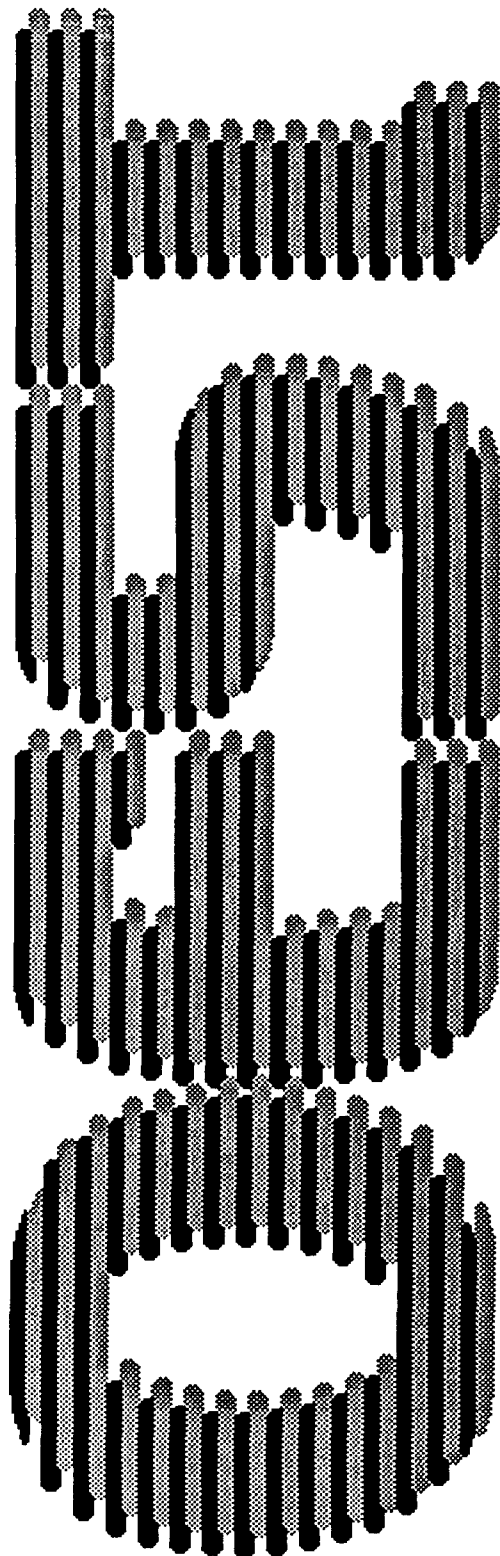




SYSTÈME D'INFORMATION  
SUR LES **TRANSPORTS** DE **MARCHANDISES**

**APPLICATION :**

COMMENT ÉVALUER LA PART DU TRAFIC MARITIME  
NÉ DE NOTRE COMMERCE EXTÉRIEUR  
QUI ÉCHAPPE AUX PORTS FRANÇAIS  
RÉSULTATS 1986



MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE  
ET DES TRANSPORTS  
OBSERVATOIRE ÉCONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS  
55, RUE BRILLAT SAVARIN - 75013 PARIS - TEL. : 45.89.89.27



## SOMMAIRE

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 1986, 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 2e semestre 1986.....	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 1986, le flux de marchandises engendré par le commerce extérieur de la France s'élevait à 388 millions de tonnes, 142 millions de tonnes pour l'exportation, 246 millions de tonnes pour l'importation.

A l'exportation, 35,9% des tonnages sont sortis de France par voie maritime, 14,5% par la voie ferroviaire, 32,8% par la voie routière, 12,1% par la voie navigable et 4,7% 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 : 62,7% pour la mer, 5,3% pour le fer, 19,9% pour la route, 4,2% pour la voie navigable et 7,9% pour l'air, les trafics frontaliers et les transports par oléoduc.

Mais ces seuls chiffres masquent des réalités complexes. On constate, par exemple, que 15,3% 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 les Droits Indirects, exploitées 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 1986.

Cependant, les renseignements sur les détournements de trafic étant fournis semestriellement à partir de 1981, les résultats du 2<sup>e</sup> semestre 1986 sont donnés en annexe.

Les résultats du 1<sup>er</sup> semestre 1986 ont été publiés en février 1987

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 donc 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 du 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 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 1,6% 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 (119 milliers de tonnes en 1986).

## 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, 21,3 millions de tonnes de pétrole brut importées en 1986 par Marseille-Fos et acheminées directement par pipe-line vers les raffineries de Suisse ou de RFA (cf. la publication "Pétrole 86" du Comité Professionnel du Pétrole).

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

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

Importations	1982		1983		1984		1985		1986	
	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur
trafic détourné	11 456	49 712	11 388	53 597	11 312	64 783	12 027	75 561	13 619	79 650
Importations françaises par voie maritime	165 272	320 228	149 571	316 529	152 507	354 037	153 307	362 376	153 867	258 641
dont trafic semi-détourné	1 046	2 876	1 133	3 102	897	2 714	926	3 254	961	2 586
Importations françaises totales	243 709	809 405	228 599	861 329	234 107	979 217	241 445	1 057 415	245 591	975 406

Exportations	1982		1983		1984		1985		1986	
	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur
trafic détourné	4 736	31 574	4 942	36 174	6 066	48 906	6 584	57 085	6 187	54 611
Exportations françaises par voie maritime	44 842	222 821	48 619	264 723	48 736	295 177	52 867	305 721	50 913	265 527
dont trafic semi-détourné	197	378	52	336	84	555	168	505	185	470
Exportations françaises totales	124 031	654 479	132 535	768 163	137 685	906 445	145 599	965 495	141 711	916 911

## III - EVALUATION DU TRAFIC DETOURNE EN 1986 PAR LES PORTS DE BELGIQUE, DES PAYS-BAS, DE REPUBLIQUE FEDERALE ALLEMANDE, D'ITALIE ET D'ESPAGNE.

## A. RESULTATS GLOBAUX

## 1. Les Importations

En 1986, les importations françaises représentent 245,6 millions de tonnes. Sur ce total 145,5 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 9,4% de ce tonnage : 13,6 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 20,7%.

Par rapport aux 153,9 millions de tonnes de marchandises importées en France par voie maritime, les 13,6 millions de tonnes détournées par les ports étrangers sont l'équivalent de 8,8% du tonnage passant par les ports français. En valeur le rapport s'élève à 30,8%.

Il faut noter que la plus grande part des trafics échappant totalement aux ports français transite par les ports belges et hollandais (96,0% en tonnage et 75,1% en valeur du trafic total détourné), et que sur les 13,0 millions de tonnes passant par les ports belges et hollandais, 8,7 millions sont acheminés vers la France par route et voie navigable par des véhicules de nationalité française ou étrangère pour respectivement 2,6 et 6,1 millions de tonnes, soit 29,9 % pour le pavillon français et 70,1 % pour le pavillon étranger, le pavillon donnant la nationalité du véhicule utilisé pour le parcours terrestre à l'étranger (pour le mode fer et oléoduc, le pavillon est toujours par convention, français).

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

## 2. Les Exportations

Le détournement au sens strict par les ports belges, hollandais, allemands, italiens ou espagnols, représente 6,2 millions de tonnes de marchandises, le semi-détournement étant négligeable dans le cas des exportations.

Par rapport au trafic des ports français - 50,9 millions de marchandises exportées par voie maritime - les 6,2 millions de tonnes détournées sont l'équivalent de 12,2% du tonnage, le rapport en valeur s'élevant à 21,5%.

Comme pour les importations, la majorité des trafics détournés sont le fait des ports belges et hollandais (94,4% en tonnage et 86,9% 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 1,2 million de tonnes pour le pavillon français et de 2,3 millions de tonnes pour le pavillon étranger, soit 34,3% pour le pavillon français et 65,7% pour le pavillon étranger.

## 3. Tableaux 1 et 2

Les tableaux 1 et 2 donnent pour l'ensemble des opérations du Commerce Extérieur Français, le tonnage et la valeur des importations et exportations maritimes et non maritimes de 1986 (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 d'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.



1986 - TABLEAU 1  
MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC DETOURNE  
(trafic échappant totalement aux ports français  
apparaissant en caractères gras sur le tableau)

1.1 A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE NON MARITIME

millier de tonnes  
million de francs

Pays de dernière provenance	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
Pays d'origine	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 la mer *	5 801	32 851	7 182	26 061	472	15 077	55	20 004	10	2 187	13 019	70 050	1 057	82 676	14 676	162 326	145 538	385 011
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	21 861	93 294	10 739	53 918	25 459	187 256	6 288	104 322	3 641	36 575	67 988	475 365	9 060	79 074	45 635	554 439	100 053	590 395
Tous pays d'origine cumulés	27 752	126 145	17 921	80 879	25 931	203 203	6 343	106 326	3 660	38 732	81 607	555 015	10 117	161 750	60 311	716 765	245 591	975 406

1.2 A L'EXPORTATION

EXPORTATION PAR VOIE NON MARITIME

millier de tonnes  
million de francs

Pays de première destination	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
Pays de destination finale	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 la mer *	5 369	39 900	472	7 540	279	5 272	40	1 038	21	853	6 187	54 011	978	116 193	7 165	170 804	40 158	404 248
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	20 624	82 198	6 834	38 939	25 290	145 959	12 039	97 419	4 004	35 543	68 791	400 058	14 842	80 522	83 633	480 580	101 555	512 663
Tous pays de destination finale cumulés	25 993	122 098	7 306	46 487	25 569	151 231	12 085	98 457	4 025	38 396	74 978	454 669	15 820	196 715	90 798	651 384	141 711	916 911

\* 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, la Turquie. On trouve donc en particulier dans cette ligne, les importations (respectivement exportations) non maritimes en provenance (respectivement à destination) de la Belgique, des Pays-Bas, de la R.F.A., de l'Italie et de l'Espagne.

1986 - 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 ou camouflé dans le tableau)

09

2.1 A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE MARITIME

millier de tonnes  
million de francs

Pays de dernière provenance	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
Pays d'origine	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 la mer *	153	332	601	1 040	23	110	70	202	12	103	901	2 803	120 001	220 099	130 632	222 685	145 538	385 011
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	1 890	1 892	2 593	3 511	310	735	3 441	4 520	2 184	4 328	10 423	14 033	12 582	20 970	23 005	35 956	100 053	580 395
Tous pays d'origine cumulés	2 046	2 254	3 289	5 151	333	854	3 520	4 820	2 196	4 511	11 394	17 572	142 483	241 069	153 637	258 641	245 591	975 406

2.2 A L'EXPORTATION

EXPORTATION PAR VOIE MARITIME

millier de tonnes  
million de francs

Pays de première destination	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
Pays de destination finale	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 la mer *	77	273	37	70	13	30	17	44	41	37	186	470	55 034	232 974	32 991	233 444	40 156	404 248
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	1 797	2 902	2 024	3 325	867	1 936	5 168	8 933	1 475	4 192	11 331	21 289	6 591	10 795	17 922	32 083	101 555	512 663
Tous pays de destination finale cumulés	1 874	3 175	2 061	3 403	880	1 974	5 185	8 977	1 516	4 229	11 516	21 758	61 625	243 769	50 913	265 527	141 711	916 911

\* 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, la Turquie. On trouve donc en particulier dans cette ligne, les importations (respectivement exportations) non maritimes en provenance (respectivement à destination) de la Belgique, des Pays-Bas, de la R.F.A., de l'Italie et de l'Espagne.

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

### 1. Trafic détourné

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

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

#### 1.a Trafic détourné à l'importation

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

- *les pays scandinaves* : pour les importations ayant pour origine les pays scandinaves, le tonnage détourné équivaut à 56,9 % du tonnage arrivant dans les ports français. En valeur, le rapport est de 122,5%

- *l'Amérique* : les rapports sont de 18,7% en tonnage et 84,4% en valeur.

Pour les importations ayant pour origine l'ensemble des pays retenus, le rapport du trafic détourné au trafic arrivant par voie maritime dans les ports français est, en pourcentage, de 10,4% en tonnage, 35,7% 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 :

- *l'Amérique* : pour les exportations ayant pour destination l'Amérique le trafic détourné équivaut, par rapport au trafic passant par les ports français, à 34,9% en tonnage et 43,3% en valeur.

- *la Turquie* : les rapports sont de 33,7% en tonnage et 55,7% en valeur.

Pour l'ensemble des pays ou groupes de pays retenus, le trafic détourné équivaut à 18,8% du tonnage d'exportations passant par les ports français, et à 23,4% de la valeur de ces exportations passant par les ports français.

En valeur absolue, ce sont l'Amérique, l'Afrique et l'Asie 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.

## TRAFFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

## 3.1 A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

millier de tonnes  
million de francs

Pays de dernière provenance	TRAFFIC DETOURNE PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL des importations françaises par voie maritime		Rapport 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						
Pays d'origine																		
Royaume Uni	324	3 691	159	1 700	12	442	2	115	-	-	27	507	5 975	15 037	52 239	3,4 %	11,4 %	
Eire	26	410	24	263	6	97	-	4	3	4	59	778	322	5 283	18,3 %	14,7 %		
Pays Scandinaves	1 024	4 041	3 275	5 018	192	1 453	1	16	-	-	2	4 492	10 530	7 901	8 594	55,9 %	122,5 %	
Grèce	51	163	8	68	8	125	6	102	-	-	1	73	459	1 517	1 527	4,8 %	30,1 %	
Turquie	14	141	6	29	8	175	2	16	0	-	30	361	538	538	790	5,6 %	45,7 %	
Afrique	423	2 039	1 573	1 958	30	689	6	85	10	160	2 042	4 941	38 794	51 831	5,3 %	9,5 %		
Amérique	3 064	12 827	1 465	9 894	129	5 874	9	1 106	4	1 919	4 671	31 620	25 011	37 461	18,7 %	84,4 %		
Asie	537	8 375	361	6 366	84	6 636	28	534	1	27	1 011	21 938	34 254	60 692	3,0 %	36,1 %		
Océanie	418	1 164	311	1 655	3	186	1	26	1	17	734	3 048	7 488	4 268	9,8 %	71,4 %		
<b>TOTAL</b>	<b>5 891</b>	<b>32 851</b>	<b>7 182</b>	<b>26 961</b>	<b>472</b>	<b>15 677</b>	<b>55</b>	<b>2 004</b>	<b>19</b>	<b>2 157</b>	<b>13 619</b>	<b>79 650</b>	<b>130 862</b>	<b>222 685</b>	<b>10,4 %</b>	<b>35,8 %</b>		

## 3.2 A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

millier de tonnes  
million de francs

Pays de première destination	TRAFFIC DETOURNE PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL des exportations françaises par voie maritime		Rapport 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						
Pays de destination finale																		
Royaume Uni	370	3 109	61	447	38	363	3	14	-	-	1	472	3 934	8 182	70 494	5,8 %	5,6 %	
Eire	33	207	3	43	1	35	-	-	-	-	37	285	1 178	3 653	3,1 %	7,8 %		
Pays Scandinaves	251	2 748	45	454	175	2 930	-	-	1	-	471	6 164	1 526	3 570	30,9 %	172,7 %		
Grèce	99	361	5	54	2	76	9	180	0	0	115	671	1 543	3 070	7,5 %	21,9 %		
Turquie	92	338	2	18	6	159	3	117	0	0	103	632	306	1 134	33,7 %	55,7 %		
Afrique	1 217	6 089	51	633	7	123	13	191	20	837	1 308	7 873	8 141	59 570	16,1 %	13,2 %		
Amérique	1 829	17 214	174	4 125	29	740	2	50	1	8	2 035	22 137	5 828	51 130	34,9 %	43,3 %		
Asie	1 447	9 149	101	1 075	19	689	16	482	-	-	6	1 583	11 401	5 925	36 018	26,7 %	31,7 %	
Océanie	31	685	30	699	2	127	-	3	-	-	63	1 514	362	4 805	17,4 %	31,5 %		
<b>TOTAL</b>	<b>5 369</b>	<b>39 900</b>	<b>472</b>	<b>7 548</b>	<b>279</b>	<b>5 272</b>	<b>46</b>	<b>1 038</b>	<b>21</b>	<b>853</b>	<b>6 187</b>	<b>54 611</b>	<b>32 991</b>	<b>233 444</b>	<b>18,8 %</b>	<b>23,4 %</b>		

## TRAFIC SEMI-DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

## 4.1 A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

Pays de dernière provenance	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR SEMI-DETOURNEMENT												RAPPEL des importations françaises par voie maritime		Part du trafic semi-détourné dans les importations par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur				
Royaume Uni	5	35	7	34	-	14	-	12	-	-	12	95	15 037	52 239	0,1 %	0,2 %
Eire	-	5	-	2	-	1	-	-	0	0	-	8	322	5 283	-	0,2 %
Pays Scandinaves	-	3	11	14	-	2	-	5	0	-	11	24	7 901	8 594	0,1 %	0,3 %
Grèce	0	-	2	5	0	0	0	0	-	-	2	5	1 517	1 527	0,1 %	0,3 %
Turquie	0	0	21	11	-	-	1	3	-	-	22	14	538	790	4,1 %	1,8 %
Afrique	41	53	29	65	-	-	1	12	2	5	73	135	38 794	51 831	0,2 %	0,3 %
Amérique	74	102	344	616	20	70	77	233	8	148	523	1 169	25 011	37 461	2,1 %	3,1 %
Asie	24	159	225	843	3	32	-	16	2	28	254	1 078	34 254	60 692	0,7 %	1,8 %
Océanie	12	5	52	50	0	0	-	1	-	2	64	58	7 488	4 268	0,9 %	1,4 %
TOTAL	156	362	691	1 640	23	119	79	282	12	183	961	2 586	130 862	22 285	0,7 %	11,6 %

## 4.2 A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

Pays de première destination	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR SEMI-DETOURNEMENT												RAPPEL des exportations françaises par voie maritime		Part 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	3	27	8	29	-	2	12	30	-	1	23	89	8 182	70 494	0,3 %	0,1 %
Eire	2	2	0	0	-	-	0	-	0	0	2	2	1 178	3 653	0,2 %	0,1 %
Pays Scandinaves	5	35	-	-	-	11	0	0	-	1	5	47	1 526	3 570	0,3 %	1,3 %
Grèce	2	11	-	-	-	-	2	1	0	0	4	12	1 543	3 070	0,3 %	0,4 %
Turquie	0	0	0	0	0	0	-	-	0	0	-	-	306	1 134	-	-
Afrique	9	31	12	10	7	21	3	5	-	4	31	71	8 141	59 570	0,4 %	0,1 %
Amérique	13	71	17	29	6	3	-	3	-	5	36	111	5 828	51 130	0,6 %	0,2 %
Asie	43	95	-	7	-	-	-	5	41	26	84	133	5 925	36 018	1,4 %	0,4 %
Océanie	-	1	-	3	0	1	0	0	0	0	-	5	362	4 805	-	0,1 %
TOTAL	77	273	37	78	13	38	17	44	41	37	185	470	32 991	233 444	0,6 %	0,2 %

### C. - RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

Ces résultats détaillés mettent bien en évidence la différence de structure qui existe au niveau des importations et exportations maritimes. En effet, à l'importation, la part du chapitre 3 (produits pétroliers) représente 63,0% du tonnage (33,4% en valeur) des importations maritimes totales, alors qu'à l'exportation cette part n'est que de 15,9% en tonnage et 3,0 en valeur.

De plus, sur les 4054 milliers de tonnes détournés concernant le chapitre 3 à l'importation 2908 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 16,8% en tonnage (44,1% en valeur) des importations maritimes hors produits pétroliers ce qui modifie de façon très sensible les rapports donnés précédemment (page 5) : 8,8% en tonnage et 30,8% en valeur.

A l'exportation, rappelons que le rapport du trafic détourné au total du trafic maritime s'élève, en pourcentage, à 12,2% en tonnage et 21,5% 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 : 96,0% en tonnage 75,1% en valeur des trafics totaux détournés et aux exportations : 94,4% en tonnage et 86,9% en valeur, nous ne nous intéresserons dans la suite de la publication qu'à ces deux pays.

## 1986 - TABLEAU 5

## TRAFFIC DETOURNE - RESULTATS PAR TYPE DE MARCHANDISES

## 5.1 A L'IMPORTATION

Pays de dernière provenance	TRAFFIC DETOURNE												Rappel des importations françaises par voie maritime totales		Rapport du trafic détourné aux importations par voie maritime totales	
	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT															
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Chapitre N.S.T.	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	618	3 207	338	2 432	104	664	31	216	6	58	1 097	6 577	4 181	14 852	26,2 %	44,3 %
1	766	3 821	361	2 862	56	1 051	8	131	7	58	1 198	7 923	6 537	30 121	18,3 %	26,3 %
2	401	187	605	292	-	-	-	-	0	0	1 006	479	13 815	5 192	7,3 %	9,2 %
3	728	391	3 322	3 330	4	9	-	-	0	-	4 054	3 730	96 861	86 366	4,2 %	4,3 %
4	1 432	1 190	1 191	469	19	49	-	1	-	-	2 642	1 709	16 867	3 955	15,7 %	43,2 %
5	227	1 004	273	2 885	41	427	1	5	-	-	542	4 321	1 205	7 236	45,0 %	59,7 %
6	106	200	118	168	41	82	2	2	-	1	267	453	2 790	1 823	9,6 %	24,8 %
7	299	321	169	61	1	1	0	0	0	0	469	383	5 692	3 056	8,2 %	12,5 %
8	753	5 093	549	2 970	80	1 315	4	35	3	24	1 389	9 437	3 492	22 127	39,8 %	42,6 %
9	561	17 437	256	11 492	126	12 079	9	1 614	3	2 016	955	44 638	2 427	83 913	39,3 %	53,2 %
<b>TOTAL</b>	<b>5 891</b>	<b>32 851</b>	<b>7 182</b>	<b>26 981</b>	<b>472</b>	<b>15 677</b>	<b>55</b>	<b>2 004</b>	<b>19</b>	<b>2 157</b>	<b>13 619</b>	<b>79 650</b>	<b>153 867</b>	<b>258 641</b>	<b>8,9 %</b>	<b>30,8 %</b>

## 5.2 A L'EXPORTATION

Pays de première destination	TRAFFIC DETOURNE												Rappel des exportations françaises par voie maritime totales		Rapport du trafic détourné aux exportations par voie maritime totales	
	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT															
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Chapitre N.S.T.	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	116	668	12	74	26	155	3	14	2	29	159	940	17 254	22 513	0,9 %	4,2 %
1	1 421	5 270	119	1 579	17	206	24	333	7	93	1 588	7 481	6 333	32 233	25,1 %	23,2 %
2	1	3	-	-	-	-	0	0	0	0	1	3	373	308	0,3 %	1,0 %
3	58	218	2	12	1	4	-	1	-	-	61	235	8 079	7 912	0,8 %	3,0 %
4	4	25	-	14	-	1	-	-	-	-	4	40	413	308	1,0 %	13,0 %
5	2 074	7 757	56	294	117	505	3	19	-	4	2 250	8 579	3 699	14 764	60,8 %	58,1 %
6	104	245	12	40	17	44	-	3	3	29	136	361	3 986	2 492	3,4 %	14,5 %
7	62	56	3	3	-	1	-	-	-	-	65	60	388	473	16,8 %	12,7 %
8	916	5 356	142	1 198	38	563	4	98	2	41	1 102	7 256	4 735	39 656	23,3 %	18,3 %
9	613	20 302	126	4 334	63	3 793	12	570	7	657	821	29 656	5 653	144 868	14,5 %	20,5 %
<b>TOTAL</b>	<b>5 369</b>	<b>39 900</b>	<b>472</b>	<b>7 548</b>	<b>279</b>	<b>5 272</b>	<b>46</b>	<b>1 038</b>	<b>21</b>	<b>853</b>	<b>6 187</b>	<b>54 611</b>	<b>50 913</b>	<b>265 527</b>	<b>12,2 %</b>	<b>20,6 %</b>

## TRAFFIC MARITIME . RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

## 6.1 A L'IMPORTATION

millier de tonnes  
million de francs

Pays de dernière provenance	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
Chapitre N.S.T.	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	15	25	29	80	2	5	82	225	7	128	135	469	4 046	14 383	4 181	14 852
1	16	98	198	487	14	53	275	708	28	125	531	1 451	6 003	28 670	6 537	30 121
2	27	9	180	84	-	-	0	0	0	0	207	93	13 608	5 099	13 815	5 192
3	1 630	1 527	1 822	2 073	99	95	2 798	2 842	935	876	7 284	7 513	89 577	78 853	93 861	86 368
4	-	-	19	14	-	-	26	14	654	94	699	122	16 168	3 833	16 867	3 955
5	1	6	13	35	23	68	71	189	144	639	252	919	953	6 321	1 205	7 236
6	44	51	207	140	5	1	60	50	125	96	441	336	2 349	1 485	2 780	1 823
7	282	221	452	380	19	26	105	88	125	87	983	802	4 709	2 254	5 692	3 058
8	25	70	327	694	150	138	91	102	113	211	706	1 215	2 786	20 912	3 492	22 127
9	6	247	42	1 176	21	470	12	504	65	2 257	146	4 654	2 281	79 259	2 427	83 913
TOTAL	2 046	2 254	3 289	5 151	333	854	3 520	4 802	2 193	4 511	11 384	17 572	142 483	241 039	153 867	258 641

## 6.2 A L'EXPORTATION

millier de tonnes  
million de francs

Pays de première destination	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
Chapitre N.S.T.	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	784	1 196	288	417	282	427	2 957	4 209	362	511	4 673	6 760	12 581	15 753	17 254	22 513
1	25	99	288	1 088	134	529	118	627	27	42	592	2 385	5 741	29 848	6 333	32 233
2	6	4	2	2	0	0	6	4	12	12	26	22	347	286	373	308
3	567	608	755	782	287	413	1 228	787	533	504	3 370	3 094	4 709	4 818	8 079	7 912
4	-	-	111	30	2	19	39	52	8	6	160	107	253	201	413	308
5	49	255	15	39	19	47	175	380	321	870	579	1 591	3 120	13 173	3 699	14 764
6	17	4	131	54	51	7	250	72	36	43	485	180	3 501	2 312	3 986	2 492
7	34	47	36	28	7	12	11	15	-	-	88	102	300	371	388	473
8	349	603	384	644	75	140	261	439	78	137	1 147	1 963	3 588	37 693	4 735	39 656
9	43	359	51	319	23	380	140	2 392	139	2 104	396	5 554	5 257	139 314	5 653	144 868
TOTAL	1 874	3 175	2 061	3 403	880	1 974	5 185	8 977	1 516	4 229	11 516	21 758	39 397	243 769	50 913	265 527



## D - RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANCAISE 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 1986.

### 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** : 452 milliers de tonnes importés à destination de la Champagne-Ardenne échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 82 milliers de tonnes d'importation entrant en France par les ports français, soit un rapport de 551,2% en tonnage (99,4% en valeur).

**La Lorraine** : le rapport des trafics détournés aux trafics entrant par les ports français est de 297,1% en tonnage et 172,3% en valeur.

**La Bourgogne** : les rapports sont de 176,9% en tonnage et 52,0% en valeur.

**La Picardie** : 173,2% en tonnage et 61,2% en valeur.

**La Franche-Comté** : 153,2% en tonnage et 52,2% en valeur.

**L'Auvergne** : 101,1% en tonnage et 34,6% en valeur.

L'ensemble de ces six régions représente 36,9% en tonnage des détournements à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le pourcentage étant de 14,8% 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 78,7% en tonnage et 69,7% en valeur du trafic détourné.

### 2. Les Exportations

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

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

**Lorraine** : 1586 milliers de tonnes exportées par la Lorraine échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 630 milliers de tonnes sortant de France par les ports français, ce qui équivaut à 251,7% en tonnage (le rapport en valeur étant de 125,0%)

**Alsace** : le rapport des trafics détournés aux trafics sortant par les ports français est de 85,4% en tonnage et 78,1% en valeur

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

Champagne : 83,8% en tonnage et 75,1% en valeur

Picardie : 83,5% en tonnage et 44,5% en valeur

Franche-Comté : 47,4% en tonnage et 32,5% en valeur

Bourgogne: 35,4% en tonnage et 21,6% en valeur

Nord : 25,7% en tonnage et 45,3% en valeur

Ces sept régions représentent 83,7% en tonnage et 61,9% en valeur des détournements à l'exportation par la Belgique et les Pays-Bas.

En valeur absolue, tonnage et valeur, on note l'importance des régions suivantes : le Nord, la Lorraine, la Picardie, la Champagne, l'Alsace et l'Île-de-France qui représentent 82,9% en tonnage et 68,7% 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 FRANCAISE 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

13073 milliers de tonnes à l'importation et 5841 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 trafics : en effet seize trafics à destination de onze régions françaises (en gras dans le tableau) représentent 92,8% 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 3100 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 5298 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 57,7% des trafics détournés à l'importation le sont par voie navigable et oléoduc et 42,3% par fer et route.

Cependant, cette répartition modale est différente selon le pays de détournement. Si l'on considère la Belgique, sur 5892 milliers de tonnes détournées à l'importation par ce pays, 31,7% le sont par voie navigable et conduite et 68,3% par fer et route. Au contraire, par les Pays-Bas, ces pourcentages s'inversent : 78,9% des 7181 milliers de tonnes de trafics détournés par les Pays-Bas le sont par voie navigable et conduite alors que 21,1% le sont par fer et route.

1986 - TABLEAU 11 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS  
 RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANCAISE DE DESTINATION FINALE  
 ET PAR ZONE FRONTIERE

millier de tonnes

zone frontiere	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 frontieres	toutes zones frontieres cumulées
région de destination finale								
Nord	5298	-	-	-	-	-	8	5306
Picardie	483	10	-	-	-	-	4	497
Ile de France	796	6	1	4	-	-	1	808
Centre	190	5	-	-	-	0	-	195
Haute-Normandie	290	1	-	-	-	0	-	291
Basse-Normandie	64	-	0	-	0	0	-	64
Bretagne	53	-	0	-	-	0	-	53
Pays de la Loire	131	-	-	-	0	0	-	131
Poitou-Charentes	38	-	0	-	0	-	-	38
Limousin	23	-	0	-	0	0	-	23
Aquitaine	55	-	-	-	-	0	-	55
Midi -Pyrenees	37	-	-	-	-	0	-	37
Champagne-Ardenne	251	196	1	3	0	0	1	452
Lorraine	47	52	102	3100	109	15	-	3425
Alsace	13	5	15	141	162	356	57	749
Franche-Comte	49	14	6	21	3	1	1	95
Bourgogne	225	24	2	9	-	-	-	260
Auvergne	88	1	-	1	-	0	-	90
Rhone-Alpes	302	15	20	38	4	1	-	380
Languedoc	39	1	-	1	-	-	1	42
P.A.C.A -Corse	70	2	5	5	-	-	-	82
toutes régions francaises de destination finale cumulées	8542	332	152	3323	278	373	73	13073

**1986 - TABLEAU 12 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE ET PAR OLEODUC PAR LA BELGIQUE  
ET LES PAYS-BAS RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANCAISE DE DESTINATION FINALE  
ET PAR ZONE FRONTIERE**

zone frontiere								millier de tonnes
	département du Nord	département des Ardennes	départements de Meuse et de Mourthe et Moselle	département de la Moselle	département du Bas- Rhin	département du Haut-Rhin	Autres zones frontieres	toutes zones frontieres cumulées
région de destination finale	2908oléoduc							2908(oléoduc)
Nord	932 (VN)						0	932 (VN)
Picardie	140	1					4	145
Ile de France	174	0	0	0			0	174
Centre	14	1						15
Haute-Normandie	67	0						67
Basse-Normandie								-
Bretagne								0
Pays de la Loire								0
Poitou-Charentes								0
Limousin								0
Aquitaine								0
Midi -Pyrenees								0
Champagne-Ardenne	112	28	0	0			0	140
Lorraine	13	13	0	2299	108	12		2445
Alsace		2	0	-	146	338	57	543
Franche-Comte	25	7	0	2	3	1	1	39
Bourgogne	60	7	0	0				67
Auvergne	5	0		0				5
Rhone-Alpes	22	7	0	20	2	1		52
Languedoc	-	1		0			-	1
P.A.C.A -Corse	3	1	0	0				4
toutes régions francaises de destination finale cumulées	2908(oléoduc) 1567(VN)	68	0	2321	259	352		7537 (4629+2908)

le trafic par oléoduc n'apparait que dans la premiere case du tableau

1986 - TABLEAU 13 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR FER ET ROUTE PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS  
 RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANCAISE DE DESTINATION FINALE  
 ET PAR ZONE FRONTIERE

zone frontiere	département du Nord		département des Ardennes		départements de Meuse et de Morins et Moselle		département de la Moselle		département du Bas-Rhin		département du Haut-Rhin		Autres zones frontieres		Toutes zones frontieres cumulées		
	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	TOTAL
région de destination finale	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	TOTAL
Nord	378	1 080											3	5	381	1085	1 466
Picardie	65	278	-	9									0	-	65	287	352
Ile de France	30	592	0	6	0	1	1	3	-	-			0	1	31	603	634
Centre	45	131	0	4									-	-	45	135	180
Haute- Normandie	19	204	0	1									-	-	19	205	224
Basse- Normandie	1	63											-	-	1	63	64
Bretagne	2	51											-	-	2	51	53
Pays de la Loire	7	124											-	-	7	124	131
Poitou-Charentes	-	38											-	-	-	38	38
Limousin	6	17											-	-	6	17	23
Aquitaine	15	40											-	-	15	40	55
Midi-Pyrénées	16	21											-	-	16	21	37
Champagne-Ardenne	41	98	28	140	0	1	-	3					0	1	69	243	312
Lorraine	10	24	3	36	11	91	628	173	-	1	1	2			653	327	980
Alsace	1	12	1	2	-	15	16	125	0	16	0	18	-	-	18	188	206
Franche-Comté	5	19	-	7	1	5	2	17	-	-	0	-	0	-	8	48	56
Bourgogne	52	113	0	17	-	2	1	8							53	140	193
Auvergne	27	56	0	1			0	1							27	58	85
Rhône-Alpes	51	229	-	8	15	5	2	16	1	1	0	-			69	259	328
Languedoc	3	36	0	-			-	1					-	1	3	38	41
PACA Corse	12	55	0	1	4	1	1	4							17	61	78
toutes régions françaises de destination finale cumulées	786	3281	32	232	31	121	651	351	1	18	1	20	3	8	1505	4031	5 536

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

Sur 7537 milliers de tonnes détournées par voie navigable et oléoduc, sept trafics (en gras dans le tableau 12) représentant 784 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 5056 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas, soit au total 5840 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 2908 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 11,5% des trafics à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, sont détournés par fer et 30,8% par route.

D'autre part, on constate des différences sensibles au niveau du pays de détournement : en effet 22,6% des trafics détournés à l'importation par la Belgique le sont par le fer pour 45,6% par route, les pourcentages respectifs pour les Pays-Bas étant de 2,5% et 18,6%.

Sur les 5536 milliers de tonnes détournées à l'importation par fer et route par la Belgique et les Pays-Bas, 4067 milliers de tonnes correspondent à du trafic passant par le département frontière du Nord, dont 1458 à destination de la région Nord.

Ces 73,5% des trafics détournés à l'importation par fer et route et en particulier les 26,3% à destination de la région Nord, semble a priori récupérables par les frontières maritimes françaises : cela tendrait en particulier à diminuer le parcours terrestre entre le lieu de débarquement de la marchandise et la destination finale.

Quant aux 26,5% restants, il semble qu'il puissent être classés également dans les trafics récupérables car il n'existe pas de contraintes particulières qui empêcheraient de tels trafics d'être acheminés par fer et route vers les régions concernées depuis les frontières maritimes.

Dans une première approximation, on peut donc avancer qu'à l'importation 44,7% du trafic détourné par la Belgique et les Pays-Bas apparaissent difficilement récupérables, les 55,3% restants pouvant donner lieu en partie à une récupération par les ports français.

### c. place des pavillons respectifs

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

importations

zone frontiere mode de transport pavillon	millier de tonnes																							
	departement du Nord			departement des Ardennes			departements de Meuse et de Maurthe et Moselle			departement de la Moselle			departement du Bas-Rhin			departement du Haut-Rhin			autres zones frontieres			toutes zones frontieres cumulees		
	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	419	1148	1567	21	47	68	0			287	2034	2321	101	158	259	164	188	352	22	40	62	1014	3615	4629
route	1272	2009	3281	121	111	232	73	48	121	154	197	351	3	15	18	17	3	20	4	4	8	1644	2387	4031

Sur 4629 milliers de tonnes détournées par voie navigable à l'importation, par la Belgique et les Pays-Bas, 1014 milliers le sont sous pavillon français et 3615 sous pavillon étranger.

En ce qui concerne la route, 1644 milliers de tonnes sur les 4031 milliers détournés par la Belgique et les Pays-Bas, correspondent à du trafic sous pavillon français pour 2387 milliers de tonnes sous pavillon étranger.

Les taux de couverture assurés par les pavillons français sont dans les deux cas (21,9% par la voie navigable et 40,8% 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 :

importations

zone frontiere region dest. finale pavillon	millier de tonnes														
	departement des Ardennes			departement de la Moselle			departement du Bas-Rhin			departement du Haut-Rhin			TOTAL		
	F	E	total	F	E	total	F	E	total	F	E	total	F	E	total
Champagne-Ardenna	7	21	28												
Lorraine	1	12	13	265	2013	2299	43	65	108						
Alsace							54	92	146	163	175	338			
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>33</b>	<b>41</b>	<b>266</b>	<b>2013</b>	<b>2299</b>	<b>97</b>	<b>157</b>	<b>254</b>	<b>163</b>	<b>175</b>	<b>338</b>	<b>554</b>	<b>2378</b>	<b>2932</b>

soit 18,9 % pour le pavillon français et 81,1 % pour 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 36,7 % par le pavillon français et 63,3 % 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 douze trafics à destination de neuf régions françaises représentant 86,2 % 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 14,7% des trafics détournés le sont par voie navigable et oléoduc et 85,3% par fer et route au lieu de 57,7% et 42,3% pour l'importation.

Comme dans le cas de l'importation, on peut faire apparaître six trafics difficilement récupérables (en gras dans le tableau 15) représentant 475 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 72 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas soit au total 547 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.



1986 - TABLEAU 14 - TRAFIC DETOURNE A L' EXPORTATION PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS  
 RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANCAISE D'ORIGINE  
 ET PAR ZONE FRONTIERE

								millier de tonnes
zone frontiere	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 frontieres	toutes zones frontieres cumulées
région d'origine								
Nord	1 539	-	-	1	-	1	1 40	1 681
Picardie	6 65	-	-	-	-	-	2	6 67
Ile de France	1 88	1	-	4	-	-	1	1 94
Centre	90	-	-	-	-	0	-	90
Haute-Normandie	1 40	-	-	-	-	0	2	1 42
Basse-Normandie	16	-	-	-	0	0	0	16
Bretagne	48	0	-	-	0	0	-	48
Pays de la Loire	61	-	-	12	-	-	1	74
Poitou-Charentes	32	-	-	-	-	-	-	32
Limousin	-	-	-	-	-	0	-	-
Aquitaine	50	-	-	1	-	0	2	53
Midi -Pyrenees	27	-	-	-	0	0	-	27
Champagne-Ardenne	275	1 67	1	2	-	0	-	445
Lorraine	14	16	670	884	1	-	1	1 586
Alsace	3	-	8	120	65	27	46	269
Franche-Comte	11	1	15	36	30	3	3	99
Bourgogne	1 16	2	7	12	1	2	-	1 40
Auvergne	20	-	-	-	-	0	-	20
Rhone-Alpes	1 32	3	17	29	-	-	-	1 81
Languedoc	24	-	1	13	-	-	-	38
P.A.C.A -Corse	34	-	1	4	-	-	-	39
toutes régions francaises d'origine cumulées	3485	190	720	1 118	97	33	198	5 841

## c. place des pavillons respectifs

exportations

zone frontiere mode de transport pavillon	milliers de tonnes																							
	departement du Nord			departement des Ardennes			departements de Meuse et de Mourne et Moselle			departement de la Moselle			departement du Bas-Rhin			departement du Haut-Rhin			autres zones frontieres			toutes zones frontieres cumulees		
	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	114	114	228	1	2	3	0	0	0	69	363	475	62	16	78	3	23	26	8	39	46	277	579	856
route	664	1363	2027	54	65	119	42	33	75	123	231	359	5	14	19	2	4	6	15	15	30	940	1761	2701

Si l'on considère la nationalité du pavillon, on constate que 277 milliers de tonnes sur les 856 milliers de tonnes détournées par voie navigable, sont transportées sous pavillon français et que sur les 2701 milliers de tonnes détournées par route, 940 milliers sont acheminées sous pavillon français.

Les taux de couverture assurés par le pavillon français sont de 32,4% pour la voie navigable et de 34,8% pour 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 six trafics (en gras dans le tableau 15), la couverture par pavillon est la suivante :

exportations

zone frontiere region d'origine pavillon	millier de tonnes														
	departement des Ardennes			departement de la Moselle			departement du Bas-Rhin			departement du Haut-Rhin			TOTAL		
	F	E	total	F	E	total	F	E	total	F	E	total	F	E	total
Champagne-Ardenne	-	1	1												
Lorraine				87	386	473	-	1	1						
Alsace	1	1	2				33	16	49	2	22	24			
Total	1	2	3	87	386	473	33	17	50	2	22	24	123	427	550

soit 22,4% pour le pavillon français et 77,6% 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 36,4% pour le pavillon français et 63,6% pour le pavillon étranger.

1986 -TABLEAU 15 - TRAFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE ET PAR OLEODUC PAR LA BELGIQUE  
ET LES PAYS-BAS RESULTATS DETAILES PAR REGION FRANCAISE D'ORIGINE  
ET PAR ZONE FRONTIERE

zone frontiere								millier de tonnes	
	département du Nord	département des Ardennes	départements de Meuse et de Moselle	département de la Moselle	département du Bas- Rhin	département du Haut-Rhin	Autres zones frontieres	toutes zones frontieres cumulées	
<b>région d'origine</b>									
Nord	180			0		0	0	180	
Picardie	15						0	15	
Ile de France	11	0		1			0	12	
Centre	-							-	
Haute-Normandie	1						0	1	
Basse-Normandie	0							0	
Bretagne	0							0	
Pays de la Loire	0			0			0	0	
Poitou-Charentes	0							0	
Limousin								-	
Aquitaine	0			0			0	-	
Midi -Pyrenées	0							0	
Champagne-Ardenne	21	1	0	1	-			23	
Lorraine	0	2	0	473	1		0	476	
Alsace	0		0	-	49	24	46	119	
Franche-Comte	0	0	0	-	28	2	0	30	
Bourgogne	-	0	0	-	-	0		-	
Auvergne	0							0	
Rhone-Alpes	-	0	0	0				-	
Languedoc	0		0	0				0	
P.A.C.A -Corse	0		0	0				0	
toutes régions françaises d'origine cumulées	228	3	0	475	78	26	46	856	

1986 - TABLEAU 16 - TRAFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR FER ET ROUTE PAR LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS  
 RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANCAISE D'ORIGINE  
 ET PAR ZONE FRONTIERE

zone frontiere	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 frontieres		Toutes zones frontieres cumulées		
	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	1	0	fer	route	fer	route	TOTAL
Nord	433	926					1	-					121	19	556	945	1 501
Picardie	386	264					-	3					-	2	386	266	652
Ile de France	56	121	0	1									0	1	56	126	182
Centre	29	61													29	61	90
Haute-Normandie	15	124											0	2	15	126	141
Basse-Normandie	-	16													-	16	16
Bretagne	1	47													1	47	48
Pays de la Loire	3	58					0	12					0	1	3	71	74
Poitou-Charentes	6	26													6	26	32
Limousin															0	-	-
Aquitaine	17	33					1	-					0	2	18	35	53
Midi-Pyrénées	8	19													8	19	27
Champagne-Ardenne	128	126	67	99	0	1	0	1							195	227	422
Lorraine	3	11	-	14	604	66	265	146	0	-			1	-	873	237	1 110
Alsace	-	3			-	8	1	119	-	16	0	3	0	-	1	149	150
Franche-Comté	2	9	0	1	13	2	16	20	-	2	-	1	-	3	31	38	69
Bourgogne	34	82	-	2	7	-	-	12	0	1	0	2			41	99	140
Auvergne	7	13													7	13	20
Rhône-Alpes	23	109	1	2	13	4	-	29							37	144	181
Languedoc	10	14			1	-	0	13							11	27	38
PACA Corse	9	25			1	-	-	4							10	29	39
toutes régions françaises d'origine cumulées	1170	2087	68	119	639	81	284	359	-	19	1	6	122	30	2284	2701	4 985

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.

## 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.

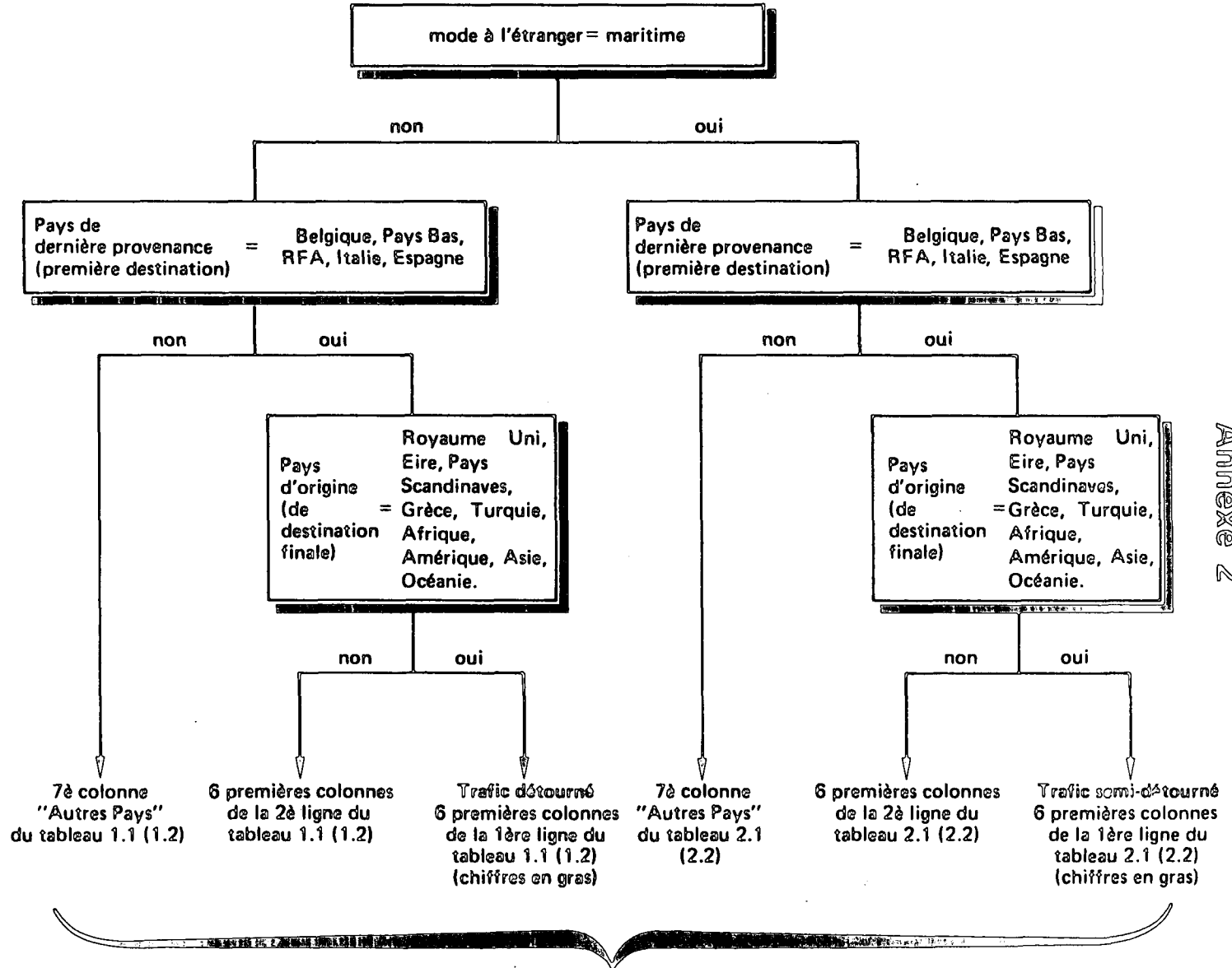
Il faut noter que cette richesse des documents douaniers en ce qui concerne les transports est assez spécifique à la France : au Royaume-Uni, par exemple, il n'y a pas si longtemps que les documents douaniers ne donnaient pas d'indication sur le mode de transport utilisé.

**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 le tableau)

## 1.1 A L'IMPORTATION

## IMPORTATION PAR VOIE NON MARITIME

 millier de tonnes  
 million de francs

Pays de dernière provenance	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
Pays d'origine	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 la mer *	3 148	16 411	3 594	13 087	2 41	7 535	2 6	9 87	8	8 54	7 017	38 974	505	42 833	7 522	81 807	69 459	180 685
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	11 168	44 847	4 742	24 711	12 269	93 036	2 998	53 033	1 668	17 455	32 845	233 082	4 899	39 944	37 744	273 026	50 761	290 158
Tous pays d'origine cumulés	14 316	61 258	8 336	37 798	12 510	100 571	3 024	54 020	1 676	18 409	39 862	272 056	5 404	82 777	45 266	354 833	120 220	470 843

## 1.2 A L'EXPORTATION

## EXPORTATION PAR VOIE NON MARITIME

 millier de tonnes  
 million de francs

Pays de première destination	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
Pays de destination finale	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 la mer *	2 054	20 140	2 28	3 443	1 28	2 778	2 3	4 63	1 2	4 74	3 045	27 298	423	58 656	3 468	85 954	19 371	201 190
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	10 300	39 577	3 393	19 542	12 571	71 143	5 621	48 187	2 143	17 893	34 028	196 342	6 831	38 959	40 859	235 301	49 295	250 219
Tous pays de destination finale cumulés	12 954	59 717	3 621	22 985	12 699	73 921	5 644	48 650	2 155	18 367	37 073	223 640	7 254	97 615	44 327	321 255	68 666	451 409

\* 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, la Turquie. On trouve donc en particulier dans cette ligne, les importations (respectivement exportations) non maritimes en provenance (respectivement à destination) de la Belgique, des Pays-Bas, de la R.F.A., de l'Italie et de l'Espagne.

**TABEAU 2**  
**MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC SEMI-DETOURNE**  
*(trafic passant par un port français mais transitant par un port étranger, belge, hollandais, allemand, néerlandais ou espagnol, apparaissant ou caractérisé sur le tableau)*

## 2.1 A L'IMPORTATION

## IMPORTATION PAR VOIE MARITIME

millier de tonnes  
million de francs

Pays de dernière provenance	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
Pays d'origine	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 la mer *	121	200	355	027	0	50	31	110	7	107	523	1 317	61 414	97 531	61 937	93 878	69 458	180 685
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	1 070	902	1 328	1 423	127	332	1 871	2 195	1 008	1 703	5 405	6 559	7 012	10 574	13 017	17 132	50 761	280 158
Tous pays d'origine cumulés	1 191	1 102	1 683	2 250	127	382	1 902	2 314	1 015	1 810	5 928	7 876	68 426	108 105	74 954	111 010	120 220	470 843

## 2.2 A L'EXPORTATION

## EXPORTATION PAR VOIE MARITIME

millier de tonnes  
million de francs

Pays de première destination	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
Pays de destination finale	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 la mer *	50	134	17	30	12	23	0	14	-	5	05	212	15 618	115 024	15 803	115 236	19 371	201 180
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	871	1 230	1 053	1 532	459	873	2 326	3 897	1 072	2 394	5 781	9 943	2 655	4 972	8 436	14 918	49 295	25 019
Tous pays de destination finale cumulés	921	1 364	1 070	1 562	471	896	2 326	3 911	1 072	2 399	5 836	10 158	18 473	119 996	24 339	130 154	68 666	226 209

\* 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, la Turquie. On trouve donc en particulier dans cette ligne, les importations (respectivement exportations) non maritimes en provenance (respectivement à destination) de la Belgique, des Pays-Bas, de la R.F.A., de l'Italie et de l'Espagne.

## TRAFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

## 3.1 A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

millier de tonnes  
million de francs

Pays de dernière provenance	TRAFIC DETOURNE PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL des importations françaises par voie maritime		Rapport 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	187	2 041	82	908	6	206	1	68	-	-	11	276	3 234	7 473	24 894	3,7 %	13,0 %
Eire	12	200	8	117	3	52	-	1	-	-	-	23	370	165	2 751	13,9 %	13,4 %
Pays Scandinaves	495	1 915	1 887	2 450	98	737	1	9	-	-	2	2 481	5 113	4 222	4 096	58,8 %	124,8 %
Grèce	32	83	4	35	3	68	3	50	-	-	1	42	237	803	696	5,2 %	34,1 %
Turquie	9	87	4	14	4	76	1	10	0	0	0	18	187	299	376	6,0 %	49,7 %
Afrique	158	915	548	772	16	373	3	50	5	91	730	2 201	16 077	19 735	4,5 %	11,2 %	
Amérique	1 689	6 220	682	4 748	68	2 525	4	499	2	833	2 445	14 825	11 855	16 999	20,6 %	87,2 %	
Asie	243	4 317	179	3 250	41	3 362	13	288	1	14	477	11 231	17 335	27 298	2,8 %	41,1 %	
Océanie	323	633	200	793	2	136	-	12	-	-	2	525	1 576	3 708	2 033	14,2 %	77,5 %
<b>TOTAL</b>	<b>3 148</b>	<b>16 441</b>	<b>3 594</b>	<b>13 087</b>	<b>241</b>	<b>7 535</b>	<b>26</b>	<b>987</b>	<b>8</b>	<b>954</b>	<b>7 017</b>	<b>38 974</b>	<b>61 937</b>	<b>98 878</b>	<b>11,3 %</b>	<b>39,4 %</b>	

## 3.2 A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

millier de tonnes  
million de francs

Pays de première destination	TRAFIC DETOURNE PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL des exportations françaises par voie maritime		Rapport 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	180	1 523	28	214	15	166	1	7	-	-	1	224	1 911	3 983	34 868	5,6 %	5,5 %
Eire	11	93	1	16	-	16	-	-	-	-	-	12	125	584	1 685	2,1 %	7,4 %
Pays Scandinaves	122	1 470	21	219	86	1 550	-	1	-	-	1	229	3 241	703	1 450	32,6 %	223,5 %
Grèce	44	147	2	15	1	34	5	114	0	0	52	310	589	1 195	8,8 %	25,9 %	
Turquie	42	162	1	8	3	78	1	54	0	0	47	302	163	584	28,8 %	51,7 %	
Afrique	614	3 009	24	298	3	53	6	88	11	465	658	3 913	3 843	28 264	17,1 %	13,8 %	
Amérique	913	9 158	82	1 851	11	496	1	18	1	5	1 008	11 528	3 126	26 769	32,2 %	43,1 %	
Asie	714	4 268	53	477	7	281	9	180	-	-	2	783	5 208	2 719	17 823	28,8 %	29,2 %
Océanie	14	310	16	345	2	104	-	1	-	-	32	760	193	2 598	16,6 %	29,3 %	
<b>TOTAL</b>	<b>2 654</b>	<b>20 140</b>	<b>228</b>	<b>3 443</b>	<b>128</b>	<b>2 778</b>	<b>23</b>	<b>463</b>	<b>12</b>	<b>474</b>	<b>3 045</b>	<b>27 298</b>	<b>15 903</b>	<b>115 236</b>	<b>19,1 %</b>	<b>23,7 %</b>	

## TRAFIC SEMI-DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

## 4.1 A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

millier de tonnes  
million de francs

Pays de dernière provenance	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR SEMI-DETOURNEMENT												RAPPEL des importations françaises par voie maritime		Part 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	
Pays d'origine																	
Royaume Uni	1	8	7	29	-	-	10	-	7	-	-	8	54	7 473	24 894	0,1 %	0,2 %
Eire	-	4	-	2	-	-	-	-	0	0	-	-	6	165	2 751	-	0,2 %
Pays Scandinaves	-	1	1	3	-	-	1	-	2	0	0	1	7	4 222	4 096	0,0 %	0,2 %
Grèce	0	0	1	3	0	-	0	0	0	0	0	1	3	803	696	0,1 %	0,4 %
Turquie	0	0	21	11	-	-	-	-	-	-	-	21	11	299	376	7,0 %	2,9 %
Afrique	36	38	10	22	-	-	1	10	2	4	49	74	16 077	19 735	0,3 %	0,4 %	
Amérique	61	60	193	303	7	37	30	97	4	90	295	587	11 855	16 999	2,5 %	3,5 %	
Asie	17	92	87	438	2	10	-	2	1	13	107	555	17 335	27 298	0,6 %	2,0 %	
Océanie	6	3	35	16	0	0	-	1	0	0	41	20	3 708	2 033	1,1 %	1,0 %	
<b>TOTAL</b>	<b>121</b>	<b>206</b>	<b>355</b>	<b>827</b>	<b>9</b>	<b>58</b>	<b>31</b>	<b>119</b>	<b>7</b>	<b>107</b>	<b>523</b>	<b>1 317</b>	<b>61 837</b>	<b>98 878</b>	<b>0,8 %</b>	<b>1,3 %</b>	

## 4.2 A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

millier de tonnes  
million de francs

Pays de première destination	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR SEMI-DETOURNEMENT												RAPPEL des exportations françaises par voie maritime		Part 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
Pays de destination finale																
Royaume Uni	1	10	-	5	-	-	4	6	-	-	5	22	3 983	34 868	0,1 %	0,1 %
Eire	-	-	0	0	-	-	0	0	0	0	-	-	584	1 685	-	-
Pays Scandinaves	3	21	0	0	-	-	0	0	0	0	3	21	703	1 450	0,4 %	1,4 %
Grèce	1	3	0	0	0	0	2	1	0	0	3	4	589	1 195	0,5 %	0,3 %
Turquie	0	0	0	0	0	0	-	-	0	0	-	-	163	584	-	-
Afrique	4	12	12	10	7	21	-	2	-	2	23	47	3 843	28 264	0,6 %	0,2 %
Amérique	6	31	5	14	5	1	-	1	-	3	16	50	3 126	26 769	0,5 %	0,2 %
Asie	35	57	-	6	-	-	-	4	0	0	35	67	2 719	17 823	1,3 %	0,4 %
Océanie	-	-	-	1	0	-	0	0	0	0	-	1	193	2 598	-	0,0 %
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>134</b>	<b>17</b>	<b>36</b>	<b>12</b>	<b>23</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>5</b>	<b>85</b>	<b>212</b>	<b>15 903</b>	<b>115 236</b>	<b>0,5 %</b>	<b>0,2 %</b>

## TRAFIC DETOURNE - RESULTATS PAR TYPE DE MARCHANDISES

## 5.1 A L'IMPORTATION

Pays de dernière provenance	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Rappel des importations françaises par voie maritime totales		Rapport 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					
Chapitre N.S.T.																	
0	319	1 463	155	1 031	51	301	14	102	2	18	541	2 915	1 852	6 610	29,2 %	44,1 %	
1	420	1 930	173	1 400	30	515	4	84	5	38	632	3 967	3 241	14 871	19,5 %	26,7 %	
2	297	126	299	130	-	-	-	-	0	0	596	256	6 086	2 151	9,8 %	11,9 %	
3	405	193	1 922	1 670	4	6	-	-	0	-	2 331	1 869	48 202	32 744	4,8 %	5,7 %	
4	743	632	403	186	12	26	-	1	0	0	1 158	845	8 111	1 803	14,3 %	46,9 %	
5	104	439	126	1 292	19	208	1	3	-	-	250	1 942	575	3 394	43,5 %	57,2 %	
6	55	95	65	89	19	37	1	1	-	-	140	223	1 424	925	9,8 %	24,1 %	
7	158	157	83	29	0	0	0	0	0	0	241	186	2 592	1 135	9,3 %	16,4 %	
8	368	2 354	248	1 327	46	764	2	18	-	18	664	4 481	1 707	10 469	38,9 %	42,8 %	
9	279	9 022	120	5 933	60	5 678	4	778	1	879	464	22 290	1 164	41 908	39,9 %	53,2 %	
<b>TOTAL</b>	<b>3 148</b>	<b>16 411</b>	<b>3 594</b>	<b>13 087</b>	<b>241</b>	<b>7 535</b>	<b>26</b>	<b>987</b>	<b>8</b>	<b>954</b>	<b>7 017</b>	<b>38 974</b>	<b>74 954</b>	<b>116 010</b>	<b>9,4 %</b>	<b>33,6 %</b>	

## 5.2 A L'EXPORTATION

Pays de première destination	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Rappel des exportations françaises par voie maritime totales		Rapport 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					
Chapitre N.S.T.																	
0	42	324	6	28	12	75	1	6	1	13	62	446	7 585	9 804	0,8 %	4,5 %	
1	752	2 809	59	699	9	103	14	190	4	51	838	3 852	3 279	16 403	25,6 %	23,5 %	
2	-	1	-	-	-	-	0	0	0	0	-	1	169	136	-	0,7 %	
3	36	100	1	7	-	2	-	-	0	-	37	109	4 547	3 654	0,8 %	3,0 %	
4	3	17	-	11	-	-	-	-	0	0	3	28	205	163	1,5 %	17,2 %	
5	968	3 581	21	110	53	217	2	12	-	2	1 044	3 922	1 926	7 185	54,2 %	54,6 %	
6	54	120	5	19	7	16	-	1	2	20	68	176	1 865	1 150	3,6 %	15,3 %	
7	36	28	1	1	-	-	-	-	-	-	37	29	162	188	22,8 %	15,4 %	
8	461	2 721	78	636	17	248	2	71	1	25	559	3 701	2 444	19 428	22,9 %	19,0 %	
9	302	10 439	57	1 932	30	2 117	4	183	4	363	397	15 034	2 157	72 043	18,4 %	20,9 %	
<b>TOTAL</b>	<b>2 654</b>	<b>20 140</b>	<b>228</b>	<b>3 443</b>	<b>128</b>	<b>2 778</b>	<b>23</b>	<b>463</b>	<b>12</b>	<b>474</b>	<b>3 045</b>	<b>27 298</b>	<b>24 339</b>	<b>130 154</b>	<b>12,5 %</b>	<b>21,0 %</b>	

## TRAFFIC MARITIME . RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

## 6.1 A L'IMPORTATION

m<sup>3</sup> de tonnes  
million de francs

Pays de dernière provenance	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	
Chapitre N.S.T.	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	12	19	16	40	1	2	34	93	4	81	67	235	1 785	6 375	1 852	6 810
1	9	57	96	217	7	33	142	374	21	76	275	757	2 863	14 114	3 241	14 871
2	18	5	113	52	0	0	0	0	0	0	131	57	5 855	2 094	6 085	2 151
3	1 008	780	1 032	997	12	9	1 576	1 503	425	384	4 053	3 693	44 149	29 071	48 202	32 744
4	0	0	11	8	-	-	4	1	285	44	300	53	7 811	1 750	8 111	1 803
5	1	4	5	14	10	28	19	40	69	292	104	376	471	3 018	575	3 394
6	14	15	125	85	5	1	35	25	64	48	243	174	1 181	751	1 424	925
7	121	78	125	88	3	4	34	20	80	53	363	243	2 229	892	2 592	1 135
8	5	20	149	314	82	66	52	47	48	101	336	550	1 371	9 919	1 707	10 469
9	3	130	11	435	18	245	6	211	20	734	56	1 755	1 103	40 153	1 164	41 808
<b>TOTAL</b>	<b>1 191</b>	<b>1 109</b>	<b>1 683</b>	<b>2 250</b>	<b>136</b>	<b>390</b>	<b>1 902</b>	<b>2 314</b>	<b>1 016</b>	<b>1 813</b>	<b>5 928</b>	<b>7 875</b>	<b>69 026</b>	<b>108 135</b>	<b>74 954</b>	<b>116 010</b>

## 6.2 A L'EXPORTATION

m<sup>3</sup> de tonnes  
million de francs

Pays de première destination	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	
Chapitre N.S.T.	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0	381	578	188	273	147	211	1 320	1 836	353	500	2 369	3 398	5 188	6 406	7 585	9 804
1	14	54	113	398	50	187	27	156	9	21	213	816	3 036	15 587	3 279	16 403
2	0	0	2	2	0	0	0	0	3	4	5	6	164	130	169	136
3	281	242	419	376	169	193	570	324	449	363	1 888	1 500	2 659	2 154	4 547	3 654
4	-	-	41	10	1	7	12	18	3	2	57	37	148	126	205	163
5	22	89	9	24	11	26	67	141	164	415	273	695	1 653	6 490	1 926	7 185
6	9	2	72	39	30	4	122	28	12	12	245	85	1 620	1 065	1 865	1 150
7	29	40	14	7	1	5	-	-	0	0	44	52	118	136	162	188
8	179	254	181	241	44	77	101	148	48	74	553	794	1 891	18 634	2 444	19 428
9	6	105	31	226	18	186	113	1 260	31	998	199	2 775	1 958	69 268	2 157	72 043
<b>TOTAL</b>	<b>921</b>	<b>1 364</b>	<b>1 070</b>	<b>1 598</b>	<b>471</b>	<b>896</b>	<b>2 332</b>	<b>3 011</b>	<b>1 072</b>	<b>2 369</b>	<b>5 866</b>	<b>10 158</b>	<b>19 473</b>	<b>119 996</b>	<b>24 339</b>	<b>130 154</b>



## TRAFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

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

millier de tonnes  
million de francs

Pays de dernière provenance	TRAFIC DETOURNE						RAPPEL		Rapport du trafic détourné	
	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT						des importations françaises par voie maritime totales		aux importations par voie maritime totales	
	Belgique		Pays-Bas		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Région de destination finale	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Nord	1 012	4 486	2 012	3 372	3 024	7 858	11 862	10 600	25,5%	74,1%
Picardie	190	649	88	434	278	1 083	146	1 802	190,4%	60,1%
Ile de France	243	5 186	150	4 811	393	9 997	3 050	27 769	12,9%	36,0%
Centre	91	561	21	287	112	848	151	2 157	74,2%	39,3%
Haute-Normandie	109	650	44	441	153	1 091	19 325	17 835	0,8%	6,1%
Basse-Normandie	18	104	14	212	32	316	918	2 635	3,5%	12,0%
Bretagne	15	137	10	83	25	220	1 992	4 564	1,3%	4,8%
Pays de la Loire	46	229	19	169	65	398	7 722	7 545	0,8%	5,3%
Poitou-Charente	11	78	8	33	19	111	1 071	1 598	1,8%	6,9%
Limousin	8	85	4	39	12	124	22	194	54,5%	63,9%
Aquitaine	12	166	9	123	21	289	1 675	3 097	1,3%	9,3%
Midi-Pyrénées	13	113	9	75	22	188	178	1 464	12,4%	12,8%
Champagne-Ardenne	178	457	105	155	283	612	37	680	764,9%	90,0%
Lorraine	804	746	687	534	1 491	1 280	436	669	342,0%	191,3%
Alsace	131	906	227	829	358	1 735	1 252	1 865	28,6%	93,0%
Franche-Comté	29	118	21	64	50	182	46	373	108,7%	48,8%
Bourgogne	73	261	53	464	126	725	74	1 479	170,3%	49,0%
Auvergne	40	141	3	51	43	192	43	707	100,0%	27,2%
Rhône-Alpes	98	887	74	446	172	1 333	2 376	6 070	7,2%	22,0%
Languedoc	8	169	12	208	20	377	1 108	3 679	1,8%	10,2%
P.A.C.A.-Corse	19	282	24	257	43	539	21 470	19 228	0,2%	2,8%
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	3 148	16 411	3 594	13 087	6 742	29 498	74 954	116 010	9,0%	25,4%

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

millier de tonnes  
million de francs

Pays de première destination	TRAFFIC DETOURNE						RAPPEL des exportations françaises par voie maritime totales		Rapport du trafic détourné aux exportations par voie maritime totales	
	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT									
	Belgique		Pays-Bas		TOTAL					
Région d'origine	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Nord	770	3 853	77	628	847	4 481	3 114	10 516	27,2%	42,6%
Picardie	324	1 538	9	113	333	1 651	411	3 771	81,0%	43,8%
Ile de France	98	3 772	10	349	108	4 121	1 280	27 947	8,4%	14,7%
Centre	33	474	1	43	34	517	235	2 741	14,5%	18,9%
Haute-Normandie	59	594	7	129	66	723	6 573	13 942	1,0%	5,2%
Basse-Normandie	8	131	1	14	9	145	459	2 638	2,0%	5,5%
Bretagne	26	240	4	29	30	269	446	3 716	6,7%	7,2%
Pays de la Loire	42	333	4	41	46	374	1 191	4 299	3,9%	8,7%
Poitou-Charente	11	280	6	164	17	444	955	4 938	1,8%	9,0%
Limousin	-	32	-	2	-	34	24	356	-	9,6%
Aquitaine	19	230	8	198	27	428	2 295	7 096	1,2%	6,0%
Midi-Pyrénées	14	147	1	18	15	165	150	1 554	10,0%	10,6%
Champagne-Ardenne	209	1 211	7	235	216	1 446	278	2 047	77,7%	70,6%
Lorraine	696	2 211	28	147	724	2 359	321	1 949	225,5%	121,0%
Alsace	111	1 422	32	725	143	2 147	158	2 755	90,5%	77,9%
Franche-Comté	40	970	8	98	48	1 068	103	3 749	46,6%	28,5%
Bourgogne	66	679	5	172	71	851	192	3 912	37,0%	21,8%
Auvergne	9	113	1	20	10	133	110	2 324	9,1%	5,7%
Rhône-Alpes	80	1 288	12	285	92	1 574	656	15 637	14,0%	10,1%
Languedoc	21	460	6	14	27	474	784	3 360	3,4%	14,1%
P.A.C.A.-Corse	18	161	1	19	19	180	4 604	10 909	0,4%	1,7%
Toutes régions françaises d'origine cumulées	2 654	20 140	228	3 443	2 882	23 583	24 339	130 154	11,8%	18,1%

2ème semestre 1986

TABLEAU 8 \_ TRAFIC DETOURNE PAR LA BELGIQUE - RESULTATS DETAILLES PAR TYPES DE MARCHANDISES

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

millier de tonnes

Région de destination finale	CHAPITRE NST										Tous chapitres cumulés
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Nord	171	116	105	170	218	32	22	26	79	73	1 012
Picardie	6	33	50	11	5	9	2	16	42	16	190
Ile de France	49	33	14	4	2	12	4	16	29	80	243
Centre	7	25	5	27	-	2	1	11	2	11	91
Haute-Normandie	5	38	21	3	1	4	1	3	23	10	109
Basse-Normandie	3	7	1	-	-	-	1	-	1	5	18
Bretagne	3	3	1	-	0	-	2	-	2	4	15
Pays de la Loire	6	7	2	9	-	1	-	-	15	6	46
Poitou-Charente	1	1	-	1	-	-	-	-	2	6	11
Limousin	-	1	-	1	-	2	1	0	-	3	8
Aquitaine	3	2	1	-	1	-	-	-	2	3	12
Midi-Pyrénées	2	1	-	5	1	-	1	-	1	2	13
Champagne-Ardenne	11	20	59	18	2	13	1	36	6	12	178
Lorraine	21	23	17	98	512	14	8	36	63	12	804
Alsace	9	14	17	26	-	5	2	4	44	10	131
Franche-Comté	3	16	-	-	-	-	2	2	4	2	29
Bourgogne	5	37	2	10	-	3	3	6	3	4	73
Auvergne	1	9	-	13	-	1	0	2	12	2	40
Rhône-Alpes	7	27	1	8	1	5	4	-	32	13	98
Languedoc	-	5	-	-	-	-	-	0	1	2	8
Provence-Côte d'Azur-Corse	6	2	1	1	-	1	-	-	5	3	19
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	319	420	297	405	743	104	55	158	368	279	3 148

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

millier de tonnes

Région d'origine	CHAPITRE NST										Tous chapitres cumulés
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Nord	14	285	-	4	2	255	9	5	105	91	770
Picardie	6	151	0	-	-	102	-	0	39	26	324
Ile de France	1	37	0	3	1	19	7	0	8	22	98
Centre	-	17	0	-	0	-	1	0	2	13	33
Haute-Normandie	1	6	0	5	0	6	1	-	34	6	59
Basse-Normandie	-	7	0	0	0	-	-	0	-	1	8
Bretagne	-	21	0	0	0	-	1	0	-	4	26
Pays de la Loire	-	18	0	12	-	7	-	0	1	4	42
Poitou-Charente	-	9	0	-	0	-	-	-	1	1	11
Limousin	0	-	0	0	-	0	-	0	-	-	-
Aquitaine	-	14	0	-	-	-	-	0	1	4	19
Midi-Pyrénées	1	2	0	0	0	6	-	-	1	4	14
Champagne-Ardenne	7	122	0	-	0	29	10	-	19	22	209
Lorraine	-	10	0	-	0	473	13	-	169	31	696
Alsace	9	12	0	-	-	6	1	31	29	23	111
Franche-Comté	-	1	0	0	-	16	2	0	6	15	40
Bourgogne	-	22	0	0	0	32	1	0	2	9	66
Auvergne	0	4	0	0	0	-	-	0	1	4	9
Rhône-Alpes	1	5	0	-	-	13	5	-	36	20	80
Languedoc	1	5	0	12	0	-	1	0	1	1	21
Provence-Côte d'Azur-Corse	1	4	0	0	0	4	2	0	6	1	18
Toutes régions françaises d'origine cumulées	42	752	-	36	3	968	54	36	461	302	2 654

2ème semestre 1986

TABLEAU 9 - TRAFIC DETOURNE PAR LES PAYS-BAS-RESULTATS DETAILES PAR TYPES DE MARCHANDISES

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

millier de tonnes

Région de destination finale	CHAPITRE NST											Tous chapitres cumulés
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Nord	62	45	30	1 747	7	24	20	17	48	12	2 012	
Picardie	2	8	21	5	-	23	5	1	11	12	88	
Ile de France	45	24	3	4	7	7	10	-	22	28	150	
Centre	1	5	2	-	-	5	-	-	5	3	21	
Haute-Normandie	2	28	2	1	1	4	2	0	11	3	44	
Basse-Normandie	2	1	0	-	-	-	-	0	-	11	14	
Bretagne	1	4	0	-	-	-	-	-	-	5	10	
Pays de la Loire	3	2	1	3	0	1	-	0	1	8	19	
Poitou-Charante	-	-	-	-	-	-	-	3	1	4	8	
Limousin	-	-	0	1	-	2	-	0	-	1	4	
Aquitaine	1	3	0	1	-	-	-	0	2	2	9	
Midi-Pyrénées	1	5	-	-	1	1	-	0	1	-	9	
Champagne-Ardenne	4	3	66	5	3	12	3	0	5	4	105	
Lorraine	7	4	157	115	336	3	17	7	38	3	687	
Alsace	12	15	6	11	43	20	4	52	55	9	227	
Franche-Comté	1	-	11	-	-	-	-	-	8	1	21	
Bourgogne	2	17	-	10	-	10	-	3	7	4	53	
Auvergne	-	-	-	-	-	1	0	-	1	1	3	
Rhône-Alpes	2	7	-	18	4	9	2	-	25	7	74	
Languedoc	-	7	-	-	-	2	1	0	2	-	12	
Provence-Côte d'Azur-Corse	7	5	-	1	1	2	1	0	5	2	24	
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	155	173	299	1 922	403	126	65	83	248	120	3 594	

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

millier de tonnes

Région d'origine	CHAPITRE NST											Tous chapitres cumulés
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Nord	2	9				6	2		39	17	77	
Picardie		2							4	2	9	
Ile de France		3							3	3	10	
Centre											1	
Haute-Normandie									4		7	
Basse-Normandie											1	
Bretagne		4									4	
Pays de la Loire		2									4	
Poitou-Charante		5									6	
Limousin											-	
Aquitaine		5									8	
Midi-Pyrénées			par suite de la faiblesse des trafics concernés seules les									1
Champagne-Ardenne		5	marges et quelques cases de ce tableau sont remplies									7
Lorraine		6				11			7	3	28	
Alsace		7							10	13	32	
Franche-Comté									6		8	
Bourgogne			3							2	5	
Auvergne											1	
Rhône-Alpes									3	7	12	
Languedoc			5								6	
Provence-Côte d'Azur-Corse											1	
Toutes régions françaises d'origine cumulées	6	59	-	1	-	21	5	1	78	57	228	

2ème semestre 1986

TABLEAU 10 \_ TRAFIC MARITIME - RESULTATS DETAILLES PAR TYPES DE MARCHANDISES

## 10.1 A L'IMPORTATION PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE

millier de tonnes

Région de destination finale	CHAPITRE NST										Tous chapitres cumulés
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Nord	61	144	1 994	4 366	4 132	75	740	3	201	146	11 862
Picardie	11	5	-	-	5	51	5	8	24	37	146
Ile de France	314	259	171	1 587	3	88	59	74	137	358	3 050
Centre	30	7	1	-	-	6	6	34	19	48	151
Haute-Normandie	232	136	1 609	15 011	82	31	305	1 406	405	108	19 325
Basse-Normandie	126	33	342	27	268	4	32	29	4	53	918
Bretagne	268	1 129	1	224	-	11	78	205	23	53	1 992
Pays de la Loire	197	737	738	5 648	14	43	17	184	111	33	7 722
Poitou-Charente	119	11	135	562	10	1	28	139	29	37	1 071
Limousin	1	2	-	2	1	8	2	0	2	4	22
Aquitaine	98	364	4	697	44	22	2	207	203	34	1 675
Midi-Pyrénées	50	6	1	70	18	2	10	0	13	8	178
Champagne-Ardenne	5	9	1	-	1	6	2	0	3	10	37
Lorraine	14	3	-	21	342	10	15	-	23	8	436
Alsace	2	10	-	1 150	1	3	1	51	18	16	1 252
Franche-Comté	1	1	0	30	-	4	1	-	2	7	46
Bourgogne	19	21	-	-	-	9	3	0	4	18	74
Auvergne	19	3	-	-	1	2	-	0	3	15	43
Rhône-Alpes	55	31	71	1 919	2	25	11	18	172	72	2 376
Languedoc	58	84	-	714	28	37	19	105	53	10	1 108
P.A.C.A.-Corse	172	246	1 018	16 174	3 159	137	88	129	258	89	21 470
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	1 852	3 241	6 086	48 202	8 111	575	1 424	2 592	1 707	1 164	74 954

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

millier de tonnes

Région d'origine	CHAPITRE NST										Tous chapitres cumulés
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Nord	491	524	43	486	43	562	391	14	213	347	3 114
Picardie	38	133	0	-	1	66	19	0	51	103	411
Ile de France	95	366	3	14	31	58	115	3	145	450	1 280
Centre	90	73	0	-	-	1	6	1	13	51	235
Haute-Normandie	3 456	294	3	1 564	17	19	288	76	673	183	6 573
Basse-Normandie	159	97	6	-	3	124	6	3	3	58	459
Bretagne	57	241	0	0	26	1	59	9	5	48	446
Pays de la Loire	319	197	0	505	10	45	34	14	7	60	1 191
Poitou-Charente	654	227	0	2	-	1	21	-	10	40	955
Limousin	5	1	0	-	0	-	3	0	-	15	24
Aquitaine	1 649	294	0	-	8	2	159	13	85	85	2 295
Midi-Pyrénées	54	15	-	-	2	6	13	27	18	15	150
Champagne-Ardenne	28	173	0	-	-	18	3	-	23	33	278
Lorraine	2	43	99	-	0	98	4	-	28	47	321
Alsace	6	40	15	-	0	22	2	-	24	49	158
Franche-Comté	2	8	0	-	0	10	1	0	4	78	103
Bourgogne	1	110	0	-	-	28	2	-	14	37	192
Auvergne	2	19	0	-	-	16	3	0	6	64	110
Rhône-Alpes	110	64	-	3	-	42	61	-	167	209	656
Languedoc	258	227	0	177	5	4	49	1	51	12	784
P.A.C.A.-Corse	109	133	0	1 796	59	803	626	1	904	173	4 604
Toutes régions françaises d'origine cumulées	7 585	3 279	169	4 547	205	1 926	1 865	162	2 444	2 157	24 339

## LES PUBLICATIONS DE L'O.E.S.T.

<i>Chaque mois</i>	- La note de Conjoncture	Les 11 numéros: 350F.
<i>Chaque trimestre</i>	- Les projections Semestrielles de Transport	Les 4 numéros: 80F.
<i>Chaque trimestre, chaque année et à la demande</i>	- Les publications de la Banque de données S.I.T.R.A.M: . tous les 3 mois les résultats trimestriels du trafic international . annuellement les résultats généraux (trafic intérieur et international) . en tant que de besoin des suppléments ( par exemple: la part du tonnage transporté sous pavillon français dans le commerce extérieur ou l'évaluation de la part du trafic maritime né de notre commerce extérieur qui échappe aux ports français)	L'ensemble des documents: 260F.
<i>Chaque année</i>	- Le mémento de statistiques des transports - 10 ans de transports - Le fichier central des automobiles ( parc et immatriculations) - L'Enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises - L'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes - Les enquêtes annuelles d'Entreprise . Auxiliaires des transports terrestres et fluviaux . Transports routiers de marchandises . Transports urbains et routiers de voyageurs . Transports aériens . Transports maritimes . Auxiliaires des transports maritimes . Transports fluviaux	Le numéro: 60F. Le numéro: 90F. Le numéro: 90F. Le numéro: 35F. Le numéro: 25F. Le numéro: 30F. Le numéro: 40F. Le numéro: 35F. Le numéro: 20F. Le numéro: 30F. Le numéro: 35F. Le numéro: 10F.
		L'ensemble des 7 brochures: 180F.

### Gratuitement

Les notes de synthèse de l'Observatoire sont adressées chaque mois à tous les abonnés à l'une quelconque de nos publications

### Bon de commande

#### DESTINATAIRE:

Nom:.....

Organisme:.....

Adresse:.....

Désire recevoir les publications suivantes.....

.....

.....

Ci-joint le règlement d'un montant de \_\_\_\_\_ Francs

\* Toutes les demandes d'abonnement sont à adresser à: O.E.S.T "service diffusion" 55 rue Brillat Savarin 75013 Paris

\* Les chèques sont à établir à l'ordre de: M. le régisseur des recettes de l'O.E.S.T. C.C.P: 9 073 27 F Paris