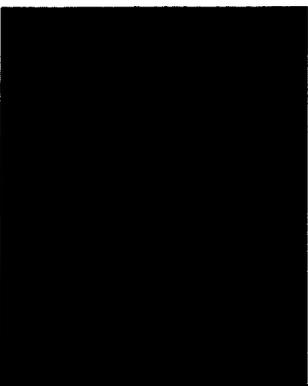


S YSTÈME
D' **I** NFORMATION
SUR **T** **R** **A** NSPORTS
LES **M** ARCHANDISES
DE

APPLICATION :

COMMENT ÉVALUER LA PART DU TRAFIC MARITIME
NÉ DE NOTRE COMMERCE EXTÉRIEUR
QUI ÉCHAPPE AUX PORTS FRANÇAIS
RÉSULTATS 1984

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 1984, 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 1984	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 5227 (Mme Pols)

PRESENTATION

Pour l'année 1984, le flux de marchandises engendré par le commerce extérieur de la France s'élevait à 372 millions de tonnes, 138 millions de tonnes pour l'exportation, 234 millions de tonnes pour l'importation.

A l'exportation 35,4 % des tonnages sont sortis de France par la voie maritime, 18,1 % par la voie ferroviaire, 31,5 % par la voie routière, 12,8 % par la voie navigable, 2,2 % 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 : 65,2 % pour la mer, 6,7 % pour le fer, 17,7 % pour la route, 4,4 % pour la voie navigable, 6,0 % pour l'air, les trafics frontaliers et les transports par oléoduc.

Mais ces seuls chiffres masquent des réalités complexes. On constate, par exemple, que 18,7 % 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 1984.

Cependant, les renseignements sur les détournements de trafic étant fournis semestriellement à partir de 1981, les résultats du 2^e semestre 1984 sont donnés en annexe.

Les résultats du 1^{er} semestre 1984 ont été publiés en mars 1985.

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

I – DEFINITION DU « TRAFIC DETOURNE »

1. Trafic détourné

Si l'on met de côté les importations et exportations françaises effectuées par voie aérienne, il est patent que les échanges extérieurs de la France avec un certain nombre de pays doivent se faire par voie maritime. Ce sont bien entendu les échanges avec les pays d'Afrique, d'Amérique, d'Asie et d'Océanie – mais aussi les échanges avec un certain nombre de pays d'Europe : Royaume-Uni, Eire, Pays Scandinaves (Norvège, Suède, Finlande), Grèce et Turquie.

Pourtant, l'examen des chiffres relatifs au mode de transport des importations avant la frontière française ou des exportations après la frontière française fait apparaître qu'une partie des échanges avec ces pays se fait par voie terrestre : c'est le cas en particulier de l'Amérique que nous avons cité page précédente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Trafic semi-détourné

Pour compléter cette approche, sera indiqué également, pour les pays par lesquels un détournement est possible, le tonnage des marchandises acheminées, à l'importation, de ces pays de dernière provenance vers la France ou expédiées en première destination à l'exportation par la voie maritime. En effet si ces trafics en transit par un port étranger entrant ou sortant de France par la voie maritime ne sont pas à comptabiliser dans les détournements de trafic au sens strict, il est cependant intéressant d'en connaître l'importance (trafic semi-détourné). C'est ainsi par exemple que 1,4 % en tonnage des importations maritimes ayant pour origine l'Amérique transitent par un port belge ou hollandais avant d'entrer en France par un port français, le trafic détourné par voie terrestre par ces mêmes ports équivalant à 20,3 % de ces importations maritimes.

Inversement, il est intéressant d'isoler les trafics en transit par un port étranger entrant ou sortant de France par la voie maritime et ayant pour origine (ou destination finale) un pays avec lequel le trafic ne s'effectue pas essentiellement par voie maritime : dans ce cas, ces trafics non seulement ne sont pas à comptabiliser avec les détournements de trafic, mais peuvent même être assimilés à un gain de trafic pour les ports français puisqu'il y a récupération au profit de la voie maritime d'une marchandise qui aurait pu être acheminée en France par voie terrestre ; c'est le cas particulier des charbons allemands transitant par Rotterdam pour être importés par voie maritime par des ports français (314 millions de tonnes en 1984).

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, 19,1 millions de tonnes de pétrole brut importées en 1984 par Marseille-Fos et acheminées directement par pipe-line vers les raffineries de Suisse ou de RFA (cf. la publication « Pétrole 84 » 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

Importations	1980		1981		1982		1983		1984	
	Tonnage	Valeur								
Trafic détourné	13 390	36 757	11 440	43 037	11 456	49 712	11 388	53 597	11 312	64 783
Importations françaises par voie maritime	203 056	241 423	177 188	286 061	165 272	320 228	149 571	316 529	152 507	354 037
dont trafic semi-détourné	1 103	2 554	667	2 571	1 046	2 876	1 133	3 102	897	2 714
Importations françaises totales	286 374	602 323	256 732	700 459	243 709	809 405	228 599	861 329	234 107	979 217

millier de tonnes
million de francs

millier de tonnes
million de francs

Exportations	1980		1981		1982		1983		1984	
	Tonnage	Valeur								
Trafic détourné	4 505	20 947	5 435	28 662	4 736	31 574	4 942	36 174	6 066	48 906
Exportations françaises par voie maritime	46 507	163 074	51 786	208 107	44 842	222 821	48 619	264 723	48 736	295 177
dont trafic semi-détourné	85	469	102	498	197	378	52	336	84	555
Exportations françaises totales	134 551	473 720	133 679	564 025	124 031	654 479	132 535	768 163	137 685	906 445

III – EVALUATION DU TRAFIC DETOURNE EN 1984 PAR LES PORTS DE BELGIQUE, DES PAYS-BAS, DE REPUBLIQUE FEDERALE ALLEMANDE, D'ITALIE ET D'ESPAGNE.

A. RESULTATS GLOBAUX

1. Les importations

En 1984, les importations françaises représentent 234,1 millions de tonnes. Sur ce total, 145,6 millions de tonnes ont pour origine un des pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par la voie maritime, c'est-à-dire un des pays pour lesquels nous avons fait l'hypothèse qu'on peut déceler un détournement de trafic (Royaume-Uni, Eire, Pays Scandinaves, Grèce, Turquie, Afrique, Amérique, Asie, Océanie).

Le détournement de trafic porte sur 7,8 % de ce tonnage : 11,3 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 14,3 %.

Par rapport aux 152,5 millions de tonnes de marchandises importées en France par voie maritime, les 11,3 millions de tonnes détournées par les ports étrangers sont l'équivalent de 7,4 % du tonnage passant par les ports français. En valeur le rapport s'élève à 18,3 %.

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 83,2 % 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 3,0 et 4,4 millions de tonnes, soit 32,4 % pour le pavillon français et 67,6 % pour le pavillon étranger, le pavillon donnant la nationalité du véhicule utilisé pour le parcours terrestre à l'étranger (pour le mode fer et oléoduc, le pavillon est toujours, par convention, français).

Par ailleurs 0,9 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 6,0 millions de tonnes de marchandises, le semi-détournement étant négligeable dans le cas des exportations.

Par rapport au trafic des ports français – 48,7 millions de marchandises exportées par voie maritime – les 6,0 millions de tonnes détournées sont l'équivalent de 12,3 % du tonnage, le rapport en valeur s'élevant à 16,6 %.

Comme pour les importations, la majorité des trafic détournés sont le fait des ports belges et hollandais (94,1 % en tonnage et 88,5 % 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 1,3 million de tonnes pour le pavillon français et de 2,1 millions de tonnes pour le pavillon étranger, soit 38,2 % pour le pavillon français et 61,8 % 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 1984 (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.

1984 – TABLEAU 1 - MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC DETOURNE
(trafic échappant totalement aux ports français apparaissant
en caractères gras sur les tableaux)

1.1. A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE NON MARITIME

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 *	5413	29432	5539	24489	305	9467	45	1063	10	332	11312	64783	973	79461	12285	144244	145610	454572
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	20384	79127	12051	52536	22173	157129	5965	85293	3520	28695	64093	402780	5222	78156	69315	480936	88497	524645
Tous pays d'origine cumulés	25797	108559	17590	77025	22478	166596	6010	86356	3530	29027	75405	467563	6195	157617	81600	625180	234107	979217

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 *	5272	36889	434	6374	288	4041	53	1197	19	405	6066	48906	817	132885	6883	181791	39418	440309
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	21595	75673	6693	36525	25522	131454	13364	86560	3026	26794	70200	357006	11866	72471	82066	429477	98267	466136
Tous pays de destination finale cumulés	26867	112562	7127	42899	25810	135495	13417	87757	2045	27199	76266	405912	12683	205356	88949	611268	137685	906445

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

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

1984 - TABLEAU 2 - MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC SEMI-DETOURNE
 (trafic passant par un port français mais transitant par un port étranger,
 belge, hollandais, allemand, italien ou espagnol, apparaissant en caractère gras sur les tableaux)

2.1. A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE MARITIME

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres Pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Imports 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 *	231	360	598	1 815	13	104	34	164	21	271	897	2 714	132 428	307 614	133 325	310 328	145 610	454 572
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	1 342	2 373	2 747	5 915	321	822	1 761	4 077	1 731	4 488	7 902	17 675	11 280	26 034	19 182	43 709	88 497	524 645
Tous pays d'origine cumulés	1 573	2 733	3 345	7 730	334	926	1 795	4 241	1 752	4 759	8 799	20 389	143 708	333 648	152 507	354 037	234 107	979 217

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 Exports 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 *	56	299	19	142	1	16	8	86	-	12	84	555	32 451	257 963	32 535	258 518	39 418	440 309
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	1 129	2 412	1 972	3 953	739	1 937	3 902	7 427	887	3 577	8 629	19 306	7 572	17 353	16 201	36 659	98 267	466 136
Tous pays de destination finale cumulés	1 185	2 711	1 991	4 095	740	1 953	3 910	7 513	887	3 589	8 713	19 861	40 023	275 316	48 736	295 177	137 685	906 445

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

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

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

1. Trafic détourné

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

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

1.a Trafic détourné à l'importation

L'importance relative des courants de trafic transitant par les ports étrangers belges, hollandais, allemands, italiens ou espagnols apparaît surtout pour :

– *les pays scandinaves* : pour les importations ayant pour origine les pays scandinaves, le tonnage détourné équivaut à 54,7 % du tonnage arrivant dans les ports français.

En valeur, le rapport est de 76,8 %.

– *l'Amérique* : les rapports sont de 20,7 % en tonnage et 56,2 % 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 8,4 % en tonnage, 20,9 % 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 50,2 % en tonnage et de 80,9 % 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 45,7 % en tonnage et 31,4 % en valeur.

Pour l'ensemble des pays ou groupes de pays retenus, le trafic détourné équivaut à 18,6 % du tonnage d'exportations passant par les ports français, et à 18,9 % de la valeur de ces exportations passant par les ports français.

2. Trafic semi-détourné

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

1984 - TABLEAU 3 - TRAFIC DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

10

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	332	2 517	225	1 398	11	281	3	69	—	8	571	4 273	19 888	68 207	2,9	6,3
Eire	33	246	15	248	1	68	—	2	—	—	49	564	285	4 086	17,2	13,8
Pays scandinaves	1 390	3 427	2 236	4 879	117	874	—	11	—	1	3 743	9 192	6 844	11 975	54,7	76,8
Grèce	15	148	10	72	5	97	4	99	0	0	34	416	1 056	2 314	3,2	18,0
Turquie	12	130	2	27	9	210	—	14	—	1	23	382	475	1 183	4,8	32,3
Afrique	457	2 154	1 064	2 103	30	440	5	97	4	83	1 560	4 877	48 664	90 465	3,2	5,4
Amérique	2 800	14 119	1 570	9 366	72	3 097	11	411	4	212	4 457	27 205	21 489	48 408	20,7	56,2
Asie	316	5 990	236	4 673	55	4 246	20	339	2	26	629	15 274	28 373	78 360	2,2	19,5
Océanie	58	701	181	1 723	5	154	2	21	—	1	246	2 600	6 251	5 330	3,9	48,8
TOTAL	5 413	29 432	5 539	24 489	305	9 467	45	1 063	10	332	11 312	64 783	133 325	310 328	8,4	20,9

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	349	2 436	69	423	43	313	4	99	—	2	465	3 273	7 625	60 980	6,1	5,4
Eire	37	243	5	51	—	29	0	—	0	0	42	323	900	3 578	4,7	9,0
Pays scandinaves	284	2 457	21	320	164	2 305	—	3	—	—	469	5 085	935	6 282	50,2	80,9
Grèce	50	247	2	26	2	54	11	158	0	0	65	485	1 316	3 125	4,9	15,5
Turquie	62	296	1	14	4	90	2	89	—	3	69	492	202	1 075	34,2	45,8
Afrique	1 011	5 780	42	619	9	132	14	277	18	384	1 094	7 192	11 145	76 623	9,8	9,4
Amérique	1 930	15 519	152	2 843	41	423	1	56	1	10	2 125	18 851	4 647	59 958	45,7	31,4
Asie	1 510	9 217	101	1 155	23	635	21	512	—	4	1 655	11 523	5 408	42 871	30,6	26,9
Océanie	39	694	41	923	2	60	—	3	—	2	82	1 682	357	4 026	23,0	41,8
TOTAL	5 272	36 889	434	6 374	288	4 041	53	1 197	19	405	6 066	48 906	32 535	258 518	18,6	18,9

1984 - 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		Part en % du trafic	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Importations françaises par voie maritime		semi-détourné dans les importations par voie maritime	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Royaume Uni	7	19	12	34	3	14	20	53	2	41	44	161	19 888	68 207	0,2	0,2
Eire	3	6	-	4	-	-	-	-	0	0	3	10	285	4 086	1,1	0,2
Pays scandinaves	-	1	38	96	-	10	-	26	-	2	38	135	6 844	11 975	0,6	0,1
Grèce	-	-	-	2	0	0	-	1	1	7	1	10	1 056	2 314	0,1	0,4
Turquie	0	0	0	-	0	0	1	2	0	0	1	2	475	1 183	0,2	0,2
Afrique	14	26	96	142	-	2	-	3	1	4	111	177	48 664	90 465	0,2	0,2
Amérique	56	116	242	702	7	45	5	53	17	194	327	1 110	21 489	48 408	1,5	2,3
Asie	15	138	93	765	3	33	8	26	-	23	119	985	28 373	78 360	0,4	1,3
Océanie	136	54	117	70	0	0	-	-	0	0	253	124	6 251	5 330	4,0	2,3
TOTAL	231	360	598	1 815	13	104	34	164	21	271	897	2 714	133 325	310 328	0,7	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		Part en % du trafic	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Exportations françaises par voie maritime		semi-détourné dans les exportations par voie maritime	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Royaume Uni	2	20	1	51	-	5	3	12	-	1	6	89	7 625	60 980	0,1	0,1
Eire	-	-	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	900	3 578	-	-
Pays scandinaves	7	81	1	2	-	-	0	-	0	0	8	83	935	6 282	0,9	1,3
Grèce	1	5	3	5	-	-	2	1	0	0	6	11	1 316	3 125	0,5	0,4
Turquie	-	-	0	0	0	0	-	-	-	2	-	2	202	1 075	-	0,2
Afrique	4	22	2	13	1	4	3	7	-	8	10	54	11 145	76 623	0,1	0,1
Amérique	16	111	12	35	-	3	-	65	-	1	28	215	4 647	59 958	0,6	0,4
Asie	26	58	-	34	-	4	-	1	-	-	26	97	5 408	42 871	0,5	0,2
Océanie	-	2	-	2	-	-	0	0	-	-	-	4	357	4 026	-	0,1
TOTAL	56	299	19	142	1	16	8	86	-	12	84	555	32 535	258 518	0,3	0,2

C – RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

Ces résultats détaillés mettent bien en évidence la différence de structure qui existe au niveau des importations et exportations maritimes. En effet, à l'importation, la part du chapitre 3 (produits pétroliers) représente 62,8 % du tonnage (51,7 % en valeur) des importations maritimes totales, alors qu'à l'exportation cette part n'est que de 15,0 % en tonnage et 4,9 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 19,9 % en tonnage (37,9 % en valeur) des importations totales hors produits pétroliers (en tonnage, 11 312 milliers de tonnes à rapporter à 56 793 milliers ; en valeur, 64 783 millions de francs à rapporter à 171 006 millions), ce qui modifie de façon très sensible les rapports donnés précédemment (page 5) : 7,4 % en tonnage (11 312 milliers de tonnes à rapporter à 152 507 milliers), 18,3 % en valeur (64 783 millions de francs à rapporter à 354 037 millions).

Toutefois, ces nouveaux rapports 19,9 % en tonnage, 37,9 % en valeur) peuvent à leur tour être tempérés par le fait suivant :

2 794 milliers de tonnes, soit 24,7 % du trafic détourné à l'importation représentent du trafic pétrolier (ch. 3).

Et sur ces 2 794 milliers de tonnes, 1 942 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 16,5 % en tonnage.

A l'exportation, rappelons que le rapport du trafic détourné au total du trafic maritime s'élève, en pourcentage, à 12,4 % en tonnage et 16,6 % 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 83,2 % en valeur des trafics totaux détournés et aux exportations : 94,1 % en tonnage et 88,5 % en valeur, nous ne nous intéresserons dans la suite de la publication qu'à ces deux pays.

1984 - 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	997	4 135	416	3 037	57	611	25	213	2	22	1 497	8 018	4 133	16 609	36,2	48,3
1	544	3 278	332	3 067	42	815	6	104	5	59	929	7 323	5 955	33 569	15,6	21,8
2	128	72	473	247	1	1	-	-	0	1	602	321	15 697	6 586	3,8	4,9
3	579	494	2 211	3 332	4	10	-	-	0	0	2 794	3 836	95 714	183 031	2,9	2,1
4	1 348	1 729	1 033	531	9	34	1	7	1	6	2 392	2 307	15 277	4 698	15,7	49,1
5	281	1 189	224	3 169	51	400	1	8	-	3	557	4 769	1 202	8 837	46,3	54,0
6	109	246	150	293	25	65	1	2	-	-	285	606	3 084	2 050	9,2	29,6
7	292	308	171	78	-	-	-	-	0	0	463	386	6 225	3 470	7,4	11,1
8	716	4 877	333	2 778	36	803	6	41	-	9	1 091	8 508	3 017	23 696	36,2	35,9
9	419	13 104	196	7 957	80	6 728	5	688	2	232	702	28 709	2 203	71 491	31,9	40,2
TOTAL	5 413	29 432	5 539	24 489	305	9 467	45	1 063	10	332	11 312	64 783	152 507	354 037	7,4	18,3

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	289	907	12	75	22	156	1	18	4	32	328	1 188	14 091	22 975	2,3	5,2
1	920	4 218	57	784	13	152	25	366	5	61	1 020	5 581	6 429	34 642	15,9	16,1
2	14	14	10	10	0	0	0	0	-	-	24	24	926	752	2,6	3,2
3	72	336	14	38	23	52	-	1	-	1	109	428	7 289	14 552	1,5	2,9
4	1	18	-	2	-	1	-	-	0	0	1	21	429	1 110	0,2	1,9
5	2 353	9 599	83	566	135	494	1	10	3	12	2 575	10 681	3 776	18 665	68,2	57,2
6	84	214	9	24	7	31	1	5	-	6	101	280	4 899	3 519	2,1	8,0
7	48	52	4	5	-	-	-	-	-	1	52	58	580	824	9,0	7,0
8	875	5 281	127	1 047	31	455	4	50	3	29	1 040	6 862	4 280	38 287	24,3	17,9
9	616	16 250	118	3 823	57	2 700	21	747	4	263	816	23 783	6 037	159 851	13,5	14,9
TOTAL	5 272	36 889	434	6 374	288	4 041	53	1 197	19	405	6 066	48 906	48 736	295 177	12,4	16,6

1984 - TABLEAU 6 - TRAFIC MARITIME - RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

6.1. A L'IMPORTATION

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0	6	20	33	156	1	4	8	17	10	155	58	352	4 075	16 257	4 133	16 609
1	7	55	181	575	20	73	442	982	14	89	664	1 774	5 291	31 795	5 955	33 569
2	179	75	468	236	21	10	0	0	0	0	668	321	15 029	6 265	15 697	6 586
3	1 053	2 042	1 998	4 568	98	207	990	2 292	341	639	4 480	9 748	91 234	173 283	95 714	183 031
4	-	2	24	21	-	-	33	33	632	100	689	156	14 588	4 542	15 277	4 698
5	2	7	8	16	23	60	70	184	243	1 135	346	1 402	856	7 435	1 202	8 837
6	86	73	84	37	13	6	57	48	215	128	455	292	2 629	1 758	3 084	2 050
7	205	175	314	324	21	25	94	102	123	116	757	742	5 468	2 728	6 225	3 470
8	31	106	191	813	125	145	87	144	96	303	530	1 511	2 487	22 185	3 017	23 696
9	4	178	44	984	12	396	14	439	78	2 094	152	4 091	2 051	67 400	2 203	71 491
TOTAL	1 573	2 733	3 345	7 730	334	926	1 795	4 241	1 752	4 759	8 799	20 389	143 708	333 648	152 507	354 037

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 Y 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	489	771	180	274	333	526	1 779	2 603	6	30	2 787	4 204	11 304	18 771	14 091	22 975
1	10	36	158	630	63	218	32	228	-	14	263	1 126	6 166	33 516	6 429	34 642
2	6	6	2	1	4	2	65	26	12	11	89	46	837	706	926	752
3	293	707	798	1 684	206	451	1 292	2 124	367	697	2 956	5 663	4 333	8 889	7 289	14 552
4	9	2	211	55	1	7	24	45	30	27	285	136	154	974	439	1 110
5	50	413	10	27	17	134	105	276	256	952	438	1 802	3 338	16 863	3 776	18 665
6	31	3	240	132	66	10	233	66	57	55	627	266	4 272	3 253	4 899	3 519
7	29	37	65	50	17	20	15	28	0	0	126	135	454	689	580	824
8	243	565	290	797	21	155	243	484	100	231	897	2 232	3 383	36 055	4 280	38 287
9	25	171	37	445	12	430	122	1 633	59	1 572	255	4 251	5 782	155 600	6 037	159 851
TOTAL	1 185	2 711	1 991	4 095	740	1 953	3 910	7 513	887	3 589	8 713	19 861	40 023	275 316	48 736	295 177

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 1984.

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 : 342 milliers de tonnes importés à destination de la Champagne-Ardenne échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 85 milliers de tonnes d'importation entrant en France par les ports français, soit un rapport de 402,4 % en tonnage (113,6 % en valeur).

La Lorraine : 176,7 % en tonnage et 107,3 % en valeur.

La Bourgogne : les rapports sont de 148,9 % en tonnage et 38,8 % en valeur.

La Picardie : 110,6 % en tonnage et 58,2 % en valeur.

La Franche-Comté : le rapport de trafics détournés aux trafics entrant par les ports français est de 104,8 % en tonnage et 53,0 % en valeur.

L'Auvergne : 60,0 % en tonnage et 28,1 % en valeur.

L'ensemble de ces six régions représente 36,1 % en tonnage des détournements à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le pourcentage étant de 16,3 % 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 : 1 407 milliers de tonnes exportées par la Lorraine échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 833 milliers de tonnes sortant de France par les ports français, ce qui équivaut à 168,9 % en tonnage (le rapport en valeur étant de 108,1 %).

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

Champagne : les rapports des trafics détournés aux trafics sortant par les ports français sont de 64,8 % en tonnage et 72,4 % en valeur.

Alsace : 58,3 % en tonnage et 59,0 % en valeur.

Picardie : 56,9 % en tonnage et 37,8 % en valeur.

Franche-Comté : 38,5 % en tonnage et 37,6 % en valeur.

Nord : 35,0 % en tonnage et 45,8 % en valeur.

Centre : 24,1 % en tonnage et 17,1 % en valeur.

Ces sept régions représentent 82,7 % en tonnage et 68,5 % 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

10 952 milliers de tonnes à l'importation et 5 706 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 quatorze trafics à destination de dix régions françaises représentant 92,0 % des trafics détournés à l'importation.

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

Cependant cette contrainte de localisation n'est pas suffisante pour classer les trafics détournés : en effet les 2 611 milliers de tonnes à destination de la Lorraine et passant par le département frontière de la Moselle ne peuvent pas être considérés de la même façon que les 4 560 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 58,2 % des trafics détournés à l'importation le sont par voie navigable et oléoduc et 41,8 % par fer et route.

Cependant, cette répartition modale est différente selon le pays de détournement. Si l'on considère la Belgique, sur 5 413 milliers de tonnes détournées à l'importation par ce pays, 37,1 % le sont par voie navigable et conduite et 62,9 % par fer et route. Au contraire, par les Pays-Bas, ces pourcentages s'inversent : 78,9 % des 5 539 milliers de tonnes de trafics détournés par les Pays-Bas le sont par voie navigable et conduite alors que 21,1 % le sont par fer et route.

1984 - 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	4 560	—	—	—	—	—	18	4 578
Picardie	353	1	—	—	1	0	1	356
île de France	661	5	—	1	2	5	4	678
Centre	135	1	—	—	—	—	—	136
Haute-Normandie	266	—	0	—	—	—	—	266
Basse-Normandie	48	—	—	—	—	0	—	48
Bretagne	37	—	—	—	—	0	—	37
Pays de la Loire	91	—	0	—	0	—	—	91
Poitou-Charentes	23	—	0	—	0	0	—	23
Limousin	12	0	—	—	—	0	—	12
Aquitaine	49	—	—	—	—	—	—	49
Midi-Pyrénées	53	0	—	—	—	—	5	58
Champagne-Ardenne	189	149	1	2	0	—	1	342
Lorraine	26	42	131	2 611	127	6	1	2 944
Alsace	9	1	11	90	184	318	19	632
Franche-Comté	35	8	3	14	—	2	3	65
Bourgogne	179	15	1	3	—	—	—	198
Auvergne	53	—	—	1	—	0	—	54
Rhône-Alpes	215	12	7	27	2	2	1	266
Languedoc	39	2	1	2	1	0	—	45
Provence-Côte d'Azur - Corse	62	—	9	3	—	—	—	74
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	7 095	236	164	2 754	317	333	53	10 952

**1984 - TABLEAU 12 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE ET PAR OLEODUC PAR LA BELGIQUE
ET LES PAYS-BAS RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE
ET PAR ZONE FRONTIERE**

Millier de tonnes

Zone frontière Région de destination finale	Département du Nord	Département des Ardennes	Départements de Meuse et de Meurthe et Moselle	Département de la Moselle	Département du Bas-Rhin	Département du Haut-Rhin	Autres zones frontières	Toutes zones frontières cumulées
Nord	1 948 (oléoduc) 1 223 (VN)						0	1 948 (oléoduc) 1 223 (VN)
Picardie	94	-			1		0	95
Ile de France	206	1		-	2	5	3	217
Centre	12					-		12
Haute-Normandie	72							72
Basse-Normandie	0							0
Bretagne	0							0
Pays de la Loire	0					-		-
Poitou-Charentes	0							0
Limousin	-							-
Aquitaine	-							-
Midi-Pyrénées	0						0	0
Champagne-Ardenne	114	18	0	0			0	132
Lorraine	7	17	0	1 860	127	5	0	2 016
Alsace	-	0	0	1	174	317	19	511
Franche-Comté	19	6	0	0		2	3	30
Bourgogne	55	11	0	1				67
Auvergne	6			0				6
Rhône-Alpes	15	9	0	17	2	-	0	43
Languedoc	2	2	0	0	0			4
Provence-Côte d'Azur - Corse	3		0	0				3
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	1 948 (oléoduc) 1 828 (VN)	64	0	1 879	306	329	25	6 379 (4 431 + 1 948)

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

1984 - TABLEAU 13 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR FER ET ROUTE PAR LA BELGIOUE ET LES PAYS-BAS
 RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE
 ET PAR ZONE FRONTIERE

Millier de tonnes

Région de destination finale \ Zone frontière	Département du Nord		Département des Ardennes		Départements de Meuse et de Moselle		Département de la Moselle		Département du Bas-Rhin		Département du Haut-Rhin		Autres zones frontières		Toutes zones frontières cumulées		
	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	TOTAL
Nord	582	807											16	2	598	809	1 407
Picardie	36	223	0	1					0	-			-	1	36	225	261
Ile de France	29	426	0	4			-	1	-	-	-	-	-	1	29	432	461
Centre	30	93	0	1											30	94	124
Haute-Normandie	18	176													18	176	194
Basse-Normandie	-	48													-	48	48
Bretagne	5	32													5	32	37
Pays de la Loire	6	85													6	85	91
Poitou-Charentes	1	22													1	22	23
Limousin	3	9													3	9	12
Aquitaine	22	27													22	27	49
Midi-Pyrénées	33	20											0	5	33	25	58
Champagne-Ardenne	9	66	28	103	0	1	0	2					1	-	38	172	210
Lorraine	3	16	0	25	34	97	531	220	-	-	0	1	0	1	568	360	928
Alsace	-	9	0	1	-	11	8	81	0	10	0	1	0	-	8	113	121
Franche-Comté	2	14	0	2	-	3	1	13			0	-	0	-	3	32	35
Bourgogne	37	87	0	4	-	1	-	2							37	94	131
Auvergne	17	30					1	-							18	30	48
Rhône-Alpes	49	151	-	3	3	4	3	7	-	-		2	1	-	56	167	223
Languedoc	5	32	0	-	1	-	1	1	-	1					7	34	41
Provence-Côte d'Azur - Corse	12	47			9	-	1	2							22	49	71
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	899	2 420	28	144	47	117	546	329	-	11	-	4	18	10	1 538	3 035	4 573

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

Sur 6 379 milliers de tonnes détournées par voie navigable et oléoduc, sept trafics (en gras dans le tableau 12) représentant 710 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 3 751 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas, soit au total 4 461 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 1 942 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 que la part de la route est sensiblement plus importante que celle du fer puisque 14,0 % des trafics à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, sont détournés par fer et 27,7 % par route.

D'autre part, on constate des différences sensibles au niveau du pays de détournement : en effet, 25,9 % des trafics détournés à l'importation par la Belgique le sont par le fer pour 37,0 % par route, les pourcentages respectifs pour les Pays-Bas étant de 2,4 % et 18,6 %.

Sur les 4 573 milliers de tonnes détournées à l'importation par fer et route par la Belgique et les Pays-Bas, 3 319 milliers de tonnes correspondent à du trafic passant par le département frontière du Nord, dont 1 389 à destination de la région Nord.

Ces 72,6 % des trafics détournés à l'importation par fer et route et en particulier les 30,4 % 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 27,4 % 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 40,7 % du trafic détourné par la Belgique et les Pays-Bas apparaissent difficilement récupérables, les 59,3 % restants pouvant donner lieu en partie à une récupération par les ports français.

c. place des pavillons respectifs

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

Importation

millier de tonnes

Zone frontière Mode de transp. pavillon	Département du Nord			Département des Ardennes			Départements de Meuse et de Mourthe et Moselle			Département de la Moselle			Département du Bas-Rhin			Département du Haut-Rhin			Autres zones frontières			Toutes zones frontières cumulées		
	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total
Voie navigable	516	1312	1828	27	37	64	0	0	0	374	1505	1879	93	213	306	154	175	329	12	13	25	1176	3255	4431
Route	977	1443	2420	81	63	144	76	41	117	102	227	329	3	8	11	3	1	4	5	5	10	1247	1788	3035

Sur 4 431 milliers de tonnes détournées par voie navigable à l'importation, par la Belgique et les Pays-Bas, 1 176 milliers le sont sous pavillon français et 3 255 sous pavillon étranger.

En ce qui concerne la route, 1 247 milliers de tonnes sur les 3 035 milliers détournés par la Belgique et les Pays-Bas, correspondent à du trafic sous pavillon français pour 1 788 milliers de tonnes sous pavillon étranger.

Les taux de couverture assurés par les pavillons français sont dans les deux cas (26,5 % par la voie navigable et 41,1 % 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- Ardennes	1	17	18												
Lorraine	6	11	17	374	1 486	1 860	45	82	127						
Alsace							44	130	174	152	165	317			
Total	7	28	35	374	1 486	1 860	89	212	301	152	165	317	622	1 891	2 513

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

Pour ce qui est des trafics susceptibles d'être récupérés et détournés par l'instant par voie navigable et route, le taux de couverture est de 36,4 % par le pavillon français et 63,6 % 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 onze trafics à destination de sept régions françaises représentant 85,9 % 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 15,2 % des trafics détournés le sont par voie navigable et 84,4 % par fer et route au lieu de 58,2 % et 41,8 % 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 461 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 60 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas soit au total 521 milliers de tonnes ce qui permettrait de dire qu'à l'exportation, 9,1 % des trafics détournés par la Belgique et les Pays-Bas paraissent difficilement récupérables.

c. place des pavillons respectifs

Exportation

millier de tonnes

Zone frontière Mode de transp. pavillon	Département du Nord			Département des Ardennes			Départements de Meuse et de Meurthe et Moselle			Département de la Moselle			Département du Bas-Rhin			Département du Haut-Rhin			Autres zones frontières			Toutes zones frontières cumulées		
	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total
Voie navigable	140	137	277	5	7	12	0	0	0	209	266	475	57	8	65	2	5	7	10	19	29	423	442	865
Route	738	1349	2087	36	52	88	29	39	68	81	195	276	8	15	23	2	1	3	13	12	25	907	1663	2570

Si l'on considère la nationalité du pavillon, on constate que 423 milliers de tonnes sur les 865 milliers de tonnes détournées par voie navigable, sont transportées sous pavillon français et que sur les 2 570 milliers de tonnes détournées par route, 907 milliers sont acheminées sous pavillon français.

Les taux de couverture assurés par le pavillon français sont de 48,9 % pour la voie navigable et de 35,3 % 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

Zone frontière Rég. d'origine pavillon	Département des Ardennes			Département de la Moselle			Département du Bas-Rhin			Département du Haut-Rhin			TOTAL		
	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total
Champagne- Ardenne	3	4	7												
Lorraine				209	265	474									
Alsace							26	7	33	1	6	7			
Total	3	4	7	209	265	474	26	7	33	1	6	7	239	282	521

soit 45,9 % pour le pavillon français et 54,1 % pour le pavillon étranger.

Pour ce qui est des autres trafics susceptibles d'être récupérés et détournés pour l'instant par voie navigable et rouge, le taux de couverture est de 37,4 % pour le pavillon français et 62,6 % pour le pavillon étranger.

1984 - 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	1 716	—	—	—	—	—	214	1 930
Picardie	581	—	—	—	—	0	3	584
Ile de France	218	1	—	3	—	—	3	225
Centre	76	—	0	1	—	0	7	84
Haute-Normandie	176	0	0	—	—	—	1	177
Basse-Normandie	17	—	0	—	0	0	—	17
Bretagne	36	0	0	—	0	0	—	36
Pays de la Loire	56	13	0	13	—	0	—	82
Poitou-Charentes	17	—	0	—	0	0	—	17
Limousin	1	0	0	—	0	0	—	1
Aquitaine	31	—	0	—	0	0	—	31
Midi-Pyrénées	38	0	0	—	—	—	—	38
Champagne-Ardenne	244	121	4	1	1	0	5	376
Lorraine	15	14	477	898	3	—	—	1 407
Alsace	5	—	10	120	51	10	29	225
Franche-Comté	13	—	19	55	28	—	—	115
Bourgogne	92	2	1	11	2	—	—	108
Auvergne	20	0	—	—	—	—	—	20
Rhône-Alpes	137	1	3	9	1	—	—	151
Languedoc	21	—	1	—	2	—	—	24
Provence-Côte d'Azur - Corse	53	—	3	2	—	—	—	58
Toutes régions françaises d'origine cumulées	3 563	152	518	1 113	88	10	262	5 706

**1984 - TABLEAU 15 - TRAFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS
RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE
ET PAR ZONE FRONTIERE**

Millier de tonnes

Zone frontière Région d'origine	Département du Nord	Département des Ardennes	Départements de Meuse et de Moselle	Département de la Moselle	Département du Bas-Rhin	Département du Haut-Rhin	autres zones frontières	Toutes zones frontières cumulées
Nord	217						0	217
Picardie	35						0	35
Ile de France	4	0		0			0	4
Centre	-			0			0	-
Haute-Normandie	-						0	-
Basse-Normandie	0							0
Bretagne	0							0
Pays de la Loire	0	13 oléoduc)		13 oléoduc)				26 (oléoduc)
Poitou-Charentes	0							0
Limousin	0							0
Aquitaine	0							0
Midi-Pyrénées	-							-
Champagne-Ardenne	21	7	0	0	1		0	29
Lorraine	0	5	0	474	-			479
Alsace	0		0	1	33	7	29	70
Franche-Comté	0		0	-	27			27
Bourgogne	0	0	0	0	1			1
Auvergne	0							0
Rhône-Alpes	0	0	0	0	1			1
Languedoc	0		0		2			2
Provence-Côte d'Azur - Corse	0		0	0		-		-
Toutes régions françaises d'origine cumulées	277	12 (VN) 13 (oléoduc)	0	475 (VN) 12 (oléoduc)	65	7	29	891 (865 + 26)

1984 - TABLEAU 16 - TRAFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR FER ET ROUTE PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS
 RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE
 ET PAR ZONE FRONTIERE

Millier de tonnes

Zone frontière Région d'origine	Département du Nord		Département des Ardennes		Départements de Meuse et de Meurthe et Moselle		Département de la Moselle		Département du Bas-Rhin		Département du Haut-Rhin		Autres zones frontières		Toutes zones frontières cumulées		
	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	TOTAL
Nord	547	952											205	9	752	961	1 713
Picardie	286	260											-	3	286	263	549
Ile de France	54	160	0	1			-	3					2	1	56	165	221
Centre	48	28					1	-						7	49	35	84
Haute-Normandie	25	151												1	25	152	177
Basse-Normandie	5	12													5	12	17
Bretagne	2	34													2	34	36
Pays de la Loire	14	42	0	-			0	-							14	42	56
Poitou-Charentes	4	13													4	13	17
Limousin	-	1													-	1	1
Aquitaine	17	14													17	14	31
Midi-Pyrénées	21	17													21	17	38
Champagne-Ardenne	81	142	37	77	2	2	-	1	0	-			1	4	121	226	347
Lorraine	1	14	2	7	420	57	302	122	0	3					725	203	928
Alsace	2	3			3	7	6	113	-	18	-	3	0	-	11	144	155
Franche-Comté	3	10			18	1	34	21	-	1					55	33	88
Bourgogne	22	70	0	2	1	-	6	5	-	1					29	78	107
Auvergne	7	13													7	13	20
Rhône-Alpes	28	109	-	1	2	1	-	9	0	-					30	120	150
Languedoc	5	16			1	-			-	-					6	16	22
Provence-Côte d'Azur - Corse	27	26			3	-	-	2							30	28	58
Toutes régions françaises d'origine cumulées	1 199	2 087	39	88	450	68	349	276	-	23	-	3	208	25	2 245	2 570	4 815

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.

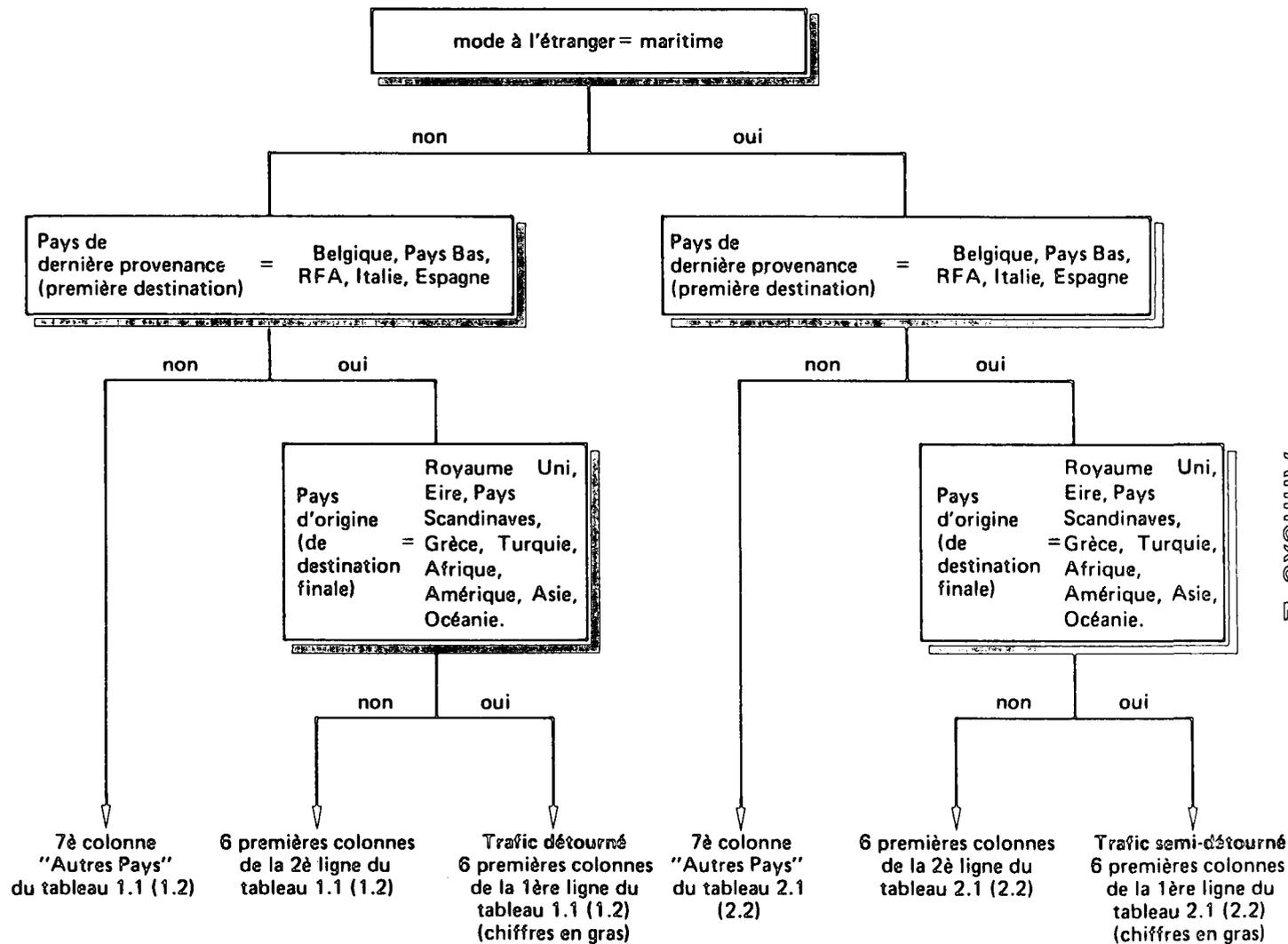
Il faut noter que cette richesse des documents douaniers en ce qui concerne les transports est assez spécifique à la France : au Royaume-Uni, par exemple, il n'y a pas si longtemps que les documents douaniers ne donnaient pas d'indication sur le mode de transport utilisé.

**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))

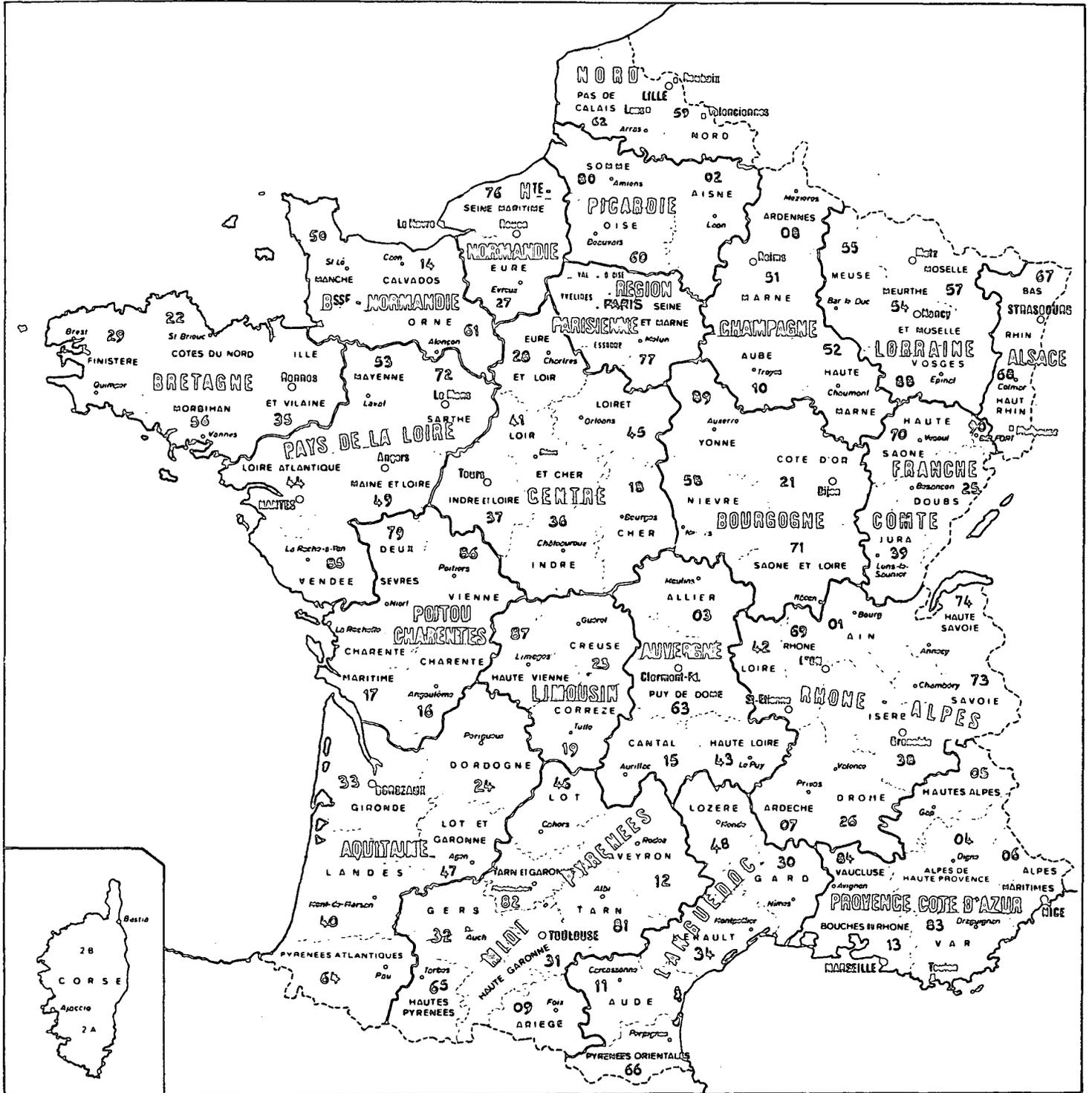
CHAPITRE

- 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



2ème Semestre 1984

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

1.1. A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE NON MARITIME

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres Pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer *	2 718	14 906	2 679	12 020	140	4 701	25	554	4	153	5 566	32 334	459	41 753	6 025	74 087	69 269	227 646
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	9 995	38 463	4 659	24 143	10 763	78 574	2 878	41 769	1 546	14 350	29 841	197 299	2 681	42 111	32 522	239 410	42 211	261 874
Tous pays d'origine cumulés	12 713	53 369	7 338	36 163	10 903	83 275	2 903	42 323	1 550	14 503	35 407	229 633	3 140	83 864	38 547	313 497	111 480	489 520

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 *	2 808	19 854	232	3 380	150	2 162	24	557	10	206	3 224	26 159	403	69 942	3 627	96 101	20 794	227 253
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	11 084	37 653	3 288	17 857	12 734	65 137	6 632	43 102	1 439	12 810	35 177	176 559	6 050	36 024	41 227	212 583	49 814	231 749
Tous pays de destination finale cumulés	13 892	57 507	3 520	21 237	12 884	67 299	6 656	43 659	1 449	13 016	38 401	202 718	6 453	105 966	44 854	308 684	70 608	459 002

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

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

2ème Semestre 1984

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

2.1. A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE MARITIME

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres Pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer *	190	217	292	803	4	38	33	132	8	172	527	1 362	62 717	152 197	63 244	153 559	69 269	227 646
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	530	1 001	1 362	2 950	160	385	958	2 297	982	2 470	3 992	9 103	5 697	13 361	9 689	22 464	42 211	261 874
Tous pays d'origine cumulés	720	1 218	1 654	3 753	164	423	991	2 429	990	2 642	4 519	10 465	68 414	165 558	72 933	176 023	111 480	489 520

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 *	40	201	9	68	1	8	3	12	—	3	53	292	17 114	130 860	17 167	131 152	20 794	227 253
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	654	1 406	953	1 981	446	1 019	1 699	3 372	384	1 751	4 136	9 529	4 451	9 637	8 587	19 166	49 814	231 749
Tous pays de destination finale cumulés	694	1 607	962	2 049	447	1 027	1 702	3 384	384	1 754	4 189	9 821	21 565	140 497	25 754	150 318	70 608	459 002

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

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

3.1. A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL Importations françaises par voie maritime		Rapport en % du trafic détourné aux importations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume Uni	131	1 146	106	673	4	154	2	36	—	2	243	2 011	9 652	34 441	2,5	5,8
Eire	18	124	4	110	—	36	—	1	—	—	22	271	124	2 057	17,7	13,2
Pays scandinaves	692	1 736	1 120	2 490	60	480	—	6	—	1	1 872	4 713	3 317	6 053	56,4	77,9
Grèce	6	59	5	36	2	50	2	46	0	0	15	191	552	1 262	2,7	15,1
Turquie	5	70	1	10	5	114	—	7	—	1	11	202	294	756	3,7	26,7
Afrique	252	1 047	575	1 024	12	195	3	53	1	42	843	2 361	22 695	43 236	3,7	5,5
Amérique	1 438	7 244	687	4 532	29	1 516	5	201	2	95	2 161	13 588	9 826	24 148	22,0	56,3
Asie	159	3 128	95	2 338	26	2 056	12	191	1	12	293	7 725	13 461	38 602	2,2	20,0
Océanie	17	352	86	807	2	100	1	13	—	—	106	1 272	3 323	3 004	3,2	42,3
TOTAL	2 718	14 906	2 679	12 020	140	4 701	25	554	4	153	5 566	32 334	63 244	153 559	8,8	21,1

3.2. A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Pays de destination finale	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL Exportations françaises par voie maritime		Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume Uni	175	1 190	38	227	25	170	1	8	0	—	239	1 595	4 089	30 855	5,8	5,2
Eire	16	122	2	21	—	16	0	—	0	0	18	159	475	1 817	3,8	8,8
Pays scandinaves	151	1 306	8	161	83	1 211	—	1	—	—	242	2 679	429	2 046	56,4	130,9
Grèce	25	125	1	15	1	20	5	76	0	0	32	236	591	1 513	5,4	15,6
Turquie	23	127	—	5	1	40	1	48	—	—	25	220	100	475	25,0	46,3
Afrique	615	3 279	24	316	5	77	6	137	9	196	659	4 005	5 922	39 013	11,1	10,3
Amérique	1 025	8 514	88	1 597	22	245	1	41	1	8	1 137	10 405	2 418	30 395	47,0	34,2
Asie	758	4 827	50	558	12	346	10	245	—	1	830	5 977	2 929	22 832	28,0	26,2
Océanie	20	364	21	480	1	37	—	1	—	1	42	883	214	2 206	19,6	40,0
TOTAL	2 808	19 854	232	3 380	150	2 162	24	557	10	206	3 224	26 159	17 167	131 152	18,8	19,9

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	—	5	4	14	—	3	20	51	—	32	24	105	9 652	34 441	0,2	0,3
Eire	—	1	—	1	—	—	—	—	0	0	—	2	124	2 057	—	0,1
Pays scandinaves	—	1	22	62	—	1	—	20	0	0	22	84	3 317	6 053	0,7	1,4
Grèce	—	—	—	1	0	0	—	1	1	6	1	8	552	1 262	0,2	0,6
Turquie	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	2	294	756	0,3	0,3
Afrique	13	12	49	89	—	1	—	2	—	3	62	107	22 695	43 236	0,3	0,2
Amérique	28	73	97	263	4	23	4	41	7	124	140	524	9 826	24 148	1,4	2,2
Asie	13	72	40	327	—	10	8	15	—	7	61	431	13 461	38 602	0,5	1,1
Océanie	136	53	80	46	0	0	0	—	0	0	216	99	3 323	3 004	6,5	3,3
TOTAL	190	217	292	803	4	38	33	132	8	172	527	1 362	63 244	153 559	0,8	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	2	16	1	39	—	2	—	2	—	—	3	59	4 089	30 855	0,1	0,2
Eire	0	—	—	—	0	0	—	—	0	0	—	—	475	1 817	—	—
Pays scandinaves	5	63	—	—	—	—	0	0	0	0	5	63	429	2 046	1,2	3,1
Grèce	1	5	—	—	—	—	—	—	0	0	1	5	591	1 513	0,2	0,3
Turquie	0	0	0	0	0	0	0	0	—	1	—	1	100	475	—	0,2
Afrique	2	10	1	6	1	3	3	5	—	1	7	25	5 922	39 013	0,1	0,1
Amérique	9	64	7	20	—	1	—	5	—	1	16	91	2 418	30 395	0,7	0,3
Asie	21	42	—	1	—	2	0	—	—	—	21	45	2 929	22 832	0,7	0,2
Océanie	—	1	—	2	—	—	0	0	0	0	—	3	214	2 206	—	0,1
TOTAL	40	201	9	68	1	8	3	12	—	3	53	292	17 167	131 152	0,3	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	504	1 954	172	1 201	22	263	13	113	1	7	712	3 538	1 936	7 625	36,8	46,4
1	299	1 819	153	1 484	19	373	3	41	2	30	476	3 747	2 835	16 829	16,8	22,3
2	86	46	230	114	-	-	-	-	0	1	316	161	7 449	3 087	4,2	5,2
3	256	228	1 076	1 748	1	5	-	-	0	0	1 333	1 981	45 625	90 590	2,9	2,2
4	623	870	525	253	4	13	1	7	0	0	1 153	1 143	7 581	2 434	15,2	47,0
5	190	531	107	1 569	25	205	-	2	-	2	322	2 309	617	4 613	52,2	50,1
6	55	115	62	124	11	34	-	1	-	-	128	274	1 545	1 063	8,3	25,8
7	160	179	81	39	-	-	0	0	0	0	241	218	2 957	1 642	8,2	13,3
8	338	2 419	180	1 417	17	433	5	28	-	8	540	4 305	1 385	12 454	39,0	34,6
9	207	6 745	93	4 071	41	3 375	3	362	1	105	345	14 658	1 003	35 686	34,4	41,1
TOTAL	2 718	14 906	2 679	12 020	140	4 701	25	554	4	153	5 566	32 334	72 933	176 023	7,6	18,4

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	169	465	4	32	10	74	1	13	2	16	186	600	8 267	12 906	2,3	4,6
1	556	2 490	32	481	8	97	14	204	2	32	612	3 304	3 231	18 079	18,9	18,3
2	10	10	9	8	0	0	0	0	0	0	19	18	639	547	3,0	3,3
3	57	246	13	32	10	23	-	-	-	-	80	301	3 828	7 706	2,1	3,9
4	-	8	-	1	-	1	-	-	0	0	-	10	208	461	-	2,2
5	1 185	5 080	46	353	73	265	-	5	3	10	1 307	5 713	1 879	9 734	69,6	58,7
6	43	114	2	11	5	20	-	2	-	3	50	150	2 519	1 843	2,0	8,1
7	19	23	4	4	-	-	0	0	-	-	23	27	320	469	7,2	5,8
8	445	2 721	62	540	15	228	2	28	1	10	525	3 527	2 197	20 421	23,9	17,3
9	324	8 697	60	1 918	29	1 454	7	305	2	135	422	12 509	2 666	78 152	15,8	16,0
TOTAL	2 808	19 854	232	3 380	150	2 162	24	557	10	206	3 224	26 159	25 754	150 318	12,5	17,4

6.1. A L'IMPORTATION

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL					
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	1	6	16	57	—	1	8	13	7	110	32	187	1 904	7 438	1 936	7 625
1	4	27	88	243	7	28	254	603	6	57	359	958	2 476	15 871	2 835	16 829
2	155	61	255	122	21	10	0	0	0	0	431	193	7 018	2 894	7 449	3 087
3	401	830	1 027	2 414	52	107	576	1 341	236	438	2 292	5 130	43 333	85 460	45 625	90 590
4	—	1	5	10	0	0	14	11	363	52	382	74	7 199	2 360	7 581	2 434
5	—	—	5	8	10	27	40	109	117	556	172	700	445	3 913	617	4 613
6	60	61	44	19	4	2	36	28	90	62	234	172	1 311	891	1 545	1 063
7	78	71	106	109	6	7	21	22	88	85	299	294	2 658	1 348	2 957	1 642
8	19	77	77	326	60	76	37	62	38	116	231	657	1 154	11 797	1 385	12 454
9	2	84	31	445	4	165	5	240	45	1 166	87	2 100	916	33 586	1 003	35 686
TOTAL	720	1 218	1 654	3 753	164	423	991	2 429	990	2 642	4 519	10 465	68 414	165 558	72 933	176 023

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 Y 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	313	483	74	108	191	289	892	1 247	5	17	1 475	2 144	6 792	10 762	8 267	12 906
1	8	24	118	461	44	144	16	108	—	10	186	747	3 045	17 332	3 231	18 079
2	6	6	0	0	4	2	0	0	8	7	18	15	621	532	639	547
3	150	377	389	825	136	285	477	821	139	285	1 291	2 593	2 537	5 113	3 828	7 706
4	9	2	93	26	1	7	9	19	14	13	126	67	82	394	208	461
5	31	278	7	19	4	29	31	90	116	445	189	861	1 690	8 873	1 879	9 734
6	13	2	102	65	38	5	106	32	26	29	285	133	2 234	1 710	2 519	1 843
7	21	30	35	25	12	11	15	28	0	0	83	94	237	375	320	469
8	125	308	135	375	13	55	126	279	50	137	449	1 154	1 748	19 267	2 197	20 421
9	18	97	9	145	4	200	30	760	26	811	87	2 013	2 579	76 139	2 666	78 152
TOTAL	694	1 607	962	2 049	447	1 027	1 702	3 384	384	1 754	4 189	9 821	21 565	140 497	25 754	150 318

TABLEAU 7
TRAFFIC DETOURNE - RESULTATS DETAILLÉS

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

millier de tonnes
million de francs

Trafic détourné							Rappel Importations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux importations par voie maritime totales	
Régions de destination finale	Pays par les ports desquels il peut y avoir détournement									
	Belgique		Pays-Bas		Total					
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Nord	1 074	5 055	1 214	3 728	2 288	8 783	12 300	16 067	18,6	54,7
Picardie	139	720	53	428	192	1 148	153	1 927	125,5	59,6
Ile de France	186	3 670	142	3 496	328	7 166	3 028	26 679	10,8	26,9
Centre	44	291	22	342	66	633	129	1 978	51,2	32,0
Haute Normandie	93	632	44	403	137	1 035	19 492	38 492	0,7	2,7
Basse Normandie	12	104	10	78	22	182	778	2 412	2,8	7,5
Bretagne	13	100	4	33	17	133	1 795	4 930	0,9	2,7
Pays de la Loire	33	189	12	176	45	365	7 720	14 942	0,6	2,4
Poitou-Charente	8	58	3	26	11	84	855	1 757	1,3	4,8
Limousin	3	64	1	7	4	71	16	153	25,0	46,4
Aquitaine	15	107	9	86	24	193	3 325	7 346	0,7	2,6
Midi-Pyrénées	8	71	15	110	23	181	104	1 451	22,1	12,5
Champagne-Ardenne	107	534	91	137	198	671	39	630	507,7	106,5
Lorraine	718	922	715	542	1 433	1 464	567	1 141	252,7	128,3
Alsace	77	836	205	813	282	1 649	1 007	2 749	28,0	60,0
Franche-Comté	21	116	11	89	32	205	24	357	133,3	57,4
Bourgogne	55	193	32	395	87	588	65	1 752	133,8	33,6
Auvergne	14	82	8	131	22	213	41	744	53,7	28,6
Rhône-Alpes	75	795	53	479	128	1 274	2 548	9 617	5,0	13,2
Languedoc	7	151	11	194	18	345	2 242	7 505	0,8	4,6
Provence-Côte d'Azur - Corse	16	216	24	327	40	543	16 705	33 394	0,2	1,6
Toutes régions française de destination finale cumulées	2 718	14 906	2 679	12 020	5 397	26 926	72 933	176 023	7,4	15,3

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

millier de tonnes
million de francs

Régions française d'origine	Trafic détourné						Rappel Exportations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritime totales	
	Pays par les ports desquels il peut y avoir détournement									
	Belgique		Pays-Bas		Total		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays de de première destination	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Nord	907	4 848	72	677	979	5 525	2 894	11 715	33,8	47,2
Picardie	321	1 652	16	248	337	1 900	502	4 307	67,1	44,1
Ile de France	123	1 757	7	359	130	2 116	2 261	33 196	5,7	6,4
Centre	36	461	1	31	37	492	178	2 849	20,8	17,3
Haute Normandie	91	1 042	7	107	98	1 149	7 417	19 959	1,3	5,8
Basse Normandie	6	108	—	10	6	118	522	3 681	1,1	3,2
Bretagne	17	197	—	31	17	228	585	4 283	2,9	5,3
Pays de la Loire	49	398	14	51	63	449	1 172	5 471	5,4	8,2
Poitou-Charente	7	174	1	64	8	238	1 010	4 545	0,8	5,2
Limousin	1	19	—	4	1	23	27	358	3,7	6,4
Aquitaine	15	162	3	39	18	201	1 962	7 671	0,9	2,6
Midi-Pyrénées	18	134	1	17	19	151	175	1 827	10,9	8,3
Champagne-Ardenne	208	1 394	11	272	219	1 666	259	1 983	84,6	84,0
Lorraine	698	2 217	42	208	740	2 425	473	2 246	156,4	108,0
Alsace	83	1 152	28	755	111	1 907	193	3 150	57,5	60,5
Franche-Comté	49	1 804	9	116	58	1 920	140	5 344	41,4	35,9
Bourgogne	56	629	6	106	62	735	304	4 627	20,4	15,9
Auvergne	9	111	1	17	10	128	133	3 029	7,5	4,2
Rhône-Alpes	73	1 187	6	219	79	1 406	577	14 564	13,7	9,7
Languedoc	12	220	3	18	15	238	890	3 100	1,7	7,7
Provence-Côte d'Azur - Corse	29	188	4	31	33	219	4 080	12 413	0,8	1,8
Toutes régions française d'origine cumulées	2 808	19 854	232	3 380	3 040	23 234	25 754	150 318	11,8	15,5

2ème Semestre 1984

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

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

Millier de tonnes

Région française de destination finale	Chapitre N.S.T.	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		355	88	9	197	203	33	18	26	88	57	1 074
Picardie		5	24	15	13	5	7	1	31	24	14	139
Ile de France		61	25	4	1	5	7	2	8	22	51	186
Centre		5	12	-	4	-	2	-	9	4	8	44
Haute Normandie		10	25	10	2	-	1	3	1	25	16	93
Basse Normandie		2	5	-	-	-	-	1	-	-	4	12
Bretagne		3	3	-	-	0	1	1	-	2	3	13
Pays de la Loire		4	5	-	5	-	1	-	0	13	5	33
Poitou-Charente		1	1	-	-	0	-	-	-	2	4	8
Limousin		-	1	-	-	0	-	-	0	-	2	3
Aquitaine		2	1	-	4	0	1	1	-	4	2	15
Midi-Pyrénées		5	1	0	-	-	-	1	-	-	1	8
Champagne-Ardenne		5	15	21	-	1	15	1	34	3	12	107
Lorraine		14	15	20	10	408	111	11	45	76	8	718
Alsace		10	11	6	4	0	3	2	1	35	5	77
Franche-Comté		3	9	-	-	0	1	3	1	2	2	21
Bourgogne		3	26	-	10	-	2	4	4	2	4	55
Auvergne		1	7	-	1	-	-	-	0	4	1	14
Rhône-Alpes		9	19	1	3	1	3	4	-	29	6	75
Languedoc		-	4	-	0	-	1	1	0	-	1	7
Provence-Côte d'Azur - Corse		6	2	0	2	0	1	1	-	3	1	16
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		504	299	86	256	623	190	55	160	338	207	2 718

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

Millier de tonnes

Région française d'origine	Chapitre N.S.T.	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		73	228	9	1	-	369	11	7	106	103	907
Picardie		38	94	0	-	-	130	1	0	34	24	321
Ile de France		4	27	0	1	-	49	4	-	12	26	123
Centre		2	18	0	-	0	-	1	0	2	13	36
Haute Normandie		2	7	0	29	0	17	1	-	29	6	91
Basse Normandie		-	4	0	0	0	1	-	0	-	1	6
Bretagne		-	12	0	0	0	-	-	-	-	5	17
Pays de la Loire		-	9	0	26	-	7	-	1	-	6	49
Poitou-Charente		-	4	0	-	0	-	-	0	1	2	7
Limousin		1	-	0	0	-	-	0	0	-	-	1
Aquitaine		-	11	0	0	0	-	1	1	1	1	15
Midi-Pyrénées		1	1	0	0	-	9	-	1	3	3	18
Champagne-Ardenne		21	89	-	-	0	43	11	0	23	21	208
Lorraine		11	7	-	-	-	479	2	-	170	29	698
Alsace		13	7	1	-	0	13	1	9	16	23	83
Franche-Comté		-	1	0	-	0	14	2	0	6	26	49
Bourgogne		-	17	0	0	0	28	-	0	1	10	56
Auvergne		-	4	0	0	0	1	-	0	1	3	9
Rhône-Alpes		1	4	0	-	0	10	4	0	33	21	73
Languedoc		-	8	0	0	0	1	1	0	1	1	12
Provence-Côte d'Azur - Corse		2	4	0	-	0	14	3	0	6	-	29
Toutes régions françaises d'origine cumulées		169	556	10	57	-	1 185	43	19	445	324	2 808

2ème Semestre 1984

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 N.S.T.	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		73	46	14	991	9	29	18	1	22	11	1 214
Picardie		1	5	1	4	—	15	1	—	13	13	53
Ile de France		55	22	7	3	10	5	8	2	13	17	142
Centre		4	6	—	—	—	5	1	0	4	2	22
Haute Normandie		2	8	4	—	2	3	2	0	18	5	44
Basse Normandie		—	1	0	—	0	—	—	0	—	9	10
Bretagne		1	—	—	—	0	—	—	0	1	2	4
Pays de la Loire		2	1	0	1	—	2	—	0	1	5	12
Poitou-Charente		—	—	0	—	1	—	—	0	—	2	3
Limousin		—	—	0	0	—	—	—	0	—	1	1
Aquitaine		2	2	0	0	1	1	1	0	1	1	9
Midi-Pyrénées		1	5	0	0	5	2	—	0	2	—	15
Champagne-Ardenne		1	3	59	3	2	6	5	2	4	6	91
Lorraine		2	5	138	62	458	9	10	—	27	4	715
Alsace		15	20	7	1	26	10	1	76	42	7	205
Franche-Comté		—	1	0	0	—	—	5	0	5	—	11
Bourgogne		2	12	—	—	—	11	1	—	4	2	32
Auvergne		—	1	—	5	—	—	—	0	1	1	8
Rhône-Alpes		2	4	—	5	10	6	6	0	17	3	53
Languedoc		1	5	0	—	1	2	1	0	1	—	11
Provence-Côte d'Azur - Corse		8	6	0	1	—	1	2	0	4	2	24
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		172	153	230	1 076	525	107	62	81	180	93	2 679

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

Millier de tonnes

Région française d'origine	Chapitre N.S.T.	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		2	10				9		2	24	24	72
Picardie							12			2	2	16
Ile de France							2				3	7
Centre												1
Haute Normandie										5		7
Basse Normandie												—
Bretagne												—
Pays de la Loire					13							14
Poitou-Charente												1
Limousin												—
Aquitaine			3									3
Midi-Pyrénées												1
Champagne-Ardenne			6							2	2	11
Lorraine				9			17			9	5	42
Alsace			3						2	8	15	28
Franche-Comté							2			6		9
Bourgogne			4								2	6
Auvergne												1
Rhône-Alpes										2	2	6
Languedoc			2									3
Provence-Côte d'Azur - Corse										2		4
Toutes régions françaises d'origine cumulées		4	32	9	13	—	46	2	4	62	60	232

2ème Semestre 1984

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 N.S.T.	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		92	91	2 608	3 990	4 285	89	821	6	226	92	12 300
Picardie		13	8	—	—	4	43	8	13	30	34	153
Ile de France		274	238	249	1 671	6	90	29	60	90	321	3 028
Centre		28	5	1	—	—	4	4	37	10	40	129
Haute Normandie		184	144	2 612	14 372	75	43	330	1 302	327	103	19 492
Basse Normandie		140	23	284	39	170	3	38	34	1	46	778
Bretagne		380	871	1	107	—	11	96	245	21	63	1 795
Pays de la Loire		174	596	900	5 583	4	49	17	272	86	39	7 720
Poitou-Charente		161	11	116	330	8	—	36	149	20	24	855
Limousin		—	3	0	0	—	7	2	0	1	3	16
Aquitaine		95	356	30	1 992	101	21	3	470	233	24	3 325
Midi-Pyrénées		41	6	—	—	32	—	5	—	12	8	104
Champagne-Ardenne		10	6	1	—	—	5	2	—	4	11	39
Lorraine		16	3	—	183	315	15	9	—	19	7	567
Alsace		3	10	—	895	—	3	3	72	8	13	1 007
Franche-Comté		1	1	—	—	0	1	13	0	1	7	24
Bourgogne		16	19	1	—	—	6	3	—	4	16	65
Auvergne		19	3	—	—	—	2	—	0	3	14	41
Rhône-Alpes		42	26	1	2 236	6	36	14	11	120	56	2 548
Languedoc		67	132	—	1 784	86	24	30	71	31	17	2 242
Provence-Côte d'Azur - Corse		180	283	645	12 443	2 489	165	82	215	138	65	16 705
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		1 936	2 835	7 449	45 625	7 581	617	1 545	2 957	1 385	1 003	72 933

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

Millier de tonnes

Région française d'origine	Chapitre N.S.T.	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		34	448	290	322	53	503	418	12	169	645	2 894
Picardie		30	184	0	—	—	96	24	—	59	109	502
Ile de France		706	425	47	16	3	103	289	8	148	516	2 261
Centre		26	70	0	—	0	1	13	—	13	55	178
Haute Normandie		4 505	331	30	1 267	8	21	402	136	493	224	7 417
Basse Normandie		136	64	12	11	1	218	10	3	4	63	522
Bretagne		220	226	0	—	23	3	41	14	3	55	585
Pays de la Loire		366	196	0	449	2	42	7	40	7	63	1 172
Poitou-Charente		730	189	0	2	0	1	38	5	9	36	1 010
Limousin		6	1	0	—	—	1	2	0	1	16	27
Aquitaine		839	247	—	293	—	14	277	31	142	119	1 962
Midi-Pyrénées		45	18	1	—	0	11	15	50	14	21	175
Champagne-Ardenne		36	167	0	—	—	13	5	—	6	32	259
Lorraine		2	44	211	—	—	133	2	—	30	51	473
Alsace		13	48	25	—	—	15	3	9	29	51	193
Franche-Comté		—	11	0	—	—	8	3	0	10	108	140
Bourgogne		3	171	10	—	—	47	2	—	14	57	304
Auvergne		3	23	0	—	—	15	1	0	7	84	133
Rhône-Alpes		52	62	13	2	1	66	17	—	164	200	577
Languedoc		261	153	0	287	9	9	113	9	26	23	890
Provence-Côte d'Azur - Corse		254	153	—	1 179	108	559	837	3	849	138	4 080
Toutes régions françaises d'origine cumulées		8 267	3 231	639	3 828	208	1 879	2 519	320	2 197	2 666	25 754

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.