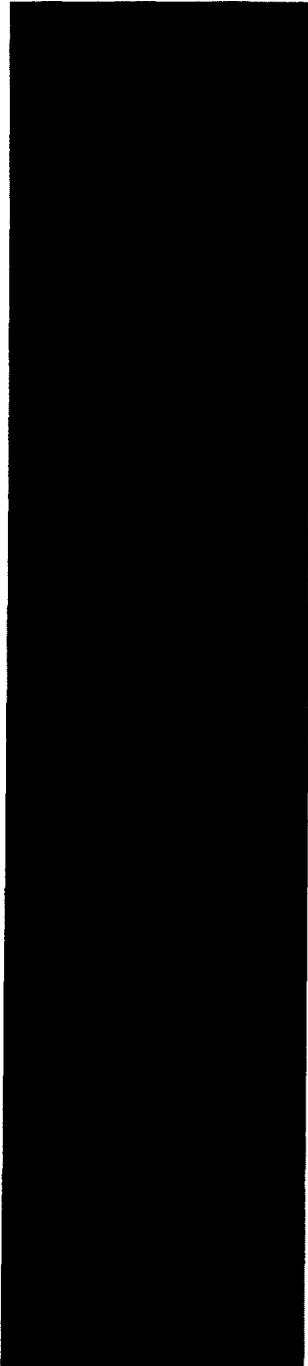


OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET
STATISTIQUE DES TRANSPORTS

DEPARTEMENT DES SYNTHESSES STATISTIQUES ET ECONOMIQUES

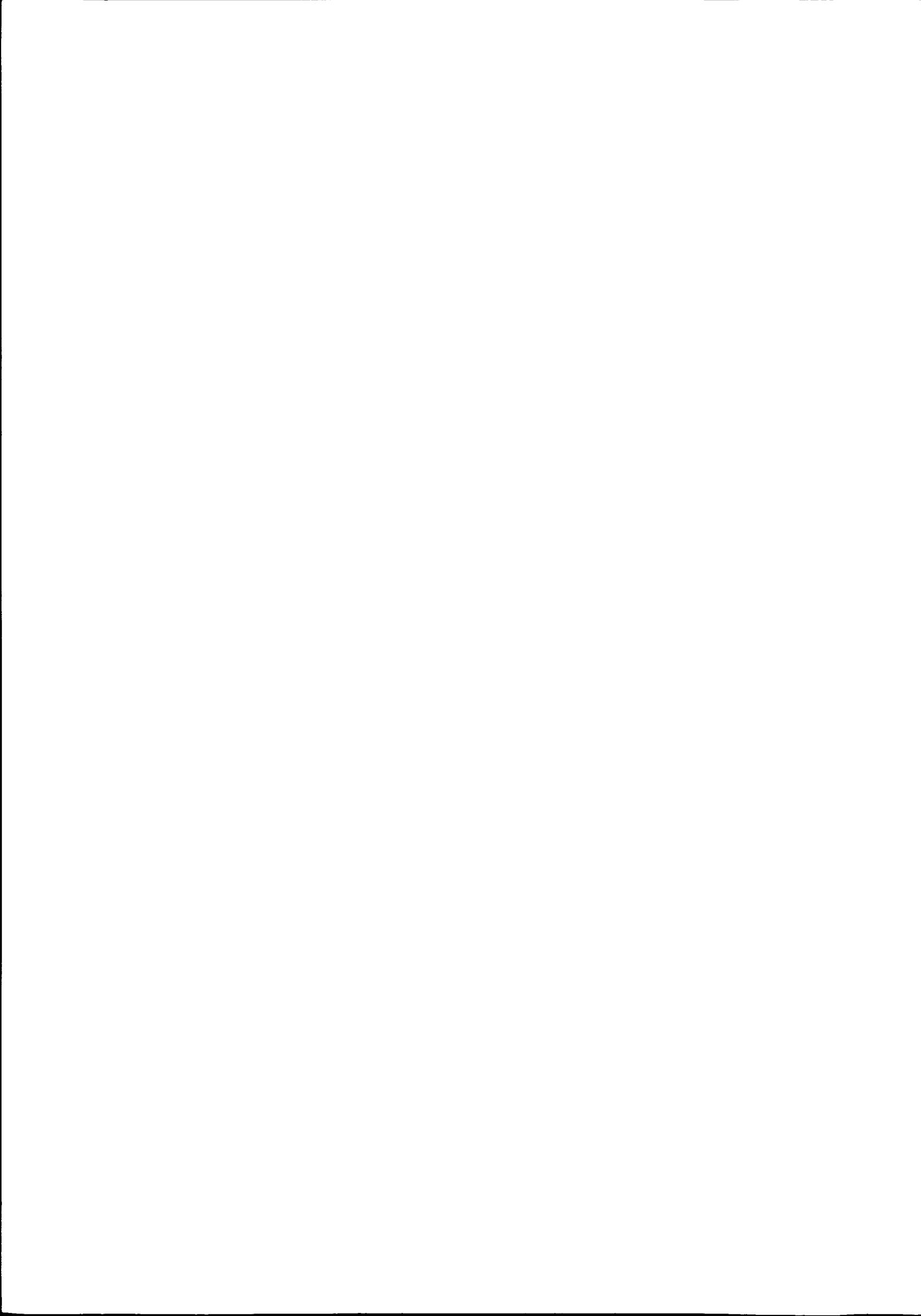


S YSTÈME
D' **I** NFORMATION
SUR **T** **R** **A** NSPORTS
LES **M** ARCHANDISES
DE

APPLICATION :

COMMENT ÉVALUER LA PART DU TRAFIC MARITIME
NÉ DE NOTRE COMMERCE EXTÉRIEUR
QUI ÉCHAPPE AUX PORTS FRANÇAIS
RÉSULTATS 1985

55, rue Brillat Savarin, 75658 PARIS Cedex 13
Téléphone : 45.89.89.27



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 1985, 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 1985	33

Signe Conventionnel :

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

Rédaction :
Département des Synthèses Statistiques et Economiques
55, rue Brillat Savarin
75658 PARIS CEDEX 13
Téléphone : 45.89.89.27 poste 5227 (Mme Pols)

PRESENTATION

Pour l'année 1985, le flux de marchandises engendré par le commerce extérieur de la France s'élevait à 387 millions de tonnes, 146 millions de tonnes pour l'exportation, 241 millions de tonnes pour l'importation.

A l'exportation 36,3 % des tonnages sont sortis de France par voie maritime, 16,6 % par la voie ferroviaire, 29,7 % par la voie routière, 12,3 % par la voie navigable, 5,1 % par la voie aérienne, en trafics frontaliers et par oléoduc.

A l'importation, les parts des différents modes de transports empruntés à l'entrée sont respectivement : 63,5 % pour la mer, 6,2 % pour le fer, 18,6 % pour la route, 4,2 % pour la voie navigable, 7,5 % pour l'air, les trafics frontaliers et les transports par oléoduc.

Mais ces seuls chiffres masquent des réalités complexes. On constate, par exemple, que 15,5 % des importations, en tonnage, ayant pour origine l'Amérique, arrivent en France en empruntant un mode de transport terrestre avec comme dernière provenance la Belgique ou les Pays-Bas. Cela signifie que ces marchandises ayant pour origine l'Amérique ont été acheminées par mer vers la Belgique ou les Pays-Bas, puis ont emprunté un mode de transport terrestre à partir d'un port belge ou hollandais au lieu d'arriver directement par les ports français.

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, exploités dans le cadre de la banque de données SITRAM, gérée par le Département des Synthèses Statistiques et Economiques, 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 1985.

Cependant, les renseignements sur les détournements de trafic étant fournis semestriellement à partir de 1981, les résultats du 2^e semestre 1985 sont donnés en annexe.

Les résultats du 1^{er} semestre 1985 ont été publiés en mars 1986.

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 1,5 % 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.

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 (143 milliers de tonnes en 1985).

3. Problème du transit

Enfin pour avoir une notion complète du trafic détourné, il serait nécessaire de connaître les trafics de marchandises transitant par le territoire français et empruntant pour leur sortie maritime un port étranger au lieu d'un port français. Mais les trafics effectués à l'occasion d'opérations de transit sur le territoire français n'étant pas saisis par la Direction des Douanes, ces données ne sont pas actuellement disponibles.

Cependant, si la non comptabilisation des opérations de transit minimise le trafic détourné, elle entraîne également une sous estimation du trafic maritime des ports français : pour ne prendre qu'un exemple, ne sont pas comptabilisées par les Douanes, 18,1 millions de tonnes de pétrole brut importées en 1985 par Marseille-Fos et acheminées directement par pipe-line vers les raffineries de Suisse ou de RFA (cf. la publication « Pétrole 85 » du Comité Professionnel du Pétrole).

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

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

millier de tonnes
million de francs

Importations	1981		1982		1983		1984		1985	
	Tonnage	Valeur								
Trafic détourné	11 440	43 037	11 456	49 712	11 388	53 597	11 312	64 783	12 027	75 561
Importation française par voie maritime	177 188	286 061	165 272	320 228	149 571	316 529	152 507	354 037	153 307	362 376
dont trafic semi-détourné	667	2 571	1 046	2 876	1 133	3 102	897	2 714	926	3 254
Importations françaises totales	256 732	700 459	243 709	809 405	228 599	861 329	234 107	979 217	241 445	1 057 415

millier de tonnes
million de francs

Expositions	1981		1982		1983		1984		1985	
	Tonnage	Valeur								
Trafic détourné	5 435	28 662	4 736	31 574	4 942	36 174	6 066	48 906	6 584	57 085
Exportations françaises par voie maritime	51 786	208 107	44 842	222 821	48 619	264 723	48 736	295 177	52 867	305 721
dont trafic semi-détourné	102	498	197	378	52	336	84	555	168	505
Exportations françaises totales	133 679	564 025	124 031	654 479	132 535	768 163	137 685	906 445	145 599	965 496

III – EVALUATION DU TRAFIC DETOURNE EN 1985 PAR LES PORTS DE BELGIQUE, DES PAYS-BAS, DE REPUBLIQUE FEDERALE ALLEMANDE, D'ITALIE ET D'ESPAGNE.

A. RESULTATS GLOBAUX

1. Les importations

En 1985, les importations françaises représentent 241,4 millions de tonnes. Sur ce total, 148,3 millions de tonnes ont pour origine un des pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par la voie maritime, c'est-à-dire un des pays pour lesquels nous avons fait l'hypothèse qu'on peut déceler un détournement de trafic (Royaume-Uni, Eire, Pays Scandinaves, Grèce, Turquie, Afrique, Amérique, Asie, Océanie).

Le détournement de trafic porte sur 8,1 % de ce tonnage : 12,0 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 15,7 %.

Par rapport aux 153,3 millions de tonnes de marchandises importées en France par voie maritime, les 12,0 millions de tonnes détournées par les ports étrangers sont l'équivalent de 7,8 % du tonnage passant par les ports français. En valeur le rapport s'élève à 20,9 %.

Il faut noter que la plus grande part des trafics échappant totalement aux ports français transite par les ports belges et hollandais (96,1 % en tonnage et 78,0 % en valeur du trafic total détourné), et que sur les 11,6 millions de tonnes passant par les ports belges et hollandais, 7,9 millions sont acheminés vers la France par route et voie navigable par des véhicules de nationalité française ou étrangère pour respectivement 2,7 et 5,2 millions de tonnes, soit 34,2 % pour le pavillon français et 65,8 % pour le pavillon étranger, le pavillon donnant la nationalité du véhicule utilisé pour le parcours terrestre à l'étranger (pour le mode fer et oléoduc, le pavillon est toujours par convention, français).

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

Par rapport au trafic des ports français – 52,9 millions de marchandises exportées par voie maritime – les 6,6 millions de tonnes détournées sont l'équivalent de 12,5 % du tonnage, le rapport en valeur s'élevant à 18,7 %.

Comme pour les importations, la majorité des trafic détournés sont le fait des ports belges et hollandais (94,9 % en tonnage et 87,6 % 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 1,4 million de tonnes pour le pavillon français et de 2,1 millions de tonnes pour le pavillon étranger, soit 38,7 % pour le pavillon français et 61,3 % 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 1985 (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.

1985 – TABLEAU 1 - MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC DETOURNE
(trafic échappant totalement aux ports français apparaissant
en caractères gras sur les tableaux)

1.1. A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE NON MARITIME

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	5 548	32 673	6 007	26 298	392	14 544	52	1 310	28	736	12 027	75 561	975	87 546	13 002	163 107	148 320	479 893
Autres pays** (Reste de l'Europe)	21 240	88 333	11 980	55 753	24 167	173 219	5 911	92 303	3 305	33 688	66 603	442 560	8 533	89 372	75 136	531 932	93 125	577 522
Tous pays d'origine cumulés	26 788	121 006	17 987	82 051	24 559	187 763	5 963	93 613	3 333	34 424	78 630	518 121	9 508	176 918	88 138	695 039	241 445	1 057 415

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*	5 794	41 618	451	8 394	272	5 143	42	1 027	25	903	6 584	57 085	905	139 176	7 489	196 261	42 351	460 917
Autres pays** (Reste de l'Europe)	22 068	80 436	7 033	39 184	25 815	143 729	12 812	93 622	3 233	27 642	70 961	384 613	14 282	78 901	85 243	463 514	103 248	504 579
Tous pays de destination finale cumulés	27 862	122 054	7 484	47 578	26 087	148 872	12 854	94 649	3 258	28 545	77 545	441 698	15 187	218 077	92 732	659 775	145 599	965 496

* 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.

1985 – TABLEAU 2 - MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC SEMI-DETOURNE
(trafic passant par un port français mais transitant par un port étranger,
belge, hollandais, allemand, italien ou espagnol, apparaissant en caractères gras sur les tableaux)

2.1. A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE MARITIME

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	204	461	600	1 935	23	288	85	309	14	261	926	3 254	134 392	313 532	135 318	316 786	148 320	479 893
Autres pays** (Reste de l'Europe)	1 432	2 862	2 751	5 863	316	720	2 058	4 950	1 888	5 727	8 445	20 122	9 544	25 468	17 989	45 590	93 125	577 522
Tous pays d'origine cumulés	1 636	3 323	3 351	7 798	339	998	2 143	5 259	1 902	5 988	9 371	23 376	143 936	339 000	153 307	362 376	241 445	1 057 415

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*	68	324	88	117	1	20	11	39	—	5	168	505	34 694	264 151	34 862	264 656	42 351	460 917
Autres pays** (Reste de l'Europe)	1 148	2 676	1 995	4 522	896	2 301	4 286	8 982	1 225	4 566	9 550	23 047	8 455	18 018	18 005	41 065	103 248	504 579
Tous pays de destination finale cumulés	1 216	3 000	2 083	4 639	897	2 321	4 297	9 021	1 225	4 571	9 718	23 552	43 149	282 169	52 867	305 721	145 599	965 496

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

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

B – RESULTATS DETAILLÉS 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 40,7 % du tonnage arrivant dans les ports français. En valeur, le rapport est de 65,1 %.

– *l'Amérique* : les rapports sont de 19,0 % en tonnage et 67,5 % en valeur.

Pour les importations ayant pour origine l'ensemble des pays retenus, le rapport du trafic détourné au trafic arrivant par voie maritime dans les ports français est, en pourcentage, de 8,9 % en tonnage, 23,9 % en valeur.

En valeur absolue, les pays les plus générateurs de détournement de trafic sont également les pays scandinaves et l'Amérique auxquels on peut rajouter l'Afrique.

1.b Trafic détourné à l'exportation

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

– *les pays scandinaves* : pour les exportations ayant pour destination les pays scandinaves, le trafic détourné équivaut, par rapport au trafic passant par les ports français, à 40,8 % en tonnage et 161,9 % en valeur.

– *l'Amérique* : les rapports sont de 39,7 % en tonnage et 38,8 % en valeur.

Pour l'ensemble des pays ou groupes de pays retenus, le trafic détourné équivaut à 18,9 % du tonnage d'exportations passant par les ports français, et à 21,6 % de la valeur de ces exportations passant par les ports français.

En valeur absolue, ce sont l'Amérique, l'Asie et l'Afrique qui génèrent les plus gros trafics détournés.

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.

1985 - TABLEAU 3 - TRAFIC DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

3.1. A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL Importations françaises par voie maritime		Rapport en % du trafic détourné aux importations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume-Uni	283	3 023	102	1 342	8	707	2	38	5	28	400	5 128	20 757	74 997	1,9	6,8
Eire	33	371	26	356	-	97	-	8	1	3	60	835	328	4 760	18,3	17,5
Pays Scandinaves	1 235	3 579	2 273	5 115	150	1 203	-	13	-	1	3 658	9 911	8 985	15 221	40,7	65,1
Grèce	101	263	8	68	5	88	4	87	-	1	118	513	1 162	2 287	10,2	22,4
Turquie	14	186	2	33	12	261	2	21	-	-	30	501	548	1 054	5,5	47,5
Afrique	624	2 395	1 659	2 220	31	565	2	66	13	147	2 329	5 393	46 973	86 516	5,0	6,2
Amérique	2 790	14 801	1 526	10 107	113	6 476	17	693	2	475	4 448	32 553	23 355	48 227	19,0	67,5
Asie	375	6 969	287	5 345	68	5 050	24	359	2	19	756	17 742	27 849	78 150	2,7	22,7
Océanie	93	1 086	124	1 712	5	97	1	25	5	71	228	2 991	5 361	5 574	4,3	53,7
TOTAL	5 548	32 673	6 007	26 298	392	14 544	52	1 310	28	736	12 027	75 561	135 318	316 786	8,9	23,9

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	343	2 783	58	383	32	351	-	9	-	2	433	3 528	7 748	70 412	5,6	5,0
Eire	51	257	2	58	-	37	-	1	0	0	53	353	1 023	3 837	5,2	9,2
Pays Scandinaves	275	2 635	34	316	161	2 882	-	4	-	-	470	5 837	1 152	3 606	40,8	161,9
Grèce	59	323	2	32	2	80	11	157	0	0	74	592	1 101	2 838	6,7	20,9
Turquie	80	363	2	26	5	151	3	111	-	2	90	653	337	1 481	26,7	44,1
Afrique	1 346	6 854	41	686	7	194	12	257	23	880	1 429	8 871	12 220	75 660	11,7	11,7
Amérique	1 955	17 283	178	4 823	42	584	1	33	1	8	2 177	22 731	5 478	58 554	39,7	38,8
Asie	1 649	10 463	98	1 099	21	774	15	447	1	9	1 784	12 792	5 387	43 938	33,1	29,1
Océanie	36	657	36	971	2	90	-	8	-	2	74	1 728	416	4 330	17,8	39,9
TOTAL	5 794	41 618	451	8 394	272	5 143	42	1 027	25	903	6 584	57 085	34 862	264 656	18,9	21,6

1985 - TABLEAU 4 - TRAFIC SEMI-DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

4.1. A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

TRAFIC SEMI-DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A SEMI-DETOURNEMENT												RAPPEL Importations françaises par voie maritime		Part en % du trafic semi-détourné dans les importations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume-Uni	4	19	28	50	-	9	-	7	-	2	32	87	20 757	74 997	0,2	0,1
Eire	6	9	-	-	-	2	-	-	0	0	6	11	328	4 760	1,8	0,2
Pays Scandinaves	8	15	1	7	-	6	-	5	-	8	9	41	8 985	15 221	0,1	0,3
Grèce	-	-	-	-	0	0	1	9	-	6	1	15	1 162	2 287	0,1	0,7
Turquie	0	0	0	0	0	0	-	-	0	0	-	-	548	1 054	-	-
Afrique	-	13	41	69	-	82	2	6	1	27	45	197	46 973	86 516	0,1	0,2
Amérique	72	193	287	736	8	44	79	262	11	193	390	1 428	23 355	48 227	1,7	3,0
Asie	36	185	326	1 045	15	95	3	20	2	25	282	1 370	27 849	78 150	1,0	1,8
Océanie	78	27	16	28	-	50	-	-	0	0	94	105	5 361	5 574	1,8	1,9
TOTAL	204	461	600	1 935	23	288	85	309	14	261	926	3 254	135 318	316 786	0,7	1,0

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	18	3	56	-	11	5	18	-	1	10	104	7 748	70 412	0,1	0,1
Eire	-	-	0	0	-	-	0	0	0	0	-	-	1 023	3 837	-	-
Pays Scandinaves	5	65	-	-	1	1	2	5	-	-	8	71	1 152	3 606	0,7	2,0
Grèce	1	6	-	-	0	0	3	6	0	0	4	12	1 101	2 838	0,4	0,4
Turquie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	337	1 481	0	0
Afrique	14	41	82	41	-	1	1	5	-	1	97	89	12 220	75 660	0,8	0,1
Amérique	15	119	3	14	-	3	-	-	-	3	18	139	5 478	58 554	0,3	0,2
Asie	31	74	-	3	-	3	-	5	-	-	31	85	5 387	43 938	0,6	0,2
Océanie	-	1	-	3	-	1	0	0	0	0	-	5	416	4 330	-	0,1
TOTAL	68	324	88	117	1	20	11	39	-	5	168	505	34 862	264 656	0,5	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 61,6 % du tonnage (48,9 % en valeur) des importations maritimes totales, alors qu'à l'exportation cette part n'est que de 15,4 % en tonnage et 5,2 en valeur.

De plus, sur les 2871 milliers de tonnes détournés concernant le chapitre 3 à l'importation, 1985 correspondent à des importations de gaz naturel de Norvège arrivant par conduite en France depuis les Pays-Bas.

La contrainte de transport est telle dans ce cas qu'on peut se demander s'il faut vraiment assimiler ce trafic à du trafic détourné.

Il semble donc intéressant de rapporter le trafic détourné hors produits pétroliers aux importations maritimes hors produits pétroliers : on obtient alors un trafic détourné équivalant à 15,6 % en tonnage (38,6 % en valeur) des importations maritimes hors produits pétroliers ce qui modifie de façon très sensible les rapports donnés précédemment (page 5) : 7,8 % en tonnage et 20,9 % en valeur.

A l'exportation, rappelons que le rapport du trafic détourné au total du trafic maritime s'élève, en pourcentage, à 12,5 % en tonnage et 18,7 % en valeur.

Pour permettre les 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 : 96,1 % en tonnage 78,0 % en valeur des trafics totaux détournés et aux exportations : 94,9 % en tonnage et 87,6 % en valeur, nous ne nous intéresserons dans la suite de la publication qu'à ces deux pays.

1985 - 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	786	4 326	394	2 924	97	747	28	220	9	110	1 314	8 327	3 853	16 242	34,1	51,3
1	703	3 788	312	2 977	50	980	10	138	4	78	1 079	7 961	6 147	32 888	17,6	24,2
2	220	138	649	357	1	—	0	0	0	0	870	495	15 780	7 072	5,5	7,0
3	666	546	2 197	3 430	3	8	—	1	5	6	2 871	3 991	94 507	177 056	3,0	2,3
4	1 293	1 606	1 231	549	15	55	—	3	3	3	2 542	2 216	17 104	5 389	14,9	41,1
5	207	1 295	252	3 382	45	385	—	5	—	2	504	5 069	1 193	9 441	42,2	53,7
6	108	257	84	153	31	82	2	3	—	—	225	495	2 876	2 251	7,8	22,0
7	408	500	201	97	—	—	0	0	—	—	609	597	6 109	3 726	10,0	16,0
8	728	5 370	484	3 272	45	929	5	55	5	22	1 267	9 648	3 460	25 207	36,6	38,3
9	429	14 847	203	9 157	105	11 358	7	895	2	515	746	36 772	2 278	83 104	32,7	44,2
TOTAL	5 548	32 673	6 007	26 298	392	14 544	52	1 310	28	736	12 027	75 561	153 307	362 376	7,8	20,9

5.2. A L'EXPORTATION

TRAFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A DETOURNEMENT												RAPPEL Exportations françaises par voie maritime totales		Rapport en % du trafic détourné aux exportations par voie maritime totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0	251	835	12	76	27	190	1	27	4	31	295	1 159	18 120	26 135	1,6	4,4
1	1 280	5 374	85	1 603	14	192	23	358	7	91	1 409	7 618	6 442	35 860	21,9	21,2
2	1	1	—	3	0	0	0	0	0	0	1	4	501	446	0,2	0,9
3	72	326	1	10	14	33	—	2	—	—	87	371	8 129	15 897	1,1	2,3
4	2	30	—	1	—	—	1	—	—	—	3	31	376	349	0,8	0,9
5	2 543	10 539	75	482	105	489	2	9	—	8	2 725	11 527	3 972	19 497	68,6	59,1
6	87	246	11	37	13	61	—	4	2	17	113	365	4 758	3 495	2,4	10,4
7	59	64	8	8	2	2	—	—	3	7	72	81	546	776	13,2	10,4
8	853	5 717	125	1 191	28	630	3	31	2	25	1 011	7 594	4 522	45 255	22,4	16,8
9	646	18 486	134	4 983	69	3 546	12	596	7	724	868	28 335	5 501	158 011	15,8	17,9
TOTAL	5 794	41 618	451	8 394	272	5 143	42	1 027	25	903	6 584	57 085	52 867	305 721	12,5	18,7

1985 - 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	2	9	50	161	1	9	74	196	9	164	136	539	3 717	15 703	3 853	16 242
1	4	36	228	604	8	31	505	1 175	30	178	775	2 024	5 372	30 864	6 147	32 888
2	102	44	554	173	14	9	0	0	0	0	670	226	15 410	6 846	16 080	7 072
3	1 167	2 411	1 969	4 426	84	142	1 229	2 828	684	1 298	5 133	11 105	89 374	165 951	94 507	177 056
4	18	17	21	28	1	1	17	23	536	79	593	148	16 511	5 241	17 104	5 389
5	2	13	11	29	30	90	99	261	179	1 100	321	1 493	872	7 948	1 193	9 441
6	88	96	123	80	14	7	58	43	137	109	420	335	2 456	1 916	2 876	2 251
7	189	176	391	464	35	41	79	99	124	109	818	889	5 291	2 837	6 109	3 726
8	49	159	273	862	130	271	71	120	123	286	646	1 698	2 814	23 509	3 460	25 207
9	15	362	31	971	22	407	11	514	80	2 665	159	4 919	2 119	78 185	2 278	83 104
TOTAL	1 636	3 323	3 351	7 798	339	1 008	2 143	5 259	1 902	5 988	9 371	23 376	143 936	339 000	153 307	362 376

6.2. A L'EXPORTATION

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de première destination cumulés	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0	512	756	212	285	380	549	1 767	2 486	281	314	3 152	4 390	14 968	21 745	18 120	26 135
1	20	62	258	1 036	163	593	66	431	2	25	509	2 147	5 933	33 713	6 442	35 860
2	11	11	8	6	1	1	0	0	13	13	33	31	468	415	501	446
3	280	689	698	1 480	193	457	1 844	2 735	380	747	3 395	6 108	4 734	9 789	8 129	15 897
4	0	0	176	48	2	14	23	48	29	30	230	140	146	209	376	349
5	59	504	16	90	9	24	90	200	297	1 275	471	2 093	3 501	17 404	3 972	19 497
6	18	6	168	104	78	8	152	60	44	60	460	248	4 298	3 257	4 758	3 505
7	16	25	51	44	22	25	-	-	-	-	89	94	457	682	546	776
8	253	609	401	1 192	28	99	279	668	75	175	1 036	2 743	3 486	42 512	4 522	45 255
9	47	338	95	354	21	551	76	2 393	104	1 932	343	5 568	5 158	152 443	5 501	158 011
TOTAL	1 216	3 000	2 083	4 639	897	2 321	4 297	9 021	1 225	4 571	9 718	23 552	43 149	282 169	52 867	305 721

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 1985.

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 : 424 milliers de tonnes importés à destination de la Champagne-Ardenne échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 91 milliers de tonnes d'importation entrant en France par les ports français, soit un rapport de 465,9 % en tonnage (101,9 % en valeur).

La Franche-Comté : le rapport de trafics détournés aux trafics entrant par les ports français est de 273,3 % en tonnage et 65,5 % en valeur.

La Lorraine : 212,6 % en tonnage et 128,3 % en valeur.

La Bourgogne : les rapports sont de 149,7 % en tonnage et 44,4 % en valeur.

La Picardie : 133,9 % en tonnage et 63,2 % en valeur.

L'Auvergne : 101,2 % en tonnage et 43,9 % en valeur.

L'ensemble de ces six régions représente 38,3 % en tonnage des détournements à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le pourcentage étant de 16,7 % en valeur.

En valeur absolue, tonnage et valeur, on remarque que le Nord, la Lorraine, l'Île-de-France et l'Alsace, sont les régions les plus importantes du point de vue trafic détourné puisqu'elles représentent à elles seules 79 % en tonnage et 69 % en valeur du trafic détourné.

2. Les Exportations

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

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

Lorraine : 1 601 milliers de tonnes exportées par la Lorraine échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 901 milliers de tonnes sortant de France par les ports français, ce qui équivaut à 177,7 % en tonnage (le rapport en valeur étant de 103,9 %).

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

Alsace : les rapports des trafics détournés aux trafics sortant par les ports français sont de 80,4 % en tonnage et 79,1 % en valeur.

Champagne : 76,9 % en tonnage et 78,2 % en valeur.

Picardie : 66,9 % en tonnage et 47,2 % en valeur.

Franche-Comté : 41,7 % en tonnage et 29,6 % en valeur.

Nord : 37,3 % en tonnage et 53,2 % en valeur.

Centre : 32,6 % en tonnage et 22,5 % en valeur.

Ces sept régions représentent 82,2 % en tonnage et 66,0 % 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'Île-de-France et l'Alsace qui représentent 84 % en tonnage et 69 % en valeur du trafic détourné.

On constate bien qu'à l'importation ou à l'exportation les régions les plus concernées par le détournement de trafic se situent pratiquement dans le quart Nord-Est de la France.

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

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

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

1. Détournements de trafics à l'importation

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

2. Détournements de trafics à l'exportation

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

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

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

IV – APPROCHE DETAILLEE DES TRAFICS DETOURNES

11 555 milliers de tonnes à l'importation et 6 245 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.

Peu de liaisons décrivent la quasi totalité des détournements de trafic : en effet seize trafics à destination de onze régions françaises (en gras dans le tableau) représentent 93,4 % 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 2 848 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 4 549 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 55,8 % des trafics détournés à l'importation le sont par voie navigable et oléoduc et 44,2 % par fer et route.

Cependant, cette répartition modale est différente selon le pays de détournement. Si l'on considère la Belgique, sur 5 548 milliers de tonnes détournées à l'importation par ce pays, 30,7 % le sont par voie navigable et conduite et 69,3 % par fer et route. Au contraire, par les Pays-Bas, ces pourcentages s'inversent : 79,0 % des 6 007 milliers de tonnes de trafics détournés par les Pays-Bas le sont par voie navigable et conduite alors que 21,0 % le sont par fer et route.

**1985 – 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	4 549	—	—	1	—	—	4	4 554
Picardie	401	1	0	—	—	—	1	403
Ile de France	709	2	—	2	2	2	2	719
Centre	157	1	—	—	—	0	—	158
Haute-Normandie	271	—	—	—	1	0	1	273
Basse-Normandie	58	—	—	—	0	0	—	58
Bretagne	43	—	—	—	3	0	—	46
Pays de la Loire	101	1	—	—	0	0	1	103
Poitou-Charentes	35	—	—	—	0	0	—	35
Limousin	13	—	—	—	0	0	—	13
Aquitaine	40	—	—	—	0	0	—	40
Midi-Pyrénées	30	—	—	—	—	—	—	30
Champagne-Ardenne	279	141	2	2	—	—	—	424
Lorraine	29	42	158	2 848	121	8	2	3 208
Alsace	14	3	15	115	157	319	18	641
Franche-Comté	49	7	4	19	2	1	—	82
Bourgogne	208	14	1	3	—	—	—	226
Auvergne	83	—	—	—	—	—	—	83
Rhône-Alpes	255	9	19	41	—	1	—	325
Languedoc	39	2	1	3	—	—	1	46
Provence-Côte d'Azur - Corse	77	3	4	4	—	—	—	88
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	7 440	226	204	3 038	286	331	30	11 555

**1985 – 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	1985 (oléoduc) 1012 (VN)			0			0	1985 (oléoduc) 1012 (VN)
Picardie	147	0					0	147
Ile de France	195	—		0	1	2	1	199
Centre	11	0						11
Haute-Normandie	58				—		0	58
Basse-Normandie	1							1
Bretagne	—				0			—
Pays de la Loire	—	0					0	—
Poitou-Charentes	—							—
Limousin	0							0
Aquitaine	—							—
Midi-Pyrénées	0							0
Champagne-Ardenne	117	19	0	0				136
Lorraine	7	16	0	2 080	121	8	2	2 234
Alsace	1	3	0	0	144	316	17	481
Franche-Comté	23	4	0	0	2	1		30
Bourgogne	75	7	0	0				82
Auvergne	5							5
Rhône-Alpes	25	5	0	26		0		56
Languedoc	2	2	0	0			0	4
Provence-Côte d'Azur - Corse	6	2	0	0				8
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	1985 (oléoduc) 1685 (VN)	58	0	2 106	268	327	20	6 449 (1 985 + 4 464)

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

**1985 – TABLEAU 13 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR FER ET ROUTE PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS
RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE
ET PAR ZONE FRONTIERE**

Millier de tonnes

Zone frontière Région de destination finale	Département du Nord		Département des Ardennes		Départements de Meuse et de 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	613	939					0	1					1	3	614	943	1 557
Picardie	22	232	0	1									–	1	22	234	256
Ile de France	37	477	0	2			–	2	0	1	0	–	–	1	37	483	520
Centre	41	105	0	1											41	106	147
Haute-Normandie	19	194							–	1			0	1	19	196	215
Basse-Normandie	1	56													1	56	57
Bretagne	4	39							0	3					4	42	46
Pays de la Loire	6	95	0	1									0	1	6	97	103
Poitou-Charentes	4	31													4	31	35
Limousin	2	11													2	11	13
Aquitaine	11	29													11	29	40
Midi-Pyrénées	12	18													12	18	30
Champagne-Ardenne	58	104	2	120	0	2	0	2							60	228	288
Lorraine	2	20	–	26	83	75	586	182	0	–	0	–	0	–	671	303	974
Alsace	1	12	0	–	2	13	14	101	0	13	0	3	0	1	17	143	160
Franche-Comté	8	18	–	3	0	4	3	16	0	–	0	–			11	41	52
Bourgogne	40	93	0	7	–	1	–	3							40	104	144
Auvergne	34	44													34	44	78
Rhône-Alpes	57	173	0	4	16	3	2	13			0	1			75	194	269
Languedoc	4	33	0	–	1	–	1	2					–	1	6	36	42
Provence-Côte d'Azur - Corse	14	57	1	–	4	–	1	3							20	60	80
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	990	2 780	3	165	106	98	607	325	–	18	–	4	1	9	1 707	3 399	5 106

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

Sur 6 449 milliers de tonnes détournées par voie navigable et oléoduc, sept trafics (en gras dans le tableau 12) représentant 558 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 4 123 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas, soit au total 4 681 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 1 985 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 14,8 % des trafics à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, sont détournés par fer et 29,4 % par route.

D'autre part, on constate des différences sensibles au niveau du pays de détournement : en effet 28,2 % des trafics détournés à l'importation par la Belgique le sont par le fer pour 41,1 % par route, les pourcentages respectifs pour les Pays-Bas étant de 2,4 % et 18,6 %.

Sur les 5 106 milliers de tonnes détournées à l'importation par fer et route par la Belgique et les Pays-Bas, 3 770 milliers de tonnes correspondent à du trafic passant par le département frontière du Nord, dont 1 552 à destination de la région Nord.

Ces 73,8 % 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 26,2 % 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 40,5 % du trafic détourné par la Belgique et les Pays-Bas apparaissent difficilement récupérables, les 59,5 % restants pouvant donner lieu en partie à une récupération par les ports français.

c. place des pavillons respectifs

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

Importation

millier de tonnes

Zone frontière Mode de transp. pavillon	Département du Nord			Département des Ardennes			Départements de Meuse et de Meurthe et Moselle			Département de la Moselle			Département du Bas-Rhin			Département du Haut-Rhin			Autres zones frontières			Toutes zones frontières cumulées		
	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total
Voie navigable	543	1 142	1 685	17	41	58	0	0	0	364	1 742	2 106	123	145	268	150	177	327	11	9	20	1 208	3 256	4 464
Route	1 152	1 628	2 780	90	75	165	59	39	98	145	180	325	6	12	18	1	3	4	5	4	9	1 458	1 941	3 399

Sur 4 464 milliers de tonnes détournées par voie navigable à l'importation, par la Belgique et les Pays-Bas, 1 208 milliers le sont sous pavillon français et 3 256 sous pavillon étranger.

En ce qui concerne la route, 1 458 milliers de tonnes sur les 3 399 milliers détournés par la Belgique et les Pays-Bas, correspondent à du trafic sous pavillon français pour 1 941 milliers de tonnes sous pavillon étranger.

Les taux de couverture assurés par les pavillons français sont dans les deux cas (27,1 % par la voie navigable et 42,9 % par la route) inférieurs aux taux assurés par les pavillons étrangers.

Si l'on s'intéresse plus particulièrement aux sept trafics difficilement récupérables (en gras dans le tableau 12) et en éliminant le trafic par oléoduc dont le pavillon par convention n'est pas codé, la couverture par pavillon est la suivante :

Importation millier de tonnes

Zone frontière Rég. dest. finale Pav.	Département des Ardennes			Département de la Moselle			Département du Bas-Rhin			Département du Haut-Rhin			TOTAL		
	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total
Champagne- Ardenne	1	18	19												
Lorraine	6	10	16	359	1 721	2 080	65	56	121						
Alsace							56	88	144	148	168	316			
Total	7	28	35	359	1 721	2 080	121	144	265	148	168	316	635	2 061	2 696

soit 23,6 % pour le pavillon français et 76,4 % par le pavillon étranger.

Pour ce qui est des trafics susceptibles d'être récupérés et détournés pour l'instant par voie navigable et route, le taux de couverture est de 39,3 % par le pavillon français et 60,7 % par le pavillon étranger.

2. Les Exportations

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

a. contrainte de localisation

En gras dans le tableau 14 apparaissent treize trafics à destination de neuf régions françaises représentant 88,5 % des trafics détournés à l'exportation.

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

b. contrainte du mode de transport

Par contre, si l'on s'intéresse à la répartition modale des exportations, il apparaît que les pourcentages s'inversent par rapport aux importations puisque 15,1 % des trafics détournés le sont par voie navigable et oléoduc et 84,9 % par fer et route au lieu de 55,8 % et 44,2 % 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 516 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 70 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas soit au total 586 milliers de tonnes ce qui permettrait de dire qu'à l'exportation, 9,4 % 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	146	115	261	2	7	9	0	0	0	187	314	501	53	11	64	10	30	40	9	35	44	407	512	919
Route	744	1293	203	48	63	111	37	31	68	96	216	312	11	17	28	2	2	4	9	9	18	947	1631	2578

Si l'on considère la nationalité du pavillon, on constate que 407 milliers de tonnes sur les 919 milliers de tonnes détournées par voie navigable, sont transportées sous pavillon français et que sur les 2 578 milliers de tonnes détournées par route, 947 milliers sont acheminés sous pavillon français.

Les taux de couverture assurés par le pavillon français sont de 44,3 % pour la voie navigable et de 36,7 % 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 table 15), la couverture par pavillon est la suivante :

Exportation

millier de tonnes

Zone frontière Rég. d'origine pavillon	Département des Ardennes			Département de la Moselle			Département du Bas-Rhin			Département du Haut-Rhin			TOTAL		
	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total	F	E	Total
Champagne-Ardenne	1	7	8												
Lorraine				186	312	498									
Alsace							31	11	42	9	29	38			
Total	1	7	8	186	312	498	31	11	42	9	29	38	227	359	586

soit 38,7 % pour le pavillon français et 61,3 % pour le pavillon étranger.

Pour ce qui est des autres trafics susceptibles d'être récupérés et détournés pour l'instant par voie navigable et route, le taux de couverture est de 38,7 % pour le pavillon français et 61,3 % pour le pavillon étranger.

**1985 – 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	1 595	–	0	1	–	–	194	1 790
Picardie	683	–	0	1	–	1	2	687
Ile de France	309	1	–	6	–	–	1	317
Centre	102	–	–	1	–	–	1	104
Haute-Normandie	170	–	0	–	–	0	2	172
Basse-Normandie	16	–	–	–	–	0	0	16
Bretagne	34	0	–	–	0	0	–	34
Pays de la Loire	71	–	0	–	–	0	2	73
Poitou-Charentes	27	–	0	–	0	0	–	27
Limousin	–	–	0	–	0	0	–	–
Aquitaine	54	1	0	1	0	–	–	56
Midi-Pyrénées	32	–	–	–	–	–	–	32
Champagne-Ardenne	336	199	2	3	–	–	–	540
Lorraine	12	16	498	1 073	1	–	1	1 601
Alsace	15	–	9	129	67	40	44	304
Franche-Comté	13	–	21	48	22	1	1	106
Bourgogne	107	4	5	9	3	2	–	130
Auvergne	15	–	–	–	0	–	–	15
Rhône-Alpes	131	1	6	18	–	–	–	156
Languedoc	24	–	2	1	–	–	–	27
Provence-Côte d'Azur - Corse	50	–	5	3	–	–	–	58
Toutes régions françaises d'origine cumulées	3 796	222	548	1 294	93	44	248	6 245

**1985 – TABLEAU 15 - TRAFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS
RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE
ET PAR ZONE FRONTIERE**

Millier de tonnes

Zone frontière Région d'origine	Département du Nord	Département des Ardennes	Départements de Meuse et de Meurthe et Moselle	Département de la Moselle	Département du Bas-Rhin	Département du Haut-Rhin	Autres zones frontières	Toutes zones frontières cumulées
Nord	202			0			0	202
Picardie	18			0		1	0	19
Ile de France	22	–		2			0	24
Centre	1			0			0	1
Haute-Normandie	2						0	2
Basse-Normandie	0							0
Bretagne	0							0
Pays de la Loire	22 (oléoduc)						0	22 (oléoduc)
Poitou-Charentes	0							0
Limousin	0							0
Aquitaine	0	0		0				0
Midi-Pyrénées	0				–			–
Champagne-Ardenne	15	8	0	0				23
Lorraine	–	1	0	498	–		0	499
Alsace	0		0	1	42	38	44	125
Franche-Comté	–		0	–	21	1	0	22
Bourgogne	1	–	0	–	1	0		2
Auvergne	0							0
Rhône-Alpes	0	0	0	0	–			–
Languedoc	0	0	0	0	–			–
Provence-Côte d'Azur - Corse	0		0	0	–			–
Toutes régions françaises d'origine cumulées	261 (VN) 22 (oléoduc)	9	0	501	64	40	44	941 (919 + 22)

**1985 — 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 frontalières		Toutes zones frontalières cumulées		
	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	Fer	Route	TOTAL
Nord	527	866					1	—					185	9	713	875	1 588
Picardie	408	257					1	—			—	0	—	2	409	259	668
Ile de France	138	149	0	1			—	4					—	1	138	155	293
Centre	34	67					1	—					0	1	35	68	103
Haute-Normandie	16	152											0	2	16	154	170
Basse-Normandie	4	12													4	12	16
Bretagne	2	32													2	32	34
Pays de la Loire	1	48											0	2	1	50	51
Poitou-Charentes	4	23													4	23	27
Limousin	—	—													—	—	—
Aquitaine	23	31	1	—			1	—							25	31	56
Midi-Pyrénées	14	18			0	—									14	18	32
Champagne-Ardenne	199	122	99	92	1	1	—	3							299	218	517
Lorraine	—	12	2	13	443	55	448	127	0	1			1	—	894	208	1 102
Alsace	12	3			1	8	4	124	1	24	0	2	—	—	18	161	179
Franche-Comté	3	10			20	1	25	23	—	1	0	—	—	1	48	36	84
Bourgogne	31	75	0	4	5	—	—	9	—	2	—	2			36	92	128
Auvergne	3	12													3	12	15
Rhône-Alpes	27	104	0	1	4	2	—	18							31	125	156
Languedoc	10	14			2	—	0	1							12	15	27
Provence-Côte d'Azur - Corse	20	30			4	1	—	3							24	34	58
Toutes régions françaises d'origine cumulées	1 476	2 037	102	111	480	68	481	312	1	28	—	4	186	18	2 726	2 578	5 304

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 Synthèses Statistiques et Economiques, 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.**

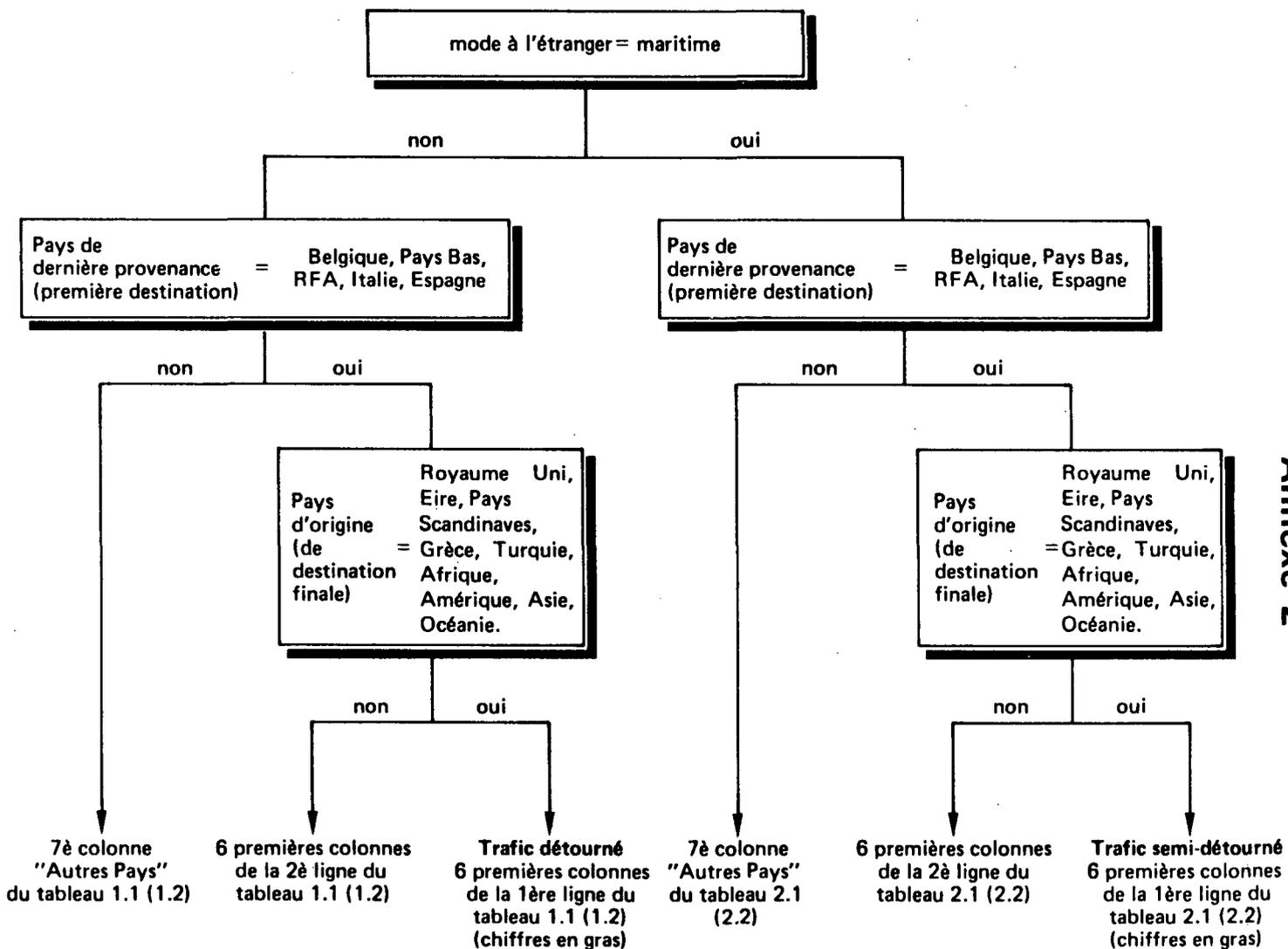
Il faut noter que cette richesse des documents douaniers en ce qui concerne les transports est assez spécifique à la France : au Royaume-Uni, par exemple, il n'y a pas si longtemps que les documents douaniers ne donnaient pas d'indication sur le mode de transport utilisé.

**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))**

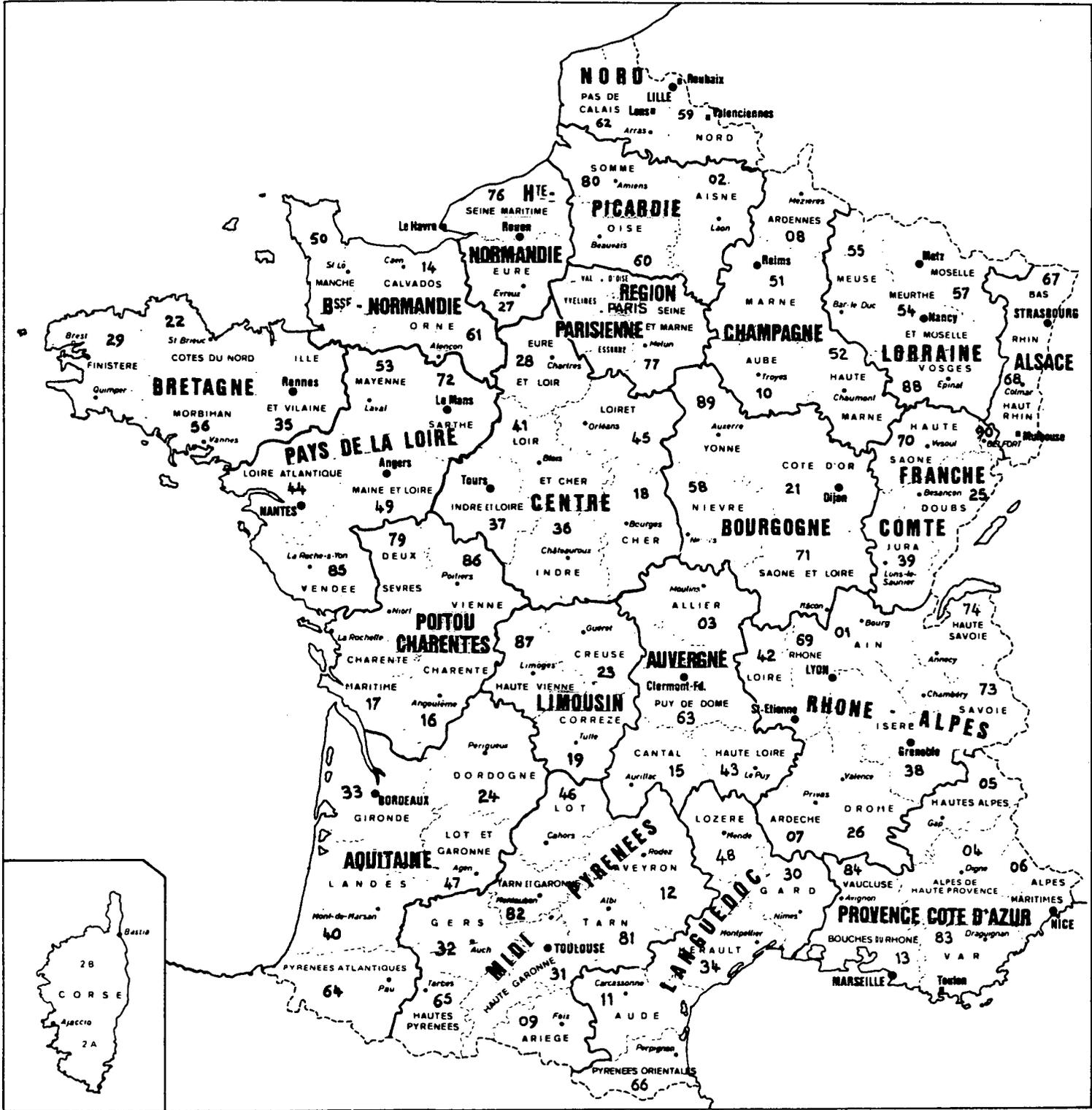
CHAPITRE

- 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



— 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*	2 892	15 660	2 819	12 329	202	8 431	24	675	17	453	5 954	37 548	479	40 252	6 433	77 800	72 909	224 293
Autres pays** (Reste de l'Europe)	10 931	43 742	4 432	25 119	11 943	87 697	2 902	46 330	1 601	16 316	31 809	219 204	4 283	39 558	36 092	258 762	46 466	283 102
Tous pays d'origine cumulés	13 823	59 402	7 251	37 448	12 145	96 128	2 926	47 005	1 618	16 769	37 763	256 752	4 762	79 810	42 525	336 562	119 375	507 395

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*	2 900	20 975	230	4 251	139	2 771	20	457	13	448	3 302	28 902	439	64 913	3 741	93 815	21 313	224 605
Autres pays** (Reste de l'Europe)	11 322	40 222	3 483	18 669	13 427	70 358	6 088	44 124	1 510	13 621	35 830	186 994	8 034	39 561	43 864	226 555	52 547	245 288
Tous pays de destination finale cumulés	14 222	61 197	3 713	22 920	13 566	73 129	6 108	44 581	1 523	14 069	39 132	215 896	8 473	104 474	47 605	320 370	73 860	469 893

* 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.

2ème Semestre 1985

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

2.1. A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE MARITIME

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL							
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par mer*	18	137	289	822	4	82	45	180	7	126	363	1 347	66 113	145 146	66 476	146 493	72 909	224 293
Autres pays** (Reste de l'Europe)	675	1 328	1 358	2 908	125	336	1 010	2 458	1 191	3 138	4 359	10 168	6 015	14 172	10 374	24 340	46 466	283 102
Tous pays d'origine cumulés	693	1 465	1 647	3 730	129	418	1 055	2 638	1 198	3 264	4 722	11 515	72 128	159 318	76 850	170 833	119 375	507 395

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*	50	204	73	72	1	13	4	18	—	1	128	308	17 444	130 482	17 572	130 790	21 313	224 605
Autres pays** (Reste de l'Europe)	671	1 494	970	2 151	570	1 344	2 526	4 831	473	2 062	2 510	11 882	3 473	6 851	8 683	18 733	52 547	245 288
Tous pays de destination finale cumulés	721	1 698	1 043	2 223	571	1 357	2 530	4 849	473	2 063	5 338	12 190	20 917	137 333	26 255	149 523	73 860	469 893

* 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.

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	141	1 527	51	669	3	217	1	20	5	14	201	2 447	9 270	34 181	2,2	7,2
Eire	15	196	13	187	—	51	—	7	—	—	28	441	165	2 415	17,0	18,3
Pays Scandinaves	589	1 666	978	2 114	73	589	—	7	—	—	1 640	4 376	4 367	6 865	37,6	63,7
Grèce	88	191	2	23	2	46	2	43	—	1	94	304	587	1 109	16,0	27,4
Turquie	5	60	1	11	4	97	1	7	—	—	11	175	308	567	3,6	30,9
Afrique	252	1 057	800	1 007	15	261	1	31	8	81	1 076	2 437	22 444	38 558	4,8	6,3
Amérique	1 556	7 098	770	4 918	68	4 584	6	385	1	320	2 401	17 305	11 529	21 429	20,8	80,8
Asie	196	3 401	139	2 533	34	2 512	12	162	1	7	382	8 615	15 549	38 714	2,5	22,3
Océanie	50	464	65	867	3	74	1	13	2	30	121	1 448	2 257	2 655	5,4	54,5
TOTAL	2 892	15 660	2 819	12 329	202	8 431	24	675	17	453	5 954	37 548	66 476	146 493	9,0	25,6

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	181	1 445	27	181	14	175	—	4	—	2	222	1 807	4 003	35 671	5,5	5,1
Eire	34	125	1	27	—	18	—	1	0	0	35	171	585	1 931	6,0	8,9
Pays Scandinaves	132	1 317	14	149	75	1 531	—	3	—	—	221	3 000	587	1 661	37,6	180,6
Grèce	30	159	1	14	1	41	5	75	0	0	37	289	684	1 585	5,4	18,2
Turquie	41	188	1	20	3	75	1	46	—	—	46	329	181	933	25,4	35,3
Afrique	689	3 469	22	392	3	65	6	110	12	441	732	4 477	5 805	36 641	12,6	12,2
Amérique	1 004	9 140	98	2 498	30	353	—	18	1	4	1 133	12 013	2 890	28 293	39,2	42,5
Asie	772	4 796	49	519	12	470	8	198	—	—	841	5 983	2 628	21 733	32,0	27,5
Océanie	17	336	17	451	1	43	—	2	—	1	35	833	209	2 342	16,7	35,6
TOTAL	2 900	20 975	230	4 251	139	2 771	20	457	13	448	3 302	28 902	17 572	130 790	18,8	22,1

4.1. A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

TRAFIC SEMI-DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance Pays d'origine	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A SEMI-DETOURNEMENT												RAPPEL Importations françaises par voie maritime		Part en % du trafic semi-détourné dans les importations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume-Uni	1	10	28	44	—	5	—	3	—	1	29	63	9 270	34 181	0,3	0,2
Eire	3	4	—	—	—	1	—	—	0	0	3	5	165	2 415	1,8	0,2
Pays Scandinaves	—	1	1	4	—	1	—	1	0	0	1	7	4 367	6 865	—	0,1
Grèce	—	—	0	—	0	0	—	7	—	1	—	8	587	1 109	—	0,7
Turquie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	308	567	0	0
Afrique	—	9	17	44	—	1	1	4	1	21	19	79	22 444	38 558	0,1	0,2
Amérique	11	53	135	294	4	17	42	148	5	90	197	602	11 529	21 429	1,7	2,8
Asie	3	60	104	426	—	7	2	17	1	13	110	523	15 549	38 714	0,7	1,4
Océanie	—	—	4	10	—	50	—	—	0	0	4	60	2 257	2 655	0,2	2,3
TOTAL	18	137	289	822	4	82	45	180	7	126	363	1 347	66 476	146 493	0,5	0,9

4.2. A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

TRAFIC SEMI-DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Pays de destination finale	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL Y A SEMI-DETOURNEMENT												RAPPEL Exportations françaises par voie maritime		Part en % du trafic semi-détourné dans les exportations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume Uni	1	10	1	25	—	9	2	10	—	—	4	54	4 003	35 671	0,1	0,2
Eire	0	—	0	0	—	—	0	0	0	0	—	—	585	1 931	—	—
Pays Scandinaves	4	47	—	—	1	1	2	2	—	—	7	50	587	1 661	0,2	3,0
Grèce	1	6	—	—	0	0	—	1	0	0	1	7	684	1 585	0,1	0,4
Turquie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	181	933	0	0
Afrique	11	27	70	38	—	1	—	1	—	—	81	67	5 805	36 641	1,4	0,2
Amérique	6	54	2	6	—	1	0	—	—	1	8	62	2 890	28 293	0,3	0,2
Asie	27	60	—	2	—	1	—	4	—	—	27	67	2 628	21 733	1,0	0,3
Océanie	—	—	—	1	0	0	0	0	0	0	—	1	209	2 342	—	—
TOTAL	50	204	73	72	1	13	4	18	—	1	128	308	17 572	130 790	0,7	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	493	2 074	168	1 212	58	356	13	93	4	48	736	3 783	1 662	6 580	44,3	57,5
1	386	1 741	158	1 393	26	472	4	61	2	50	576	3 717	3 060	16 111	18,8	23,1
2	110	70	404	221	-	-	0	0	0	0	514	291	7 067	2 988	7,3	9,7
3	362	278	931	1 363	-	3	0	-	5	6	1 298	1 650	48 492	83 382	2,7	2,0
4	655	743	539	237	9	31	-	3	2	2	1 205	1 016	8 885	2 583	13,6	39,3
5	101	592	126	1 611	19	180	-	2	-	1	246	2 386	590	4 518	41,7	52,8
6	53	100	42	73	16	36	1	2	-	-	112	211	1 388	1 044	8,1	20,2
7	184	232	107	49	-	-	0	0	0	0	291	281	2 968	1 662	9,8	16,9
8	335	2 462	248	1 566	23	503	2	22	3	4	611	4 557	1 722	12 899	35,5	35,3
9	213	7 368	96	4 604	51	6 850	4	492	1	342	365	19 656	1 016	39 066	35,9	50,3
TOTAL	2 892	15 660	2 819	12 329	202	8 431	24	675	17	453	5 954	37 548	76 850	170 833	7,7	22,0

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	95	381	4	37	11	90	-	7	2	15	112	530	8 754	11 821	1,3	4,5
1	770	3 091	51	889	8	111	12	193	3	42	844	4 326	3 370	17 942	25,0	24,1
2	-	-	-	1	0	0	0	0	0	0	-	1	234	205	-	0,5
3	46	174	-	3	14	32	-	1	-	-	60	210	4 284	7 692	1,4	2,7
4	1	15	-	1	-	-	1	-	-	-	2	16	160	135	1,3	11,9
5	1 162	4 749	40	275	49	236	1	6	-	2	1 252	5 268	1 913	9 036	65,4	58,3
6	44	119	4	18	6	28	-	1	1	12	55	178	2 383	1 500	2,3	11,9
7	31	34	3	3	-	-	-	-	3	7	37	44	232	332	15,9	13,3
8	431	2 708	62	570	16	377	1	15	1	12	511	3 682	2 290	22 728	22,3	16,2
9	320	9 704	66	2 454	35	1 897	5	234	3	358	429	14 647	2 635	78 132	16,3	18,7
TOTAL	2 900	20 975	230	4 251	139	2 771	20	457	13	448	3 302	28 902	26 255	149 523	12,6	19,3

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	4	14	42	-	2	37	99	5	83	57	230	1 605	6 350	1 662	6 580
1	2	19	116	244	4	14	225	587	19	75	366	939	2 694	15 172	3 060	16 111
2	3	2	110	78	2	2	0	0	0	0	115	82	6 952	2 906	7 067	2 988
3	558	1 094	1 021	2 201	32	57	639	1 420	543	1 022	2 793	5 794	45 699	77 588	48 492	83 382
4	14	6	6	10	0	0	7	13	356	49	383	78	8 502	2 505	8 885	2 583
5	1	8	4	15	14	43	48	128	87	490	154	684	436	3 834	590	4 518
6	29	27	55	24	-	-	29	23	37	39	150	113	1 238	931	1 388	1 044
7	57	52	137	150	9	10	28	33	59	45	290	290	2 678	1 372	2 968	1 662
8	19	58	165	472	65	119	37	64	54	125	340	838	1 382	12 061	1 722	12 899
9	9	195	19	494	3	171	5	271	38	1 336	74	2 467	942	36 599	1 016	39 006
TOTAL	693	1 465	1 647	3 730	129	418	1 055	2 638	1 198	3 264	4 722	11 515	72 128	159 318	76 850	170 833

6.2. A L'EXPORTATION

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Chapitre N.S.T.	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Autres pays		Tous pays de première destination cumulés	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
0	387	560	139	179	259	356	1 060	1 401	91	91	1 936	2 587	6 818	9 234	8 754	11 821
1	12	35	138	516	103	363	28	208	-	4	281	1 126	3 089	16 816	3 370	17 942
2	5	4	8	6	1	1	0	0	6	6	20	17	214	188	234	205
3	109	266	323	671	115	244	1 104	1 556	139	280	1 790	3 017	2 494	4 675	4 284	7 692
4	0	0	71	17	1	7	7	10	8	7	87	41	73	94	160	135
5	39	328	11	51	9	23	51	113	147	557	257	1 072	1 656	7 964	1 913	9 036
6	9	4	71	37	49	5	73	13	10	12	212	71	2 171	1 429	2 383	1 500
7	16	25	17	14	13	15	-	-	-	-	46	54	186	278	232	332
8	114	279	193	573	11	34	177	396	38	129	533	1 411	1 757	21 317	2 290	22 728
9	30	197	72	159	10	309	30	1 152	34	977	176	2 794	2 459	75 338	2 635	78 132
TOTAL	721	1 698	1 043	2 223	571	1 357	2 530	4 849	473	2 063	5 338	12 190	20 917	137 333	26 255	149 523

TABLEAU 7
TRAFIC DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

millier de tonnes
million de francs

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

Trafic détourné							Rappel		Rapport en % du	
Régions de destination finale	Pays par les ports desquels il peut y avoir détournement						Importations françaises par voie maritime totales		trafic détourné aux importations par voie maritime totales	
	Belgique		Pays-Bas		Total		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Nord	1 094	4 634	1 108	3 217	2 202	7 851	12 184	14 948	18,1	52,5
Picardie	141	797	65	461	206	1 258	141	1 902	146,1	66,1
Ile de France	200	4 289	163	3 920	363	8 209	3 289	28 106	11,0	29,2
Centre	70	297	24	384	94	681	118	2 426	79,7	28,1
Haute-Normandie	95	592	36	444	131	1 036	18 939	33 708	0,7	3,1
Basse-Normandie	17	129	10	99	27	228	929	2 559	2,9	8,9
Bretagne	12	110	8	67	20	177	1 698	4 664	1,2	3,8
Pays de la Loire	36	195	15	223	51	418	7 689	13 441	0,7	3,1
Poitou-Charente	15	98	4	34	19	132	811	1 857	2,3	7,1
Limousin	6	61	3	31	9	92	21	212	42,9	43,4
Aquitaine	13	92	8	188	21	280	3 278	6 608	0,6	4,2
Midi-Pyrénées	5	93	6	80	11	173	126	1 501	8,7	11,5
Champagne-Ardenne	123	581	100	148	223	729	42	761	531,0	95,8
Lorraine	666	858	904	602	1 570	1 460	591	1 117	265,7	130,7
Alsace	108	976	206	968	314	1 944	1 113	2 709	28,2	71,8
Franche-Comté	31	148	11	72	42	220	13	343	323,1	64,1
Bourgogne	96	410	29	324	125	734	71	1 449	176,1	50,7
Auvergne	42	141	7	138	49	279	33	582	148,5	47,9
Rhône-Alpes	98	750	80	522	178	1 272	2 577	9 586	6,9	13,3
Languedoc	7	164	12	150	19	314	1 967	6 329	1,0	5,0
Provence-Côte d'Azur - Corse	17	245	20	257	37	502	21 220	36 025	0,2	1,4
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	2 892	15 660	2 819	12 329	5 711	27 989	76 850	170 833	7,4	16,4

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

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination Régions françaises 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
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Nord	845	4 805	62	625	907	5 430	2 631	10 350	34,5	52,5
Picardie	354	1 961	14	196	368	2 157	534	4 237	68,9	50,9
Ile de France	114	2 771	11	479	125	3 250	2 432	34 719	5,1	9,4
Centre	58	618	3	72	61	690	158	2 950	38,6	23,4
Haute-Normandie	68	720	10	125	78	845	6 786	17 336	1,1	4,9
Basse-Normandie	7	101	2	33	9	134	543	2 936	1,7	4,6
Bretagne	18	218	2	28	20	246	443	3 831	4,5	6,4
Pays de la Loire	49	456	2	47	51	503	1 327	5 630	3,8	8,9
Poitou-Charente	8	206	7	234	15	440	1 396	5 062	1,1	8,7
Limousin	—	14	—	2	—	16	28	396	—	4,0
Aquitaine	19	232	15	372	34	604	2 106	6 914	1,6	8,7
Midi-Pyrénées	12	124	1	23	13	147	173	1 838	7,5	8,0
Champagne-Ardenne	264	1 407	9	275	273	1 682	334	2 244	81,7	75,0
Lorraine	739	2 241	32	189	771	2 430	406	2 397	189,9	101,4
Alsace	113	1 372	36	1 004	149	2 376	187	3 143	79,7	75,6
Franche-Comté	46	1 416	7	64	53	1 480	132	5 134	40,2	28,8
Bourgogne	67	667	6	147	73	814	244	3 949	29,9	20,6
Auvergne	8	119	1	18	9	137	133	2 622	6,8	5,2
Rhône-Alpes	73	1 105	5	171	78	1 276	581	16 777	13,4	7,6
Languedoc	12	230	3	22	15	252	948	3 389	1,6	7,4
Provence-Côte d'Azur - Corse	26	192	2	125	28	317	4 733	13 669	0,6	2,3
Toutes régions françaises d'origine cumulées	2 900	20 975	230	4 251	3 130	25 226	26 255	149 523	11,9	16,9

2ème Semestre 1985

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

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

Millier de tonnes

Région française de destination finale	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		358	101	21	175	230	37	12	34	73	53	1 094
Picardie		7	32	10	7	3	9	1	29	29	14	141
Ile de France		39	33	10	3	14	10	2	13	23	53	200
Centre		6	18	1	23	—	2	1	9	3	7	70
Haute-Normandie		7	39	4	4	1	2	1	2	24	11	95
Basse-Normandie		2	6	—	—	0	1	1	1	—	6	17
Bretagne		2	2	—	—	—	1	1	—	1	5	12
Pays de la Loire		5	8	1	7	—	1	1	1	8	4	36
Poitou-Charente		1	1	—	2	1	—	—	—	2	8	15
Limousin		—	1	—	3	—	—	—	0	—	2	6
Aquitaine		2	1	—	4	0	—	1	—	3	2	13
Midi-Pyrénées		3	1	—	—	—	—	—	—	—	.1	5
Champagne-Ardenne		5	19	31	7	1	12	1	28	4	15	123
Lorraine		22	18	5	60	404	11	18	47	71	10	666
Alsace		15	13	19	5	—	3	2	4	41	6	108
Franche-Comté		5	12	2	—	0	1	3	3	4	1	31
Bourgogne		2	35	—	31	—	4	3	13	4	4	96
Auvergne		1	8	4	18	—	—	—	—	10	1	42
Rhône-Alpes		5	30	2	12	1	6	4	—	31	7	98
Languedoc		—	5	0	—	—	—	1	0	1	—	7
Provence-Côte d'Azur - Corse		6	3	—	1	—	1	—	—	3	3	17
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		493	386	110	362	655	101	53	184	335	213	2 892

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

Millier de tonnes

Région française d'origine	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		26	268	—	5	1	329	8	5	99	104	845
Picardie		4	148	0	—	—	145	1	0	30	26	354
Ile de France		2	49	—	2	—	17	6	—	11	27	114
Centre		—	39	0	—	0	—	1	0	2	16	58
Haute-Normandie		2	7	0	17	—	5	2	—	31	4	68
Basse-Normandie		—	3	0	0	0	2	—	0	—	2	7
Bretagne		—	15	0	0	0	—	—	0	—	3	18
Pays de la Loire		—	12	0	22	—	6	—	0	1	8	49
Poitou-Charente		—	6	0	—	0	—	—	—	1	1	8
Limousin		—	—	0	0	0	0	—	0	—	—	—
Aquitaine		1	12	0	—	—	1	—	0	2	3	19
Midi-Pyrénées		—	—	0	0	0	6	1	1	1	3	12
Champagne-Ardenne		25	140	0	—	0	47	9	0	21	22	264
Lorraine		21	7	0	—	—	530	2	—	158	21	739
Alsace		8	19	0	—	0	7	2	25	24	28	113
Franche-Comté		—	1	0	—	—	15	2	0	8	20	46
Bourgogne		1	21	0	0	0	30	1	0	2	12	67
Auvergne		—	3	0	0	0	1	—	0	1	3	8
Rhône-Alpes		2	5	0	—	0	12	5	—	32	17	73
Languedoc		—	9	0	0	0	—	2	—	1	—	12
Provence-Côte d'Azur - Corse		3	6	0	—	0	9	2	—	6	—	26
Toutes régions françaises d'origine cumulées		95	770	—	46	1	1 162	44	31	431	320	2 900

2ème Semestre 1985

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

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

Millier de tonnes

Région française de destination finale	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		72	44	33	858	4	24	11	5	45	12	1 108
Picardie		1	4	14	1	-	22	-	1	10	12	65
Ile de France		53	33	9	2	10	7	13	-	18	18	163
Centre		2	6	-	-	-	6	-	-	6	4	24
Haute-Normandie		2	13	-	1	2	2	2	-	12	2	36
Basse-Normandie		-	1	1	-	-	-	-	-	-	8	10
Bretagne		2	1	-	0	-	-	-	-	1	4	8
Pays de la Loire		3	3	0	1	-	2	-	0	2	4	15
Poitou-Charente		-	-	0	-	-	-	-	0	1	3	4
Limousin		-	-	0	-	0	2	-	0	-	1	3
Aquitaine		2	3	0	-	-	-	-	0	1	2	8
Midi-Pyrénées		1	1	-	0	-	-	-	0	3	1	6
Champagne-Ardenne		2	4	68	1	2	7	2	-	7	7	100
Lorraine		3	4	271	54	478	3	9	44	36	2	904
Alsace		14	16	8	5	27	24	1	57	47	7	206
Franche-Comté		-	1	-	-	-	-	-	0	9	1	1
Bourgogne		1	11	-	-	-	11	-	-	5	1	29
Auvergne		-	1	-	1	-	3	0	0	1	1	7
Rhône-Alpes		2	4	-	7	14	10	3	-	37	3	80
Languedoc		1	3	0	0	1	2	1	0	4	-	12
Provence-Côte d'Azur - Corse		7	5	0	0	1	1	-	0	3	3	20
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		168	158	404	931	539	126	42	107	248	96	2 819

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

Millier de tonnes

Région française d'origine	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord			6				9			25	19	62
Picardie							7			3	2	14
Ile de France			2							2	5	11
Centre											2	3
Haute-Normandie										7		10
Basse-Normandie			2									2
Bretagne												2
Pays de la Loire												2
Poitou-Charente			6									7
Limousin												-
Aquitaine			10								5	15
Midi-Pyrénées												1
Champagne-Ardenne			5								2	9
Lorraine							20			7	4	32
Alsace			6						2	7	19	36
Franche-Comté										5		7
Bourgogne			5									6
Auvergne												1
Rhône-Alpes										2	2	5
Languedoc			2									3
Provence-Côte d'Azur - Corse												2
Toutes régions françaises d'origine cumulées		4	51	-	-	-	40	4	3	62	66	230

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

2ème Semestre 1985

TABLEAU 10

TRAFIC MARITIME - RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

10.1. A L'IMPORTATION PAR REGION FRANÇAISES DE DESTINATION FINALE

Millier de tonnes

Région française de destination finale	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		82	116	2 303	3 896	4 686	73	714	2	224	88	12 184
Picardie		13	5	—	—	7	40	3	10	23	40	141
Ile de France		266	242	122	1 917	6	84	59	145	118	330	3 289
Centre		33	6	—	—	—	5	4	24	13	33	118
Haute-Normandie		112	156	2 245	14 226	90	34	290	1 270	408	108	18 939
Basse-Normandie		126	22	311	13	293	4	37	65	5	53	929
Bretagne		246	908	4	100	—	8	76	265	28	63	1 698
Pays de la Loire		180	758	688	5 603	9	44	13	223	138	33	7 689
Poitou-Charente		131	9	75	305	8	1	36	171	41	34	811
Limousin		—	1	0	0	1	10	3	0	2	4	21
Aquitaine		84	339	2	2 102	52	25	2	444	199	29	3 278
Midi-Pyrénées		45	7	—	9	35	1	5	—	15	9	126
Champagne-Ardenne		6	8	—	1	—	12	2	—	4	9	42
Lorraine		11	6	—	248	279	14	13	0	12	8	591
Alsace		3	10	—	1 038	1	3	2	35	7	14	1 113
Franche-Comté		2	1	—	—	—	3	1	0	1	5	13
Bourgogne		16	24	—	—	—	11	1	0	4	15	71
Auvergne		18	2	—	—	1	1	—	—	2	9	33
Rhône-Alpes		51	32	38	2 164	2	38	8	34	152	58	2 577
Languedoc		54	113	0	1 571	40	22	29	90	40	8	1 967
Provence-Côte d'Azur - Corse		183	295	1 279	15 299	3 375	157	90	190	286	66	21 220
Toutes régions françaises de destination finale cumulées		1 662	3 060	7 067	48 492	8 885	590	1 388	2 968	1 722	1 016	76 850

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

Millier de tonnes

Région française d'origine	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tous chapitres cumulés
Nord		88	435	80	320	35	430	676	13	189	365	2 631
Picardie		64	145	0	—	—	115	17	—	70	123	534
Ile de France		670	373	6	18	10	80	343	11	169	752	2 432
Centre		8	74	0	—	—	1	5	—	14	56	158
Haute-Normandie		4 238	305	13	1 007	3	19	387	68	519	227	6 786
Basse-Normandie		220	61	12	—	3	190	5	0	3	49	543
Bretagne		73	218	—	—	20	2	52	18	5	55	443
Pays de la Loire		387	246	0	554	—	43	7	21	6	63	1 327
Poitou-Charente		1 062	250	0	2	0	—	41	—	10	31	1 396
Limousin		7	1	0	—	0	2	2	0	—	16	28
Aquitaine		1 231	305	—	164	0	4	176	41	100	85	2 106
Midi-Pyrénées		51	17	0	—	0	12	20	33	21	19	173
Champagne-Ardenne		6	269	—	—	—	15	3	—	9	32	334
Lorraine		2	55	101	—	—	164	1	—	32	51	406
Alsace		9	51	22	—	—	18	2	8	30	47	187
Franche-Comté		1	9	0	—	—	10	2	—	5	105	132
Bourgogne		2	147	0	—	—	37	3	0	11	44	244
Auvergne		10	24	0	—	0	15	2	0	11	71	133
Rhône-Alpes		65	68	—	4	1	53	26	—	163	201	581
Languedoc		305	188	0	250	7	8	125	16	29	20	948
Provence-Côte d'Azur - Corse		255	129	0	1 965	81	695	488	3	894	223	4 733
Toutes régions françaises d'origine cumulées		8 754	3 370	234	4 284	160	1 913	2 383	232	2 290	2 635	26 255

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.
- Système d'information sur les transports de marchandises. Etude de la part du tonnage transporté sous pavillon français dans le commerce extérieur.

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 routiers de marchandises effectués sur le territoire français par des véhicules étrangers ».
- Liste de publication périodiques sur les statistiques des transports.
- Enquête sur l'utilisation des véhicules légers.