEDERALE ALLEMANDE, D'ITALIE ET D'ESPAGNE.

A. RESULTATS GLOBAUX

1. Les importations

En 1983, les importations françaises représentent 228,6 millions de tonnes. Sur ce total, 140,1 millions de tonnes ont pour origine un des pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par la voie maritime, c'est-à-dire un des pays pour lesquels nous avons fait l'hypothèse qu'on peut déceler un détournement de trafic (Royaume-Uni, Eire, Pays Scandinaves, Grèce, Turquie, Afrique, Amérique, Asie, Océanie).

Le détournement de trafic porte sur 8,1 % de ce tonnage : 11,4 millions de tonnes de marchandises ont échappé totalement aux ports français et ont été détournées par les ports belges, hollandais, allemands, italiens ou espagnols. Si l'on fait porter le calcul non plus sur le tonnage mais sur la valeur des importations, le pourcentage monte à 13,6 %.

Par rapport aux 149,6 millions de tonnes de marchandises importées en France par voie maritime, les 11,4 millions de tonnes détournées par les ports étrangers sont l'équivalent de 7,6 % du tonnage passant par les ports français. En valeur le rapport s'élève à 16,9 %.

Il faut noter que la plus grande part des trafics échappant totalement aux ports français transite par les ports belges et hollandais (96,8 % en tonnage et 83,6 % en valeur du trafic total détourné), et que sur les 11,0 millions de tonnes passant par les ports belges et hollandais, 7,4 millions sont acheminés vers la France par route et voie navigable par des véhicules de nationalité française ou étrangère pour respectivement 2,5 et 4,9 millions de tonnes, soit 33,8 % pour le pavillon français et 66,2 % 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 1,1 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 4,9 millions de tonnes de marchandises, le semi-détournement étant négligeable dans le cas des exportations.

Par rapport au trafic des ports français — 48,6 millions de marchandises exportées par voie maritime — les 4,9 millions de tonnes détournées sont l'équivalent de 10,1 % 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 (94,3 % en tonnage et 86,8 % en valeur du trafic total détourné), la part du pavillon, en ce qui concerne le trafic acheminé par route et voie navigable, étant dans ce cas de 1,1 million de tonnes pour le pavillon français et de 1,7 million de tonnes pour le pavillon étranger, soit 39,3 % pour le pavillon français et 60,7 % pour le pavillon étranger.

3. Tableaux 1 et 2

Les tableaux 1 et 2 donnent pour l'ensemble des opérations du Commerce Extérieur Français, le tonnage et la valeur des importations et exportations maritimes et non maritimes de 1983 (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 tableau 2.1 (2.2), on comptabilise par exemple des trafics du type suivant : importations de charbon allemand transitant par Rotterdam et aboutissant par voie maritime dans un port français.

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

1983 - TABLEAU 1 - MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC DETOURNE
 (trafic échappant totalement aux ports français apparaissant
 en caractère gras sur les tableaux)

1.1. A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE NON MARITIME

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	5 307	24 595	5 719	20 212	309	7 532	43	983	10	275	11 388	53 597	953	65 835	12 341	119 432	140 100	393 700
Autres pays** (Reste de l'Europe)	20 636	69 779	11 649	46 420	20 554	142 425	6 286	75 757	3 318	24 144	62 443	358 525	4 244	66 843	66 687	425 368	88 499	467 629
Tous pays d'origine cumulés	25 943	94 374	17 368	66 632	20 863	149 957	6 329	76 740	3 328	24 419	73 831	412 122	5 197	132 678	79 028	544 800	228 599	861 329

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*	4 305	26 661	353	4 731	214	3 304	49	1 035	21	443	4 942	36 174	829	99 697	5 771	135 871	36 373	360 723
Autres pays** (Reste de l'Europe)	21 512	65 304	6 281	31 295	26 317	116 330	11 044	71 837	2 579	20 744	67 733	305 500	10 412	62 069	78 145	367 569	96 162	407 440
Tous pays de destination finale cumulés	25 817	91 965	6 634	36 026	26 531	119 634	11 093	72 872	2 600	21 187	72 675	341 674	11 241	161 766	83 916	503 440	132 535	768 163

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

** Pays d'Europe autre 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.

1983 - TABLEAU 1 - MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC SEMI-DETOURNE
 (trafic passant par un port français mais transitant par un port étranger,
 belge, hollandais, allemand, italien ou espagnol, apparaissant en caractère gras sur les tableaux)

2.1. A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE MARITIME

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	84	246	934	2 272	44	188	62	316	9	80	1 133	3 102	126 626	271 166	127 759	274 268	140 100	393 700
Autres pays** (Reste de l'Europe)	1 251	2 018	3 091	5 263	375	682	2 097	4 710	1 952	4 750	8 766	17 423	13 046	24 838	21 812	42 261	88 499	467 629
Tous pays d'origine cumulés	1 335	2 264	4 025	7 535	419	870	2 159	5 026	1 961	4 830	9 899	20 525	139 672	296 004	149 571	316 529	228 599	861 329

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*	39	183	7	78	3	18	3	23	-	34	52	335	30 550	224 516	30 602	224 852	36 373	360 723
Autres pays** (Reste de l'Europe)	726	1 670	1 775	4 592	870	2 257	4 948	8 727	2 172	4 337	10 491	21 583	7 526	18 288	18 017	39 871	96 162	407 440
Tous pays de destination finale cumulés	765	1 853	1 782	4 670	873	2 275	4 951	8 750	2 172	4 371	10 543	21 919	38 076	242 804	48 619	264 723	132 535	768 163

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

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

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

1. Trafic détourné

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

Par pays ou groupe de pays, on peut ainsi calculer le rapport du trafic échappant totalement aux ports français au trafic assuré par les ports français, ce qui permet de mettre en évidence l'éventuelle importance des courants de trafic, avec ce pays ou de 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 55,2 % du tonnage arrivant dans les ports français.

En valeur, le rapport est de 66,5 %.

— *l'Amérique* : les rapports sont de 23,3 % en tonnage et 53,2 % en valeur.

Pour les importations ayant pour origine l'ensemble des pays retenus, le rapport du trafic détourné au trafic arrivant par voie maritime dans les ports français est, en pourcentage, de 8,9 % en tonnage, 19,5 % en valeur.

1.b Trafic détourné à l'exportation

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

— *les pays scandinaves* : le rapport est de 50,4 % en tonnage et de 97,2 % en valeur.

— *l'Amérique* : pour les exportations ayant pour destination l'Amérique, le trafic détourné équivaut, par rapport au trafic passant par les ports français, à 33,7 % en tonnage et 23,3 % en valeur.

Pour l'ensemble des pays ou groupes de pays retenus, le trafic détourné équivaut à 16,1 % du tonnage d'exportations passant par les ports français, et à 16,1 % 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.

1983 - 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	291	2 410	215	1 291	13	291	1	42	-	4	520	4 038	15 815	53 027	3,3	7,6
Eire	28	221	6	247	-	36	-	3	0	-	34	507	301	3 785	11,3	13,4
Pays scandinaves	977	2 644	2 451	4 202	108	734	-	13	-	1	3 536	7 594	6 408	11 415	55,2	66,5
Grèce	12	89	8	36	5	80	3	91	0	0	28	296	758	1 238	3,7	23,9
Turquie	17	145	2	18	8	158	1	12	-	-	28	333	323	802	8,7	41,5
Afrique	350	1 618	948	1 569	27	373	7	92	6	94	1 338	3 746	44 198	76 774	3,0	4,9
Amérique	3 300	11 807	1 788	8 013	98	2 726	19	524	3	155	5 208	23 225	22 309	43 640	23,3	53,2
Asie	274	4 869	227	3 732	47	3 078	11	189	1	21	560	11 889	33 694	79 735	1,7	14,9
Océanie	58	792	74	1 104	3	56	1	17	-	-	136	1 969	3 953	3 852	3,4	51,1
TOTAL	5 307	24 595	5 719	20 212	309	7 532	43	983	10	275	11 388	53 597	127 759	274 268	8,9	19,5

3.2. A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Pays de destination finale	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL Exportations françaises par voie maritime		Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume-Uni	255	1 934	52	531	25	238	2	13	-	1	334	2 717	5 539	49 777	6,0	5,5
Eire	53	185	10	81	-	17	-	-	0	0	63	283	683	2 766	9,2	10,2
Pays scandinaves	253	2 100	24	268	146	1 974	-	1	-	-	423	4 343	839	4 466	50,4	97,2
Grèce	40	186	1	30	1	41	10	148	-	-	52	405	1 411	2 899	3,7	14,0
Turquie	40	175	1	19	3	84	1	32	2	11	47	321	82	604	57,3	53,1
Afrique	963	4 512	32	467	4	70	16	410	19	419	1 034	5 878	11 271	71 636	9,2	8,2
Amérique	1 378	9 289	103	1 650	12	215	-	19	-	5	1 493	11 178	4 435	48 059	33,7	23,3
Asie	1 291	7 839	101	1 061	22	621	20	407	-	6	1 434	9 934	6 011	41 742	23,9	23,8
Océanie	32	441	29	624	1	44	-	5	-	1	62	1 115	331	2 903	18,7	38,4
TOTAL	4 305	26 661	353	4 731	214	3 304	49	1 035	21	443	4 942	36 174	30 602	224 852	16,1	16,1

1983 - 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 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	15	51	99	-	11	-	9	-	-	52	134	15 815	53 027	0,3	0,3
Eire	1	5	1	2	-	-	-	-	0	0	2	7	301	3 785	0,7	0,2
Pays scandinaves	1	2	97	173	28	108	-	5	0	0	126	288	6 408	11 415	2,0	2,5
Grèce	-	1	-	-	0	0	-	-	-	1	-	2	758	1 238	-	0,2
Turquie	-	-	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	323	802	-	-
Afrique	1	22	56	107	-	-	2	15	-	3	59	147	44 198	76 774	0,1	0,2
Amérique	73	128	498	1 029	16	52	50	269	8	53	645	1 531	22 309	43 640	2,9	3,5
Asie	5	62	213	821	-	16	10	14	1	23	229	936	33 694	79 735	0,7	1,2
Océanie	2	11	18	41	-	1	-	4	0	0	20	57	3 953	3 852	0,5	1,5
TOTAL	84	246	934	2 272	44	188	62	316	9	80	1 133	3 102	127 759	274 268	0,9	1,1

4.2. A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

TRAFIC SEMI-DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Pays de destination finale	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A SEMI-DETOURNEMENT												RAPPEL Exportations françaises par voie maritime		Part en % du trafic semi-détourné dans les exportations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume-Uni	2	12	1	21	3	12	-	5	-	1	6	51	5 539	49 777	0,1	0,1
Eire	-	-	0	0	-	-	0	0	0	0	-	-	683	2 766	-	-
Pays scandinaves	-	1	0	0	-	1	0	-	0	0	-	2	839	4 466	-	-
Grèce	2	6	0	0	0	0	-	1	0	0	2	7	1 411	2 899	0,1	0,2
Turquie	-	-	0	0	-	-	0	0	0	0	-	-	82	604	-	-
Afrique	4	16	1	6	-	1	3	6	-	28	8	57	11 271	71 636	0,1	0,1
Amérique	19	105	-	20	-	3	-	3	-	1	19	132	4 435	48 059	0,4	0,3
Asie	12	40	4	26	-	1	-	8	-	4	16	79	6 011	41 742	0,3	0,2
Océanie	-	3	1	5	0	0	0	0	0	0	1	8	331	2 903	0,3	0,3
TOTAL	39	183	7	78	3	18	3	23	-	34	52	336	30 602	224 852	0,2	0,1

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 63,3 % du tonnage (52,1 % en valeur) des importations maritimes totales, alors qu'à l'exportation cette part n'est que de 15,0 % en tonnage et 5,0 en valeur.

En ce qui concerne les importations, il semble donc plus intéressant de rapporter le trafic détourné aux importations maritimes hors produits pétroliers : on obtient dans ce cas un trafic détourné équivalant à 20,7 % en tonnage (35,3 % en valeur) des importations totales hors produits pétroliers (en tonnage, 11 388 milliers de tonnes à rapporter à 54 887 milliers ; en valeur, 53 597 millions de francs à rapporter à 151 633 millions), ce qui modifie de façon très sensible les rapports donnés précédemment (page 5) : 7,6 % en tonnage (11 388 milliers de tonnes à rapporter à 149 571 milliers), 16,9 % en valeur (53 597 millions de francs à rapporter à 316 529 millions).

Toutefois, ces nouveaux rapports (20,7 % en tonnage, 35,3 % en valeur) peuvent à leur tour être tempérés par le fait suivant :

3 413 milliers de tonnes, soit 30,0 % du trafic détourné à l'importation représentent du trafic pétrolier (ch. 3).

Et sur ces 3 413 milliers de tonnes, 1 990 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 17,1 % en tonnage.

A l'exportation, rappelons que le rapport du trafic détourné au total du trafic maritime s'élève, en pourcentage, à 10,2 % en tonnage et 13,7 % 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 : 96,8 % en tonnage et 83,6 en valeur des trafics totaux détournés et aux exportations : 94,3 % en tonnage et 86,8 % en valeur, nous ne nous intéresserons dans la suite de la publication qu'à ces deux pays.

1983 - TABLEAU 5 - TRAFIC DETOURNE - RESULTATS PAR TYPE DE MARCHANDISES

5.1. A L'IMPORTATION

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A DETOURNEMENT												RAPPEL Importations françaises par voie maritime totales		RAPPORT en % du trafic détourné aux importations par voie maritime totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0	1 139	4 025	407	2 194	55	481	21	144	2	20	1 624	6 864	4 375	15 078	37,1	45,5
1	493	2 242	390	2 685	46	769	6	90	5	58	940	5 844	6 365	29 907	14,8	19,5
2	39	28	565	286	9	5	-	-	-	0	613	319	15 358	6 148	0,4	5,2
3	992	492	2 409	2 938	12	8	-	-	-	-	3 413	3 438	94 684	164 896	3,6	2,1
4	1 053	1 447	936	404	6	27	0	0	-	1	1 995	1 879	13 044	3 858	15,3	48,7
5	168	1 117	174	2 363	45	278	-	5	-	2	387	3 765	1 184	7 682	32,7	49,0
6	116	257	173	300	25	53	2	4	-	-	316	614	2 919	1 630	10,8	37,7
7	277	209	202	92	-	-	-	-	0	0	479	301	6 050	3 023	7,9	10,0
8	620	3 649	264	2 229	40	794	7	26	1	4	932	6 702	3 008	19 349	31,0	34,6
9	410	11 129	199	6 721	71	5 117	7	714	2	190	689	23 871	2 584	64 958	26,7	36,7
TOTAL	5 307	24 595	5 719	20 212	309	7 532	43	983	10	275	11 388	53 597	149 571	316 529	7,6	16,9

5.2. A L'EXPORTATION

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A DETOURNEMENT												RAPPEL Exportations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritime totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0	180	550	10	66	17	100	2	17	2	18	211	751	14 174	20 012	1,5	3,8
1	824	3 193	48	429	10	122	24	334	7	57	913	4 136	7 367	30 646	12,4	13,5
2	2	2	-	3	0	0	0	0	-	-	2	5	941	499	0,2	1,0
3	21	122	2	5	-	2	-	3	-	-	23	132	7 288	13 184	0,3	1,0
4	3	15	-	2	-	3	-	-	0	0	3	20	181	1 137	1,7	1,8
5	1 889	6 940	59	454	103	404	4	15	-	8	2 055	7 821	3 412	15 589	60,2	50,2
6	62	151	10	29	4	26	1	6	2	12	79	224	4 829	3 379	1,6	6,6
7	71	56	1	2	3	3	-	-	-	-	75	61	471	570	15,9	10,7
8	735	3 971	121	901	26	363	2	29	5	25	889	5 289	4 143	32 624	21,5	16,2
9	518	11 661	102	2 840	51	2 281	16	631	5	322	692	17 735	5 813	147 083	11,9	12,1
TOTAL	4 305	26 661	353	4 731	214	3 304	49	1 035	21	443	4 942	36 174	48 619	264 723	10,2	13,7

6.1. A L'IMPORTATION

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL					
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	3	23	23	107	—	1	43	108	3	11	72	250	4 303	14 828	4 375	15 078
1	19	83	280	731	13	32	449	970	35	78	796	1 894	5 569	23 013	6 365	29 907
2	0	0	647	310	115	61	0	0	0	0	762	371	14 596	5 777	15 358	6 148
3	944	1 666	2 243	4 113	110	198	1 330	2 861	744	1 179	5 371	10 017	83 313	154 879	94 684	164 896
4	16	22	21	15	0	0	33	78	390	40	460	155	12 584	3 703	13 044	3 858
5	11	27	14	52	18	44	80	177	222	1 072	345	1 372	839	6 310	1 184	7 682
6	71	38	120	49	10	5	57	42	231	76	489	210	2 430	1 420	2 919	1 630
7	198	169	414	363	11	11	62	53	161	124	846	720	5 204	2 303	6 050	3 023
8	26	58	193	716	123	157	83	96	95	263	520	1 290	2 488	18 059	3 008	19 349
9	47	178	70	1 079	19	361	22	641	80	1 987	238	4 246	2 346	60 712	2 584	64 958
TOTAL	1 335	2 264	4 025	7 535	419	870	2 159	5 026	1 961	4 830	9 899	20 525	139 672	296 004	149 571	316 529

6.2. A L'EXPORTATION

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de première destination cumulés	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL					
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	150	230	72	101	296	457	1 490	2 202	165	167	2 173	3 157	12 001	16 855	14 174	20 012
1	14	66	277	1 023	200	650	134	650	1 093	9	1 718	2 398	5 649	28 248	7 367	30 646
2	7	2	2	1	1	1	444	192	71	32	525	228	416	271	941	499
3	268	595	811	1 576	238	522	1 925	2 779	394	858	3 636	6 330	3 652	6 854	7 288	13 184
4	—	—	—	—	2	10	18	16	46	32	66	58	115	1 079	181	1 137
5	41	218	5	20	24	152	125	251	209	898	404	1 539	3 008	14 050	3 412	15 589
6	17	3	220	117	71	10	220	60	66	52	594	242	4 235	3 137	4 829	3 379
7	7	6	9	7	13	15	—	—	—	—	29	28	442	542	471	570
8	251	520	333	817	17	48	163	365	62	98	826	1 848	3 317	30 776	4 143	32 624
9	10	213	53	1 008	11	410	432	2 235	66	2 225	572	6 091	5 241	140 992	5 813	147 083
TOTAL	765	1 853	1 782	4 670	873	2 275	4 951	8 750	2 172	4 371	10 543	21 919	38 076	242 804	48 619	264 723

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 1983.

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 Champagne-Ardenne : 300 milliers de tonnes importés à destination de la Champagne-Ardenne échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 73 milliers de tonnes d'importation entrant en France par les ports français, soit un rapport de 411,0 % en tonnage (118,7 en valeur).

La Franche-Comté : le rapport de trafics détournés aux trafics entrant par les ports français est de 194,1 % en tonnage et 37,2 en valeur.

La Lorraine : 145,0 % en tonnage et 94,4 % en valeur.

La Bourgogne : les rapports sont de 106,5 % en tonnage et 45,2 en valeur.

La Picardie : 92,1 % en tonnage et 45,1 % en valeur.

L'Auvergne : 63,6 % en tonnage et 28,3 % en valeur.

L'ensemble de ces six régions représente 32,8 en tonnage des détournements à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le pourcentage étant de 15,6 % 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 région Rhône-Alpes et la Bourgogne 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 cinq déjà citées pour les importations.

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

Lorraine : 1 160 milliers de tonnes exportées par la Lorraine échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 846 milliers de tonnes sortant de France par les ports français, ce qui équivaut à 137,1 % en tonnage (le rapport en valeur étant de 80,2 %).

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 76,8 % en tonnage et 43,7 % en valeur.

Champagne : 46,5 % en tonnage et 47,4 % en valeur.

Picardie : 41,8 % en tonnage et 31,9 % en valeur.

Nord : 34,5 % en tonnage et 42,2 % en valeur.

Franche-Comté : 27,9 % en tonnage et 30,0 % en valeur.

Bourgogne : 19,3 % en tonnage et 12,0 % en valeur.

Ces sept régions représentent 86,6 % en tonnage et 69,5 % en valeur des détournements à l'exportation par la Belgique et les Pays-Bas.

En valeur absolue, tonnage et valeur, on note l'importance des régions suivantes : 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 DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE OU DE DESTINATION FINALE DES MARCHANDISES ET PAR TYPE DE MARCHANDISES

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

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

1. Détournements de trafics à l'importation

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

2. Détournements de trafics à l'exportation

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

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

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

IV – APPROCHE DETAILLEE DES TRAFICS DETOURNES

11 026 milliers de tonnes à l'importation et 4 658 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 treize trafics à destination de dix régions françaises représentant 91,2 % 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 2 308 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 5 051 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 60,9 % des trafics détournés à l'importation le sont par voie navigable et 39,1 % par fer et route.

Cependant, cette répartition modale est différente selon le pays de détournement. Si l'on considère la Belgique, sur 5 307 milliers de tonnes détournées à l'importation par ce pays, 39,8 % le sont par voie navigable et 60,2 % par fer et route. Au contraire, par les Pays-Bas, ces pourcentages s'inversent : 80,5 % des 5 719 milliers de tonnes de trafics détournés par les Pays-Bas le sont par voie navigable et conduite alors que 19,5 % le sont par fer et route.

**1983 - 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 Meurthe et Moselle	Département de la Moselle	Département du Bas-Rhin	Département du Haut-Rhin	Autres zones frontières	Toutes zones frontières cumulées
Nord	5 051	—	—	—	—	—	3	5 054
Picardie	310	1	—	—	—	0	2	313
Ile de France	676	6	—	1	3	—	1	687
Centre	151	1	—	—	—	—	—	152
Haute-Normandie	233	—	0	—	—	0	1	234
Basse-Normandie	62	—	—	—	0	0	—	62
Bretagne	51	—	—	—	—	0	1	52
Pays de la Loire	64	—	—	—	0	0	—	64
Poitou-Charentes	33	—	0	—	—	0	—	33
Limousin	12	—	0	—	0	0	0	12
Aquitaine	41	—	—	—	—	0	—	41
Midi-Pyrénées	57	—	—	1	—	—	—	58
Champagne-Ardenne	196	103	—	1	0	—	—	300
Lorraine	33	36	243	2 308	72	9	—	2 701
Alsace	12	1	12	84	198	299	27	633
Franche-Comté	30	8	4	9	1	4	10	66
Bourgogne	128	14	3	2	0	—	—	147
Auvergne	89	—	—	—	—	0	—	89
Rhône - Alpes	160	5	10	27	8	2	—	212
Languedoc	42	2	—	—	—	—	—	44
Provence - Côte d'Azur - Corse	55	—	12	5	—	—	—	72
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	7 486	177	284	2 438	282	314	45	11 026

**1983 – TABLEAU 12 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE ET PAR OLEODUCS 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	1 990 (oléoduc) 1 539 (v. n.)						0	1 990 (oléoduc) 1 539 (v. n.)
Picardie	69	0					0	69
Ile de France	221	3		0	3		0	227
Centre	13	0						13
Haute-Normandie	60						0	60
Basse-Normandie	—							—
Bretagne	0						0	0
Pays de la Loire	—							—
Poitou-Charentes	0							0
Limousin	0							0
Aquitaine	1							1
Midi-Pyrénées	0			0				0
Champagne-Ardenne	96	21		0				117
Lorraine	10	15	0	1 931	72	9		2 037
Alsace	2	—	0	2	190	294	27	515
Franche-Comté	17	7	0	0	1	4	10	39
Bourgogne	47	11	0	1				59
Auvergne	5							5
Rhône - Alpes	11	4	0	18	7	—		40
Languedoc	2	1						3
Provence - Côte d'Azur - Corse	3		0	0				3
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	1 990 (oléoduc) 2 096 (v. n.)	62	0	1 952	273	307	37	6 717 (4 727 + 1 990)

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

1983 - 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 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	741	781											—	3	741	784	1 525
Picardie	16	225	0	1									1	1	17	227	244
Ile de France	58	397	0	3			—	1	0	0			0	1	58	402	460
Centre	58	80	0	1											58	81	139
Haute-Normandie	24	149											—	1	24	150	174
Basse-Normandie	19	43													19	43	62
Bretagne	9	42											0	1	9	43	52
Pays de la Loire	2	62													2	62	64
Poitou-Charentes	6	27													6	27	33
Limousin	—	12													—	12	12
Aquitaine	13	27													13	27	40
Midi-Pyrénées	44	13					1	—							45	13	58
Champagne-Ardenne	25	75	3	79			0	1							28	155	183
Lorraine	7	16	—	21	160	83	283	94	—	—	—	—			450	214	664
Alsace	1	9	0	1	1	11	6	76	2	6	0	5	0	—	10	108	118
Franche-Comté	1	12	—	1	—	4	—	9	—	—	0	—	0	—	1	26	27
Bourgogne	19	62	0	3	2	1	—	1							21	67	88
Auvergne	56	28													56	28	84
Rhône - Alpes	30	119	0	1	9	1	4	5	0	1	0	2			43	129	172
Languedoc	6	34	0	1											6	35	41
Provence - Côte d'Azur - Corse	15	37			11	1	4	1							30	39	69
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	1 150	2 250	3	112	183	101	298	188	2	7	—	7	1	7	1 637	2 672	4 309

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

Sur 6 717 milliers de tonnes détournées par voie navigable et oléoduc, sept trafics (en gras dans le tableau 12) représentant 536 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 3 977 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas, soit au total 4 513 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 1 990 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 14,8 % des trafics à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le sont par le fer et 24,2 % par route.

Cette relative égalité recouvre cependant des différences sensibles au niveau du pays de détournement : en effet, 27,9 % des trafics détournés à l'importation par la Belgique le sont par le fer pour 32,3 % par route, les pourcentages respectifs pour les Pays-Bas étant de 2,7 % et 16,8 %.

Sur les 4 309 milliers de tonnes détournées à l'importation par le fer et route par la Belgique et les Pays-Bas, 3 400 milliers de tonnes correspondent à du trafic passant par le département frontière du Nord, dont 1 522 à destination de la région Nord.

Ces 78,9 % des trafics détournés à l'importation par fer et route et en particulier les 35,3 % à destination de la région Nord, semble a priori récupérables par les frontières maritimes françaises : cela tiendrait en particulier à diminuer le parcours terrestre entre le lieu de débarquement de la marchandise et la destination finale.

Quant aux 21,1 % 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 40,9 % du trafic détourné par la Belgique et les Pays-Bas apparaissent difficilement récupérables, les 59,1 % restants pouvant donner lieu en partie à une récupération par les ports français.

c. place des pavillons respectifs

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

Zone frontière Mode de transp. pavillon		millier de tonnes																													
		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	F	E	Total			
Voie navigable		559	1537	2096	23	39	62	0	0	0	663	1289	1952	58	215	273	146	161	307	25	12	37	1474	3253	4727						
Route		831	1419	2250	67	45	112	69	32	101	74	114	188	2	5	7	3	4	7	3	4	7	1049	1623	2672						

Sur 4 727 milliers de tonnes détournées par voie navigable à l'importation, par la Belgique et les Pays-Bas, 1 474 milliers le sont sous pavillon français et 3 253 sous pavillon étranger.

En ce qui concerne la route, 1 049 milliers de tonnes sur les 2.672 milliers détournés par la Belgique et les Pays-Bas, correspondent à du trafic sous pavillon français pour 1 623 milliers de tonnes sous pavillon étranger.

Les taux de couverture assurés par les pavillons français sont dans les deux cas (31,2 % par la voie navigable et 39,3 % 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	17	21												
Lorraine	6	9	15	653	1 278	1 931	1	71	72						
Alsace							48	142	190	146	148	294			
Total	10	26	36	653	1 278	1 931	49	213	262	146	148	294	858	1 665	2 523

soit 34,0 % pour le pavillon français et 66,0 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 34,1 % par le pavillon français et 65,9 % par le pavillon étranger.

2. Les Exportations

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

a. contrainte de localisation

En gras dans le tableau 14 apparaissent neuf trafics à destination de sept régions françaises représentant 78,3 % 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 16,5 % des trafics détournés le sont par voie navigable et 83,5 % par fer et route au lieu de 60,9 % et 19,1 % 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 436 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 32 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas soit au total 468 milliers de tonnes ce qui permettrait de dire qu'à l'exportation, 10,0 % des trafics détournés par la Belgique et les Pays-Bas paraissent difficilement récupérables.

c. place des pavillons respectifs

Exportation		millier de tonnes																							
Mode de transp. pavillon	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		
		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		118	101	219	1	1	2	0	0	0	227	181	408	60	14	74	11	8	19	15	31	46	432	336	768
Route		559	1104	1663	26	30	56	22	34	56	50	154	204	3	8	11	1	1	2	7	9	16	668	1340	2008

Si l'on considère la nationalité du pavillon, on constate que 432 milliers de tonnes sur les 768 milliers de tonnes détournées par voie navigable, sont transportées sous pavillon français et que sur les 2 008 milliers de tonnes détournées par route, 668 milliers sont acheminées sous pavillon français.

Les taux de couverture assurés par le pavillon français sont de 563 % pour la voie navigable et de 33,3 % par la route.

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															
Rég. d'origine pavillon	Zone frontière	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														
Lorraine					226	177	403										
Alsace								34	11	45	11	8	19				
Total		-	1	1	226	177	403	34	11	45	11	8	19	271	197	468	

soit 57,9 % pour le pavillon français et 42,1 % 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 35,9 % pour le pavillon français et 64,1 % pour le pavillon étranger.

1983 - 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	1 495	—	3	—	—	0	150	1 648
Picardie	474	1	—	2	—	—	3	480
Ile de France	163	1	—	2	3	—	1	170
Centre	43	—	—	—	—	0	8	51
Haute-Normandie	128	—	0	—	0	0	—	128
Basse-Normandie	12	—	0	—	0	0	—	12
Bretagne	16	0	0	—	—	—	—	16
Pays de la Loire	24	—	0	—	0	0	—	24
Poitou-Charentes	12	0	—	—	0	0	—	12
Limousin	—	0	0	0	0	0	0	—
Aquitaine	17	—	—	—	—	0	—	17
Midi-Pyrénées	23	0	0	—	0	0	—	23
Champagne-Ardenne	260	83	1	4	—	0	1	349
Lorraine	12	7	436	703	1	1	—	1 160
Alsace	1	—	9	98	54	21	46	229
Franche-Comté	7	—	14	33	23	—	—	77
Bourgogne	80	1	4	3	1	—	—	89
Auvergne	13	—	—	—	0	0	—	13
Rhône-Alpes	86	—	9	4	—	—	1	100
Languedoc	18	2	3	—	1	—	—	24
Provence-Côte d'Azur - Corse	30	1	3	—	2	—	—	36
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	2 914	96	482	849	85	22	210	4 658

**1983 – TABLEAU 15 - TRAFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS
RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE
ET PAR ZONE FRONTIERE**

millier de tonnes

Zone frontière Région d'origine	Département du Nord	Département des Ardennes	Départements de Meuse et de Meurthe et Moselle	Département de la Moselle	Département du Bas-Rhin	Département du Haut-Rhin	Autres zones frontières	Toutes zones frontières cumulées
Nord	180		0		—		0	180
Picardie	21	1		1			0	23
Ile de France	5	0		0	3		0	8
Centre	0						0	0
Haute-Normandie	0							0
Basse-Normandie	0							0
Bretagne	0							0
Pays de la Loire	0							0
Poitou-Charentes	0							0
Limousin	0							0
Aquitaine	0							0
Midi-Pyrénées	0							0
Champagne-Ardenne	13	1	0	4	—		0	18
Lorraine	—	0	0	403	—	0		403
Alsace	—		0	—	45	19	46	110
Franche-Comté	0		0	—	22			22
Bourgogne	0	0	0	0	1			1
Auvergne	0							0
Rhône-Alpes	0		0	0	—		0	—
Languedoc	0	0	0		1			1
Provence-Côte d'Azur - Corse	0	0	0		2			2
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	219	2	0	408	74	19	46	768

1983 - 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 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	486	829			3	0							146	4	635	833	1 468
Picardie	252	201	0	—			—	1					1	2	253	204	457
Ile de France	41	117	0	1			0	2					0	1	41	121	162
Centre	23	20											0	8	23	28	51
Haute-Normandie	22	106													22	106	128
Basse-Normandie	6	6													6	6	12
Bretagne	2	14													2	14	16
Pays de la Loire	1	23													1	23	24
Poitou-Charentes	2	10													2	10	12
Limousin	—	—													—	—	—
Aquitaine	9	8													9	8	17
Midi-Pyrénées	11	12													11	12	23
Champagne-Ardenne	113	134	32	50	1	—							1	—	147	184	331
Lorraine	—	12	5	2	389	47	207	93	0	1	1	—			602	155	757
Alsace	—	1			2	7	5	93	—	9	0	2			7	112	119
Franche-Comté	2	5			13	1	22	11	—	1					37	18	55
Bourgogne	28	52	0	1	4	—	2	1	0	—					34	54	88
Auvergne	3	10													3	10	13
Rhône-Alpes	12	74			8	1	1	3					0	1	21	79	100
Languedoc	10	8	1	1	3	—			0	0					14	9	23
Provence-Côte d'Azur - Corse	9	21	0	1	3	—									12	22	34
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	1 032	1 663	38	56	426	56	237	204	—	11	1	2	148	16	1 882	2 008	3 890

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.

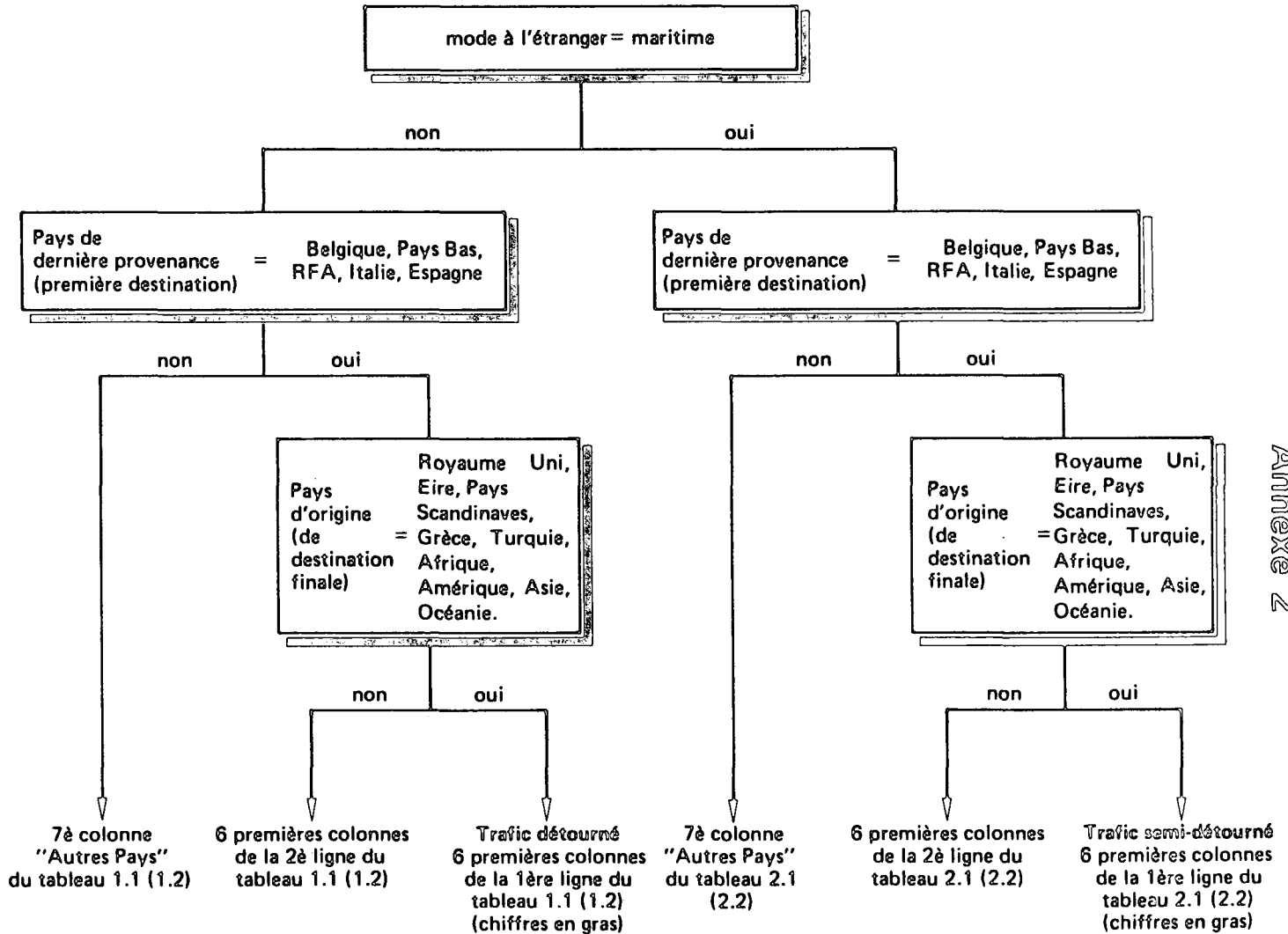
Il faut noter que cette richesse des documents douaniers en ce qui concerne les transports est assez spécifique à la France : au Royaume-Uni, par exemple, il n'y a pas si longtemps que les documents douaniers ne donnaient pas d'indication sur le mode de transport utilisé.

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))

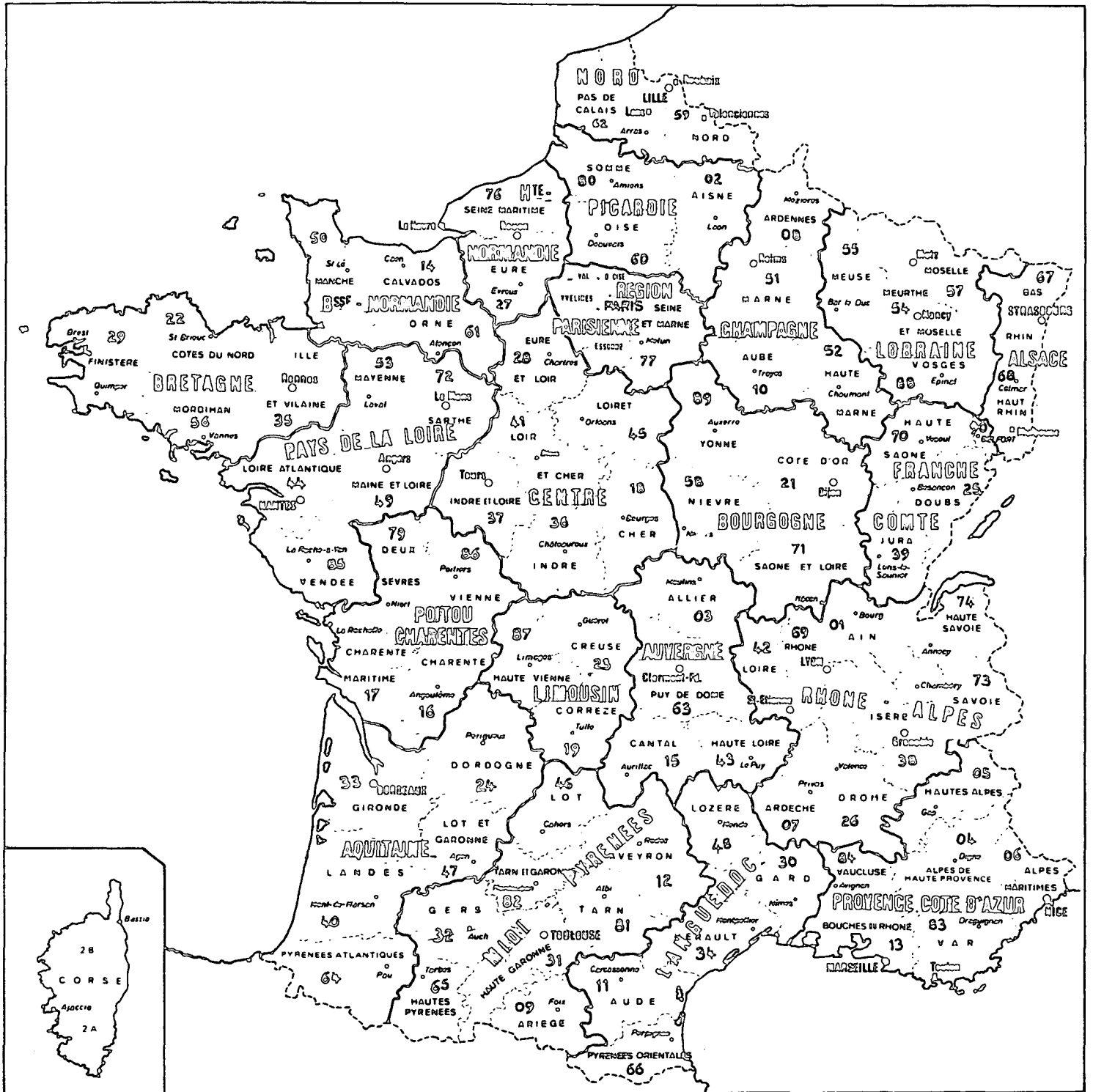
CHAPITRE

- 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 1983

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

1.1. A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE NON MARITIME

million de francs
millier de tonnes

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*	2 540	12 282	2 623	9 759	141	3 818	18	449	5	101	5 327	26 409	458	31 505	5 785	57 914	67 516	194 955
Autres pays** (Reste de l'Europe)	10 220	33 923	4 810	22 205	9 561	68 206	2 755	37 319	1 536	11 438	28 882	173 091	2 054	32 839	30 936	205 930	42 599	228 592
Tous pays d'origine cumulés	12 760	46 205	7 433	31 964	9 702	72 024	2 773	37 768	1 541	11 539	34 209	199 500	2 512	64 344	36 721	263 844	110 115	423 547

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*	2 300	14 671	176	2 380	112	1 795	21	483	12	294	2 621	19 623	405	50 804	3 026	70 427	18 895	188 100
Autres pays** (Reste de l'Europe)	10 380	31 418	3 133	15 360	14 218	58 590	5 455	36 389	1 251	10 192	34 437	151 949	5 015	31 500	39 452	183 449	49 637	204 298
Tous pays de destination finale cumulés	12 680	46 089	3 309	17 740	14 330	60 385	5 476	36 872	1 263	10 486	37 058	171 572	5 420	82 304	42 478	253 876	68 532	392 398

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

** Pays d'Europe autre 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.

2ème Semestre 1983

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*	40	114	339	988	9	53	13	46	5	47	406	1 248	61 325	135 793	61 731	137 041	67 516	194 955
Autres pays** (Reste de l'Europe)	745	1 289	1 561	2 789	194	338	990	2 377	1 081	2 246	4 571	9 039	7 092	13 623	11 663	22 662	42 599	228 592
Tous pays d'origine cumulés	785	1 403	1 900	3 777	203	391	1 003	2 423	1 086	2 293	4 977	10 287	68 417	149 416	73 394	159 703	110 115	423 547

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*	23	104	5	47	—	5	—	9	—	26	28	191	15 841	117 482	15 869	117 673	18 895	188 100
Autres pays** (Reste de l'Europe)	443	1 004	1 108	2 570	574	1 451	2 618	4 414	1 728	2 556	6 471	11 975	3 714	8 854	10 185	20 849	49 637	204 298
Tous pays de destination finale cumulés	466	1 108	1 113	2 617	574	1 456	2 618	4 423	1 728	2 582	6 499	12 186	19 555	126 336	26 054	138 522	68 532	392 398

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

** Pays d'Europe autre 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 R.F.A., de l'Italie et de l'Espagne.

3.1. A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL Importations françaises par voie maritime		Rapport en % du trafic détourné aux importations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume-Uni	147	1 216	120	654	8	148	—	27	—	2	275	2 047	8 570	28 594	3,2	7,1
Eire	15	127	2	104	—	23	—	2	0	—	17	256	132	1 926	12,9	13,3
Pays scandinaves	470	1 292	1 123	2 061	44	347	—	5	0	—	1 637	3 705	3 127	5 760	52,4	64,3
Grèce	3	47	4	19	2	36	2	44	0	0	11	146	300	551	3,7	26,5
Turquie	6	56	11	11	3	74	—	3	—	—	10	144	200	456	5,0	31,6
Afrique	133	801	437	758	12	181	2	35	3	45	587	1 820	20 836	37 330	2,8	4,9
Amérique	1 621	5 930	791	3 890	46	1 343	6	219	1	40	2 465	11 422	10 000	20 140	24,7	56,7
Asie	122	2 475	114	1 796	24	1 624	7	105	1	14	268	6 014	16 935	40 575	1,6	14,8
Océanie	23	338	31	466	2	42	1	9	—	—	57	855	1 631	1 709	3,5	50,0
TOTAL	2 540	12 282	2 623	9 759	141	3 818	18	449	5	101	5 327	26 409	61 731	137 041	8,6	19,3

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	150	1 110	24	231	20	138	1	9	—	1	195	1 489	2 948	25 706	6,6	5,8
Eire	24	94	5	37	—	10	—	—	0	0	29	141	329	1 347	8,8	10,5
Pays scandinaves	125	1 185	11	140	70	1 036	—	1	—	—	206	2 362	447	2 154	46,1	109,7
Grèce	21	108	—	4	1	21	5	74	—	—	27	207	501	1 135	5,4	18,2
Turquie	29	106	1	15	1	44	—	10	1	6	32	181	32	284	100,0	63,7
Afrique	538	2 496	17	248	2	33	7	188	11	281	575	3 246	6 348	37 508	9,1	8,7
Amérique	753	5 465	58	895	6	120	—	10	—	3	817	6 493	2 289	26 807	35,7	24,2
Asie	644	3 873	44	487	11	363	8	190	—	2	707	4 915	2 815	21 122	25,1	23,3
Océanie	16	234	16	323	1	30	—	1	—	1	33	589	160	1 610	20,6	36,6
TOTAL	2 300	14 671	176	2 380	112	1 795	21	483	12	294	2 621	19 623	15 869	117 673	16,5	16,7

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	—	4	24	54	—	2	—	5	—	—	24	65	8 570	28 594	2,8	2,2
Eire	—	—	1	2	—	—	—	—	0	0	1	2	132	1 926	0,8	0,1
Pays scandinaves	—	1	—	3	—	7	—	2	0	0	—	13	3 127	5 760	—	0,2
Grèce	0	0	—	—	0	0	—	—	—	—	—	—	300	551	—	—
Turquie	0	0	—	—	0	0	—	—	0	0	—	—	200	456	—	—
Afrique	—	10	42	84	—	—	2	14	—	2	44	110	20 836	37 330	2,1	0,3
Amérique	35	62	225	508	9	30	1	13	5	35	275	648	10 000	20 140	2,8	3,2
Asie	3	27	40	328	—	13	10	12	—	10	53	390	16 935	40 575	0,3	1,0
Océanie	2	10	7	9	—	1	0	0	0	0	9	20	1 631	1 709	0,6	1,2
TOTAL	40	114	339	988	9	53	13	46	5	47	406	1 248	61 731	137 041	6,6	0,9

4.2. A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

TRAFIC SEMI-DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Pays de destination finale	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A SEMI-DETOURNEMENT												RAPPEL Exportations françaises par voie maritime		Part en % du trafic semi-détourné dans les exportations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume-Uni	1	7	1	17	—	3	—	3	—	—	2	30	2 948	25 706	0,1	0,1
Eire	—	—	0	0	—	—	0	0	0	0	—	—	329	1 347	—	—
Pays scandinaves	—	1	0	0	0	0	0	—	0	0	—	1	447	2 154	—	—
Grèce	2	4	0	0	0	0	—	—	0	0	2	4	501	1 135	0,4	0,4
Turquie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	284	0	0
Afrique	2	9	1	5	0	—	—	4	—	26	3	44	6 348	37 508	—	0,1
Amérique	11	61	—	3	—	1	—	1	—	—	11	66	2 289	26 807	0,5	0,2
Asie	7	20	3	22	—	1	—	1	0	0	10	44	2 815	21 122	0,4	0,2
Océanie	—	2	—	—	0	0	0	0	0	0	—	2	160	1 610	—	0,1
TOTAL	23	104	5	47	—	5	—	9	—	26	28	191	15 869	117 673	0,2	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	525	1 935	192	993	25	235	9	74	1	11	752	3 248	1 782	6 749	42,2	48,1
1	280	1 356	170	1 322	21	340	2	50	3	31	476	3 099	3 143	15 955	15,1	19,4
2	25	19	253	136	8	4	0	0	0	0	286	159	6 276	2 632	4,6	6,0
3	468	236	1 085	1 408	6	4	—	—	—	—	1 559	1 648	47 465	85 123	3,3	1,9
4	554	841	460	202	3	14	0	0	—	1	1 017	1 058	7 090	2 050	14,3	51,6
5	66	488	82	1 090	18	128	—	1	—	1	166	1 708	541	3 735	30,7	45,7
6	55	103	82	154	13	26	1	2	0	0	151	285	1 556	861	9,7	33,1
7	85	74	93	47	—	—	—	—	0	0	178	121	2 885	1 404	6,2	8,6
8	297	1 764	114	1 043	15	354	2	12	—	1	428	3 174	1 369	9 290	31,3	34,2
9	185	5 466	92	3 364	32	2 713	4	310	1	56	314	11 909	1 287	31 904	24,4	37,3
TOTAL	2 540	12 282	2 623	9 759	141	3 818	18	449	5	101	5 327	26 409	73 394	159 703	7,3	16,5

5.2. A L'EXPORTATION

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A DETOURNEMENT												RAPPEL Exportations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritime totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0	71	272	3	28	7	47	1	5	1	8	83	360	7 158	10 661	1,2	3,4
1	507	1 897	28	258	6	64	11	163	3	27	555	2 409	4 421	17 044	12,6	14,1
2	1	1	—	2	0	0	0	0	—	—	1	3	564	288	0,2	1,0
3	17	99	1	3	—	1	—	1	—	—	18	104	4 042	7 468	0,4	1,4
4	1	10	—	1	—	2	—	—	0	0	1	13	112	744	0,9	1,7
5	986	3 681	32	222	57	216	1	5	—	5	1 076	4 129	1 878	8 350	57,3	49,4
6	33	81	3	12	2	10	—	3	1	8	39	114	2 364	1 702	1,6	6,7
7	19	18	—	1	—	—	—	—	—	—	19	19	264	313	7,2	6,1
8	406	2 232	59	449	12	181	1	16	4	17	482	2 895	2 149	16 802	22,4	17,2
9	259	6 380	50	1 404	28	1 274	7	290	3	229	347	9 577	3 102	75 150	11,2	12,7
TOTAL	2 300	14 671	176	2 380	112	1 795	21	483	12	294	2 621	19 623	26 054	138 522	10,1	14,2

6.1. A L'IMPORTATION

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL					
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	2	17	12	63	—	1	2	14	2	8	18	103	1 764	6 646	1 782	6 749
1	10	44	152	442	5	11	253	579	14	51	434	1 127	2 709	14 828	3 143	15 955
2	0	0	335	169	43	22	0	0	0	0	378	191	5 898	2 441	6 276	2 632
3	581	1 092	1 075	2 048	67	123	619	1 455	435	673	2 777	5 391	44 688	79 732	47 465	85 123
4	4	6	5	4	0	0	16	29	224	25	249	64	6 841	1 986	7 090	2 050
5	7	16	6	14	8	22	32	74	102	502	155	628	386	3 107	541	3 735
6	47	29	52	27	7	4	27	19	134	35	267	114	1 289	747	1 556	861
7	75	63	149	128	9	9	19	16	80	66	332	282	2 553	1 122	2 885	1 404
8	15	31	102	391	61	80	30	33	67	187	275	722	1 094	8 568	1 369	9 290
9	44	105	12	491	3	119	5	204	28	746	92	1 665	1 195	30 239	1 287	31 904
TOTAL	785	1 403	1 900	3 777	203	391	1 003	2 423	1 086	2 293	4 977	10 287	68 417	149 416	73 394	159 703

6.2. A L'EXPORTATION

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de première destination cumulés	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL					
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	119	189	57	83	185	287	739	1 113	96	117	1 196	1 789	5 962	8 872	7 158	10 661
1	14	59	171	636	138	475	50	272	1 093	6	1 466	1 448	2 955	15 596	4 421	17 044
2	0	0	0	0	0	0	264	113	46	17	310	130	254	158	564	288
3	185	381	566	1 067	189	400	910	1 312	252	534	2 102	3 694	1 940	3 774	4 042	7 468
4	0	0	—	—	—	1	7	4	21	16	28	21	84	723	112	744
5	23	125	4	17	7	48	71	137	110	479	215	806	1 663	7 544	1 878	8 350
6	11	2	104	52	33	5	96	26	34	27	278	112	2 086	1 590	2 364	1 702
7	4	3	9	7	8	11	—	—	—	—	21	21	243	292	264	313
8	102	216	186	492	8	17	75	155	40	57	411	937	1 738	15 865	2 149	16 802
9	8	133	16	263	6	212	406	1 291	36	1 329	472	3 228	2 630	71 922	3 102	75 150
TOTAL	466	1 108	1 113	2 617	574	1 456	2 618	4 423	1 728	2 582	6 499	12 186	19 555	126 336	26 054	138 522

TABLEAU 7
TRAFFIC DETOURNE - RESULTATS DETAILLÉS

7.1. A L'IMPORTATION PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE

millier de tonnes
million de francs

Régions de destination finale	Trafic détourné						Rappel Importations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux importations par voie maritime totales	
	Pays par les ports desquels il peut y avoir détournement									
	Belgique		Pays-Bas		Total		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Nord	1 159	4 551	1 185	2 729	2 344	7 280	12 061	14 831	19,4	49,1
Picardie	101	619	49	242	150	861	165	1 929	90,9	44,6
Ile de France	174	2 994	143	3 061	317	6 055	3 197	24 390	9,9	24,8
Centre	51	252	28	315	79	567	145	1 472	54,5	38,5
Haute-Normandie	77	476	36	338	113	814	19 570	34 835	5,8	2,3
Basse-Normandie	15	90	11	73	26	163	774	2 399	3,4	6,8
Bretagne	16	88	6	53	22	141	1 642	4 637	1,3	3,0
Pays de la Loire	14	127	12	126	26	253	6 773	12 943	0,4	2,0
Poitou-Charente	9	48	5	29	14	77	922	1 712	1,5	4,5
Limousin	4	16	2	12	6	28	25	146	24,0	19,2
Aquitaine	18	104	5	114	23	218	3 432	7 092	0,7	3,1
Midi-Pyrénées	9	83	18	103	27	186	100	1 269	27,0	14,7
Champagne-Ardenne	68	404	77	185	145	589	34	523	426,5	112,6
Lorraine	551	679	710	486	1 261	1 165	890	1 234	141,7	94,4
Alsace	78	564	207	710	285	1 274	2 707	5 413	10,5	23,5
Franche-Comté	18	77	12	73	30	150	12	347	250,0	43,2
Bourgogne	44	153	33	293	77	446	62	1 017	124,2	43,9
Auvergne	46	104	4	104	50	208	89	782	56,2	26,6
Rhône-Alpes	62	510	47	283	109	793	2 165	7 203	5,0	11,0
Languedoc	9	160	14	216	23	376	2 327	6 128	1,0	6,1
Provence-Côte d'Azur - Corse	17	183	19	214	36	397	16 302	29 401	2,2	1,4
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	2 540	12 282	2 623	9 759	5 163	22 041	73 394	159 703	7,0	13,8

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

millier de tonnes
million de francs

Trafic détourné							Rappel Exportations françaises par voie maritime totales	Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritime totales			
Pays de première destination Régions françaises d'origine	Pays par les ports desquels il peut y avoir détournement							Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Belgique		Pays-Bas		Total						
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur					
Nord	772	3 795	68	562	840	4 357	2 402	10 776	35,0	40,4	
Picardie	240	1 243	15	155	255	1 398	591	4 117	43,1	34,0	
Ile de France	96	1 403	9	322	105	1 725	2 478	33 877	4,2	5,1	
Centre	25	325	1	31	26	356	216	2 452	12,0	14,5	
Haute-Normandie	63	853	6	101	69	954	6 722	16 616	1,0	5,7	
Basse-Normandie	9	82	—	13	9	95	480	2 521	1,9	3,8	
Bretagne	10	163	—	13	10	176	422	3 496	2,4	5,0	
Pays de la Loire	12	169	1	19	13	188	721	5 424	1,8	3,5	
Poitou-Charente	6	102	1	25	7	127	965	4 526	0,7	2,8	
Limousin	—	12	—	2	—	14	41	372	—	3,8	
Aquitaine	9	182	1	20	10	202	2 072	6 219	0,5	3,2	
Midi-Pyrénées	11	80	—	6	11	86	168	1 799	6,5	4,8	
Champagne-Ardenne	186	903	14	129	200	1 032	361	2 138	55,4	48,3	
Lorraine	608	1 859	18	122	626	1 981	418	2 120	149,8	93,4	
Alsace	85	852	19	468	104	1 320	134	2 675	77,6	49,3	
Franche-Comté	35	1 063	10	74	45	1 137	145	4 780	31,0	23,8	
Bourgogne	51	467	3	61	54	528	237	3 843	22,8	13,7	
Auvergne	5	70	1	22	6	92	117	2 398	5,1	3,8	
Rhône-Alpes	48	654	5	170	53	824	525	12 643	10,1	6,5	
Languedoc	12	241	2	39	14	280	1 105	4 017	1,3	7,0	
Provence-Côte d'Azur - Corse	17	153	2	26	19	179	5 734	11 713	0,3	1,5	
Toutes régions françaises d'origine cumulées	2 300	14 671	176	2 380	2 476	17 051	26 054	138 522	9,5	12,3	

2ème Semestre 1984

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

8.1. A L'IMPORTATION PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE

millier de tonnes

Région française de destination finale	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		402	88	6	266	222	26	22	15	64	48	1 159
Picardie		4	23	—	6	4	7	—	11	34	12	101
Ile de France		49	20	3	22	2	4	4	4	17	49	174
Centre		3	11	1	22	0	—	2	2	2	8	51
Haute-Normandie		6	30	1	1	1	1	3	—	22	12	77
Basse-Normandie		1	4	—	4	—	—	1	0	—	5	15
Bretagne		1	3	—	—	—	3	—	—	5	4	16
Pays de la Loire		2	3	—	—	—	—	—	0	5	4	14
Poitou-Charentes		—	—	1	2	0	1	—	0	1	4	9
Limousin		—	2	0	—	0	0	—	0	—	2	4
Aquitaine		2	2	1	4	1	—	2	0	5	1	18
Midi-Pyrénées		7	—	—	1	1	—	—	0	—	—	9
Champagne-Ardenne		3	16	—	11	1	6	1	16	3	11	68
Lorraine		13	13	9	72	319	10	10	33	66	6	551
Alsace		9	7	1	13	—	2	3	—	37	6	78
Franche-Comté		3	8	0	3	—	1	1	0	2	—	18
Bourgogne		5	22	—	7	1	1	1	3	1	3	44
Auvergne		—	7	—	31	0	—	—	0	7	1	46
Rhône-Alpes		8	12	1	3	2	3	4	1	22	6	62
Languedoc		—	6	—	0	0	1	1	0	—	1	9
Provence-Côte d'Azur - Corse		7	3	1	—	0	—	—	—	4	2	17
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		525	280	25	468	554	66	55	85	297	185	2 540

8.2. 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		22	212	1	1	0	351	10	3	84	88	772
Picardie		7	92	—	—	—	90	1	0	27	23	240
Ile de France		—	31	0	1	—	24	3	1	16	20	96
Centre		—	12	0	—	0	—	—	0	1	12	25
Haute-Normandie		3	6	0	15	—	5	1	—	26	7	63
Basse-Normandie		—	2	0	0	0	6	—	0	—	1	9
Bretagne		—	8	0	0	0	—	—	0	—	2	10
Pays de la Loire		—	3	0	0	0	4	—	0	—	5	12
Poitou-Charentes		—	3	0	0	0	0	1	—	1	1	6
Limousin		—	—	0	0	0	—	0	0	—	—	—
Aquitaine		0	8	0	—	0	—	—	0	—	1	9
Midi-Pyrénées		—	1	0	0	0	6	—	0	1	3	11
Champagne-Ardenne		26	84	0	—	—	31	6	—	19	20	186
Lorraine		1	—	0	—	0	413	2	0	172	20	608
Alsace		9	10	0	0	0	8	1	15	23	19	85
Franche-Comté		—	1	0	0	0	11	1	0	5	17	35
Bourgogne		0	19	0	0	—	25	—	0	1	6	51
Auvergne		0	2	0	—	0	—	—	0	1	2	5
Rhône-Alpes		2	4	0	—	1	5	4	0	21	11	48
Languedoc		—	8	0	0	0	3	1	0	—	—	12
Provence-Côte d'Azur - Corse		1	1	0	—	0	4	2	0	8	1	17
Toutes régions françaises d'origine cumulées		71	507	1	17	1	986	33	19	406	259	2 300

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

9.1. A L'IMPORTATION PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE

millier de tonnes

Région française de destination finale	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		78	40	18	957	16	19	24	4	19	10	1 185
Picardie		1	3	1	5	—	8	3	9	7	12	49
Ile de France		43	21	5	11	14	6	10	4	11	18	143
Centre		2	4	—	6	—	8	2	0	1	5	28
Haute-Normandie		2	15	—	1	2	1	1	0	11	3	36
Basse-Normandie		1	—	—	4	0	—	—	0	—	6	11
Bretagne		1	3	0	—	—	—	—	0	1	1	6
Pays de la Loire		2	2	—	1	—	1	—	0	1	5	12
Poitou-Charentes		—	1	0	0	—	—	—	0	—	4	5
Limousin		—	—	0	0	0	0	—	0	—	2	2
Aquitaine		1	3	0	0	0	—	—	0	—	1	5
Midi-Pyrénées		3	14	0	0	—	—	—	0	1	—	18
Champagne-Ardenne		2	3	42	7	2	8	2	4	3	4	77
Lorraine		2	7	182	77	390	9	10	6	23	4	710
Alsace		36	24	5	12	22	6	2	65	27	8	207
Franche-Comté		—	1	0	0	—	—	8	1	1	1	12
Bourgogne		3	14	—	1	1	8	4	0	1	1	33
Auvergne		1	1	0	—	—	—	—	0	1	1	4
Rhône-Alpes		5	4	—	2	11	5	12	0	4	4	47
Languedoc		1	6	—	—	2	2	2	0	1	—	14
Provence-Côte d'Azur - Corse		8	4	—	1	—	1	2	0	1	2	19
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		192	170	253	1 085	460	82	82	93	114	92	2 623

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			7				10			26	22	68
Picardie			3				7			2	3	15
Ile de France										2	4	9
Centre												1
Haute-Normandie										5		6
Basse-Normandie												—
Bretagne												—
Pays de la Loire												1
Poitou-Charentes												1
Limousin												—
Aquitaine												1
Midi-Pyrénées												—
Champagne-Ardenne			9							2	2	14
Lorraine							9			6	3	18
Alsace			3							5	9	19
Franche-Comté							2			7		10
Bourgogne			2									3
Auvergne												1
Rhône-Alpes											3	5
Languedoc										2		2
Provence-Côte d'Azur - Corse												2
Toutes régions françaises d'origine cumulées		3	28	—	1	—	32	3	—	59	50	176

2ème Semestre 1983

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

10.1. 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		59	152	2 353	4 169	4 017	60	851	5	204	191	12 061
Picardie		16	5	—	—	3	56	5	17	29	34	165
Ile de France		295	264	239	1 849	6	65	42	18	90	329	3 197
Centre		48	11	1	—	—	5	5	32	6	37	145
Haute-Normandie		188	147	2 597	14 539	46	27	311	1 295	319	101	19 570
Basse-Normandie		134	28	237	49	174	15	66	27	3	41	774
Bretagne		159	869	1	128	—	13	88	236	50	98	1 642
Pays de la Loire		191	738	209	5 189	7	44	10	252	95	38	6 773
Poitou-Charentes		176	14	136	347	11	—	38	144	32	24	922
Limousin		2	1	0	0	—	5	7	5	2	3	25
Aquitaine		105	404	2	2 087	105	17	5	463	219	25	3 432
Midi-Pyrénées		40	7	—	—	28	1	4	—	12	8	100
Champagne-Ardenne		8	6	1	—	1	5	2	1	2	8	34
Lorraine		10	3	—	327	508	11	12	—	12	7	890
Alsace		2	14	0	2 649	—	4	3	15	6	14	2 707
Franche-Comté		1	1	0	—	0	2	1	0	1	6	12
Bourgogne		10	24	0	—	—	5	5	—	3	15	62
Auvergne		20	6	0	44	1	2	—	0	4	12	89
Rhône-Alpes		35	32	12	1 832	5	32	11	16	129	61	2 165
Languedoc		67	124	—	1 860	93	15	24	101	35	8	2 327
Provence-Côte d'Azur - Corse		216	293	488	12 396	2 085	157	66	258	116	227	16 302
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		1 782	3 143	6 276	47 465	7 090	541	1 556	2 885	1 369	1 287	73 394

10.2. 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		28	483	93	286	14	467	478	9	191	353	2 402
Picardie		90	174	—	—	—	106	17	—	91	113	591
Ile de France		884	334	4	18	9	117	233	5	140	734	2 478
Centre		9	54	0	—	3	1	38	—	14	97	216
Haute-Normandie		3 472	306	21	1 352	9	27	452	133	461	489	6 722
Basse-Normandie		161	40	6	—	—	218	9	—	4	42	480
Bretagne		59	226	0	—	18	4	41	20	3	51	422
Pays de la Loire		86	174	—	220	—	41	14	12	6	168	721
Poitou-Charentes		540	272	0	1	—	—	35	1	10	106	965
Limousin		8	1	10	—	—	1	1	0	4	16	41
Aquitaine		1 154	265	—	51	—	5	283	37	112	165	2 072
Midi-Pyrénées		38	19	0	—	—	16	11	43	21	20	168
Champagne-Ardenne		53	253	0	—	—	14	4	—	6	31	361
Lorraine		3	20	113	—	—	189	4	—	33	56	418
Alsace		10	31	0	—	—	12	4	1	23	53	134
Franche-Comté		1	11	0	—	—	12	2	—	6	113	145
Bourgogne		3	120	1	—	—	38	2	—	14	59	237
Auvergne		3	20	0	—	—	13	1	0	6	74	117
Rhône-Alpes		34	54	0	4	1	66	40	—	132	194	525
Languedoc		294	138	0	515	6	2	99	1	24	26	1 105
Provence-Côte d'Azur - Corse		228	1 426	316	1 595	52	529	596	2	848	142	5 734
Toutes régions françaises d'origine cumulées		7 158	4 421	564	4 042	112	1 878	2 364	264	2 149	3 102	26 054

PUBLICATIONS

du

Département des Statistiques des Transports

PUBLICATIONS MENSUELLES

- Bulletin mensuel de statistiques.
- Note de conjoncture.

PUBLICATIONS TRIMESTRIELLES

- Système d'Information sur les Transports de Marchandises - Trafic international - Résultats trimestriels.

PUBLICATIONS ANNUELLES

- Mémento de statistiques des transports.
- Enquête annuelle d'entreprise :
 - Transports routiers de marchandises.
 - Transports urbains et routiers de voyageurs.
 - Transports aériens.
 - Transports maritimes.
 - Auxiliaires des transports terrestres.
 - Auxiliaires des transports maritimes.
 - Transports fluviaux pour compte d'autrui.
- Enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises.
- Enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes.
- Fichier central des automobiles - Parc et immatriculations.
- Système d'Information sur les Transports de Marchandises - Résultats généraux : Trafic intérieur - Trafic international.
 - Système d'information sur les Transports de Marchandises ; Application : « Comment évaluer la part du trafic maritime né de notre commerce extérieur qui échappe aux ports français ». (Publication semestrielle à partir des résultats de 1981).

PUBLICATIONS NON PERIODIQUES

- Système d'Information sur les Transports de Marchandises ; Application : « Les transports de marchandises effectués sur le territoire français par des véhicules étrangers ».
- Liste des publications périodiques sur les statistiques des transports.
- Enquête sur l'utilisation des véhicules légers.