

TRAFICS CAPTÉS PAR LES PORTS ÉTRANGERS

(Résultats 1987)



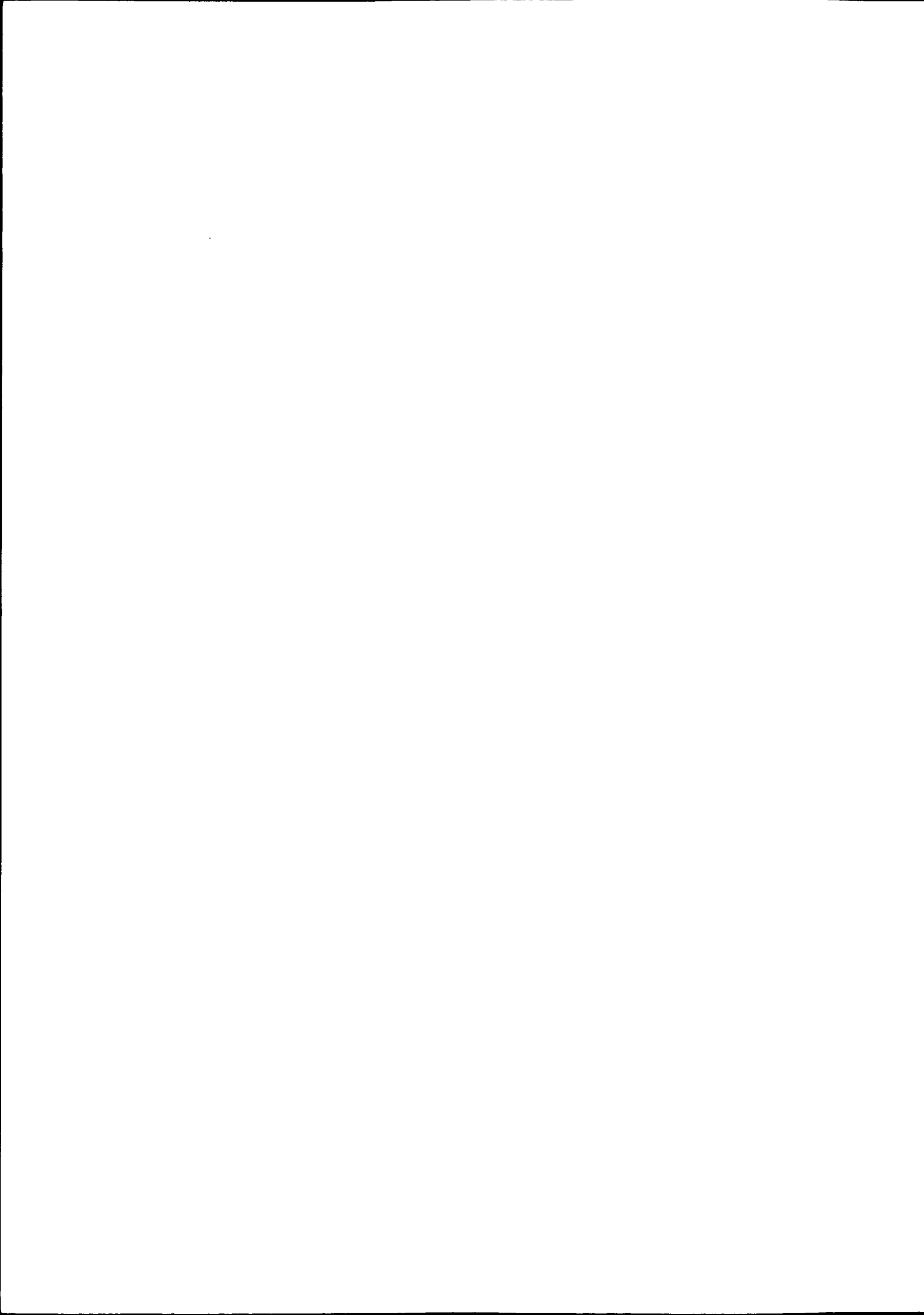
Application de la banque de données **Système d'Information sur les Transport de Marchandises** :

"Comment évaluer la part du trafic maritime né de notre commerce extérieur qui échappe aux ports français"



MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MER

OBSERVATOIRE ÉCONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS
55, RUE BRILLAT SAVARIN, 75013 PARIS - TÉL. : 45.89.89.27



SOMMAIRE

Présentation.....	2
I. Définition du "trafic détourné".....	3
II. Evolution des trafics détournés et semi-détournés sur cinq ans.....	5
III. Evaluation du trafic détourné en 1987, 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.....	19
IV. Approche détaillée des trafics détournés.....	23
Conclusion.....	34
Annexes	
1 - Renseignements "transports" des formulaires douaniers.....	35
2 - Organigrammes des tableaux 1 et 2.....	36
3 - Nomenclature N.S.T.de marchandises.....	37
4 - Code des régions françaises.....	38

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) - 5324 (Mme LETELLIER)

PRESENTATION

Pour l'année 1987, le flux de marchandises engendré par le commerce extérieur de la France s'élevait à 390 millions de tonnes, 144 millions de tonnes pour l'exportation, 246 millions de tonnes pour l'importation.

A l'exportation, 36,7% des tonnages sont sortis de France par voie maritime, 13,6% par la voie ferroviaire, 33,9% par la voie routière, 11,0% par la voie navigable et 4,8% 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 : 60,7% pour la mer, 5,0% pour le fer, 22,7% pour la route, 5,0% pour la voie navigable et 6,6% pour l'air, les trafics frontaliers et les transports par oléoduc.

Mais ces seuls chiffres masquent des réalités complexes. On constate, par exemple, que 16,6% 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 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 2,8% 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 (203 milliers de tonnes en 1987).

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, 20,5 millions de tonnes de pétrole brut importées en 1987 par Marseille-Fos et acheminées directement par pipe-line vers les raffineries de Suisse ou de RFA (cf. la publication "Pétrole 87" 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	1983		1984		1985		1986		1987	
	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur
trafic détourné	11 388	53 597	11 312	64 783	12 027	75 561	13 619	79 650	15 452	89 491
Importations françaises par voie maritime	149 571	316 529	152 507	354 037	153 307	362 376	153 867	258 641	149 270	263 707
dont trafic semi-détourné	1 133	3 102	897	2 714	926	3 254	961	2 586	1 583	2 994
Importations françaises totales	228 599	861 329	234 107	979 217	241 445	1 057 415	245 591	975 406	245 800	1 045 879

Exportations	1983		1984		1985		1986		1987	
	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur
trafic détourné	4 942	36 174	6 066	48 906	6 584	57 085	6 187	54 611	6 130	48 895
Exportations françaises par voie maritime	48 619	264 723	48 736	295 177	52 867	305 721	50 913	265 527	53 043	255 800
dont trafic semi-détourné	52	336	84	555	168	505	185	470	90	418
Exportations françaises totales	132 535	768 163	137 685	906 445	145 599	965 496	141 711	916 911	144 408	953 454

III - EVALUATION DU TRAFIC DETOURNE EN 1987 PAR LES PORTS DE BELGIQUE, DES PAYS-BAS, DE REPUBLIQUE FEDERALE ALLEMANDE, D'ITALIE ET D'ESPAGNE.

A. RESULTATS GLOBAUX

1. Les Importations

En 1987, les importations françaises représentent 245,8 millions de tonnes. Sur ce total 140,5 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 11,0% de ce tonnage : 15,4 millions de tonnes de marchandises ont échappé totalement aux ports français et ont été détournées par les ports belges, hollandais, allemands, italiens ou espagnols. Si l'on fait porter le calcul non plus sur le tonnage mais sur la valeur des importations, le pourcentage monte à 21,9%.

Par rapport aux 149,2 millions de tonnes de marchandises importées en France par voie maritime, les 15,4 millions de tonnes détournées par les ports étrangers sont l'équivalent de 10,4% du tonnage passant par les ports français. En valeur le rapport s'élève à 33,9%.

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 75,7% en valeur du trafic total détourné), et que sur les 14,8 millions de tonnes passant par les ports belges et hollandais, 9,2 millions sont acheminés vers la France par route et voie navigable par des véhicules de nationalité française ou étrangère pour respectivement 2,9 et 6,3 millions de tonnes, soit 31,9 % pour le pavillon français et 68,1% 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 1,6 millions 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 6,1 millions de tonnes de marchandises, le semi-détournement étant négligeable dans le cas des exportations.

Par rapport au trafic des ports français - 53,0 millions de marchandises exportées par voie maritime - les 6,1 millions de tonnes détournées sont l'équivalent de 11,6% du tonnage, le rapport en valeur s'élevant à 19,1%.

Comme pour les importations, la majorité des trafics détournés sont le fait des ports belges et hollandais (94,3% en tonnage et 87,4% en valeur du trafic total détourné), la part du pavillon, en ce qui concerne le trafic acheminé par route et voie navigable, étant dans ce cas de 1,3 million de tonnes pour le pavillon français et de 2,5 millions de tonnes pour le pavillon étranger, soit 34,4% pour le pavillon français et 65,6% 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 1987 (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.

1987 - 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
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 *	6 617	41 438	8 216	26 317	493	16 412	78	3 993	48	1 331	15 452	89 491	1 166	93 119	16 618	182 610	140 497	408 453
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	24 278	98 589	9 916	53 364	25 499	197 482	6 646	116 055	4 126	39 502	70 465	504 992	9 447	94 570	79 912	599 562	105 303	637 426
Tous pays d'origine cumulés	30 895	140 027	18 132	79 681	25 992	213 894	6 724	120 048	4 174	40 833	85 917	594 483	10 613	187 689	96 530	782 172	245 800	1 045 879

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
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 *	5 352	36 611	427	6 123	294	4 910	42	746	15	505	8 130	48 895	934	129 315	7 064	178 210	40 651	401 122
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	21290	91434	6706	40338	25354	151772	12227	107839	4938	43390	70 515	434 773	13786	84671	84301	519444	103 757	552 332
Tous pays de destination finale cumulés	26 642	128 045	7 133	46 461	25 648	156 682	12 269	108 585	4 953	43 895	76 645	483 668	14 720	213 986	91 365	697 654	144 408	953 454

* 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.

1987 - TABLEAU 2
MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC SEMI-DETOURNE
(trafic passant par un port français mais transitant par un port étranger,
belge, hollandais, allemand, italien ou espagnol, apparaissant en caractères gras sur 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 *	378	638	1 108	1 040	11	238	86	298	20	181	1 583	2 894	122 296	222 849	123 879	225 843	140 497	408 453
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	1993	1978	4344	5107	323	754	3312	4523	2076	4596	12 048	16 958	13343	20906	25391	37864	105 303	637 426
Tous pays d'origine cumulés	2 371	2 614	5 452	6 747	334	992	3 378	4 822	2 096	4 777	13 631	19 952	135 639	243 755	149 270	263 707	245 800	1 045 879

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 *	69	293	4	45	11	31	6	28	0	21	90	418	33 497	222 494	33 587	222 912	40 651	401 122
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	1435	2251	2111	3717	1034	2267	5145	8284	3304	5139	13 029	21 658	6427	11230	19456	32888	103 757	552 332
Tous pays de destination finale cumulés	1 504	2 544	2 115	3 762	1 045	2 298	5 151	8 312	3 304	5 160	13 119	22 076	39 924	233 724	53 043	255 800	144 408	953 454

* 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

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 78,9 % du tonnage arrivant dans les ports français. En valeur, le rapport est de 117,3%

- *le Royaume-Uni* : les rapports sont de 25,5% en tonnage et 17,5% en valeur.

Pour les importations ayant pour origine l'ensemble des pays retenus, le rapport du trafic détourné au trafic arrivant par voie maritime dans les ports français est, en pourcentage, de 12,5% en tonnage, 39,6% en valeur.

En valeur absolue, les pays les plus générateurs de détournement de trafic sont 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 :

- *la Turquie* : pour les exportations ayant pour destination la Turquie le trafic détourné équivaut, par rapport au trafic passant par les ports français, à 42,6% en tonnage et 70,3% en valeur.

- *les Pays Scandinaves* : les rapports sont de 39,4% en tonnage et 185,9% en valeur.

Pour l'ensemble des pays ou groupes de pays retenus, le trafic détourné équivaut à 18,3% du tonnage d'exportations passant par les ports français, et à 21,9% de la valeur de ces exportations passant par les ports français.

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

2. Trafic semi-détourné

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

TRAFFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

3.1 A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

TRAFFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance	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	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Royaume Uni	380	5 151	151	1 918	11	481	2	229	-	27	544	7 786	18 937	58 577	2,9 %	13,3 %
Eire	51	401	26	365	7	186	-	7	-	-	84	969	329	5 543	25,5 %	17,5 %
Pays Scandinaves	1 133	4 585	4 526	4 892	217	1 864	-	13	8	16	5 884	11 370	7 459	9 696	78,9 %	117,3 %
Grèce	40	129	5	41	4	113	5	72	1	7	55	362	1 633	1 726	3,4 %	21,0 %
Turquie	49	245	14	41	13	233	2	30	-	1	78	550	592	823	13,2 %	66,8 %
Afrique	406	1 962	1 238	1 532	27	582	9	136	15	457	1 695	4 669	34 961	44 668	4,8 %	10,5 %
Amérique	3 179	16 688	1 439	8 863	98	5 638	14	2 730	6	708	4 736	34 627	23 120	38 304	20,5 %	90,4 %
Asie	638	10 877	333	7 151	110	7 169	36	756	15	80	1 132	26 033	30 669	62 968	3,7 %	41,3 %
Océanie	741	1 400	484	1 514	6	156	10	20	3	35	1 244	3 125	6 179	3 538	20,1 %	88,3 %
TOTAL	6 617	41 438	8 216	26 317	493	16 412	78	3 993	48	1 331	15 452	89 491	123 879	225 843	12,5 %	39,6 %

3.2 A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

TRAFFIC DETOURNE

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination	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	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Royaume Uni	395	3 416	69	543	32	373	1	16	-	7	497	4 355	8 023	70 025	6,2 %	6,2 %
Eire	34	181	4	44	1	34	-	1	-	1	39	261	900	2 990	4,3 %	8,7 %
Pays Scandinaves	240	3 010	38	475	187	3 085	-	1	0	0	465	6 551	1 179	3 523	39,4 %	185,9 %
Grèce	73	295	2	18	2	84	10	137	0	-	87	534	1 730	3 352	5,0 %	15,9 %
Turquie	228	673	1	22	8	187	3	114	0	0	240	996	563	1 416	42,6 %	70,3 %
Afrique	1 229	5 665	30	336	4	103	11	163	14	474	1 288	6 741	8 138	50 085	15,8 %	13,5 %
Amérique	1 636	14 292	160	3 144	45	478	1	36	1	10	1 843	17 960	6 164	51 277	29,9 %	35,0 %
Asie	1 483	8 479	96	923	14	531	16	277	-	12	1 609	10 222	6 580	35 861	24,5 %	28,5 %
Océanie	34	600	27	618	1	55	-	1	-	1	62	1 275	310	4 383	20,0 %	29,1 %
TOTAL	5 352	36 611	427	6 123	294	4 910	42	746	15	505	6 130	48 895	33 587	222 912	18,3 %	21,9 %

1987 - TABLEAU 4

TRAFIC SEMI-DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

4.1 A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

Pays de dernière provenance	TRAFIC SEMI-DETOURNE												millier de tonnes		million de francs	
	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
Pays d'origine	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Royaume Uni	6	15	61	61	-	13	18	32	-	1	85	122	18 937	58 577	0,4 %	0,2 %
Eire	-	1	-	2	-	3	0	-	0	0	-	6	329	5 543	- %	0,1 %
Pays Scandinaves	4	7	1	6	1	7	-	12	0	-	6	32	7 459	9 696	0,1 %	0,3 %
Grèce	5	11	3	4	0	0	-	-	-	3	8	18	1 633	1 726	0,5 %	1,0 %
Turquie	-	-	1	4	-	2	-	2	1	3	2	11	592	823	0,3 %	1,3 %
Afrique	62	88	61	62	1	2	1	12	-	5	125	169	34 961	44 668	0,4 %	0,4 %
Amérique	201	216	462	703	6	38	16	197	17	143	702	1 297	23 120	38 304	3,0 %	3,4 %
Asie	76	288	414	742	3	31	31	44	1	18	525	1 123	30 669	62 968	1,7 %	1,8 %
Océanie	24	10	105	56	-	142	-	-	1	8	130	216	6 179	3 538	2,1 %	6,1 %
TOTAL	378	636	1 108	1 640	11	238	66	299	20	181	1 583	2 994	123 879	225 843	1,3 %	1,3 %

4.2 A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

Pays de première destination	TRAFIC SEMI-DETOURNE												millier de tonnes		million de francs	
	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
Pays de destination finale	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Royaume Uni	5	41	2	8	3	12	1	10	-	3	11	74	8 023	70 025	0,1 %	0,1 %
Eire	-	1	-	-	-	-	0	-	-	-	-	1	900	2 990	- %	0,0 %
Pays Scandinaves	-	5	-	-	-	1	0	0	0	0	-	6	1 179	3 523	- %	0,2 %
Grèce	2	11	-	1	0	0	5	3	0	0	7	15	1 730	3 352	0,4 %	0,4 %
Turquie	-	-	0	0	0	-	-	0	-	-	-	-	563	1 416	- %	- %
Afrique	7	38	-	-	7	12	-	4	-	9	14	63	8 138	50 085	0,2 %	0,1 %
Amérique	13	122	-	12	-	1	-	1	-	7	13	143	6 164	51 277	0,2 %	0,3 %
Asie	42	73	1	4	1	5	-	10	-	2	44	94	6 580	35 861	0,7 %	0,3 %
Océanie	-	2	1	20	0	0	-	-	0	-	1	22	310	4 383	0,3 %	0,5 %
TOTAL	69	293	4	45	11	31	6	28	0	21	90	418	33 587	222 912	0,3 %	0,2 %

C. - RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

Ces résultats détaillés mettent bien en évidence la différence de structure qui existe au niveau des importations et exportations maritimes. En effet, à l'importation, la part du chapitre 3 (produits pétroliers) représente 65,5% du tonnage (30,8% en valeur) des importations maritimes totales, alors qu'à l'exportation cette part n'est que de 12,8% en tonnage et 2,5% en valeur.

De plus, sur les 5178 milliers de tonnes détournés concernant le chapitre 3 à l'importation 4189 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 19,9% en tonnage (47,2% en valeur) des importations maritimes hors produits pétroliers ce qui modifie de façon très sensible les rapports donnés précédemment (page 6) : 10,4% en tonnage et 33,9 % en valeur.

A l'exportation, rappelons que le rapport du trafic détourné au total du trafic maritime s'élève, en pourcentage, à 11,6% en tonnage et 19,1% 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 75,7% en valeur des trafics totaux détournés et aux exportations : 94,3% en tonnage et 87,4% en valeur, nous ne nous intéresserons dans la suite de la publication qu'à ces deux pays.

1987 - TABLEAU 5

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	
	Chapitre	N.S.T.	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur					
0		829	3 478	290	2 229	67	635	40	277	22	95	1 248	6 714	4 425	15 628	28,2 %	43,0 %
1		795	3 435	375	2 613	61	860	10	147	8	74	1 249	7 129	7 031	29 158	17,8 %	24,4 %
2		781	333	686	261	2	1	9	3	0	0	1 478	598	8 504	2 684	17,4 %	22,3 %
3		627	372	4 542	2 989	8	15	-	-	1	3	5 178	3 379	97 769	81 225	5,3 %	4,2 %
4		1 168	1 409	925	365	11	36	-	2	1	4	2 105	1 816	13 211	2 732	15,9 %	66,5 %
5		257	1 142	276	2 787	42	404	2	13	1	12	578	4 358	1 340	6 836	43,1 %	63,8 %
6		147	251	144	159	52	92	2	4	-	1	345	507	3 137	1 787	11,0 %	28,4 %
7		466	393	189	78	-	-	0	0	8	8	663	479	7 259	3 464	9,1 %	13,8 %
8		789	5 472	539	3 071	103	1 328	3	37	1	79	1 435	9 987	3 877	23 360	37,0 %	42,8 %
9		758	25 153	250	11 765	147	13 041	12	3 510	6	1 055	1 173	54 524	2 717	96 833	43,2 %	56,3 %
TOTAL		6 617	41 438	8 216	26 317	493	16 412	78	3 993	48	1 331	15 452	89 491	149 270	263 707	10,4 %	33,9 %

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	
	Chapitre	N.S.T.	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur					
0		156	776	13	76	33	192	1	10	2	30	205	1 084	18 731	20 693	1,1 %	5,2 %
1		1 482	4 735	110	1 326	14	186	22	280	5	85	1 633	6 612	8 898	33 684	18,4 %	19,6 %
2		2	2	-	-	-	-	0	0	0	0	2	2	306	193	0,7 %	1,0 %
3		62	175	2	13	1	7	-	-	-	-	65	195	6 777	6 388	1,0 %	3,1 %
4		17	54	2	6	-	1	-	-	0	0	19	61	556	423	3,4 %	14,4 %
5		1 905	6 804	33	175	119	499	5	25	1	3	2 063	7 506	4 063	14 575	50,8 %	51,5 %
6		81	229	11	33	28	56	1	2	1	1	122	321	3 777	2 403	3,2 %	13,4 %
7		70	52	1	1	1	1	-	1	0	0	72	55	495	463	14,5 %	11,9 %
8		931	5 462	156	1 182	37	548	4	46	1	30	1 129	7 268	5 009	39 418	22,5 %	18,4 %
9		646	15 324	99	3 311	61	3 420	9	382	5	356	820	25 793	4 431	137 560	18,5 %	18,8 %
TOTAL		5 352	36 811	427	6 123	294	4 910	42	746	15	505	6 130	48 895	53 043	255 800	11,6 %	19,1 %

TRAFIC 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	23	39	43	111	3	8	18	55	23	149	110	362	4 315	15 266	4 425	15 628
1	13	84	255	412	7	36	289	688	10	102	583	1 322	6 448	27 836	7 031	29 158
2	52	21	353	123	6	2	0	0	0	0	411	148	8 083	2 538	8 504	2 684
3	1 810	1 700	3 754	3 866	15	15	2 634	2 801	835	548	8 848	8 828	88 921	72 297	97 769	81 225
4	-	1	24	19	-	-	15	3	801	60	640	83	12 571	2 649	13 211	2 732
5	7	13	10	24	22	59	74	178	308	719	421	891	919	5 845	1 340	6 836
6	27	11	207	59	98	82	58	58	112	91	502	281	2 635	1 506	3 137	1 787
7	356	220	460	373	9	9	171	128	173	95	1 169	825	6 080	2 639	7 259	3 464
8	62	142	305	803	157	265	107	172	138	231	769	1 813	3 108	21 747	3 877	23 360
9	21	383	41	957	17	536	12	741	87	2 784	178	5 401	2 539	91 432	2 717	96 833
TOTAL	2 371	2 614	5 452	6 747	334	992	3 378	4 822	2 068	4 777	13 631	19 852	135 639	243 755	149 270	263 707

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	548	833	239	334	282	404	2 755	3 921	411	601	4 235	6 093	14 488	14 600	18 731	20 693
1	48	142	424	1 498	291	800	48	244	1 564	106	2 375	2 790	6 523	30 894	8 898	33 684
2	2	2	4	3	0	0	0	0	8	8	14	13	292	180	306	193
3	425	405	749	668	203	358	1 351	912	527	449	3 335	2 792	3 442	3 596	6 777	6 388
4	-	-	146	45	7	77	33	33	11	6	197	161	359	262	556	423
5	22	70	17	47	28	41	192	368	454	938	713	1 464	3 350	13 111	4 083	14 575
6	11	5	107	21	61	7	255	43	62	34	496	110	3 281	2 293	3 777	2 403
7	32	34	17	11	2	2	5	4	22	19	78	70	417	393	495	463
8	372	666	388	589	75	212	287	495	154	332	1 276	2 294	3 733	37 124	5 009	39 418
9	44	387	24	546	16	397	225	2 292	91	2 667	400	6 289	4 031	131 271	4 431	137 560
TOTAL	1 504	2 544	2 115	3 762	1 045	2 298	5 151	8 312	3 304	5 180	13 119	22 076	39 924	233 724	53 043	255 800

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*.

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 : 576 milliers de tonnes importés à destination de la Champagne-Ardenne échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 115 milliers de tonnes d'importation entrant en France par les ports français, soit un rapport de 500,9% en tonnage (90,4% en valeur).

La Lorraine : le rapport des trafics détournés aux trafics entrant par les ports français est de 251,8% en tonnage et 143,5% en valeur.

La Picardie : les rapports sont de 235,5% en tonnage et 68,6% en valeur.

La Franche-Comté : 208,3% en tonnage et 45,5% en valeur.

La Bourgogne : 136,0% en tonnage et 34,4% en valeur.

L'Auvergne : 116,8% en tonnage et 38,5% en valeur.

L'ensemble de ces six régions représente 30,6% en tonnage des détournements à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le pourcentage étant de 13,1% 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 78,1% en tonnage et 72,5% 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 : 1375 milliers de tonnes exportées par la Lorraine échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 569 milliers de tonnes sortant de France par les ports français, ce qui équivaut à 241,7% en tonnage (le rapport en valeur étant de 119,8%)

Alsace : le rapport des trafics détournés aux trafics sortant par les ports français est de 106,5% en tonnage et 59,8% en valeur.

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

Picardie : 86,6% en tonnage et 44,2% en valeur.

Champagne-Ardenne : 79,4% en tonnage et 75,3% en valeur.

Franche-Comté : 54,4% en tonnage et 25,9% en valeur.

Bourgogne : 31,4% en tonnage et 21,4% en valeur.

Nord : 25,0% en tonnage et 42,7% en valeur.

Ces sept régions représentent 83,6% en tonnage et 62,4% 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 82,7% en tonnage et 67,9% 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.

TRAFFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

7.1 A L'IMPORTATION PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance	TRAFFIC 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	2 266	10 349	4 772	6 526	7 038	16 875	21 312	20 188	33,0%	83,6%
Picardie	500	1 532	204	1 143	704	2 675	299	3 899	235,5%	68,6%
Ile de France	632	15 822	309	9 635	941	25 457	6 502	64 811	14,5%	39,3%
Centre	154	882	52	577	206	1 459	290	4 366	71,0%	33,4%
Haute-Normandie	215	1 288	98	723	313	2 011	37 312	41 099	0,8%	4,9%
Basse-Normandie	51	292	26	338	77	630	1 907	5 573	4,0%	11,3%
Bretagne	40	446	13	153	53	599	5 061	11 621	1,0%	5,2%
Pays de la Loire	102	569	36	361	138	930	16 862	17 775	0,8%	5,2%
Poitou-Charente	32	226	14	68	46	294	2 524	3 842	1,8%	7,7%
Limousin	12	100	6	51	18	151	39	390	46,2%	38,7%
Aquitaine	30	294	28	384	58	678	4 305	7 317	1,3%	9,3%
Midi-Pyrénées	31	374	36	184	67	558	264	3 276	25,4%	17,0%
Champagne-Ardenne	403	961	173	287	576	1 248	115	1 380	500,9%	90,4%
Lorraine	1 241	1 689	1 572	1 131	2 813	2 820	1 117	1 965	251,8%	143,5%
Alsace	314	2 311	482	1 681	796	3 992	1 522	3 199	52,3%	124,8%
Franche-Comté	56	257	44	147	100	404	48	887	208,3%	45,5%
Bourgogne	147	524	87	673	234	1 197	172	3 475	136,0%	34,4%
Auvergne	93	365	25	190	118	555	101	1 443	116,8%	38,5%
Rhône-Alpes	220	2 135	153	941	373	3 076	5 965	14 939	6,3%	20,6%
Languedoc	27	456	33	510	60	966	2 695	8 257	2,2%	11,7%
P.A.C.A.-Corse	51	566	53	615	104	1 181	40 858	44 005	0,3%	2,7%
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	6 617	41 438	8 216	26 317	14 833	67 755	149 270	263 707	9,9%	25,7%

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

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination	TRAFIC 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	1 500	7 605	107	1 029	1 607	8 634	6 439	20 226	25,0%	42,7%
Picardie	769	3 040	16	264	785	3 304	906	7 469	86,6%	44,2%
Ile de France	162	5 095	13	578	175	5 673	2 489	54 298	7,0%	10,4%
Centre	68	1 007	4	92	72	1 099	506	5 787	14,2%	19,0%
Haute-Normandie	132	1 127	19	213	151	1 340	15 015	26 375	1,0%	5,1%
Basse-Normandie	27	239	2	18	29	257	923	4 678	3,1%	5,5%
Bretagne	42	395	5	55	47	450	979	8 687	4,8%	5,2%
Pays de la Loire	79	620	6	98	85	718	3 045	10 669	2,8%	6,7%
Poitou-Charente	22	507	13	354	35	861	2 995	10 554	1,2%	8,2%
Limousin	3	75	0	7	3	82	58	804	5,2%	10,2%
Aquitaine	36	429	14	327	50	756	4 844	14 985	1,0%	5,0%
Midi-Pyrénées	24	240	1	26	25	266	372	3 259	6,7%	8,2%
Champagne-Ardenne	478	2 425	15	516	493	2 941	621	3 905	79,4%	75,3%
Lorraine	1 322	3 975	53	258	1 375	4 233	569	3 532	241,7%	119,8%
Alsace	246	3 011	99	1 225	345	4 236	324	7 086	106,5%	59,8%
Franche-Comté	87	1 479	12	314	99	1 793	182	6 912	54,4%	25,9%
Bourgogne	119	1 366	7	152	126	1 518	401	7 085	31,4%	21,4%
Auvergne	16	208	4	48	20	256	233	4 534	8,6%	5,6%
Rhône-Alpes	155	2 731	19	463	174	3 194	1 301	28 973	13,4%	11,0%
Languedoc	21	628	15	39	36	667	1 408	5 593	2,6%	11,9%
P.A.C.A.-Corse	44	410	3	49	47	459	9 433	20 389	0,5%	2,3%
Toutes régions françaises d'origine cumulées	5 352	36 611	427	6 123	5 779	42 734	53 043	255 800	10,9%	16,7%

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).

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.

1987 - TABLEAU 8

TRAFIC DETOURNE PAR LA BELGIQUE-RESULTATS DETAILES PAR TYPES DE MARCHANDISES

8.1 A L'IMPORTATION PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE

Région de destination finale	CHAPITRE NST										tous chapitres cumulés
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Nord	433	225	294	329	463	68	50	41	176	187	2 266
Picardie	15	68	137	24	12	21	6	100	77	40	500
Ile de France	156	81	33	5	4	25	9	21	75	223	632
Centre	18	44	11	4	-	6	4	22	9	36	154
Haute-Normandie	14	64	33	8	1	11	4	11	45	24	215
Basse-Normandie	13	12	3	-	-	1	3	2	1	16	51
Bretagne	7	7	-	-	0	2	7	2	3	12	40
Pays de la Loire	15	17	4	18	2	4	1	6	19	16	102
Poitou-Charente	2	3	1	3	0	2	0	1	6	14	32
Limousin	2	3	-	-	-	-	-	-	-	7	12
Aquitaine	7	4	2	1	0	1	-	-	6	9	30
Midi-Pyrénées	6	3	-	6	5	1	3	1	1	5	31
Champagne-Ardenne	20	32	119	18	4	41	5	132	12	20	403
Lorraine	35	40	79	104	670	24	28	70	154	37	1 241
Alsace	23	32	52	41	0	20	8	13	90	35	314
Franche-Comté	6	21	-	-	-	4	2	8	9	6	56
Bourgogne	8	55	5	11	1	9	5	32	9	12	147
Auvergne	8	18	-	27	-	2	-	1	33	4	93
Rhône-Alpes	22	50	5	21	6	13	9	1	51	42	220
Languedoc	3	10	-	3	-	1	2	1	3	4	27
Provence-Côte d'Azur-Corse	16	6	3	4	-	1	1	1	10	9	51
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	829	795	781	627	1 168	257	147	466	789	758	6 617

8.2 A L'EXPORTATION PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE

Région d'origine	CHAPITRE NST										tous chapitres cumulés
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Nord	31	532	2	7	13	475	12	9	196	223	1 500
Picardie	35	312	-	-	1	280	2	0	81	58	769
Ile de France	3	35	-	5	1	39	12	-	21	46	162
Centre	1	37	0	-	0	-	2	0	3	25	68
Haute-Normandie	5	9	0	25	0	7	1	3	70	12	132
Basse-Normandie	-	12	0	0	-	13	-	0	-	2	27
Bretagne	1	29	0	0	0	5	1	0	1	5	42
Pays de la Loire	1	22	0	24	-	22	-	0	1	9	79
Poitou-Charente	-	13	0	1	0	-	-	0	3	5	22
Limousin	-	-	0	0	0	0	1	0	1	1	3
Aquitaine	1	22	0	-	-	1	1	0	4	7	36
Midi-Pyrénées	4	4	0	0	0	3	-	1	3	9	24
Champagne-Ardenne	32	288	0	-	1	47	21	-	44	45	478
Lorraine	14	44	-	-	1	859	10	5	332	57	1 322
Alsace	22	38	-	-	-	18	2	52	61	53	246
Franche-Comté	-	7	0	-	-	29	4	0	23	24	87
Bourgogne	1	30	0	-	-	62	3	0	6	17	119
Auvergne	-	8	0	-	-	1	-	0	-	7	16
Rhône-Alpes	3	18	0	-	-	33	2	-	60	39	155
Languedoc	-	14	0	0	0	2	2	0	2	1	21
Provence-Côte d'Azur-Corse	2	8	0	-	-	9	5	0	19	1	44
Toutes régions françaises d'origine cumulées	156	1 482	2	62	17	1 905	81	70	931	646	5 352

1987 - TABLEAU 9

TRAFIC DETOURNE PAR LES PAYS-BAS-RESULTATS DETAILLES PAR TYPES DE MARCHANDISES

9.1 A L'IMPORTATION PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE

Région de destination finale	CHAPITRE NST										millier de tonnes
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	tous chapitres cumulés
Nord	130	87	91	4 211	6	53	41	32	94	27	4 772
Picardie	4	25	25	2	0	65	13	11	33	26	204
Ile de France	64	48	18	2	7	21	29	1	47	72	309
Centre	3	13	11	-	-	11	-	1	8	5	52
Haute-Normandie	10	23	15	1	4	12	3	2	20	8	98
Basse-Normandie	2	2	-	-	-	1	1	-	1	19	26
Bretagne	2	5	0	-	-	-	1	0	2	3	13
Pays de la Loire	7	7	1	-	-	4	-	0	8	9	36
Poitou-Charente	1	1	0	-	-	0	1	5	2	4	14
Limousin	-	1	0	-	-	1	-	0	-	4	6
Aquitaine	2	10	-	1	-	1	-	2	6	6	28
Midi-Pyrénées	2	10	6	14	-	1	-	-	2	1	36
Champagne-Ardenne	3	4	98	9	5	16	5	8	16	9	173
Lorraine	11	8	386	224	803	5	29	11	88	7	1 572
Alsace	27	34	9	17	88	37	15	114	122	19	482
Franche-Comté	1	2	23	-	1	1	-	-	14	2	44
Bourgogne	1	36	2	1	2	21	1	2	17	4	87
Auvergne	2	3	0	9	2	4	-	0	1	4	25
Rhône-Alpes	4	26	-	46	3	13	3	-	44	14	153
Languedoc	2	17	-	1	2	5	1	0	4	1	33
Provence-Côte d'Azur-Corse	12	13	1	4	2	4	1	0	10	6	53
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	290	375	686	4 542	925	276	144	189	539	250	8 216

9.2 A L'EXPORTATION PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE

Région d'origine	CHAPITRE NST										millier de tonnes
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	tous chapitres cumulés
Nord	2	13				8	2		51	30	107
Picardie		2					2		6	5	16
Ile de France		4							3	5	13
Centre										3	4
Haute-Normandie		2							15		19
Basse-Normandie		2									2
Bretagne		3								2	5
Pays de la Loire		2								4	6
Poitou-Charente		12									13
Limousin											0
Aquitaine		11								3	14
Midi-Pyrénées											1
Champagne-Ardenne		11								2	15
Lorraine	3	4				19	3		17	6	53
Alsace	2	28							47	20	99
Franche-Comté									6	4	12
Bourgogne		4								2	7
Auvergne										2	4
Rhône-Alpes						2			5	9	19
Languedoc		10							3		15
Provence-Côte d'Azur-Corse											3
Toutes régions françaises d'origine cumulées	13	110	-	2	2	33	11	1	156	99	427

1987 - TABLEAU 10

TRAFIC MARITIME-RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

10.1 A L'IMPORTATION PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE

Région de destination finale	CHAPITRE NST										millier de tonnes
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	tous chapitres cumulés
Nord	119	267	3 516	7 368	7 603	148	1 630	17	425	219	21 312
Picardie	32	15	0	1	6	68	6	20	58	93	299
Ile de France	702	736	355	2 540	13	247	113	502	345	949	6 502
Centre	61	15	4	-	-	18	12	38	37	105	290
Haute-Normandie	417	272	963	30 545	150	49	716	3 213	759	228	37 312
Basse-Normandie	272	55	706	60	461	12	92	134	8	107	1 907
Bretagne	922	2 504	4	408	-	9	204	720	103	187	5 061
Pays de la Loire	481	1 399	1 307	12 632	11	110	30	448	329	115	16 862
Poitou-Charente	291	54	208	1 233	30	9	67	489	65	78	2 524
Limousin	-	2	-	0	2	20	6	0	2	7	39
Aquitaine	237	714	30	1 667	42	32	5	906	605	67	4 305
Midi-Pyrénées	87	14	1	51	31	4	22	2	29	23	264
Champagne-Ardenne	15	17	4	29	2	13	5	-	7	23	115
Lorraine	31	9	6	230	722	22	22	-	50	25	1 117
Alsace	4	19	-	1 276	3	11	3	120	50	36	1 522
Franche-Comté	4	2	-	-	-	12	3	0	8	19	48
Bourgogne	42	32	2	-	-	22	10	5	14	45	172
Auvergne	47	8	-	-	1	3	1	-	8	33	101
Rhône-Alpes	123	165	118	4 840	4	70	25	89	378	153	5 965
Languedoc	172	176	-	1 718	73	89	59	271	103	34	2 695
P.A.C.A.-Corse	366	556	1 280	33 171	4 057	372	106	285	494	171	40 858
Toutes régions françaises de destination finale cumulées	4 425	7 031	8 504	97 769	13 211	1 340	3 137	7 259	3 877	2 717	149 270

10.2 A L'EXPORTATION PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE

Région d'origine	CHAPITRE NST										millier de tonnes
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	tous chapitres cumulés
Nord	1 410	1 071	42	571	93	1 087	916	30	455	764	6 439
Picardie	99	288	0	-	3	180	26	-	117	193	906
Ile de France	188	717	7	28	40	126	241	3	309	830	2 489
Centre	237	95	0	-	0	2	30	-	27	115	506
Haute-Normandie	8 631	814	18	2 504	58	46	743	279	1 570	352	15 015
Basse-Normandie	428	112	6	-	7	244	6	3	30	87	923
Bretagne	152	469	0	0	51	1	107	36	10	153	979
Pays de la Loire	1 031	541	-	1 121	17	75	3	63	12	182	3 045
Poitou-Charente	2 089	727	0	4	2	2	62	1	25	83	2 995
Limousin	14	2	0	-	0	1	5	-	1	35	58
Aquitaine	3 129	729	0	21	71	5	477	22	194	196	4 844
Midi-Pyrénées	117	44	15	-	2	13	29	57	66	29	372
Champagne-Ardenne	129	394	0	-	-	23	5	-	19	51	621
Lorraine	8	74	206	-	-	140	5	-	48	88	569
Alsace	10	69	11	-	-	48	18	-	50	118	324
Franche-Comté	5	12	0	-	-	23	2	-	7	133	182
Bourgogne	29	213	0	-	1	58	3	-	28	69	401
Auvergne	5	52	0	-	1	39	1	0	15	120	233
Rhône-Alpes	220	139	1	6	1	94	114	-	350	376	1 301
Languedoc	661	508	-	-	22	7	114	-	74	22	1 408
P.A.C.A.-Corse	139	1 828	0	2 522	187	1 849	870	1	1 602	435	9 433
Toutes régions françaises d'origine cumulées	18 731	8 898	306	6 777	556	4 063	3 777	495	5 009	4 431	53 043

IV - APPROCHE DETAILLEE DES TRAFICS DETOURNES

14833 milliers de tonnes à l'importation et 5779 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 92,4% des trafics détournés à l'importation.

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

Cependant cette contrainte de localisation n'est pas suffisante pour classer les trafics détournés : en effet les 2493 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 7022 milliers de tonnes à destination du Nord et passant par le département du Nord car le premier trafic est soumis à une autre contrainte qui le rend plus difficilement récupérable que le second, la contrainte du mode de transport.

b. contrainte du mode de transport.

La répartition modale des trafics détournés à l'importation est donnée par les tableaux 12 et 13 qui indiquent respectivement la part des trafics détournés par voie navigable et conduite et la part des trafics détournés par fer et route.

Le mode de transport indiqué représente le transport effectué sur territoire étranger juste avant la frontière française.

On s'aperçoit que 58,7% des trafics détournés à l'importation le sont par voie navigable et oléoduc et 41,3% par fer et route.

Cependant, cette répartition modale est différente selon le pays de détournement. Si l'on considère la Belgique, sur 6617 milliers de tonnes détournées à l'importation par ce pays, 31,8% le sont par voie navigable et conduite et 68,2% par fer et route. Au contraire, par les Pays-Bas, ces pourcentages s'inversent : 80,3% des 8216 milliers de tonnes de trafics détournés par les Pays-Bas le sont par voie navigable et conduite alors que 19,7% le sont par fer et route.

1987 - 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

zone frontiere	millier de tonnes							
	département du Nord	département des Ardennes	départements de Meuse et de Meurthe et Moselle	département de la Moselle	département du Bas- Rhin	département du Haut-Rhin	Autres zones frontieres	toutes zones frontieres cumulées
région de destination finale								
Nord	7 022	-	-	-	-	1	15	7 038
Picardie	703	1	-	-	-	0	-	704
Ile de France	905	23	1	8	2	-	2	941
Centre	197	9	-	-	-	0	-	206
Haute-Normandie	309	1	0	2	1	0	-	313
Basse-Normandie	77	-	-	-	0	0	-	77
Bretagne	53	-	-	-	0	0	-	53
Pays de la Loire	138	-	-	-	-	-	-	138
Poitou-Charentes	46	-	0	-	-	0	-	46
Limousin	18	-	0	-	-	0	-	18
Aquitaine	56	-	0	-	-	-	2	58
Midi -Pyrenees	61	1	-	5	0	-	-	67
Champagne-Ardenne	341	223	2	4	-	2	4	576
Lorraine	50	65	97	2 493	85	23	-	2 813
Alsace	17	2	16	166	185	350	60	796
Franche-Comte	38	7	5	45	2	3	-	100
Bourgogne	191	22	5	15	-	-	1	234
Auvergne	116	-	1	1	-	-	-	118
Rhone-Alpes	295	12	15	46	4	1	-	373
Languedoc	51	2	3	4	-	-	-	60
P.A.C.A -Corse	89	4	2	8	-	-	1	104
toutes régions francaises de destination finale cumulées	10 773	372	147	2 797	279	380	85	14 833

1987 - TABLEAU 12 - TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE ET PAR OLEODUC PAR LA BELGIQUE
ET LES PAYS-BAS RESULTATS DETAILES 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 Meurthe 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	4189 (oléoduc)							4189 (oléoduc)
Nord	1176 (VN)					1	0	1177 (VN)
Picardie	193	0						193
Ile de France	138	0	0	4	1		0	143
Centre	10	0						10
Haute-Normandie	40	0	0	0	1			41
Basse-Normandie	0							0
Bretagne	-							-
Pays de la Loire	1					0		1
Poitou-Charentes	-							-
Limousin	0							0
Aquitaine	0						0	0
Midi -Pyrenees	-	0		5				5
Champagne-Ardenne	125	26	0	1		2	0	154
Lorraine	10	15	0	1 914	84	20		2 043
Alsace	2	0	0	1	164	336	60	563
Franche-Comte	14	3	0	22	2	2		43
Bourgogne	57	4	0	0			0	61
Auvergne	4		0	0				4
Rhone-Alpes	24	7	0	16	3	1		51
Languedoc	1	2	0	0				3
P.A.C.A -Corse	16	3	0	0			1	20
toutes régions francaises de destination finale cumulées	4189 (oléoduc) 1811 (VN)	60	0	1 963	255	362	61	4189 (oléoduc) 4512 (VN)

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

1987 - 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 Meurthe 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	466	1 191									0	-	1	14	467	1 205	1 672
Nord	466	1 191									0	-	1	14	467	1 205	1 672
Picardie	116	394	0	1											116	395	511
Ile de France	21	746	1	22	-	1	0	4	-	1			-	2	22	776	798
Centre	21	166	0	9											21	175	196
Haute- Normandie	39	230	0	1			2	-	0	-					41	231	272
Basse- Normandie	2	75													2	75	77
Bretagne	6	47													6	47	53
Pays de la Loire	11	126									-	0			11	126	137
Poitou-Charentes	1	45													1	45	46
Limousin	-	18													0	18	18
Aquitaine	5	51											0	2	5	53	58
Midi-Pyrénées	34	27	0	1			0	-							34	28	62
Champagne-Ardenne	78	138	44	153	0	2	0	3			0	-	0	4	122	300	422
Lorraine	6	34	-	50	9	88	393	186	0	1	-	3			408	362	770
Alsace	-	15	-	2	-	16	17	148	1	20	0	14	0	-	18	215	233
Franche-Comté	5	19	0	4	1	4	-	23	-	-	0	1			6	51	57
Bourgogne	18	116	0	18	2	3	-	15					1	-	21	152	173
Auvergne	37	75			0	1	0	1							37	77	114
Rhône-Alpes	44	227	-	5	9	6	6	24	-	1	0	-			59	263	322
Languedoc	7	43	0	-	2	1	1	3							10	47	57
PACA Corse	11	62	0	1	2	0	1	7					0	-	14	70	84
toutes régions françaises de destination finale cumulées	928	3 845	45	267	25	122	420	414	1	23	-	18	2	22	1 421	4 711	6 132

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

Sur 8701 milliers de tonnes détournées par voie navigable et oléoduc, sept trafics (en gras dans le tableau 12) représentant 708 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 6020 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas, soit au total 6728 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 4189 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 9,6% des trafics à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, sont détournés par fer et 31,8% par route.

D'autre part, on constate des différences sensibles au niveau du pays de détournement : en effet 17,6% des trafics détournés à l'importation par la Belgique le sont par le fer pour 50,5% par route, les pourcentages respectifs pour les Pays-Bas étant de 3,1% et 16,7%.

Sur les 6132 milliers de tonnes détournées à l'importation par fer et route par la Belgique et les Pays-Bas, 4773 milliers de tonnes correspondent à du trafic passant par le département frontière du Nord, dont 1657 à destination de la région Nord.

Ces 77,8% des trafics détournés à l'importation par fer et route et en particulier les 27,0% à destination de la région Nord, semble à 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 22,2% 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 45,4% du trafic détourné par la Belgique et les Pays-Bas apparaissent difficilement récupérables, les 54,6% 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	millier de tonnes																							
	departement du Nord			departement des Ardennes			departements de Meuse et de Marne 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	482	1 349	1 811	16	44	60	0	0	0	285	1 678	1 963	75	160	235	168	198	362	7	14	61	1 051	3 461	4 512
route	1 475	2 370	3 845	140	127	267	81	41	122	173	241	414	4	19	23	10	8	18	11	11	22	1 694	2 817	4 711

Sur 4512 milliers de tonnes détournées par voie navigable à l'importation, par la Belgique et les Pays-Bas, 1051 milliers le sont sous pavillon français et 3461 sous pavillon étranger.

En ce qui concerne la route, 1894 milliers de tonnes sur les 4711 milliers détournés par la Belgique et les Pays-Bas, correspondent à du trafic sous pavillon français pour 2817 milliers de tonnes sous pavillon étranger.

Les taux de couverture assurés par les pavillons français sont dans les deux cas (23,3% par la voie navigable et 40,2% 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	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	4	22	26												
Lorraine	3	12	15	284	1 630	1 914	21	63	84						
Alsace							50	114	164	164	172	336			
Total	7	34	41	284	1 630	1 914	71	177	248	164	172	336	526	2 013	2 539

soit 20,7 % pour le pavillon français et 79,3 % 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 36,2 % par le pavillon français et 63,8% 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 onze trafics à destination de neuf régions françaises représentant 83,5 % des trafics détournés à l'exportation.

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

b. contrainte du mode de transport

Par contre, si l'on s'intéresse à la répartition modale des exportations, il apparaît que les pourcentages s'inversent par rapport aux importations puisque 14,8% des trafics détournés le sont par voie navigable et oléoduc et 85,2% par fer et route au lieu de 58,7% et 41,3% pour l'importation.

Comme dans le cas de l'importation, on peut faire apparaître quatre trafics difficilement récupérables (en gras dans le tableau 15) représentant 527 milliers de tonnes détournées par la Belgique et 87 milliers de tonnes détournées par les Pays-Bas soit au total 614 milliers de tonnes ce qui permettrait de dire qu'à l'exportation, 10,6% des trafics détournés par la Belgique et les Pays-Bas paraissent difficilement récupérables.

1987 - 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

zone frontiere	millier de tonnes							toutes zones frontieres cumulées
	département du Nord	département des Ardennes	départements de Meuse et de Meurthe et Moselle	département de la Moselle	département du Bas- Rhin	département du Haut-Rhin	Autres zones frontieres	
<i>région d'origine</i>								
Nord	1 526	-	-	-	-	-	81	1 607
Picardie	780	-	0	1	-	0	4	785
Ile de France	169	1	-	5	-	-	-	175
Centre	72	-	-	-	-	0	-	72
Haute-Normandie	150	-	0	-	0	0	1	151
Basse-Normandie	29	0	-	-	-	-	-	29
Bretagne	47	0	-	-	0	-	-	47
Pays de la Loire	59	11	-	11	-	0	4	85
Poitou-Charentes	35	0	0	-	-	0	-	35
Limousin	3	0	0	-	-	0	0	3
Aquitaine	50	-	-	-	-	-	-	50
Midi -Pyrenees	25	0	-	-	-	0	-	25
Champagne-Ardenne	287	204	1	1	-	-	-	493
Lorraine	18	20	559	777	-	-	1	1 375
Alsace	1	-	10	145	85	75	29	345
Franche-Comte	23	1	9	32	26	4	4	99
Bourgogne	103	2	7	14	-	-	-	126
Auvergne	20	-	-	-	-	-	-	20
Rhone-Alpes	127	1	11	33	-	2	-	174
Languedoc	32	1	1	2	-	-	-	36
P.A.C.A -Corse	40	-	1	6	-	-	-	47
toutes régions francaises d'origine cumulées	3 596	241	599	1 027	111	81	124	5 779

c. place des pavillons respectifs

exportations

zone frontiere mode de transport pavillon	departement du Nord		departement des Ardennes			departements de Meuse et de Mourthe et Moselle			departement de la Moselle			departement du Bas-Rhin			departement du Haut-Rhin			autres zones frontieres			autres zones frontieres cumulees					
	F	E	total			F	E	total	F	E	total	F	E	total	F	E	total	F	E	total	F	E	total			
	voie navigable	89	79	168			2	18	20	0	0	0	107	359	466	64	26	90	14	55	69	6	23	29	282	560
route	735	1531	2266			104	72	176	46	48	94	138	274	412	2	19	21	4	7	11	13	11	24	1042	1982	3004

millier de tonnes

Si l'on considère la nationalité du pavillon, on constate que 282 milliers de tonnes sur les 842 milliers de tonnes détournées par voie navigable, sont transportées sous pavillon français et que sur les 3004 milliers de tonnes détournées par route, 1042 milliers sont acheminées sous pavillon français.

Les taux de couverture assurés par le pavillon français sont de 33,5% pour la voie navigable et de 34,7% 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 quatre trafics (en gras dans le tableau 15), la couverture par pavillon est la suivante :

exportations

zone frontiere region d'origine pavillon	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			
	Champagne-Ardenne	1	18	19													
Lorraine						106	357	463									
Alsace									40	25	65	12	55	67			
Total	1	18	19			106	357	463	40	25	65	12	55	67	159	455	614

millier de tonnes

soit 25,9% pour le pavillon français et 74,1% pour le pavillon étranger.

Pour ce qui est des autres trafics susceptibles d'être récupérés et détournés pour l'instant par voie navigable et route, le taux de couverture est de 36,0% pour le pavillon français et 64,0% pour le pavillon étranger.

1987 - TABLEAU 15 - TRAFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE ET PAR OLEODUC PAR LA BELGIQUE
ET LES PAYS-BAS RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANCAISE D'ORIGINE
ET PAR ZONE FRONTIERE

zone frontiere	millier de tonnes							toutes zones frontieres cumulées
	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	
région d'origine								
Nord	122						0	122
Picardie	27				0		0	27
Ile de France	5	0			2			7
Centre	0							0
Haute-Normandie	0						0	0
Basse-Normandie	0							0
Bretagne	0							0
Pays de la Loire	0	11 (oléoduc)			0		0	11 (oléoduc)
Poitou-Charentes	-							-
Limousin	0							0
Aquitaine	0							0
Midi -Pyrenees	-	0						-
Champagne-Ardenne	11	19	0		-			30
Lorraine	0	0	0	463				463
Alsace	0		0	1	65	67	29	162
Franche-Comte	3	1	0		25	2	0	31
Bourgogne	0	0	0	0				0
Auvergne	0							0
Rhone-Alpes	0	0	0	0		0		0
Languedoc	0	0	0	0				0
P.A.C.A -Corse	-		0	0				-
toutes régions francaises d'origine cumulées	168	11 (oléoduc) 20 (VN)	0	466	90	69	29	11 (oléoduc) 842 (VN)

**1987 - 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**

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		
	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	TOTAL
région d'origine	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	fer	route	TOTAL
Nord	376	1 028											70	11	446	1 039	1 485
Picardie	450	303					1	-					0	4	451	307	758
Ile de France	26	138	0	1			-	3							26	142	168
Centre	26	46													26	46	72
Haute- Normandie	6	144											0	1	6	145	151
Basse- Normandie	9	20													9	20	29
Bretagne	1	46													1	46	47
Pays de la Loire	1	58	0	-			0	11					-	4	1	73	74
Poitou-Charentes	4	31													4	31	35
Limousin	-	3													0	3	3
Aquitaine	14	36													14	36	50
Midi-Pyrénées	7	18	0	0											7	18	25
Champagne-Ardenne	152	124	34	151	0	1	-	1							186	277	463
Lorraine	4	14	0	20	479	80	136	178					1	-	620	292	912
Alsace	-	1			-	10	2	142	-	20	-	8	0	-	2	181	183
Franche-Comté	1	19	0	-	8	1	10	22	-	1	0	2	-	4	19	49	68
Bourgogne	23	80	0	2	7	0	-	14			0	-			30	96	126
Auvergne	6	14													6	14	20
Rhône-Alpes	22	105	0	1	9	2	-	33			1	1			32	142	174
Languedoc	22	10	0	1	1	-	-	2							23	13	36
PACA Corse	12	28			1	-	-	6							13	34	47
toutes régions françaises d'origine cumulées	1 162	2 266	34	176	505	94	149	412	0	21	1	11	71	24	1 922	3 004	4 926

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.

Annexe 3

NOMENCLATURE N.S.T. DES MARCHANDISES (1970) - NIVEAU CHAPITRE -
(Les différents niveaux sont : Chapitres (10) - Sections (19) - Groupes (52) - Positions (176))

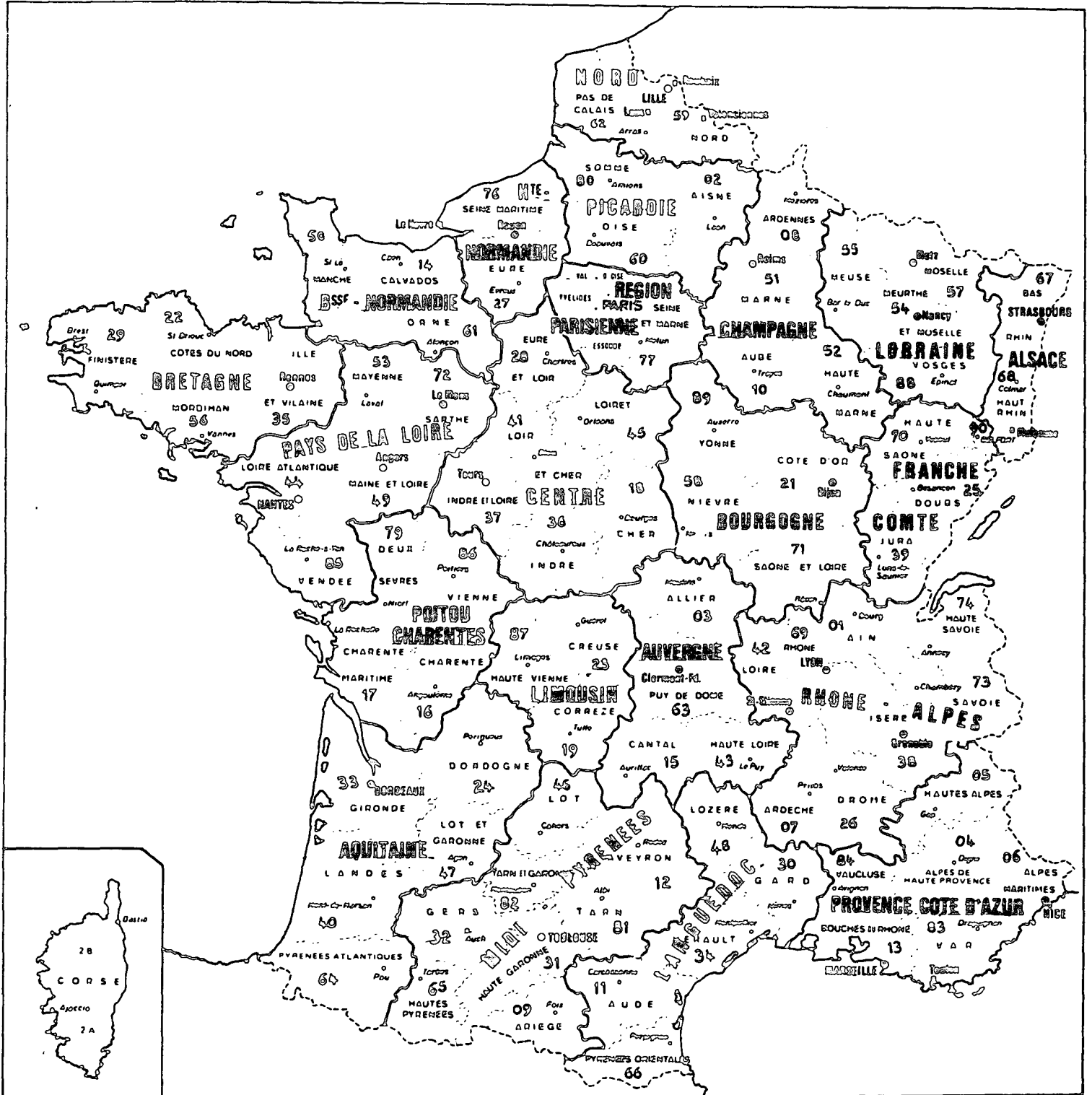
CHAPITRE

- 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



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

Chaque mois

- La note de Conjoncture

Les 11 numéros: 350F.

- Les projections Semestrielles de Transport

Les 4 numéros: 80F.

Chaque année

Les publications de la Banque de données S.I.T.R.A.M.:

- . Les résultats généraux (trafic intérieur et international) Le numéro: 80F.
- . Pavillon routier français et commerce extérieur (la part du tonnage transporté sous pavillon routier français dans le commerce extérieur) Le numéro: 100F.
- . Pavillon maritime français et commerce extérieur (la part du tonnage transporté sous pavillon maritime français dans le commerce extérieur) Le numéro: 70F.
- . Trafics captés par les ports étrangers (l'évaluation de la part du trafic maritime né de notre commerce extérieur qui échappe aux ports français) Le numéro: 80F.
- Le mémento de statistiques des transports Le numéro: 60F.
- 10 ans de transports Le numéro: 90F.
- Le fichier central des automobiles (parc et immatriculations) Le numéro: 90F.
- L'Enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises Le numéro: 100F.
- L'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes Le numéro: 50F.
- Les enquêtes annuelles d'Entreprise (les entreprises de transport en 1986) Le numéro: 200F.

Abonnement à l'ensemble des publications: 1300F.

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
- * L'Observatoire des transports ne perçoit pas de T.V.A.