

---

S.I.T.R.A.M. APPLICATION :

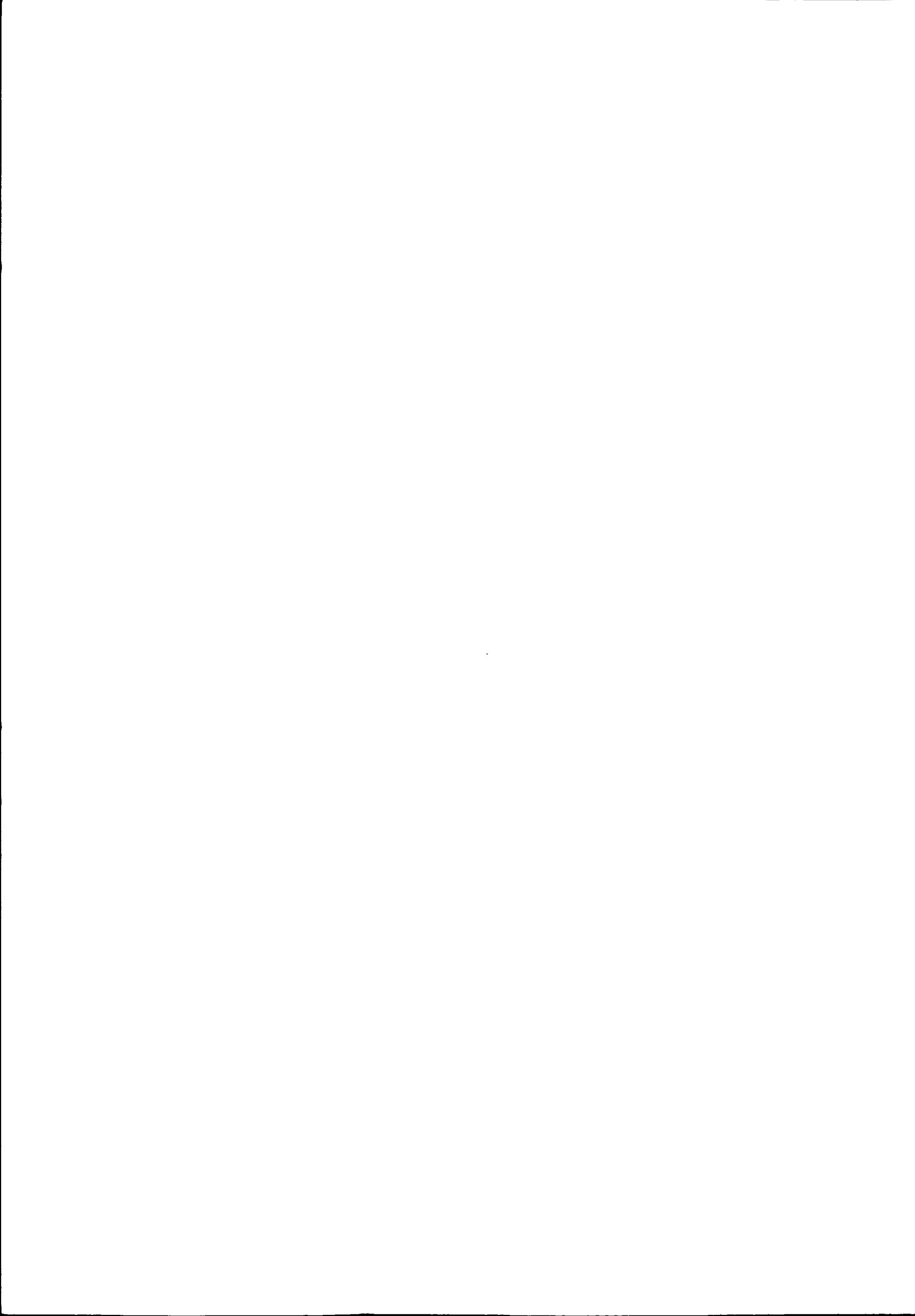
Comment évaluer la part du trafic maritime  
né de notre commerce extérieur qui échappe aux ports français

---

# TRAFICS CAPTES PAR LES PORTS ETRANGERS

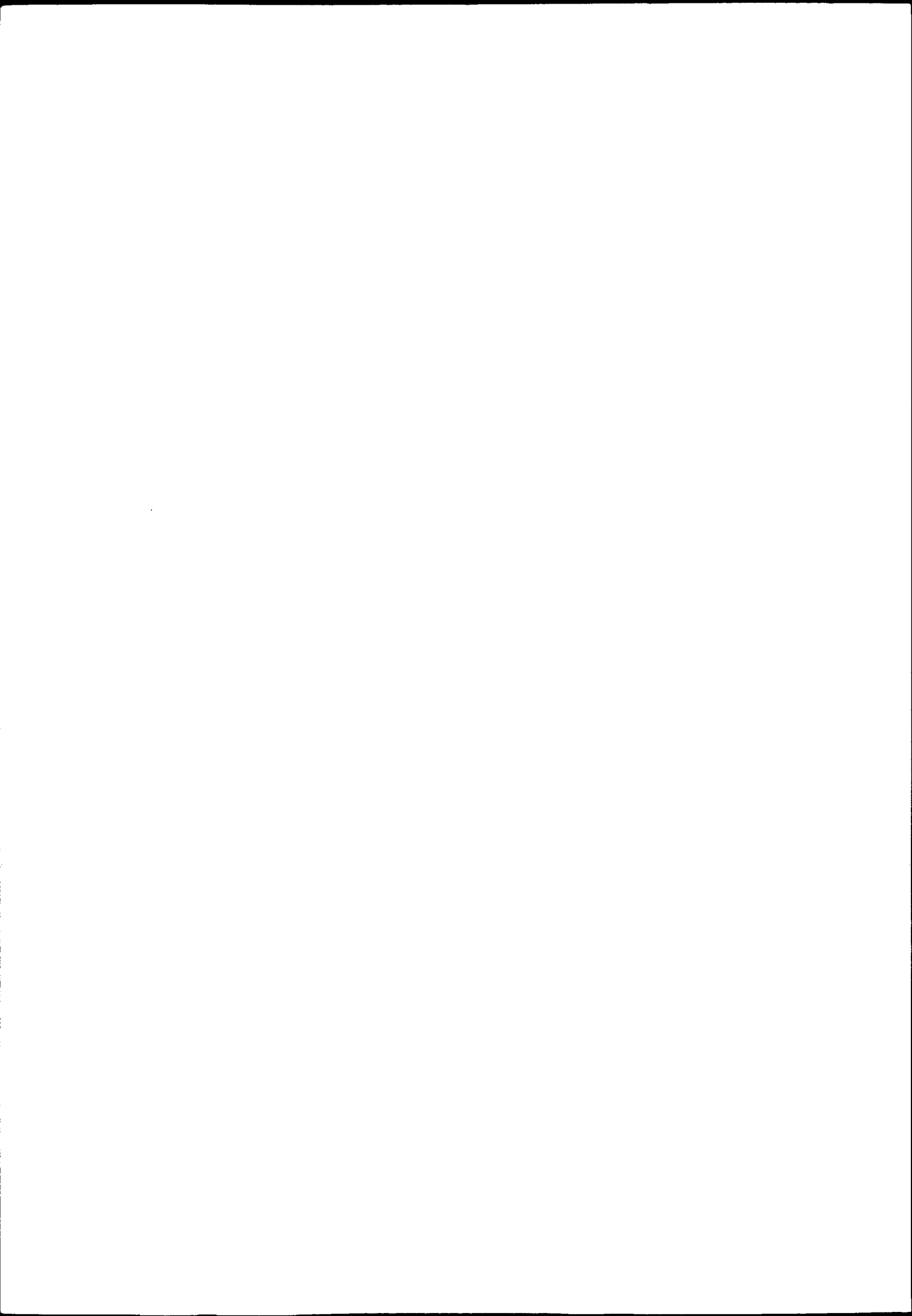
Statistique  
de l'année 1988





## SOMMAIRE

	page
Présentation .....	3
I. Définition du "trafic détourné" .....	4
II. Evolution des trafics détournés et semi-détournés sur cinq ans .....	7
III. Evaluation du trafic capté en 1988, par les ports belges, hollandais, allemands italiens et espagnols .....	8
A. Résultats globaux .....	8
B. Résultats détaillés par pays étrangers d'origine ou de destination finale des marchandises .....	12
C. Résultats détaillés par type de marchandises .....	14
D. Résultats détaillés par région française d'origine ou de destination finale des marchandises .....	16
E. Résultats détaillés par région française d'origine ou de destination finale des marchandises et par type de marchandises .....	23
IV. Approche détaillée des trafics détournés .....	27
Annexes	
1 - Renseignements "transports" des formulaires douaniers .....	39
2 - Méthode de génération du Pays de rupture de charge manquant ...	40
3 - Organigramme des tableaux 1 et 2 .....	42



## PRESENTATION

Pour l'année 1988, le flux de marchandises engendré par le commerce extérieur de la France s'élevait à 410 millions de tonnes, 153 millions de tonnes pour l'exportation, 257 millions de tonnes pour l'importation.

A l'exportation, 34,4% des tonnages sont sortis de France par voie maritime, 13,4% par la voie ferroviaire, 36,1% par la voie routière, 11,9% par la voie navigable et 4,2% par la voie aérienne, en propulsion propre ou par installations fixes.

A l'importation, les parts des différents modes de transports empruntés à l'entrée sont respectivement : 60,6 % pour la mer, 4,7% pour le fer, 23,4% pour la route, 4,1% pour la voie navigable et 7,2% pour l'air, la propulsion propre et les transports par installations fixes.

Mais ces seuls chiffres masquent des réalités complexes. On constate, par exemple, que 16,1% 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.

Cette brochure s'intéresse aux résultats 1988.

De nombreuses améliorations ont été apportées à la précédente publication "Trafics captés par les ports étrangers" qui existait depuis les résultats 1973. Toutefois la plupart des tableaux traditionnels ont été conservés.

Le principal changement réside dans une meilleure appréhension des trafics captés - notamment en éliminant les importations de gaz naturel de Norvège - dans l'introduction de nouvelles séries comme l'hinterland des ports autonomes français et enfin dans la visualisation de certains trafics par des cartes.

---

### NOTATION :

Dans les tableaux, la valeur 0 correspond à un résultat inférieur à la moitié de l'unité retenue ; la valeur à blanc signifie une absence de données (absence réelle d'un tel transport).

## I - DEFINITION DU "TRAFIC DETOURNE"

### I. Trafic détourné

Si l'on met de côté les importations et exportations françaises effectuées par voie aérienne, il est évident que les échanges extérieurs de la France avec un certain nombre de pays se font 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 Nordiques (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.

Or il se trouve que dans les formulaires douaniers existent (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.

Il faut noter cependant que depuis la mise en place du Document administratif unique (DAU) le 1er janvier 1988, la notion de pays de rupture de charge n'est plus exigée dans tous les cas et notamment dans les échanges intracommunautaires.

Il a donc été nécessaire de remédier à cette perte d'information par une méthode de génération des résultats manquants dans le fichier fourni par les Douanes. La méthode utilisée est exposée dans l'Annexe 2.

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 Nordiques, la Grèce, la Turquie pour l'Europe, ou un pays d'un des quatre autres continents.

A noter que le choix des pays d'Europe retenus a 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 l'URSS ayant pour pays de première destination la Belgique ou la RFA, 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 ou allemand.

Ce trafic avec l'URSS représente au total 103 milliers de tonnes à l'importation (60 par la

Belgique, 32 par les Pays Bas et 11 par la RFA) et 156 milliers de tonnes à l'exportation (146 par la Belgique, 1 par les Pays Bas et 9 par la RFA), utilisant en mode à la frontière le fer, la route ou la voie navigable, dont on ne connaît pas la part des trafics captés par rapport aux trafics purement terrestres.

Une autre cause de sous estimation est la non prise en compte de quelques croisements particuliers qui ne peuvent s'inscrire facilement dans le traitement informatique : c'est ainsi que les trafics France, Espagne-Portugal ayant pour rupture de charge le Bénélux, la RFA ou l'Italie ne sont pas comptabilisés dans les trafics captés.

Ils représentent 42 milliers de tonnes à l'importation et 2 milliers de tonnes à l'exportation pour l'Espagne et 58 milliers de tonnes à l'importation et 28 milliers de tonnes à l'exportation pour le Portugal, passant en majorité par la Belgique.

Toutefois, ce n'est qu'une part de ces trafics qui est à rajouter aux trafics captés car dans certains cas, et notamment à l'importation, des marchandises ont circulé d'Espagne-Portugal vers la Belgique pour une petite ouvraison, parfois même avec un transit terrestre par le territoire français, puis sont venus de Belgique en France par voie terrestre (c'était le cas de 70% de telles importations en tonnage en 1987).

N'ont pas été comptabilisées dans les trafics détournés, les importations de gaz naturel ayant pour origine la Norvège : en effet ce gaz est acheminé par des canalisations sous marines puis par gazoducs terrestres traversant les Pays Bas et la Belgique et la contrainte de transport est telle dans ce cas que les tonnages correspondants ont été décomptés.

## 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 1,8% 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 en particulier des charbons allemands transitant par Rotterdam pour être importés par voie maritime par des ports français ( 212 milliers de tonnes en 1988).

Ces deux notions - semi-détournement et récupération de trafic- ne sont traitées que dans le tableau 2, de façon agrégée.

Ne sont pas comptabilisés dans les semi-détournements ceux transitant par les Iles Britanniques pour ne pas trop alourdir les traitements informatiques : en effet, les Iles Britanniques peuvent être tantôt pays de semi-détournement, tantôt pays d'origine (destination finale) de la marchandise semi-détournée.

Pour donner une indication, ces semi détournements sont de 2 milliers de tonnes à l'importation et négligeables à l'exportation pour l'Eire. En ce qui concerne le Royaume Uni, ils se montent à 381 milliers de tonnes à l'importation dont 290 venant de Norvège et à 6 milliers de tonnes à l'exportation.

### 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 24,2 millions de tonnes de pétrole brut importées en 1988 par Marseille-Fos et acheminées directement par pipe-line vers les raffineries de Suisse ou de RFA (cf. la publication "Pétrole 88" 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

Les séries présentées dans ces tableaux ont été réropolées pour ne plus comptabiliser dans les trafics captés les importations de gaz naturel en provenance de Norvège.

Par rapport à 1987, l'année 1988 se caractérise par :

- une légère hausse en tonnage des trafics captés à l'importation (+0,7%) et une baisse plus importante à l'exportation (-3,0%)
- une forte augmentation des valeurs statistiques des marchandises tant à l'importation (+11,1%) qu'à l'exportation (+19,3%).

### EVOLUTION DU TRAFIC DETOURNE ET SEMI-DETOURNE SUR CINQ ANS

Importations	1984		1985		1986		1987		1988	
	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur
trafic détourné	9 370	61 639	10 042	72 310	10 711	76 528	11 263	86 661	11 345	96 264
Importations françaises par voie maritime	152 507	354 037	153 307	362 376	153 867	258 641	152 800	264 428	155 655	271 262
dont trafic semi-détourné	897	2 714	926	3 254	961	2 586	1 583	2 994	992	2 347
Importations françaises totales	234 107	979 217	241 445	1 057 415	245 591	975 406	249 331	1 046 600	256 859	1 156 762

millier de tonnes  
million de francs

Exportations	1984		1985		1986		1987		1988	
	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur
trafic détourné	6 066	48 906	6 584	57 085	6 187	54 611	6 130	48 895	5 944	58 347
Exportations françaises par voie maritime	48 736	295 177	52 867	305 721	50 913	265 527	53 043	255 800	52 510	273 835
dont trafic semi-détourné	84	555	168	505	185	470	90	418	60	531
Exportations françaises totales	137 685	906 445	145 599	965 496	141 711	916 911	144 408	953 454	152 642	1 070 182

millier de tonnes  
million de francs

### III - EVALUATION DU TRAFIC CAPTE EN 1988 PAR LES PORTS BELGES, HOLLANDAIS, ALLEMANDS, ITALIENS et ESPAGNOLS.

#### A. RESULTATS GLOBAUX

##### 1. Les importations

En 1988, 11,345 millions de tonnes de marchandises représentant 92,264 milliards de francs ont échappé totalement aux ports français et ont transité par les ports étrangers.

Pour relativiser ces résultats, il est bon de les rapprocher des importations françaises totales : 256,859 millions de tonnes, 1 156,762 milliards de francs et plus particulièrement des importations maritimes françaises : 155,655 millions de tonnes, 271,262 milliards de francs.

Les trafics captés sont donc l'équivalent de 7,3% du tonnage et de 35,5% de la valeur passant par les ports français.

Il faut noter que la plus grande part des trafics échappant totalement aux ports français transite par les ports belges et hollandais (94,6% en tonnage et 80,8% en valeur du trafic total capté).

Par ailleurs, 0,992 millions de tonnes arrivant en France par la voie maritime ont transité par 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 5,944 millions de tonnes de marchandises, et 58,347 milliards de francs, le semi-détournement étant négligeable dans le cas des exportations.

Par rapport au trafic des ports français - 52,510 millions de marchandises exportées par voie maritime représentant 273,835 milliards de francs - les 5,944 millions de tonnes détournées sont l'équivalent de 11,3% du tonnage, le rapport en valeur s'élevant à 21,3%.

Comme pour les importations, la majorité des trafics détournés sont le fait des ports belges et hollandais (94,2% en tonnage et 87,4% en valeur du trafic total détourné).

**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							
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 *	8 431	54 028	6 634	26 584	456	13 962	123	2 424	31	2 121	15 675	99 119	1 628	121 837	17 303	220 956	145 528	458 979
<b>dont trafic détourné</b>	<b>6 280</b>	<b>52 573</b>	<b>4 455</b>	<b>25 184</b>	<b>456</b>	<b>13 962</b>	<b>123</b>	<b>2 424</b>	<b>31</b>	<b>2 121</b>	<b>11 345</b>	<b>96 264</b>						
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	24 577	100 939	11 424	59 767	24 569	221 974	7 640	125 155	4 540	45 392	72 750	553 227	11 151	111 317	83 901	664 544	111 331	697 783
Tous pays d'origine cumulés	33 008	154 967	18 058	86 351	25 025	235 936	7 763	127 579	4 571	47 513	88 425	652 346	12 779	233 154	101 204	885 500	256 859	1 156 762

## 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							
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 *	5 004	43 863	594	7 107	275	5 281	41	811	30	1 285	5 944	58 347	1 195	148 037	7 139	206 384	41 817	444 459
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	23 588	91 045	8 686	49 720	27 747	180 934	13 826	125 339	6 160	51 912	80 007	498 950	12 986	91 013	92 993	589 963	110 825	625 723
Tous pays de destination finale cumulés	28 592	134 908	9 280	56 827	28 022	186 215	13 867	126 150	6 190	53 197	85 951	557 297	14 181	239 050	100 132	796 347	152 642	1 070 182

\* Royaume Uni, Eire, Norvège, Suède, Finlande, Grèce, Turquie, Afrique, Amérique, Asie, Océanie.

\*\*Pays d'Europe autres que Royaume Uni, Eire, Norvège, Suède, Finlande, Grèce, 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.

1988 - TABLEAU 2

## TRAFIC MARITIME FRANCAIS

( trafic passant par un port français mais transitant par un port étranger, belge, hollandais, 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							
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 *	278	688	639	1 318	11	68	17	76	47	197	992	2 347	127 233	235 676	128 225	238 023	145 528	458 979
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	1 949	1 598	3 493	3 992	504	805	3 193	4 984	1 740	3 637	10 879	15 016	16 551	18 223	27 430	33 239	111 331	697 783
Tous pays d'origine cumulés	2 227	2 286	4 132	5 310	515	873	3 210	5 060	1 787	3 834	11 871	17 363	143 784	253 899	155 655	271 262	256 859	1 156 762

## 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							
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 *	41	365	15	130	1	9	1	16	2	11	60	531	34 618	237 544	34 678	238 075	41 817	444 459
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	1 138	2 066	3 574	7 215	1 274	2 458	5 005	7 183	1 408	5 082	12 399	24 004	5 433	11 756	17 832	35 760	110 825	625 723
Tous pays de destination finale cumulés	1 179	2 431	3 589	7 345	1 275	2 467	5 006	7 199	1 410	5 093	12 459	24 535	40 051	249 300	52 510	273 835	152 642	1 070 182

\* Royaume Uni, Eire, Norvège, Suède, Finlande, Grèce, Turquie, Afrique, Amérique, Asie, Océanie.

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

### 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 1988 (cf. Annexe 3).

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), le pays de dernière provenance (respectivement première destination) recevant le même code que le pays d'origine.

Les résultats concernant le transport aérien ne sont donc pas compris dans les trafics détournés.

Par contre, les transports de marchandises utilisant un mode à l'étranger terrestre -route par exemple- et prenant ensuite l'avion en Belgique, aux Pays Bas... sont comptabilisés indûment dans les trafics captés. Cette surestimation affecte plus les valeurs des détournements que leur tonnage.

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

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 - 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 :

- l'Amérique: pour les importations ayant pour origine l'Amérique, le tonnage détourné équivaut à 19,9 % du tonnage arrivant dans les ports français. En valeur, le rapport est de 80,7%
- les Pays Nordiques : les rapports sont de 19,2 % en tonnage et 88,1 % en valeur.

Pour les importations ayant pour origine l'ensemble des pays retenus, le rapport du trafic détourné au trafic arrivant par voie maritime dans les ports français est, en pourcentage, de 8,8 % en tonnage, 40,4 % en valeur.

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

### 2 - Trafic détourné à l'exportation

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

- les Pays Nordiques : pour les exportations ayant pour destination les Pays Nordiques, le trafic détourné équivaut, par rapport au trafic passant par les ports français, à 34,8 % en tonnage et 301,6 % en valeur.
- la Turquie : les rapports sont de 32,3 % en tonnage et 69,7 % en valeur.

Pour l'ensemble des pays ou groupes de pays retenus, le trafic détourné équivaut à 17,1 % du tonnage d'exportations passant par les ports français, et à 24,5 % 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.

## TRAFFIC DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

## 3.1 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 DETOURNEMENT												RAPPEL importations françaises par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL			
	Tonnage	Valcur	Tonnage	Valcur	Tonnage	Valcur	Tonnage	Valcur	Tonnage	Valcur	Tonnage	Valcur	Tonnage	Valcur
Royaume Uni	435	6 862	166	2 225	11	352	1	135	1	11	614	9 585	16 934	63 028
Eire	62	755	19	391	1	103	0	2	0	1	82	1 252	344	6 086
Pays Nordiques *	803	4 668	539	2 237	178	1 415	0	15	0	4	1 520	8 339	7 915	9 463
Grèce	77	282	3	16	4	158	62	100	1	3	147	559	1 484	1 664
Turquie	37	291	11	47	12	192	1	26	0	2	61	558	1 433	1 219
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>1 414</b>	<b>12 858</b>	<b>738</b>	<b>4 916</b>	<b>206</b>	<b>2 220</b>	<b>64</b>	<b>278</b>	<b>2</b>	<b>21</b>	<b>2 424</b>	<b>20 293</b>	<b>28 110</b>	<b>81 460</b>
Afrique	491	2 761	1 246	1 535	55	429	5	109	17	953	1 814	5 787	38 250	43 711
Amérique	3 313	18 790	1 719	9 167	88	4 122	21	1 115	7	1 016	5 148	34 210	25 928	42 416
Asie	667	16 599	327	7 478	104	6 961	31	889	2	82	1 131	32 009	28 691	66 587
Océanie	395	1 565	425	2 088	3	230	2	33	3	49	828	3 965	7 246	3 849
<b>TOTAL</b>	<b>6 280</b>	<b>52 573</b>	<b>4 455</b>	<b>25 184</b>	<b>456</b>	<b>13 962</b>	<b>123</b>	<b>2 424</b>	<b>31</b>	<b>2 121</b>	<b>11 345</b>	<b>96 264</b>	<b>128 225</b>	<b>238 023</b>

## 3.2 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 DETOURNEMENT												RAPPEL exportations françaises par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL			
	Tonnage	Valcur	Tonnage	Valcur	Tonnage	Valcur	Tonnage	Valcur	Tonnage	Valcur	Tonnage	Valcur	Tonnage	Valcur
Royaume Uni	612	8 072	126	879	16	260	0	10	2	123	756	9 344	9 548	82 750
Eire	29	607	10	54	1	25	0	0			40	686	701	3 060
Pays Nordiques *	221	2 650	33	386	178	3 516	0	5	0	6	432	6 563	1 243	2 176
Grèce	90	572					6	74			96	646	1 200	2 942
Turquie	87	408	2	20	5	194	2	64	0	1	96	687	297	986
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>1 039</b>	<b>12 309</b>	<b>171</b>	<b>1 339</b>	<b>200</b>	<b>3 995</b>	<b>8</b>	<b>153</b>	<b>2</b>	<b>130</b>	<b>1 420</b>	<b>17 926</b>	<b>12 989</b>	<b>91 914</b>
Afrique	992	5 905	34	606	4	155	16	278	25	1 089	1 071	8 033	8 999	48 967
Amérique	1 520	15 484	234	3 090	52	500	2	51	1	18	1 809	19 143	6 281	53 078
Asie	1 420	9 468	119	1 251	18	570	14	317	1	43	1 572	11 649	6 137	39 489
Océanie	33	697	36	821	1	61	1	12	1	5	72	1 596	272	4 627
<b>TOTAL</b>	<b>5 004</b>	<b>43 863</b>	<b>594</b>	<b>7 107</b>	<b>275</b>	<b>5 281</b>	<b>41</b>	<b>811</b>	<b>30</b>	<b>1 285</b>	<b>5 944</b>	<b>58 347</b>	<b>34 678</b>	<b>238 075</b>

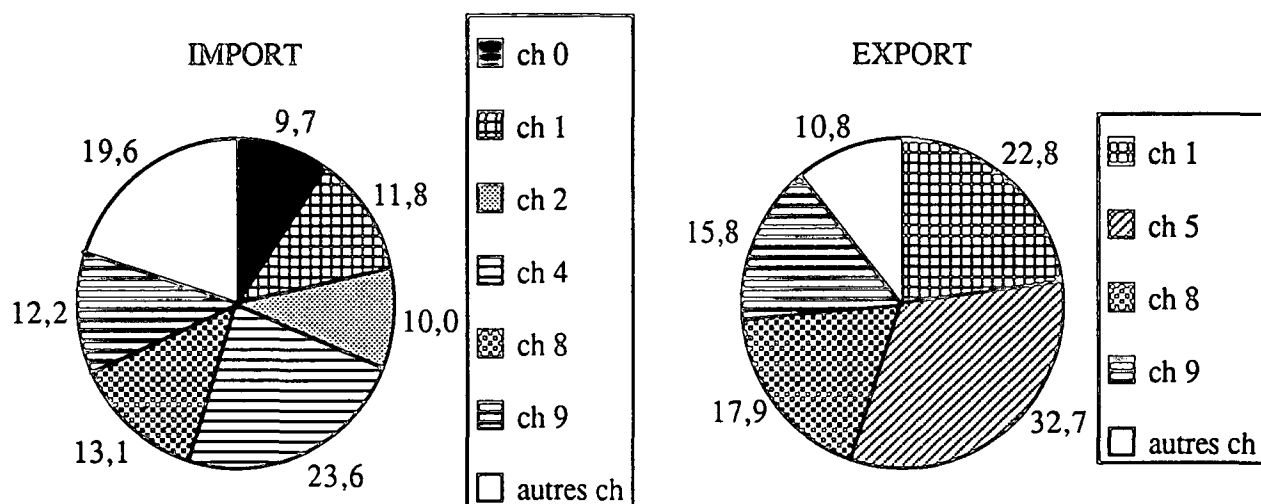
\* Norvège, Suède, Finlande

## C - RESULTATS DETAILLES PAR TYPE DE MARCHANDISES

La ventilation des trafics captés suivant les 10 chapitres NST dans le tableau 4 montre la prédominance de certains produits.

A l'importation, 6 chapitres représentent plus de 80 % du trafic capté en tonnage : ce sont les produits agricoles et animaux vivants, les denrées alimentaires et fourrages, les minerais et déchets pour la métallurgie, les produits chimiques et les machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales.

A l'exportation, les tonnages les plus importants concernent 4 chapitres NST qui font près de 90 % des trafics captés : ce sont les denrées alimentaires et fourrages, les minerais et déchets pour la métallurgie, les produits chimiques et les machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales.



[ ch 0 : agricole - ch 1 : alimentaire - ch 2 : combustibles - ch 4 : minerais  
ch 5 : métallurgie - ch 8 : engrais - ch 9 : produits manufacturés ]

Les résultats détaillés du tableau 4 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 (24,9% en valeur) des importations maritimes totales, alors qu'à l'exportation cette part n'est que de 14,6% en tonnage et 2,3% en valeur.

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 18,4% en tonnage (47,0% en valeur) des importations maritimes hors produits pétroliers ce qui modifie de façon très sensible les rapports donnés précédemment (page 8) ; 7,3% en tonnage et 35,5% en valeur.

A l'exportation, rappelons que le rapport du trafic détourné au total du trafic maritime s'élève, en pourcentage, à 11,3% en tonnage et 21,3% en valeur.



## TRAFIC DETOURNE - RESULTATS PAR TYPE DE MARCHANDISES

## 4.1 A L'IMPORTATION

Pays de dernière provenance	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		importations françaises par voie maritime totales	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Chapitre NST	714	4 160	297	2 791	50	489	32	234	11	142	1 104	7 816	4 441	16 136
0 Agricole	900	4 686	363	2 493	59	841	6	111	7	96	1 335	8 227	6 823	31 107
1 Alimentaire	510	193	619	204	2	2					1 131	399	9 727	3 211
2 Combustibles	572	352	179	103	5	11	0	0	0	0	756	466	98 090	67 595
3 Pétrole	765	1 510	1 903	603	8	15	0	2	1	1	2 677	2 131	18 189	4 105
4 Minerais	330	1 965	253	3 373	25	159	1	16	1	20	610	5 533	1 210	9 473
5 Métallurgie	193	359	133	133	56	75	2	3	0	0	384	570	3 245	2 110
6 Construction	382	329	53	52	34	14	0	0			469	395	7 088	3 707
7 Engrais	922	7 229	412	3 202	88	1 027	65	146	2	165	1 489	11 769	4 165	26 100
8 Chimie	992	31 790	243	12 230	129	11 329	17	1 912	9	1 697	1 390	58 958	2 677	107 718
9 Divers														
TOTAL	6 280	52 573	4 455	25 184	456	13 962	123	2 424	31	2 121	11 345	96 264	155 655	271 262

millier de tonnes  
million de francs

## 4.2 A L'EXPORTATION

Pays de première destination	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		exportations françaises par voie maritime totales	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Chapitre NST	202	1 119	8	50	19	105	1	11	3	41	233	1 326	18 676	23 130
0 Agricole	1 131	4 320	164	1 203	28	197	23	275	8	131	1 354	6 126	7 451	38 873
1 Alimentaire	2	2	1	1							3	3	655	366
2 Combustibles	31	168	81	68	8	11	0	0	0	0	120	247	7 692	6 341
3 Pétrole	9	68	1	13	0	3	0	0			10	84	549	533
4 Minerais	1 790	8 183	62	310	85	458	4	39	1	5	1 942	8 995	3 958	16 603
5 Métallurgie	129	293	8	39	27	51	0	2	1	3	165	388	4 224	2 601
6 Construction	90	62	20	13	1	1			0	0	111	76	566	521
7 Engrais	901	6 912	129	1 246	31	551	4	50	2	40	1 067	8 799	4 934	42 251
8 Chimie	719	22 736	120	4 164	76	3 904	9	434	15	1 065	939	32 303	3 805	142 616
9 Divers														
TOTAL	5 004	43 863	594	7 107	275	5 281	41	811	30	1 285	5 944	58 347	52 510	273 835

millier de tonnes  
million de francs

Les trafics détournés par la Belgique et les Pays-Bas représentant aux importations : 94,6 % en tonnage et 80,8 % en valeur des trafics totaux détournés et aux exportations : 94,2 % en tonnage et 87,4 % en valeur, nous ne nous intéresserons dans la suite de la publication qu'à ces deux pays.

#### D - RESULTATS DETAILLES PAR REGION FRANCAISE D'ORIGINE OU DE DESTINATION FINALE DES MARCHANDISES

Les tableaux 5.1 et 5.2 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

Cinq 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 : 469 milliers de tonnes importées à destination de la Champagne-Ardenne échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 125 milliers de tonnes d'importation entrant en France par les ports français, soit un rapport de 375,2 % en tonnage (76,1 % en valeur).

La Lorraine : le rapport des trafics détournés aux trafics entrant par les ports français est de 192,8 % en tonnage et 141,1 % en valeur.

La Picardie : les rapports sont de 167,8 % en tonnage et 63,5 % en valeur.

La Bourgogne : 117,2 % en tonnage et 49,8 % en valeur.

La Franche-Comté : 104,2 % en tonnage et 31,0 % en valeur.

L'ensemble de ces cinq régions représente 44,5 % en tonnage des détournements à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le pourcentage étant de 13,6 % en valeur.

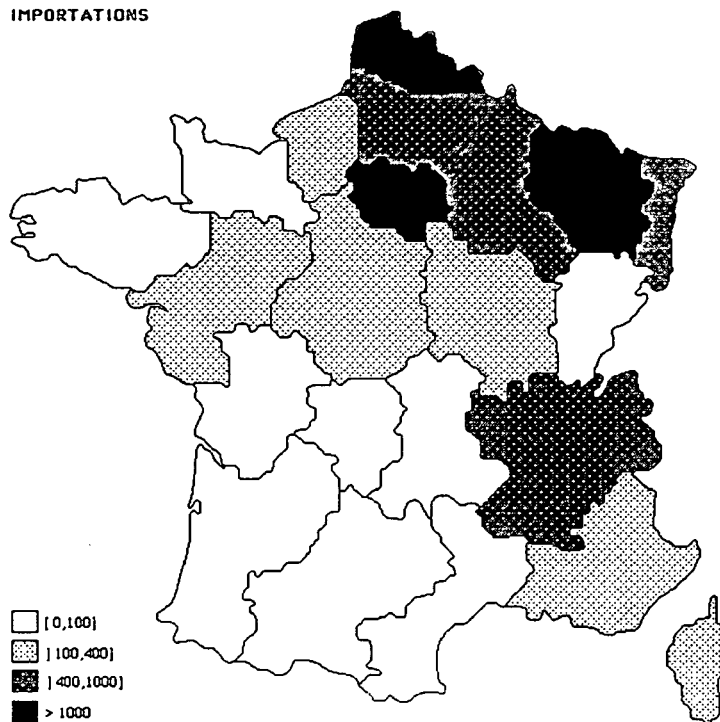
En valeur absolue, tonnage et valeur, on remarque que la Lorraine, le Nord et l'Ile-de-France sont les régions les plus importantes du point de vue trafic détourné puisqu'elles représentent à elles seules 65,5 % en tonnage et 61,8 % en valeur du trafic détourné.

La première carte ci-contre visualise l'importance en valeur absolue des trafics captés par les ports belges et hollandais suivant les diverses régions françaises .

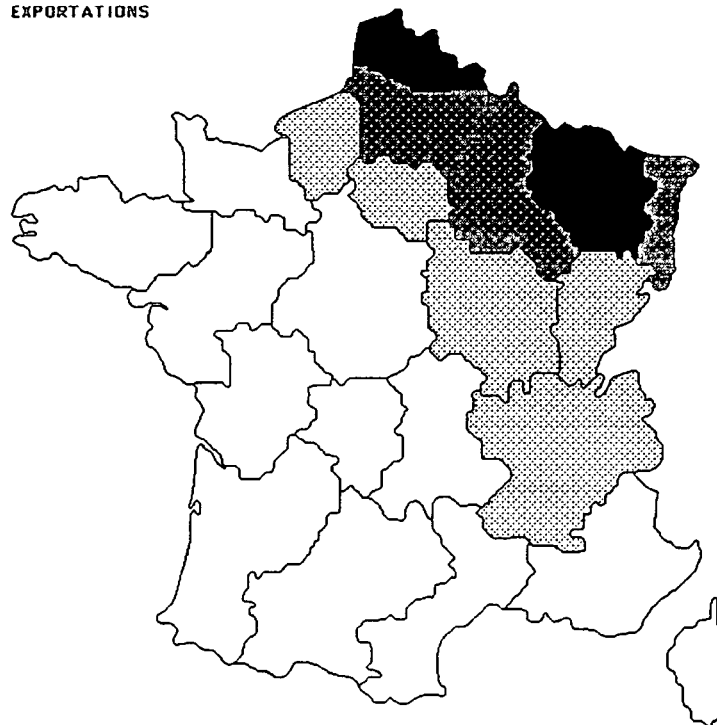
NOTE(\*) Les tableaux 5 ne donnent donc pas la totalité des importations et exportations régionales.

# REGIONALISATION DES TRAFICS CAPTES (en millier de tonnes)

## IMPORTATIONS



## EXPORTATIONS



## 2. Les Exportations

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

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

Lorraine : 1232 milliers de tonnes exportées par la Lorraine échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 730 milliers de tonnes sortant de France par les ports français, ce qui équivaut à 168,8 % en tonnage (le rapport en valeur étant de 129,5 %)

Alsace : le rapport des trafics détournés aux trafics sortant par les ports français est de 150,9 % en tonnage et 75,0 % en valeur

Champagne-Ardenne : 89,9 % en tonnage et 57,6 % en valeur

Picardie : 67,0 % en tonnage et 35,6 % en valeur

Franche-Comté : 48,7 % en tonnage et 28,3 % en valeur

Ces cinq régions représentent 50,4 % 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, l'Alsace et la Champagne qui représentent 74,8 % en tonnage et 52,4 % en valeur du trafic détourné.

On constate bien ( cf les cartes page 17 ) 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.

## TRAFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

## 5.1 A L'IMPORTATION PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE EN TONNAGE

Pays de dernière provenance Région	TRAFIC DETOURNE			TRAFIC MARITIME							millier de tonnes	
	Belgique	Pays-Bas	TOTAL	Dunkerque	Rouen	Le Havre	Bordeaux	Nantes St-Nazaire	Marseille	autres frontières	TOTAL	
Nord	2 067	486	2 553	21 766	34	62	0	1	320	2 127	24 310	
Picardie	423	144	567	72	34	54	0	1	6	171	338	
Ile de France	770	276	1 046	61	594	3 750	210	452	378	1 128	6 573	
Centre	172	44	216	4	47	96	0	18	7	134	306	
Haute-Normandie	218	81	299	31	6 407	28 675	0	14	5	472	35 604	
Basse-Normandie	64	24	88	7	24	43		5	1	2 013	2 093	
Bretagne	63	8	71	5	17	59	0	158	7	4 714	4 960	
Pays de la Loire	103	18	121	15	14	138	3	15 226	21	424	15 841	
Poitou-Charentes	41	10	51	15	5	48	202	6	20	2 366	2 662	
Limousin	22	5	27	2	2	4	12	0	3	17	40	
Aquitaine	51	28	79	3	3	55	3 475	6	42	857	4 441	
Midi-Pyrénées	30	16	46	4	1	19	21	0	75	120	240	
Champagne-Ardenne	374	95	469	7	18	23	0	0	21	56	125	
Lorraine	860	2 572	3 432	952	5	70		2	655	96	1 780	
Alsace	301	359	660	5	4	31	0	3	1 781	254	2 078	
Franche-Comté	61	14	75	10	1	10		0	14	37	72	
Bourgogne	168	64	232	7	6	43	0	5	47	90	198	
Auvergne	67	18	85	1	2	40	0	2	34	28	107	
Rhône-Alpes	308	125	433	20	20	75	26	140	5 138	635	6 054	
Languedoc	37	28	65	0	3	17	3	1	148	2 595	2 767	
P.A.C.A.-Corse	80	40	120	25	16	39	4	0	44 474	508	45 066	
<b>TOTAL</b>	<b>6 280</b>	<b>4 455</b>	<b>10 735</b>	<b>23 012</b>	<b>7 257</b>	<b>33 351</b>	<b>3 956</b>	<b>16 040</b>	<b>53 197</b>	<b>18 842</b>	<b>155 655</b>	

1988 - TABLEAU 5

## TRAFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

## 5.1 A L'IMPORTATION PAR REGION FRANÇAISE DE DESTINATION FINALE EN VALEUR

Pays de dernière provenance Région	TRAFIC DETOURNE			TRAFIC MARITIME							million de francs	
	Belgique	Pays-Bas	TOTAL	Dunkerque	Rouen	Le Havre	Bordeaux	Nantes St-Nazaire	Marseille	autres frontières	TOTAL	
Nord	11 872	4 308	16 180	13 339	148	1 258	3	7	745	7 099	22 599	
Picardie	2 227	935	3 162	1 036	181	967	1	3	260	2 535	4 983	
Ile de France	18 815	9 416	28 231	589	1 950	34 332	194	667	4 728	31 606	74 066	
Centre	1 143	589	1 732	34	167	2 393	3	18	286	2 083	4 984	
Haute-Normandie	1 870	662	2 532	222	5 287	28 028	1	24	113	2 789	36 464	
Basse-Normandie	408	455	863	48	143	1 954		14	41	3 205	5 405	
Bretagne	443	144	587	11	120	1 739	4	1 797	211	7 843	11 725	
Pays de la Loire	1 069	278	1 347	59	68	1 993	10	11 680	314	2 226	16 350	
Poitou-Charentes	291	84	375	70	43	743	94	15	230	3 097	4 292	
Limousin	163	54	217	28	17	86	133	0	60	157	481	
Aquitaine	511	398	909	17	32	997	4 125	21	873	1 980	8 045	
Midi-Pyrénées	402	209	611	25	9	581	141	0	1 900	1 062	3 718	
Champagne-Ardenne	1 027	346	1 373	78	112	421	1	3	368	821	1 804	
Lorraine	2 253	1 426	3 679	228	24	666		6	659	1 025	2 608	
Alsace	3 291	2 078	5 369	69	59	585	5	2	1 616	1 320	3 656	
Franche-Comté	429	166	595	475	5	443		1	225	771	1 920	
Bourgogne	731	1 007	1 738	44	34	1 600	1	44	672	1 093	3 488	
Auvergne	301	286	587	5	21	577	4	21	616	492	1 736	
Rhône-Alpes	3 589	1 010	4 599	564	102	3 991	31	218	6 697	4 928	16 531	
Languedoc	559	732	1 291	7	14	495	1 121	109	1 582	3 441	6 769	
P.A.C.A.-Corse	1 179	601	1 780	48	46	739	550	1	33 504	4 750	39 638	
<b>TOTAL</b>	<b>52 573</b>	<b>25 184</b>	<b>77 757</b>	<b>16 996</b>	<b>8 582</b>	<b>84 588</b>	<b>6 422</b>	<b>14 651</b>	<b>55 700</b>	<b>84 323</b>	<b>271 262</b>	

## TRAFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

## 5.2 A L'EXPORTATION PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE EN TONNAGE

Pays de première destination Région	TRAFIC DETOURNE			TRAFIC MARITIME							millier de tonnes	
	Belgique	Pays-Bas	TOTAL	Dunkerque	Rouen	Le Havre	Bordeaux	Nantes St-Nazaire	Marseille	autres frontières	TOTAL	
Nord	1 351	132	1 483	4 947	38	89	1	4	38	2 206	7 323	
Picardie	501	14	515	314	77	139	0	2	23	214	769	
Ile de France	213	14	227	157	765	758	34	44	340	558	2 656	
Centre	73	4	77	32	52	323	9	1	14	98	529	
Haute-Normandie	149	53	202	12	10 647	4 375	1	7	21	441	15 504	
Basse-Normandie	49	3	52	3	37	94	1	3	5	882	1 025	
Bretagne	20	4	24	2	21	109	2	93	12	825	1 064	
Pays de la Loire	56	18	74	2	41	127	8	2 454	14	496	3 142	
Poitou-Charentes	22	9	31	5	11	188	295	1	40	2 188	2 728	
Limousin	1	0	1	1	2	8	6	2	7	39	65	
Aquitaine	51	13	64	9	15	193	2 228	1	66	2 086	4 598	
Midi-Pyrénées	16	1	17	6	1	30	53	0	64	213	367	
Champagne-Ardenne	448	26	474	204	80	107	2	0	13	121	527	
Lorraine	1 155	77	1 232	307	55	38	0	1	15	314	730	
Alsace	350	136	486	34	46	53	1	0	36	152	322	
Franche-Comté	102	10	112	10	22	48	0	0	68	82	230	
Bourgogne	149	10	159	8	20	145	1	1	80	160	415	
Auvergne	19	6	25	8	9	91	8	1	78	37	232	
Rhône-Alpes	193	15	208	31	19	187	8	3	671	363	1 282	
Languedoc	26	20	46	122	3	26	21	0	259	991	1 422	
P.A.C.A.-Corse	60	29	89	31	10	64	4	0	7 170	301	7 580	
<b>TOTAL</b>	<b>5 004</b>	<b>594</b>	<b>5 598</b>	<b>6 245</b>	<b>11 971</b>	<b>7 192</b>	<b>2 683</b>	<b>2 618</b>	<b>9 034</b>	<b>12 767</b>	<b>52 510</b>	

1988 - TABLEAU 5

## TRAFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

5.2 A L'EXPORTATION PAR REGION FRANÇAISE D'ORIGINE EN VALEUR

## TRAFIC DETOURNE

## TRAFIC MARITIME

million de francs

Pays de première destination	Belgique	Pays-Bas	TOTAL	Dunkerque	Rouen	Le Havre	Bordeaux	Nantes St-Nazaire	Marseille	autres frontières	TOTAL
Région											
Nord	9 070	1 152	10 222	9 545	403	1 912	24	12	632	7 605	20 133
Picardie	2 746	251	2 997	1 475	589	2 677	7	20	559	3 086	8 413
Ile de France	6 479	649	7 128	1 726	5 022	23 923	311	476	9 984	17 586	59 028
Centre	1 053	151	1 204	128	453	2 744	29	9	504	2 089	5 956
Haute-Normandie	1 306	263	1 569	120	11 808	15 105	19	24	671	4 139	31 886
Basse-Normandie	245	44	289	24	290	2 268	7	11	261	2 107	4 968
Bretagne	243	54	297	71	247	1 604	25	2 770	570	4 301	9 588
Pays de la Loire	582	112	694	54	468	2 206	158	3 492	552	3 830	10 760
Poitou-Charentes	545	294	839	55	165	4 900	511	14	1 128	4 497	11 270
Limousin	45	7	52	8	50	219	50	11	147	307	792
Aquitaine	767	458	1 225	62	268	5 089	4 057	10	1 114	4 952	15 552
Midi-Pyrénées	975	36	1 011	71	41	655	262	3	1 209	1 420	3 661
Champagne-Ardenne	2 538	290	2 828	754	412	1 504	25	3	438	1 772	4 908
Lorraine	4 256	458	4 714	863	178	860	5	12	398	1 325	3 641
Alsace	4 350	1 572	5 922	432	326	1 490	13	2	1 173	4 460	7 896
Franche-Comté	1 790	491	2 281	383	429	1 461	3	1	3 216	2 563	8 056
Bourgogne	1 770	223	1 993	109	192	2 803	33	3	1 703	2 664	7 507
Auvergne	279	65	344	39	229	2 382	134	16	1 265	744	4 809
Rhône-Alpes	3 319	375	3 694	520	497	10 644	101	72	11 349	7 170	30 353
Languedoc	384	67	451	260	27	445	54	1	1 435	2 917	5 139
P.A.C.A.-Corse	1 121	95	1 216	127	141	793	52	4	13 682	4 720	19 519
TOTAL	43 863	7 107	50 970	16 826	22 235	85 684	5 880	6 966	51 990	84 254	273 835



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

Les tableaux 6 et 7 reprennent les données du tableau 5 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 le tableaux 4, la nomenclature utilisée est la N.S.T. et le niveau retenu dans cette nomenclature est le chapitre).

Le tableau 8 donne à l'importation (8.1) et à l'exportation (8.2) 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.

1988 - TABLEAU 6

**TRAFIC DETOURNE PAR LA BELGIQUE  
RESULTATS PAR TYPE DE MARCHANDISES**

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

millier de tonnes

Région	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOTAL
Nord		312	226	143	275	509	100	61	47	190	204	2 067
Picardie		16	77	30	26	9	21	8	83	94	59	423
Ile de France		175	91	34	4	6	35	12	12	109	292	770
Centre		15	50	14	0	0	9	8	14	18	44	172
Haute-Normandie		14	67	24	6	2	12	4	11	46	32	218
Basse-Normandie		7	20	1	0	0	1	3	4	3	25	64
Bretagne		9	11	0	0	0	2	11	2	5	23	63
Pays de la Loire		17	26	3	11	0	4	1	1	16	24	103
Poitou-Charentes		2	5	1	2	2	1	0	0	7	21	41
Limousin		1	4	0	0	0	3	0	0	4	10	22
Aquitaine		6	10	2	0	0	4	1	1	17	10	51
Midi-Pyrénées		7	5	0	2	1	2	5	0	2	6	30
Champagne-Ardenne		11	29	137	11	1	39	7	92	19	28	374
Lorraine		35	49	88	141	218	33	31	68	147	50	860
Alsace		23	37	22	13	7	22	13	13	112	39	301
Franche-Comté		5	20	0	1	0	3	4	4	15	9	61
Bourgogne		8	52	3	17	2	10	10	28	20	18	168
Auvergne		7	18	0	21	1	4	0	1	9	6	67
Rhône-Alpes		18	72	6	34	6	21	12	1	72	66	308
Languedoc		2	15	0	6	1	2	2	0	3	6	37
P.A.C.A.- Corse		24	16	2	2	0	2	0	0	14	20	80
<b>TOTAL</b>		<b>714</b>	<b>900</b>	<b>510</b>	<b>572</b>	<b>765</b>	<b>330</b>	<b>193</b>	<b>382</b>	<b>922</b>	<b>992</b>	<b>6 280</b>

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

millier de tonnes

Région	Chapitre NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOTAL
Nord		77	312	1	2	3	490	29	12	199	226	1 351
Picardie		26	152		0	1	191	2		77	52	501
Ile de France		9	50	0	4	1	44	18	0	31	56	213
Centre		6	39		0		0	2	0	5	21	73
Haute-Normandie		6	14		20	0	11	2	2	66	28	149
Basse-Normandie		0	5				40	0		1	3	49
Bretagne		1	10		0		2	2	0	1	4	20
Pays de la Loire		1	12		0	0	34	0		1	8	56
Poitou-Charentes		1	12		1		0	1		2	5	22
Limousin		0	0				0	0		0	1	1
Aquitaine		2	27		0	0	1	1		6	14	51
Midi-Pyrénées		1	4		0		4	0	0	4	3	16
Champagne-Ardenne		14	283		0	0	46	40	0	14	51	448
Lorraine		22	25	1	0	4	726	16	4	277	80	1 155
Alsace		27	64		3	0	33	7	72	75	69	350
Franche-Comté		0	8		0	0	33	1		33	27	102
Bourgogne		1	39		0	0	87	2		3	17	149
Auvergne		0	9		0	0	2	0		1	7	19
Rhône-Alpes		5	37		0	0	37	2	0	76	36	193
Languedoc		1	17		0	0	2	1		4	1	26
P.A.C.A.- Corse		2	12		1		7	3	0	25	10	60
<b>TOTAL</b>		<b>202</b>	<b>1 131</b>	<b>2</b>	<b>31</b>	<b>9</b>	<b>1 790</b>	<b>129</b>	<b>90</b>	<b>901</b>	<b>719</b>	<b>5 004</b>

1988 - TABLEAU 7

**TRAFIC DETOURNE PAR LES PAYS-BAS  
RESULTATS PAR TYPE DE MARCHANDISES**

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

millier de tonnes

Chapitre NST Région	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOTAL
Nord	135	102	21	20	11	55	21	22	74	25	486
Picardie	8	10	25	5	1	38	13	7	15	22	144
Ile de France	73	54	15	1	12	11	27	1	20	62	276
Centre	2	15	2	0	0	9	0	1	7	8	44
Haute-Normandie	8	20	6	1	3	12	6	1	17	7	81
Basse-Normandie	2	2	0	0	0	1	0	0	0	19	24
Bretagne	1	3	0	0	1	0	0	0	2	1	8
Pays de la Loire	3	3	1	0	1	3	0	0	2	5	18
Poitou-Charentes	0	1	1	0	1	1	0	0	1	5	10
Limousin	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	5
Aquitaine	2	11	0	2	0	2	0	0	4	7	28
Midi-Pyrénées	1	7	0	1	0	4	0	0	2	1	16
Champagne-Ardenne	4	5	19	2	13	25	5	2	6	14	95
Lorraine	14	13	523	99	1 760	4	47	16	89	7	2 572
Alsace	26	44	6	4	89	34	8	2	122	24	359
Franche-Comté	1	4	0	0	0	2	0	0	5	2	14
Bourgogne	1	24	0	0	2	25	0	1	4	7	64
Auvergne	1	2	0	1	4	6	0	0	2	2	18
Rhône-Alpes	4	23	0	39	4	9	4	0	27	15	125
Languedoc	1	6	0	3	1	7	1	0	7	2	28
P.A.C.A-Corse	10	14	0	1	1	4	1	0	5	4	40
<b>TOTAL</b>	<b>297</b>	<b>363</b>	<b>619</b>	<b>179</b>	<b>1 903</b>	<b>253</b>	<b>133</b>	<b>53</b>	<b>412</b>	<b>243</b>	<b>4 455</b>

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

millier de tonnes

Chapitre NST Région	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOTAL
Nord	2	24	0	0	1	6	2	0	63	34	132
Picardie	1	2	0	0	0	2	0	0	6	3	14
Ile de France	1	3	0	0	0	0	2	0	3	5	14
Centre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Haute-Normandie	0	1	0	40	1	0	0	0	6	5	53
Basse-Normandie	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Bretagne	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	4
Pays de la Loire	0	2	12	0	0	0	0	0	0	4	18
Poitou-Charentes	0	8	0	0	0	0	0	0	0	1	9
Limousin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aquitaine	0	6	0	0	0	0	0	0	1	6	13
Midi-Pyrénées	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Champagne-Ardenne	0	22	1	0	0	1	0	0	1	2	26
Lorraine	0	11	1	0	0	45	1	1	7	11	77
Alsace	1	53	3	0	1	1	1	19	33	25	136
Franche-Comté	0	0	0	0	4	0	0	0	1	5	10
Bourgogne	0	6	0	0	1	1	1	0	0	2	10
Auvergne	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4	6
Rhône-Alpes	1	1	0	0	1	0	0	0	5	7	15
Languedoc	1	18	0	0	0	0	0	0	1	0	20
P.A.C.A-Corse	1	0	26	0	0	1	1	0	1	0	29
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>164</b>	<b>1</b>	<b>81</b>	<b>1</b>	<b>62</b>	<b>8</b>	<b>20</b>	<b>129</b>	<b>120</b>	<b>594</b>

1988 - TABLEAU 8

TRAFIC MARITIME  
RESULTATS PAR TYPE DE MARCHANDISES

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

millier de tonnes

Chapitre NST Région	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOTAL
Nord	125	276	4 558	7 723	9 282	185	1 489	26	418	228	24 310
Picardie	24	15	1	11	8	83	8	18	60	110	338
Ile de France	673	956	281	2 387	74	236	107	614	390	855	6 573
Centre	44	19	13	0	0	20	15	41	30	124	306
Haute-Normandie	395	286	418	29 240	179	44	827	3 112	902	201	35 604
Basse-Normandie	249	61	726	124	510	15	129	188	11	80	2 093
Bretagne	866	2 223	3	767	0	12	214	622	98	155	4 960
Pays de la Loire	495	1 148	733	12 439	21	78	33	396	360	138	15 841
Poitou-Charentes	324	53	204	1 322	12	25	67	493	73	89	2 662
Limousin	3	3		0	3	13	4		4	10	40
Aquitaine	267	594	11	1 902	26	33	8	868	662	70	4 441
Midi-Pyrénées	93	15	5	0	24	6	28	16	28	25	240
Champagne-Ardenne	22	13	5	27	1	13	5	0	10	29	125
Lorraine	23	13	110	653	866	29	16	0	45	25	1 780
Alsace	8	18	0	1 744	4	16	9	194	49	36	2 078
Franche-Comté	4	2	1	0		13	8	1	10	33	72
Bourgogne	45	49	5	0	0	29	7	1	14	48	198
Auvergne	46	9	0	0	2	5	1		8	36	107
Rhône-Alpes	143	269	9	4 889	8	85	42	12	419	178	6 054
Languedoc	172	225	127	1 707	86	73	55	193	87	42	2 767
P.A.C.A.-Corse	420	576	2 517	33 155	7 083	197	173	293	487	165	45 066
<b>TOTAL</b>	<b>4 441</b>	<b>6 823</b>	<b>9 727</b>	<b>98 090</b>	<b>18 189</b>	<b>1 210</b>	<b>3 245</b>	<b>7 088</b>	<b>4 165</b>	<b>2 677</b>	<b>155 655</b>

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

millier de tonnes

Chapitre NST Région	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOTAL
Nord	1 478	1 025	89	913	118	1 430	1 425	27	423	395	7 323
Picardie	31	246	0	0	4	145	25	0	123	195	769
Ile de France	287	835	8	33	109	105	184	8	272	815	2 656
Centre	248	134	0	0	0	2	11	0	27	107	529
Haute-Normandie	9 064	799	85	2 435	88	43	748	282	1 483	477	15 504
Basse-Normandie	476	141	96	0	7	177	36	8	10	74	1 025
Bretagne	208	480	0	0	56	1	114	37	11	157	1 064
Pays de la Loire	1 044	560	0	1 169	47	79	4	93	13	133	3 142
Poitou-Charentes	1 800	769		3	6	1	62	0	28	59	2 728
Limousin	21	2		0		1	4	0	1	36	65
Aquitaine	2 770	672		114	76	7	574	35	191	159	4 598
Midi-Pyrénées	92	73	24	1	4	13	25	60	35	40	367
Champagne-Ardenne	64	367	0	0	0	24	7	0	14	51	527
Lorraine	12	77	352	0	0	159	7	0	50	73	730
Alsace	10	83		0	0	38	15	1	43	132	322
Franche-Comté	2	16		0	0	25	4	0	8	175	230
Bourgogne	37	219		0	0	58	6	0	28	67	415
Auvergne	6	51		0	1	36	7	0	15	116	232
Rhône-Alpes	89	175	1	120	1	99	51	0	348	398	1 282
Languedoc	760	464	0	0	6	8	81	14	64	25	1 422
P.A.C.A.-Corse	177	263	0	2 904	26	1 507	834	1	1 747	121	7 580
<b>TOTAL</b>	<b>18 676</b>	<b>7 451</b>	<b>655</b>	<b>7 692</b>	<b>549</b>	<b>3 958</b>	<b>4 224</b>	<b>566</b>	<b>4 934</b>	<b>3 805</b>	<b>52 510</b>

#### IV - APPROCHE DETAILLEE DES TRAFICS DETOURNES

10,735 millions de tonnes à l'importation et 5,598 millions de tonnes à l'exportation sont détournées 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

On a vu dans le paragraphe sur la régionalisation des trafics détournés, et notamment dans la représentation graphique, que peu de liaisons décrivent la quasi-totalité des détournements de trafic : en effet, sept régions génèrent 81,4% du trafic capté.

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 : d'une part parce que certaines régions sont à la fois frontalières terrestres et maritimes comme la région Nord et d'autre part parce que certains trafics sont également soumis à une autre contrainte qui les rend plus difficilement récupérables, la contrainte du mode de transport.

###### b. contrainte du mode de transport.

La répartition modale des trafics captés à l'importation est donnée globalement ci-dessous et régionalement dans le tableau 9.1.

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

millier de tonnes			
Pays de détournement mode à la frontière	Belgique	Pays Bas	TOTAL
Fer	651	146	797
Route	3 832	1 157	4 989
Voie navigable	1 790	3 151	4 941
Autres	7	1	8
<b>TOTAL</b>	<b>6 280</b>	<b>4 455</b>	<b>10 735</b>

1988 - TABLEAU 9

## TRAFIC DETOURNE RESULTATS SELON LE MODE A LA FRONTIERE

## 9.1 A L'IMPORTATION

Mode à la frontière	BELGIQUE				PAYS BAS			
	Fer	Route	Voie Navigable	TOTAL	Fer	Route	Voie Navigable	TOTAL
Région								
Nord	308	957	802	2 067	16	243	227	486
Picardie	38	307	77	422	25	79	39	143
Ile de France	24	660	85	769	13	211	50	274
Centre	14	157	2	173	5	33	6	44
Haute-Normandie	19	184	15	218	2	64	15	81
Basse-Normandie	1	63	0	64	0	24		24
Bretagne	12	51	0	63	0	8		8
Pays de la Loire	1	103		104	0	18	0	18
Poitou-Charentes	1	40		41	2	8	0	10
Limousin	4	19		23	1	5	0	6
Aquitaine	11	39		50	3	26		29
Midi-Pyrénées	7	22		29	7	10		17
Champagne-Ardenne	57	265	52	374	6	64	26	96
Lorraine	31	265	561	857	6	116	2 451	2 573
Alsace	19	176	106	301	5	72	281	358
Franche-Comté	2	49	10	61	0	7	6	13
Bourgogne	17	111	41	169	1	41	22	64
Auvergne	21	41	4	66	1	17		18
Rhône-Alpes	46	233	30	309	38	64	23	125
Languedoc	6	31		37	8	17	2	27
P.A.C.A.-Corse	12	59	5	76	7	30	3	40
TOTAL	651	3 832	1 790	6 273	146	1 157	3 151	4 454

millier de tonnes

On s'aperçoit que 46,0% des trafics détournés à l'importation le sont par voie navigable et 53,9% par fer et route. Les 0,1% restants représentent principalement du trafic en propulsion propre : en particulier, 4954 tonnes sont importées via la Belgique par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur Corse.

Cependant cette répartition modale est différente selon le pays de détournement. Si l'on considère la Belgique, sur 6,280 millions de tonnes détournées à l'importation par ce pays, 28,5% le sont par voie navigable et 71,4% par fer et route. Au contraire, par les Pays-Bas, ces pourcentages s'inversent : 70,7% des 4,455 millions de tonnes de trafics détournés par les Pays-Bas le sont par voie navigable alors que 29,3% le sont par fer et route.

En ce qui concerne la répartition modale entre le fer et la route, c'est la route qui prédomine quel que soit le pays de détournement.

Les 5,786 millions de tonnes détournées à l'importation par fer et route (4,483 millions de tonnes par la Belgique, 1,303 par les Pays Bas) peuvent être classées dans les trafics récupérables par les frontières maritimes françaises 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 françaises.\*

Cela tiendrait en particulier à diminuer le parcours terrestre entre le lieu de débarquement de la marchandise et la destination finale dans de nombreux cas : par exemple pour les 1,524 millions de tonnes importées par la région Nord via la Belgique et les Pays Bas.

En ce qui concerne la voie navigable, la majorité des trafics détournés transitent par quatre zones frontières qui sont :

- le département du Nord, zone riche en voies navigables, le département des Ardennes où passe la Meuse, le département de Moselle où coule la Moselle, et les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin limités par le Rhin.

Le croisement : région de destination finale x zone frontière permet de mettre en évidence les trafics difficilement récupérables.

Cinq trafics, en gras dans le tableau 10, représentant 0,644 millions de tonnes détournées par la Belgique et 2,748 millions de tonnes détournées par les Pays-Bas, soit au total 3,412 millions de tonnes paraissent difficilement récupérables dans un court laps de temps car bien adaptés aux contraintes diverses dont nous avons parlé plus haut : régions frontalières terrestres éloignées des façades maritimes françaises, bien desservies par voie navigable.

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 par les ports fluviaux français (Strasbourg, Mulhouse-Ottmarsheim, Thionville...).

Dans une première approximation, on peut donc avancer qu'à l'importation 31,8% du trafic détourné par la Belgique et les Pays-Bas apparaissent difficilement récupérables, les 68,2% restants pouvant donner lieu en partie à une récupération par les ports français.

(\*) Il faut noter toutefois que certaines ruptures de charge peuvent être dues dans quelques cas à une petite ouvraison effectuée dans le pays de rupture de charge. Mais les données fournies par les Douanes ne permettent pas d'évaluer le volume de tels trafics. Nous n'en tiendrons donc pas compte ici.

## 1988 - TABLEAU 10

## TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE

## 10.1 PAR LA BELGIQUE

millier de tonnes

Zone frontière	département du Nord		département des Ardennes		département de la Moselle		départements du Rhin *		Autres zones frontières		TOTAL	
Région	pavillon		pavillon		pavillon		pavillon		pavillon		pavillon	
	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres
Nord	161	641									161	641
Picardie	27	49		1	0						27	50
Ile de France	38	47					0				38	47
Centre	1	1									1	1
Haute-Normandie	9	6									9	6
Basse-Normandie		0										0
Bretagne		0										0
Champagne-Ardenne	25	19	3	5							28	24
Lorraine	3	6	1	4	56	429	1	61			61	500
Alsace	0				1	0	27	77		1	28	78
Franche-Comté	4	5		0			0	1			4	6
Bourgogne	20	20		0				1			20	21
Auvergne	3	1									3	1
Rhône-Alpes	13	14	1	1		0	1				15	15
P.A.C.A.-Corse	3	2				0					3	2
<b>TOTAL</b>	<b>307</b>	<b>811</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>57</b>	<b>429</b>	<b>29</b>	<b>140</b>		<b>1</b>	<b>398</b>	<b>1392</b>

\* Bas-Rhin, Haut-Rhin



## 1988 - TABLEAU 10

## TRAFFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE

## 10.2 PAR LES PAYS BAS

millier de tonnes

Zone frontière	département du Nord		département des Ardennes		département de la Moselle		départements du Rhin *		Autres zones frontières		TOTAL	
	pavillon		pavillon		pavillon		pavillon		pavillon		pavillon	
	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres
Nord	63	164						0			63	164
Picardie	12	27									12	27
Ile de France	22	28									22	28
Centre	4	2		0							4	2
Haute-Normandie	9	6									9	6
Pays de la Loire	0										0	
Poitou Charentes		0										0
Limousin		0										0
Champagne-Ardenne	4	3	1	18				0			5	21
Lorraine	1	0	2	1	229	2210		8			232	2219
Alsace	0	0			1		68	211		1	69	212
Franche-Comté	0		1	1	1	0	1	2	0		3	3
Bourgogne	5	11	1	2				3			6	16
Rhône-Alpes	7	11	1	1		1	1	1			9	14
Languedoc	1		0	1		0					1	1
P.A.C.A.-Corse	0	1		2							0	3
TOTAL	128	253	6	26	231	2211	70	225	0	1	435	2716

\* Bas-Rhin, Haut-Rhin

## 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 en effet, le pavillon, par convention, n'est pas codé).

Pavillon	Français			Autres			Total		
	Belgique	Pays Bas	Total	Belgique	Pays Bas	Total	Belgique	Pays Bas	Total
Route	1 633	404	2 037	2 199	753	2 952	3 832	1 157	4 989
Voie navigable	398	435	833	1 392	2 716	4 108	1 790	3 151	4 941

Sur 4,989 millions de tonnes détournées par route à l'importation par la Belgique et les Pays Bas, 2,037 millions le sont sous pavillon français et 2,952 sous pavillon étranger.

En ce qui concerne la voie navigable, 0,833 millions de tonnes sur les 4,941 millions détournées par la Belgique et les Pays Bas correspondent à du trafic sous pavillon français pour 4,108 millions de tonnes sous pavillon étranger.

Les taux de couverture assurés par les pavillons français sont dans les deux cas (40,8% par la route et 16,9% par la voie navigable) inférieurs aux taux assurés par les pavillons étrangers.

Si l'on s'intéresse plus particulièrement aux cinq trafics difficilement récupérables (en gras dans le tableau 10), la couverture par pavillon est la suivante : 0,388 millions de tonnes sous pavillon français et 3,024 millions sous pavillon étranger soit 11,4% sous pavillon français et 88,6 sous 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 38,1% par le pavillon français et 61,9% par le pavillon étranger.

## 2. Les Exportations

Les tableaux 9.2 et 11 donnent pour l'exportation, les résultats similaires à ceux des tableaux 9.1 et 10.

### a. contrainte de localisation

A l'exportation, cinq régions représentent 74,8% du trafic capté. Elles figuraient parmi les sept régions sélectionnées à l'importation.

### b. contrainte du mode de transport

La répartition modale des trafics captés à l'exportation est donnée globalement ci dessous et régionalement dans le tableau 9.2.

millier de tonnes			
Pays de détournement mode à la frontière	Belgique	Pays Bas	TOTAL
Fer	1 462	30	1 492
Route	2 858	333	3 191
Voie navigable	674	151	825
Autres	10	80	90
<b>TOTAL</b>	<b>5 004</b>	<b>594</b>	<b>5 598</b>

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 83,7% par fer et route au lieu de 46,0% et 53,9% pour l'importation. Les 1,6% restants représentent principalement du trafic en propulsion propre via la Belgique et du transport par installations fixes via les Pays Bas : en particulier, 8 264 tonnes sont exportées en propulsion propre via la Belgique par la région Provence Alpes - Côte d'Azur - Corse et le trafic par installations fixes via les Pays Bas est exporté par quatre régions : la Haute Normandie, les Pays de Loire, l'Alsace et la Provence Alpes Côte d'Azur Corse.

Comme dans le cas de l'importation, on peut faire apparaître quatre trafics difficilement récupérables (en gras dans le tableau 11) représentant 0,497 millions de tonnes détournées par la Belgique et 0,135 millions de tonnes détournées par les Pays Bas soit au total 0,632 millions de tonnes ce qui permettrait de dire qu'à l'exportation, 11,3% des trafics détournés par la Belgique et les Pays Bas paraissent difficilement récupérables .

1988 - TABLEAU 9

## TRAFIC DETOURNE RESULTATS SELON LE MODE A LA FRONTIERE

## 9.2 A L'EXPORTATION

Mode à la frontière	BELGIQUE				PAYS BAS			
	Fer	Route	Voie Navigable	TOTAL	Fer	Route	Voie Navigable	TOTAL
Région								
Nord	354	903	93	1 350	0	129	3	132
Picardie	218	263	20	501	1	12	0	13
Ile de France	43	158	12	213	0	13	1	14
Centre	31	40	2	73	1	4	0	5
Haute-Normandie	12	138	0	150	0	13		13
Basse-Normandie	20	29		49	1	2		3
Bretagne	1	19		20		3		3
Pays de la Loire	0	56		56	0	6	0	6
Poitou-Charentes	1	19		20	1	9		10
Limousin	0	1		1	0	0		0
Aquitaine	13	38		51	3	11	0	14
Midi-Pyrénées	5	11		16	0	1		1
Champagne-Ardenne	177	260	12	449	3	23	0	26
Lorraine	452	331	371	1 154	1	30	46	77
Alsace	4	186	159	349	0	35	97	132
Franche-Comté	26	71	5	102	1	5	4	10
Bourgogne	37	112		149	1	10	0	11
Auvergne	6	13		19	1	4	0	5
Rhône-Alpes	36	157	0	193	1	14	0	15
Languedoc	14	13		27	15	5		20
P.A.C.A.-Corse	12	40	0	52	0	4	0	4
<b>TOTAL</b>	<b>1 462</b>	<b>2 858</b>	<b>674</b>	<b>4 994</b>	<b>30</b>	<b>333</b>	<b>151</b>	<b>514</b>

millier de tonnes

## c. place des pavillons respectifs

Pavillon	Français			Autres			Total		
	Belgique	Pays Bas	Total	Belgique	Pays Bas	Total	Belgique	Pays Bas	Total
Pays de détournement mode à la frontière									
Route	1 036	79	1 115	1 822	254	2 076	2 858	333	3 191
Voie navigable	221	33	254	453	118	571	674	151	825

Si l'on considère la nationalité du pavillon, on constate que 1,115 millions de tonnes sur les 3,191 millions de tonnes détournées par route, sont transportées sous pavillon français et que sur les 0,825 millions de tonnes détournées par voie navigable, 0,254 millions sont acheminées sous pavillon français.

Les taux de couverture assurés par le pavillon français sont de 34,9% pour la route et de 30,8% pour la voie navigable.

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 11), la couverture par pavillon est la suivante : 0,151 millions de tonnes sous pavillon français et 0,481 millions de tonnes sous pavillon étranger ce qui donne 23,9% pour le pavillon français et 76,1% pour le pavillon étranger.

## 1988 - TABLEAU 11

## TRAFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE

## 11.1 PAR LA BELGIQUE

millier de tonnes

Zone frontière	département du Nord		département des Ardennes		département de la Moselle		départements du Rhin *		Autres zones frontières		TOTAL	
	pavillon		pavillon		pavillon		pavillon		pavillon		pavillon	
	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres
Nord	58	35								0	58	35
Picardie	16	4									16	4
Ile de France	10	2			0		0	0			10	2
Centre	1	1									1	1
Haute-Normandie	0										0	
Champagne-Ardenne	7	4	1					0			8	4
Lorraine					73	298	0	0			73	298
Alsace	1				0	1	48	77	2	30	51	108
Franche-Comté	1	0			0	0	3	1			4	1
Rhône-Alpes	0										0	
P.A.C.A.-Corse	0	0				0					0	0
<b>TOTAL</b>	<b>94</b>	<b>46</b>	<b>1</b>		<b>73</b>	<b>299</b>	<b>51</b>	<b>78</b>	<b>2</b>	<b>30</b>	<b>221</b>	<b>453</b>

\* Bas-Rhin, Haut-Rhin

1988 - TABLEAU 11

TRAFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE

11.2 PAR LES PAYS BAS

millier de tonnes

Zone frontière	département du Nord		département des Ardennes		département de la Moselle		départements du Rhin *		Autres zones frontières		TOTAL	
	pavillon		pavillon		pavillon		pavillon		pavillon		pavillon	
	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres
Nord	1	2									1	2
Picardie	0										0	
Ile de France	0	1					0	0			0	1
Centre							0	0			0	0
Pays de la Loire							0				0	
Aquitaine							0				0	
Champagne-Ardenne	0		0								0	
Lorraine					15	31	0	0			15	31
Alsace					0		14	75	0	8	14	83
Franche-Comté							3	1			3	1
Bourgogne							0				0	
Auvergne		0			0						0	0
Rhône Alpes		0									0	
P.A.C.A.-Corse							0				0	
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>		<b>15</b>	<b>31</b>	<b>17</b>	<b>76</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>33</b>	<b>118</b>

\* Bas-Rhin, Haut-Rhin

ANNEXES



## Annexe 1

## LES RENSEIGNEMENTS "TRANSPORTS" DES FORMULAIRES DOUANIERS

Le document administratif unique (DAU) comprend 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.
- . La nature de la marchandise
- . Le poids
  - Il s'agit du poids net en kg.
- . La valeur statistique
  - Elle donne la valeur des marchandises, en francs, y compris les frais de transport et d'assurance jusqu'à la frontière française

\* Les renseignements typiquement "transport" concernent :

- . Le transport à la frontière, 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 principal utilisé sur le parcours français.

## Annexe 2

### METHODE DE GENERATION DU PAYS DE RUPTURE DE CHARGE MANQUANT

L'utilisation du DAU (document administratif unique) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1988 a eu pour conséquence principale une perte d'information sur la notion de pays de dernière provenance (première destination) .

En effet, cette notion n'est plus à coder dans le cas d'échanges intracommunautaires .

Mais cette perte d'information s'est également fait sentir dans le cas des échanges avec les pays tiers et notamment dans le cas de libre pratique (paiement des droits de douanes dans un pays de la CEE autre que la France) .

Dans le fichier annuel de 1988, les enregistrements où le pays de dernière provenance (première destination) n'était pas codé, représentaient 27% du tonnage total à l'importation et 67% à l'exportation .

Toutefois, il faut distinguer deux cas :

- Le pays d'origine (ou de destination finale) est un pays de la CEE . Les pourcentages en tonnage où le pays de rupture de charge est non rempli, sont alors de 67% à l'importation et 93% à l'exportation par rapport au tonnage échangé avec les pays de la CEE .

- Le pays d'origine (ou de destination finale) est un pays hors CEE . Les pourcentages en tonnage de non codés sont de 2% à l'importation et 8% à l'exportation par rapport au tonnage échangé avec les pays hors CEE .

La méthode de génération utilisée a donc été différente selon les deux cas .

Pour le 1<sup>er</sup> cas (PPL\* dans la CEE), les données de 1988 ne permettaient pas de générer les données manquantes .

L'idée a donc été de se baser sur les données d'années antérieures .

Des croisements PPL x PML ont été effectués pour les pays de la CEE sur la période de 1983 à 1987, par sens, en distinguant les trafics dont le mode à l'étranger était " mer " des autres modes .

Depuis 1983, dans la plupart des cas, on obtient par rapport à un pays d'origine (destination finale) donné des pourcentages de PPL = PML allant de 94 à 100% en tonnage .

Il a donc été codé, en 1988, pour ces cas là, un PML égal au PPL . Cela a permis de combler 25% à l'importation du tonnage total sur les 27% non remplis et 63% à l'exportation sur les 67% non remplis .

Les cas posant un problème et restant à régler dans le 1<sup>er</sup> cas étaient :

PPL = Royaume Uni - Eire, Danemark, Grèce, Portugal pour les modes à la frontière autres que " mer " et PPL = RFA pour le mode à la frontière = " mer " .

\* On notera PPL le pays d'origine ou destination finale et PML le pays de dernière provenance ou première destination .

Après avoir regardé sur la période 1983-1987 s'il se dégagait un petit nombre de PML principaux, on a essayé de trouver, à l'aide des résultats 1987, un PML déterminant au regard de variables discriminantes en utilisant le critère de tonnage : selon le cas, on a utilisé le point frontière, le pavillon, le mode à l'étranger .

On a ensuite appliqué ces règles aux résultats 1988 ce qui a permis de remplir 1% du tonnage total à l'importation et 2% à l'exportation .

Restait ensuite le 2<sup>ème</sup> cas (PPL hors CEE) qui ne représentait plus que 1% du tonnage total à l'importation et 2% à l'exportation .

Les pourcentages de PML non remplis étant relativement faibles, il a été possible d'utiliser les résultats 1988 pour reconstituer les PML manquants .

Trois règles ont été utilisées :

. Lorsque le mode à la frontière est " air ", le PML est codé identiquement au PPL selon la méthode utilisée par les Douanes .

. Lorsque le PPL est la France, le PML est codé également France . On perd l'indication du PML, mais on peut isoler ces trafics très particuliers de réimportation sous régime des retours de marchandises nationales ou nationalisées .

. Enfin la troisième règle concerne tous les autres enregistrements :

Pour un croisement sens x PPL x mode à la frontière x zone frontière, on calcule le pourcentage de tonnage de chaque PML ventilé . On affecte le code du PML ayant le plus fort pourcentage de tonnage .

S'il n'existe pas de PML déterminant, on recommence l'opération avec le croisement sens x PPL x mode à la frontière .

Dans le cadre de notre étude, c'est le 2<sup>ème</sup> cas qui nous intéresse principalement, puisque la liste des pays sélectionnés en origine et destination finale pour déterminer les trafics captés ne comporte que le Royaume Uni, l'Irlande et la Grèce comme pays de la CEE .

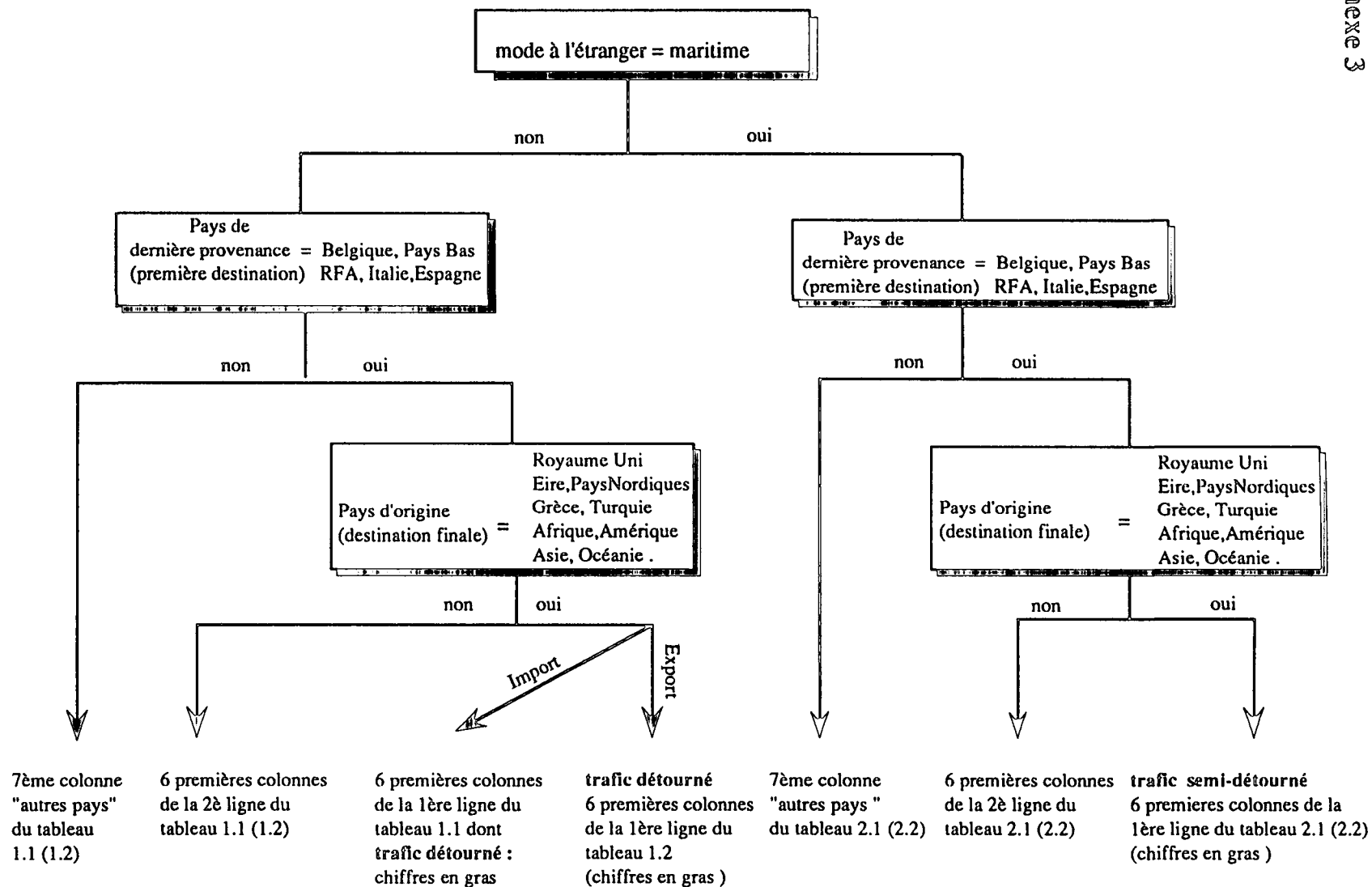
Pour plus d'information sur cette méthode de génération, contacter M.BERLEMONT (poste 5232) .

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 port duquel il peut y avoir détournement ?

test sur le pays d'origine (destination finale) : s'agit-il d'un pays pour lequel le trafic s'effectue essentiellement par mer ?



POUR MIEUX CONNAITRE L'INFORMATION STATISTIQUE  
SUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES, UTILISEZ



**SITRAM** décrit les transports terrestres en trafic intérieur, les transports terrestres, maritimes et aériens en trafic international selon un grand nombre de critères :

- . origine, destination du transport
- . nature de la marchandise
- . mode de transport
- . conditionnement
- . nature du véhicule
- . points frontières...

Les données sont disponibles sous forme trimestrielle ou annuelle de 1971 à 1988.

Les produits **SITRAM** sont les suivants :

- . publications périodiques
- . exploitation à la demande avec sortie sur papier, disquette ou bande magnétique
- . disquettes thématiques
- . minitel

Les demandes d'interrogation doivent être adressées à :

OEST - Banque SITRAM  
55 Rue Brillat Savarin  
75658 PARIS Cédex 13

à l'attention de Mme DRUELLE (poste 5226)

Pour tous renseignements sur **SITRAM**, consultez l'équipe **SITRAM** :

Mmes POLS (responsable **SITRAM**), DRUELLE, LETELLIER  
M. BERLEMONT

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

- Chaque mois*       La note de Conjoncture  
Les 11 numéros: 450F.
- Chaque trimestre*       Les projections Semestrielles de Transport  
Les 4 numéros: 100F.
- Chaque année*       Les trafics de marchandises (S.I.T.R.A.M : résultats généraux - année 1988)  
Le numéro: 150F.
- Le mémento de statistiques des transports  
Le numéro: 70F.
- 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 entreprises de transport (Les Enquêtes Annuelles d'Entreprise en 1988)  
Le numéro: 200F.
- Ponctuellement*       L'OEST publie de nombreuses études  
demandez nous le catalogue

### Gratuitement

- Les notes de synthèse de l'Observatoire sont adressées chaque mois, pour l'année civile et à partir de la date d'achat, 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.