
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 1989





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 1989, 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 1989, le flux de marchandises engendré par le commerce extérieur de la France s'élevait à 434 millions de tonnes, 160 millions de tonnes pour l'exportation, 274 millions de tonnes pour l'importation.

A l'exportation, 34,5% des tonnages sont sortis de France par voie maritime, 12,5% par la voie ferroviaire, 37,2% par la voie routière, 11,0% par la voie navigable et 4,8% 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 : 59,3 % pour la mer, 4,5% pour le fer, 24,7% pour la route, 4,5% pour la voie navigable et 7,0% 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 18,5% des importations, en tonnage, ayant pour origine l'Amérique, arrivent en France en empruntant un mode de transport terrestre avec comme dernière provenance la Belgique ou les Pays-Bas. Cela signifie que ces marchandises ayant pour origine l'Amérique ont été acheminées par mer vers la Belgique ou les Pays-Bas, puis ont emprunté un mode de transport terrestre à partir d'un port belge ou hollandais au lieu d'arriver directement par les ports français.

C'est ce phénomène, appelé généralement "détournement de trafic" que l'on décrit dans ce document, avec autant de précision que possible.

Cette brochure s'intéresse aux résultats 1989.

De nombreuses améliorations ont été apportées à cette publication depuis les résultats 1988.

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"

1. 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 citée précédemment.

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 existants (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 dû être restrictif, pour éviter une confusion entre les courants empruntant les ports des pays voisins de la France, et ceux transitant par ces pays par la voie terrestre. En effet, un transport entre la France et 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 254 milliers de tonnes à l'importation (96 par la Belgique, 124 par les Pays Bas et 34 par la RFA) et 193 milliers de tonnes à l'exportation (178 par

la Belgique, 6 par les Pays Bas et 9 par la RFA), utilisant en mode à la frontière le fer, la route ou la voie navigable; mais on ne connaît pas pour ces tonnages transportés 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 15 milliers de tonnes à l'importation et 3 milliers de tonnes à l'exportation pour l'Espagne et 40 milliers de tonnes à l'importation et 35 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 1,4% en tonnage des importations maritimes ayant pour origine l'Amérique transitent par un port belge ou hollandais avant d'entrer en France par un port français.

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 (228 milliers de tonnes en 1989).

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 négligeables à l'importation et de 2 milliers de tonnes à l'exportation pour l'Eire. En ce qui concerne le Royaume Uni, ils se montent à 127 milliers de tonnes à l'importation dont 62 venant de Norvège et à 12 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 16,1 millions de tonnes de pétrole brut importées en 1989 par Marseille-Fos et acheminées directement par pipe-line vers les raffineries de Suisse ou de RFA (cf. la publication "Pétrole 89" 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 1988, l'année 1989 se caractérise par :

- une forte hausse en tonnage des trafics captés à l'importation (+17,8%) et une légère baisse à l'exportation (-1,7%)

- une forte augmentation des valeurs statistiques des marchandises tant à l'importation (+23,1%) qu'à l'exportation (+15,8%).

EVOLUTION DU TRAFIC DETOURNE ET SEMI-DETOURNE SUR CINQ ANS

millier de tonnes
million de francs

Importations	1985		1986		1987		1988		1989	
	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur
trafic détourné	10 042	72 310	10 711	76 528	11 263	86 661	11 345	96 264	13 369	118 538
Importations françaises par voie maritime	153 307	362 376	153 867	258 641	152 800	264 428	155 655	271 262	162 804	316 432
dont trafic semi-détourné	926	3 254	961	2 586	1 583	2 994	992	2 347	936	3 046
Importations françaises totales	241 445	1 057 415	245 591	975 406	249 331	1 046 600	256 859	1 156 762	274 455	1 357 034

millier de tonnes
million de francs

Exportations	1985		1986		1987		1988		1989	
	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur
trafic détourné	6 584	57 085	6 187	54 611	6 130	48 895	5 944	58 347	5 843	67 566
Exportations françaises par voie maritime	52 867	305 721	50 913	265 527	53 043	255 800	52 510	273 835	55 397	301 231
dont trafic semi-détourné	168	505	185	470	90	418	60	531	114	816
Exportations françaises totales	145 599	965 496	141 711	916 911	144 408	953 454	152 642	1 070 182	160 340	1 239 540

III - EVALUATION DU TRAFIC CAPTE EN 1989 PAR LES PORTS BELGES , HOLLANDAIS, ALLEMANDS, ITALIENS et ESPAGNOLS.

A. RESULTATS GLOBAUX

1. Les importations

En 1989, 13,369 millions de tonnes de marchandises représentant 118,538 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 : 274,455 millions de tonnes, 1357,034 milliards de francs et plus particulièrement des importations maritimes françaises : 162,804 millions de tonnes, 316,432 milliards de francs.

Les trafics captés sont donc l'équivalent de 8,2% du tonnage et de 37,5% 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 (96,1% en tonnage et 86,8% en valeur du trafic total capté).

Par ailleurs, 0,936 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 5,843 millions de tonnes de marchandises, et 67,566 milliards de francs, le semi-détournement étant négligeable dans le cas des exportations.

Par rapport au trafic des ports français - 55,397 millions de marchandises exportées par voie maritime représentant 301,231 milliards de francs - les 5,843 millions de tonnes détournées sont l'équivalent de 10,5% du tonnage, le rapport en valeur s'élevant à 22,4%.

Comme pour les importations, la majorité des trafics détournés sont le fait des ports belges et hollandais (93,5% en tonnage et 87,0% en valeur du trafic total détourné).

1989 - TABLEAU I

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 *	8 879	76 507	7 983	29 063	763	10 344	51	1 695	86	3 900	17 762	121 509	2 169	137 897	19 931	259 406	158 004	540 400
dont trafic détourné	7 137	75 307	5 711	27 576	384	10 060	51	1 695	86	3 900	13 369	118 538						
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	27 100	114 071	11 877	65 410	27 347	269 025	8 203	148 108	4 847	52 828	79 374	649 442	12 346	131 755	91 720	781 197	116 451	816 635
Tous pays d'origine cumulés	35 979	190 578	19 860	94 473	28 110	279 369	8 254	149 803	4 933	56 728	97 136	770 951	14 515	269 652	111 651	1 040 603	274 455	1 357 035

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 *	4 839	50 227	626	8 565	288	5 741	36	690	54	2 343	5 843	67 566	1 263	178 670	7 106	246 236	43 433	512 039
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	23 910	102 417	8 353	58 329	26 716	212 123	15 077	144 678	7 081	65 378	81 137	582 925	16 702	109 147	97 839	692 072	116 907	727 501
Tous pays de destination finale cumulés	28 749	152 644	8 979	66 894	27 004	217 864	15 113	145 368	7 135	67 721	86 980	650 491	17 965	287 817	104 945	938 308	160 340	1 239 540

* 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.

1989 - TABLEAU 2

TRAFFIC MARITIME FRANCAIS

(trafic passant par un port francais 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		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 *	144	850	765	2 067	10	45	13	15	4	69	936	3 046	137 137	277 948	138 073	280 994	158 004	540 400
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	2 158	1 921	3 709	4 504	627	1 112	3 204	5 803	1 674	4 203	11 372	17 543	13 359	17 895	24 731	35 438	116 451	816 635
Tous pays d'origine cumulés	2 302	2 771	4 474	6 571	637	1 157	3 217	5 818	1 678	4 272	12 308	20 589	150 496	295 843	162 804	316 432	274 455	1 357 035

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 *	90	521	16	173	5	34	1	61	2	27	114	816	36 213	264 987	36 327	265 803	43 433	512 039
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	1 245	2 145	3 641	8 473	1 350	2 262	6 087	6 893	2 489	5 141	14 812	24 914	4 256	10 515	19 068	35 429	116 907	727 501
Tous pays de destination finale cumulés	1 335	2 666	3 657	8 646	1 355	2 296	6 088	6 954	2 491	5 168	14 926	25 730	40 469	275 502	55 395	301 232	160 340	1 239 540

* 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 1989 (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 transbordés 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 23,3 % du tonnage arrivant dans les ports français. En valeur, le rapport est de 83,6%

- l'Océanie : les rapports sont de 14,0 % en tonnage et 102,5 % 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 9,7 % en tonnage, 42,2 % 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 40,7 % en tonnage et 224,7 % en valeur.

- l'Amérique : les rapports sont de 26,3 % en tonnage et 36,5 % en valeur.

Pour l'ensemble des pays ou groupes de pays retenus, le trafic détourné équivaut à 16,1 % du tonnage d'exportations passant par les ports français, et à 25,4 % de la valeur de ces exportations passant par les ports français.

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

TRAFIC 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	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		importations françaises par voie maritime	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Royaume Uni	586	10 640	191	2 909	10	330	1	106	1	38	789	14 023	10 222	68 215
Eire	77	920	11	342	2	94	0	1	0	1	90	1 358	461	7 886
Pays Nordiques *	884	5 620	342	2 154	187	1 533	0	36	0	6	1 413	9 349	11 817	13 759
Grèce	41	267	0	0	4	169	1	5	0	3	46	444	1 593	2 355
Turquie	60	515	14	18	5	121	1	19	0	0	80	673	978	1 284
SOUS-TOTAL	1 648	17 962	558	5 423	208	2 247	3	167	1	48	2 418	25 847	25 072	93 499
Afrique	564	4 087	1 362	1 594	34	365	5	83	76	1 740	2 041	7 869	38 722	49 010
Amérique	3 883	26 548	2 664	10 097	76	2 923	15	895	7	2 000	6 645	42 463	28 514	50 775
Asie	929	25 112	385	7 490	47	4 485	26	518	2	99	1 389	37 704	39 493	83 168
Océanie	113	1 598	742	2 972	19	40	2	32	0	13	876	4 655	6 273	4 542
TOTAL	7 137	75 307	5 711	27 576	384	10 060	51	1 695	86	3 900	13 369	118 538	138 073	280 994

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	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		exportations françaises par voie maritime	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Royaume Uni	659	9 396	142	1 191	22	251	1	6	3	236	827	11 080	9 515	92 131
Eire	22	575	12	84	0	29	0	0	0	0	34	688	606	3 513
Pays Nordiques *	247	2 913	70	462	194	3 442	0	1	0	4	511	6 822	1 257	3 036
Grèce	80	717					6	85	0	0	86	802	1 037	2 971
Turquie	54	370	2	39	7	175	1	49	0	1	64	634	804	1 432
SOUS-TOTAL	1 062	13 971	226	1 776	223	3 897	8	141	3	241	1 522	20 026	13 219	103 083
Afrique	962	6 851	29	441	11	293	14	238	50	2 061	1 066	9 884	9 294	57 401
Amérique	1 374	15 633	180	3 491	23	534	1	37	1	25	1 579	19 720	6 009	54 063
Asie	1 399	12 857	145	1 695	28	930	13	273	0	12	1 585	15 767	7 463	45 816
Océanie	42	915	46	1 162	3	87	0	1	0	4	91	2 169	342	5 440
TOTAL	4 839	50 227	626	8 565	288	5 741	36	690	54	2 343	5 843	67 566	36 327	265 803

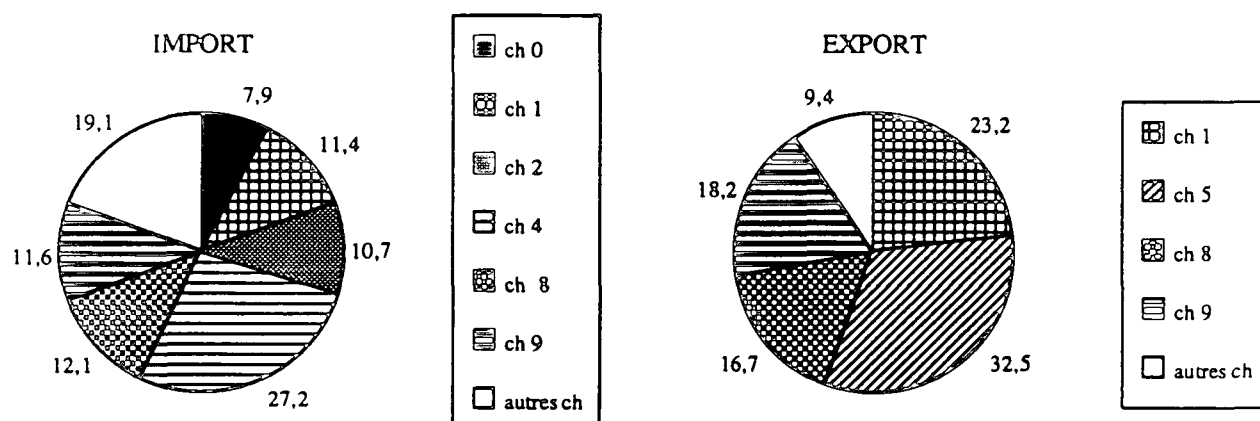
* Norvège, Suède, Finlande

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 combustibles, les minéraux solides, 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 plus 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 : chimie - 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 60,7% du tonnage (27,0% en valeur) des importations maritimes totales, alors qu'à l'exportation cette part n'est que de 11,9% en tonnage et 2,4% 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 19,4% en tonnage (51,1% en valeur) des importations maritimes hors produits pétroliers ce qui modifie de façon très sensible les rapports donnés précédemment (page 8) ; 8,2% en tonnage et 37,5% en valeur.

A l'exportation, rappelons que le rapport du trafic détourné au total du trafic maritime s'élève, en pourcentage, à 10,5% en tonnage et 22,4% en valeur.

TRAFFIC DETOURNE - RESULTATS PAR TYPE DE MARCHANDISES

4.1 A L'IMPORTATION

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 totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur		
Chapitre NST														
0 Agricole	696	4 783	283	3 120	35	398	22	209	25	181	1 061	8 691	4 255	16 614
1 Alimentaire	1 116	5 996	329	2 352	66	912	4	79	7	94	1 522	9 433	7 021	32 828
2 Combustibles	641	245	786	267	1	1	0	0	0	0	1 428	513	13 322	4 616
3 Pétrole	710	332	242	132	2	7	0	0	0	0	954	471	98 835	85 406
4 Minerais	582	1 853	3 037	902	24	18	1	7	1	2	3 645	2 782	19 813	5 748
5 Métallurgie	390	3 066	270	4 139	15	151	0	6	0	5	675	7 367	1 320	12 167
6 Construction	221	431	97	129	14	27	2	4	0	1	334	592	3 284	2 394
7 Engrais	477	447	53	56	16	12	6	2	33	38	585	555	7 402	4 384
8 Chimie	1 092	10 355	419	3 629	96	870	3	53	4	33	1 614	14 940	4 752	29 418
9 Divers	1 212	47 799	195	12 850	115	7 664	13	1 335	16	3 546	1 551	73 194	2 800	122 857
TOTAL	7 137	75 307	5 711	27 576	384	10 060	51	1 695	86	3 900	13 369	118 538	162 804	316 432

4.2 A L'EXPORTATION

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 totales	
	Belgique		Pays-Bas		R.F.A.		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur		
Chapitre NST														
0 Agricole	129	994	14	64	15	84	1	16	3	40	162	1 198	19 507	25 995
1 Alimentaire	1 120	5 541	169	1 278	34	243	23	301	10	120	1 356	7 483	9 763	44 806
2 Combustibles	3	3	0	0	32	12					35	15	501	314
3 Pétrole	70	171	37	60	1	3	0	1	0	0	108	235	6 599	7 149
4 Minerais	10	75	0	3	0	4					10	82	638	667
5 Métallurgie	1 758	9 703	61	349	76	473	1	7	1	13	1 897	10 545	4 000	18 463
6 Construction	143	332	11	37	7	27	1	2	1	3	163	401	4 215	2 828
7 Engrais	46	40	26	20	1	1	0	0	0	0	73	61	595	614
8 Chimie	772	7 376	157	1 764	40	576	2	46	3	55	974	9 817	5 374	44 865
9 Divers	788	25 992	151	4 990	82	4 318	8	317	36	2 112	1 065	37 729	4 205	155 530
TOTAL	4 839	50 227	626	8 565	288	5 741	36	690	54	2 343	5 843	67 566	55 397	301 231

Les trafics détournés par la Belgique et les Pays-Bas représentant aux importations : 96,1 % en tonnage et 86,8 % en valeur des trafics totaux détournés et aux exportations : 93,5 % en tonnage et 87,0% 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 : 560 milliers de tonnes importées à destination de la Champagne-Ardenne échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 165 milliers de tonnes d'importation entrant en France par les ports français, soit un rapport de 339,4 % en tonnage (101, 6 % en valeur).

La Lorraine : le rapport des trafics détournés aux trafics entrant par les ports français est de 243,8 % en tonnage et 185,6 % en valeur.

La Picardie : les rapports sont de 176,5 % en tonnage et 77,8 % en valeur.

La Bourgogne : 111,4 % en tonnage et 73,4 % en valeur.

La Franche-Comté : 73,7 % en tonnage et 21,7 % en valeur.

L'ensemble de ces cinq régions représente 49,2 % en tonnage des détournements à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le pourcentage étant de 14,7 % en valeur.

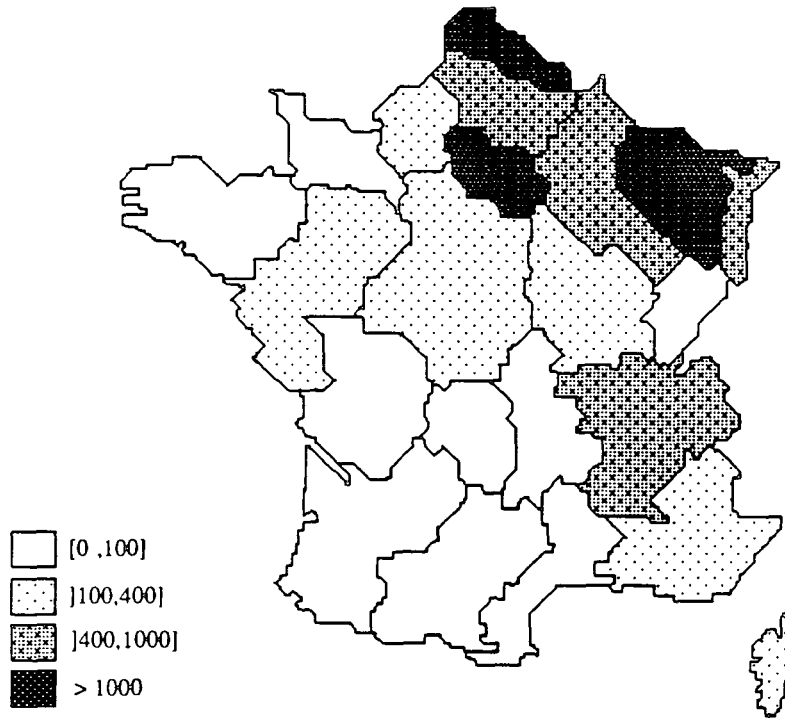
En valeur absolue, tonnage et valeur, on remarque que la Lorraine, le Nord et l'Île-de-France sont les régions les plus importantes du point de vue trafic détourné puisqu'elles représentent à elles seules 66,9 % en tonnage et 61,9 % en valeur du trafic détourné.

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 .

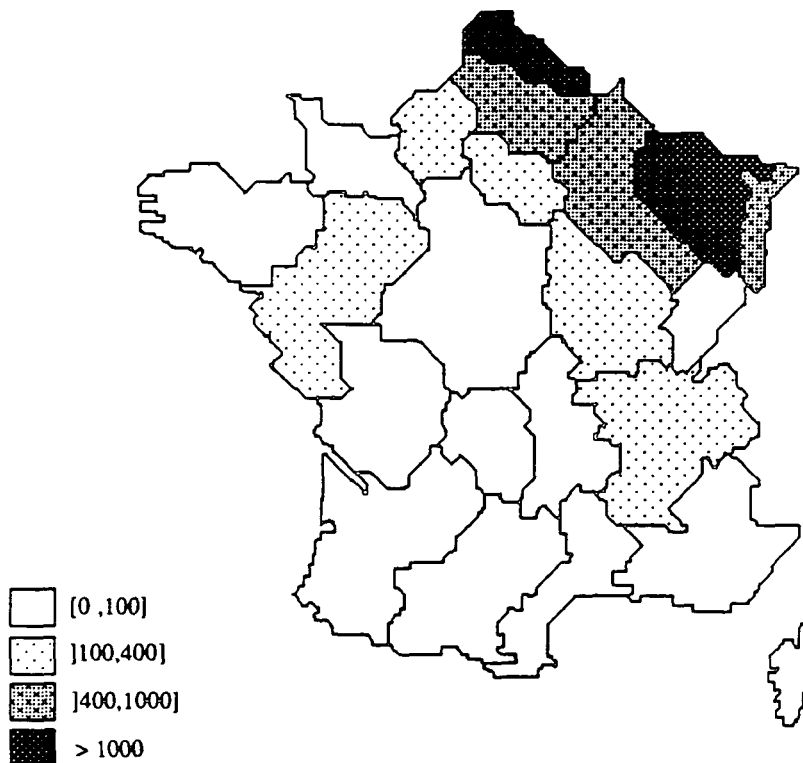
NOTE(*) Les tableaux 5 ne donnent donc pas la totalité des importations et exportations régionales.

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 : 1147 milliers de tonnes exportées par la Lorraine échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 673 milliers de tonnes sortant de France par les ports français, ce qui équivaut à 170,4 % en tonnage (le rapport en valeur étant de 139,1 %)

Alsace : le rapport des trafics détournés aux trafics sortant par les ports français est de 146,2 % en tonnage et 75,1 % en valeur

Champagne-Ardenne : 79,6 % en tonnage et 58,0 % en valeur

Picardie : 65,5 % en tonnage et 38,1 % en valeur

Bourgogne : 45,8 % en tonnage et 30,9 % en valeur

Ces cinq régions représentent 50,3 % en tonnage et 36,5% en valeur des détournements à l'exportation par la Belgique et les Pays-Bas.

En valeur absolue, tonnage et valeur, on note l'importance des régions suivantes : le Nord, la Lorraine, l'Alsace, la Picardie et la Champagne qui représentent 73,5 % en tonnage et 52,5 % 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.

1989 - TABLEAU 5

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	2 259	471	2 730	23 169	22	82	0	3	31	1 977	25 284	
Picardie	607	152	759	115	67	64	0	0	7	177	430	
Ile de France	987	232	1 219	114	570	3 818	203	84	404	1 174	6 367	
Centre	216	32	248	6	37	107	2	8	12	175	347	
Haute-Normandie	278	64	342	31	6 813	29 826	0	3	8	514	37 195	
Basse-Normandie	85	14	99	3	11	56	0	2	1	1 964	2 037	
Bretagne	74	12	86	7	17	68	0	117	6	4 666	4 881	
Pays de la Loire	132	21	153	11	23	171	7	18 020	20	420	18 672	
Poitou-Charentes	45	7	52	20	27	44	177	2	14	2 553	2 837	
Limousin	23	5	28	4	2	7	12	0	2	22	49	
Aquitaine	63	32	95	6	4	61	3 648	3	42	901	4 665	
Midi-Pyrénées	37	33	70	6	0	24	19	0	74	146	269	
Champagne-Ardenne	456	104	560	5	81	21	0	0	12	46	165	
Lorraine	792	3 858	4 650	1 352	7	33	0	0	424	91	1 907	
Alsace	310	425	735	9	10	19	0	0	2 082	144	2 264	
Franche-Comté	68	19	87	47	1	10	0	0	15	45	118	
Bourgogne	199	64	263	9	2	52	0	2	69	102	236	
Auvergne	56	15	71	1	2	47	0	2	38	28	118	
Rhône-Alpes	324	89	413	13	14	92	37	10	4 947	603	5 716	
Languedoc	42	21	63	1	5	18	5	1	154	2 795	2 979	
P.A.C.A.-Corse	82	40	122	23	9	44	3	0	45 944	243	46 266	
TOTAL	7 135	5 710	12 845	24 952	7 724	34 664	4 113	18 257	54 306	18 786	162 802	

1989 - TABLEAU 5

TRAFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

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

TRAFIC DETOURNE

TRAFIC MARITIME

million de francs

Pays de dernière provenance	Belgique	Pays-Bas	TOTAL	Dunkerque	Rouen	Le Havre	Bordeaux	Nantes St-Nazaire	Marseille	autres frontières	TOTAL
Région											
Nord	14 759	4 710	19 469	16 349	120	1 267	1	14	722	7 039	25 512
Picardie	3 657	1 145	4 802	1 660	177	1 271	0	2	234	2 828	6 172
Ile de France	31 550	7 926	39 476	795	1 813	37 425	236	263	5 671	35 907	82 110
Centre	1 717	500	2 217	59	213	2 907	4	17	319	2 001	5 520
Haute-Normandie	2 374	661	3 035	358	6 562	34 278	1	5	218	3 834	45 256
Basse-Normandie	670	437	1 107	27	119	2 485	0	9	50	3 502	6 192
Bretagne	655	312	967	34	128	2 152	0	2 078	210	8 188	12 790
Pays de la Loire	1 223	362	1 585	75	92	2 619	20	15 248	397	2 572	21 023
Poitou-Charentes	447	87	534	131	92	809	111	7	247	3 729	5 126
Limousin	181	50	231	69	15	130	192	0	59	225	690
Aquitaine	807	300	1 107	26	39	1 177	4 942	12	699	2 243	9 138
Midi-Pyrénées	507	390	897	49	9	904	300	1	2 158	2 084	5 505
Champagne-Ardenne	1 420	378	1 798	83	155	472	0	1	357	701	1 769
Lorraine	2 838	1 944	4 782	365	12	708	0	3	595	894	2 577
Alsace	3 852	3 374	7 226	141	41	541	2	2	2 182	1 342	4 251
Franche-Comté	499	340	839	2 190	10	383	0	1	238	1 053	3 875
Bourgogne	1 141	1 766	2 907	86	22	1 568	1	14	830	1 437	3 958
Auvergne	355	284	639	15	22	603	0	11	681	800	2 132
Rhône-Alpes	4 363	1 074	5 437	378	69	2 839	49	23	8 360	5 722	17 440
Languedoc	799	902	1 701	83	90	858	1 316	4	1 841	4 248	8 440
P.A.C.A.-Corse	1 493	635	2 128	77	43	754	442	3	42 067	3 569	46 955
TOTAL	75 307	27 577	102 884	23 050	9 843	96 150	7 617	17 718	68 135	93 918	316 431

1989 - TABLEAU 5

TRAFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

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

TRAFIC DETOURNE

TRAFIC MARITIME

millier de tonnes

Pays de première destination	Belgique	Pays-Bas	TOTAL	Dunkerque	Rouen	Le Havre	Bordeaux	Nantes St-Nazaire	Marseille	autres frontières	TOTAL
Région											
Nord	1 313	146	1 459	5 094	46	102	2	3	38	2 249	7 534
Picardie	449	19	468	248	58	153	0	1	27	228	715
Ile de France	241	17	258	244	853	669	58	15	455	722	3 016
Centre	73	7	80	56	36	181	2	4	16	181	476
Haute-Normandie	163	10	173	17	10 350	4 593	3	2	38	485	15 488
Basse-Normandie	38	1	39	4	22	92	1	3	7	586	715
Bretagne	23	4	27	2	19	120	1	88	10	933	1 173
Pays de la Loire	97	6	103	4	48	122	6	2 498	15	477	3 170
Poitou-Charentes	25	7	32	3	6	181	241	9	41	2 665	3 146
Limousin	2	0	2	2	1	7	9	4	8	32	63
Aquitaine	63	11	74	12	12	192	2 275	10	67	2 025	4 593
Midi-Pyrénées	18	1	19	5	2	37	46	1	72	153	316
Champagne-Ardenne	401	37	438	216	125	66	4	1	12	126	550
Lorraine	1 067	80	1 147	239	47	50	1	1	19	316	673
Alsace	283	217	500	62	46	46	1	0	29	158	342
Franche-Comté	87	10	97	3	13	62	0	0	44	104	226
Bourgogne	170	22	192	7	24	129	1	1	85	172	419
Auvergne	22	3	25	20	11	94	7	1	96	33	262
Rhône-Alpes	203	13	216	42	38	191	3	1	678	400	1 353
Languedoc	32	7	39	148	3	27	10	0	327	1 113	1 628
P.A.C.A.-Corse	66	6	72	34	9	59	4	10	9 084	341	9 541
TOTAL	4 836	624	5 460	6 462	11 769	7 173	2 675	2 653	11 168	13 499	55 399

1989 - 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	10 702	1 380	12 082	10 957	485	2 066	41	24	708	9 399	23 680
Picardie	3 169	391	3 560	1 613	460	2 910	5	10	548	3 795	9 341
Ile de France	7 318	688	8 006	3 832	5 280	22 477	316	428	12 374	21 233	65 940
Centre	1 164	238	1 402	226	420	2 807	17	18	642	2 898	7 028
Haute-Normandie	1 442	214	1 656	160	14 018	15 922	20	22	767	4 536	35 445
Basse-Normandie	280	17	297	38	248	2 510	8	14	287	1 921	5 026
Bretagne	621	80	701	39	287	2 066	13	2 660	408	4 995	10 468
Pays de la Loire	776	109	885	85	470	2 497	141	4 958	808	4 122	13 081
Poitou-Charentes	724	239	963	75	155	5 630	476	33	1 456	4 873	12 698
Limousin	51	11	62	24	46	270	42	5	171	327	885
Aquitaine	745	370	1 115	73	249	5 004	4 055	26	1 303	5 759	16 469
Midi-Pyrénées	926	48	974	55	62	751	259	4	1 385	1 593	4 109
Champagne-Ardenne	2 695	534	3 229	911	410	1 600	23	1	532	2 090	5 567
Lorraine	4 987	598	5 585	960	196	772	4	4	464	1 615	4 015
Alsace	4 174	2 236	6 410	798	322	1 472	13	7	1 046	4 879	8 537
Franche-Comté	1 696	483	2 179	94	271	2 147	3	3	1 730	3 293	7 541
Bourgogne	2 396	281	2 677	163	221	3 386	25	5	1 962	2 901	8 663
Auvergne	323	45	368	50	220	2 422	124	12	1 406	892	5 126
Rhône-Alpes	3 846	383	4 229	719	474	8 890	53	12	13 007	8 141	31 296
Languedoc	358	44	402	348	29	338	43	0	1 757	3 191	5 706
P.A.C.A.-Corse	1 834	174	2 008	203	130	939	62	17	16 022	3 228	20 601
TOTAL	50 227	8 563	58 790	21 423	24 453	86 876	5 743	8 263	58 783	95 681	301 222

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 tableau 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.

1989 - 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

Chapitre NST Région	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOTAL
Nord	258	273	207	350	485	107	72	38	230	238	2 258
Picardie	16	84	107	27	13	49	10	116	110	75	607
Ile de France	211	112	33	5	12	39	14	22	138	402	988
Centre	15	74	9	1	0	14	6	21	23	52	215
Haute-Normandie	15	83	15	4	3	9	7	14	80	47	277
Basse-Normandie	6	36	2	0	0	3	2	1	5	29	84
Bretagne	8	18	0	0	0	2	13	2	5	24	72
Pays de la Loire	22	51	1	6	1	5	2	1	17	26	132
Poitou-Charentes	2	7	0	1	2	1	1	0	6	26	46
Limousin	2	5	0	1	0	3	1	0	3	9	23
Aquitaine	6	19	0	1	0	3	1	1	17	15	63
Midi-Pyrénées	9	6	0	2	3	1	7	0	3	7	38
Champagne-Ardenne	11	42	149	22	1	42	7	125	21	36	456
Lorraine	38	54	76	212	42	45	42	82	155	47	793
Alsace	22	52	36	4	2	14	9	21	99	49	308
Franche-Comté	4	21	1	1	1	3	5	6	19	8	69
Bourgogne	4	65	0	35	1	15	7	22	27	24	200
Auvergne	5	25	1	2	1	5	0	1	10	5	55
Rhône-Alpes	17	58	2	35	11	24	14	2	96	67	326
Languedoc	3	16	0	3	2	3	1	0	6	8	42
P.A.C.A.- Corse	21	15	2	1	0	2	1	0	19	20	81
TOTAL	695	1 116	641	712	580	389	222	475	1 089	1 214	7 133

695

6.2 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	40	316	3	2	1	452	33	14	207	245	1 313
Picardie	11	156		0	0	124	7		86	65	449
Ile de France	6	56		7	1	58	15	0	31	67	241
Centre	0	41		0		0	1	0	4	26	72
Haute-Normandie	5	13	0	27	0	18	3	0	61	37	164
Basse-Normandie	0	3			0	30	0		2	3	38
Bretagne	1	12				1	2	0	1	6	23
Pays de la Loire	3	15		33	0	32	3	0	2	10	98
Poitou-Charentes	1	13		1	0	1	1		3	6	26
Limousin	0	0				0	0		0	1	1
Aquitaine	7	29		0	0	1	0		10	16	63
Midi-Pyrénées	1	4		0	0	1	0	4	5	3	18
Champagne-Ardenne	5	244		0	0	47	44	0	13	47	400
Lorraine	13	22	0	0	5	778	15	0	143	92	1 068
Alsace	22	49		0	0	37	9	28	69	68	282
Franche-Comté	0	4		0	0	34	0		27	21	86
Bourgogne	1	49	0			99	2		1	18	170
Auvergne	1	12			0	2	0		2	5	22
Rhône-Alpes	6	52	0	0	0	27	2		77	38	202
Languedoc	1	21		0	0	1	1		5	2	31
P.A.C.A.- Corse	4	8		0		15	5	0	22	11	65
TOTAL	128	1 119	3	70	7	1 758	143	46	771	787	4 832

1989 - 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	136	106	10	37	9	58	22	15	59	18	470
Picardie	13	26	11	8	1	25	15	2	29	22	152
Ile de France	55	27	26	1	35	15	17	0	15	40	231
Centre	1	9	4	0	0	4	0	1	5	8	32
Haute-Normandie	7	15	0	1	1	13	2	0	19	4	62
Basse-Normandie	1	1	0	0	0	0	0	0	0	11	13
Bretagne	3	5	0	0	0	0	0	0	1	2	11
Pays de la Loire	2	5	0	0	0	4	0	0	6	4	21
Poitou-Charentes	0	1	0	0	0	0	0	0	1	4	6
Limousin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Aquitaine	2	11	1	5	1	0	0	6	6	6	32
Midi-Pyrénées	2	24	0	0	3	0	0	2	2	2	33
Champagne-Ardenne	3	3	33	2	12	26	10	1	4	10	104
Lorraine	12	12	700	148	2 858	7	6	23	88	6	3 860
Alsace	22	34	2	12	106	67	14	5	137	25	424
Franche-Comté	0	2	0	5	0	0	2	0	6	4	19
Bourgogne	1	22	0	0	1	25	1	2	3	8	63
Auvergne	3	1	0	1	2	6	0	0	1	2	16
Rhône-Alpes	4	8	1	25	3	11	3	0	23	11	89
Languedoc	2	3	1	1	3	0	0	9	1	20	
P.A.C.A.-Corse	15	14	0	0	0	1	5	3	38		
TOTAL	284	329	787	242	3 034	268	93	49	419	195	5 700

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	3	30	0	1	0	6	4	3	68	32	147
Picardie	2	3	0	0	0	0	0	8	5	18	
Ile de France	2	3	0	0	1	3	3	6	18		
Centre	0	1	0	0	0	0	1	5	7		
Haute-Normandie	0	1	0	1	0	5	3	10			
Basse-Normandie	0	0	0	0	0	0	0	0			
Bretagne	0	2	0	0	0	0	2	4			
Pays de la Loire	0	1	0	0	1	0	4	6			
Poitou-Charentes	0	6	0	0	0	0	0	6			
Limousin	0	0	0	0	0	0	0	0			
Aquitaine	2	3	0	0	0	1	6	12			
Midi-Pyrénées	0	0	0	0	0	0	0	0			
Champagne-Ardenne	0	27	1	1	0	2	7	38			
Lorraine	0	2	0	43	1	3	21	11	81		
Alsace	2	65	36	0	1	1	21	40	51	217	
Franche-Comté	0	0	0	4	0	1	5	10			
Bourgogne	0	17	0	1	1	0	3	22			
Auvergne	0	0	0	0	0	0	2	2			
Rhône-Alpes	0	1	0	0	1	0	4	6	12		
Languedoc	0	6	0	0	0	1	0	7			
P.A.C.A.-Corse	0	1	0	2	0	2	0	5			
TOTAL	11	169	0	37	0	61	12	27	157	148	622

1989 - TABLEAU 8

TRAFFIC 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	116	264	4 668	7 878	10 088	205	1 428	18	416	203	25 284
Picardie	23	34	1	0	6	96	8	67	70	126	431
Ile de France	719	719	288	2 482	37	248	99	492	405	879	6 368
Centre	63	36	4	0	0	20	18	36	34	135	346
Haute-Normandie	418	320	2 142	28 984	167	29	726	3 040	1 110	258	37 194
Basse-Normandie	198	55	697	111	528	12	106	230	15	84	2 036
Bretagne	677	2 234	3	742	0	15	267	709	88	147	4 882
Pays de la Loire	502	1 608	2 459	12 820	27	100	47	532	434	142	18 671
Poitou-Charentes	296	50	173	1 417	26	48	79	600	62	85	2 836
Limousin	7	2	0	0	2	20	4	0	4	11	50
Aquitaine	232	546	24	2 115	20	21	10	1 006	628	63	4 665
Midi-Pyrénées	105	18	2	7	35	3	32	2	33	32	269
Champagne-Ardenne	20	18	2	7	1	11	7	65	6	25	162
Lorraine	24	10	82	421	1 254	29	10	6	49	23	1 908
Alsace	9	20	0	2 057	6	12	3	77	40	40	2 264
Franche-Comté	2	3	0	0	0	19	8	0	8	78	118
Bourgogne	55	71	3	0	0	28	10	2	16	51	236
Auvergne	49	9	0	3	5	8	0	0	6	38	118
Rhône-Alpes	132	148	9	4 517	7	104	54	8	535	202	5 716
Languedoc	179	287	79	1 828	87	68	76	242	93	41	2 980
P.A.C.A.-Corse	429	569	2 685	33 443	7 515	222	293	271	703	137	46 267
TOTAL	4 255	7 021	13 321	98 832	19 811	1 318	3 285	7 403	4 755	2 800	162 801

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	1 617	915	75	1 222	116	1 438	1 196	27	490	439	7 535
Picardie	21	184		0	1	134	31	0	127	215	713
Ile de France	370	803	8	32	163	176	276	7	278	904	3 017
Centre	104	199		0	0	2	21	0	32	117	475
Haute-Normandie	9 230	797	82	2 335	33	49	788	258	1 509	408	15 489
Basse-Normandie	344	78	19	0	8	153	14	1	20	78	715
Bretagne	220	547		0	61	1	113	63	13	155	1 173
Pays de la Loire	919	552	0	1 200	64	101	26	116	19	172	3 169
Poitou-Charentes	2 275	724	0	3	0	1	57	0	33	52	3 145
Limousin	22	1		1	0	2	4		1	33	64
Aquitaine	2 980	593	0	20	118	5	438	37	223	180	4 594
Midi-Pyrénées	70	55	1	0	0	16	35	57	34	47	315
Champagne-Ardenne	103	333	0	0	0	30	15	0	14	54	549
Lorraine	5	68	315	0	0	153	6	0	41	83	671
Alsace	9	89		0	0	43	15	1	48	136	341
Franche-Comté	1	14		0	0	23	4	0	8	177	227
Bourgogne	18	236		0	3	53	7	0	27	73	417
Auvergne	5	82		0	1	32	5	0	10	125	260
Rhône-Alpes	186	232	1	6	1	96	58	0	358	416	1 354
Languedoc	816	538		2	16	4	108	25	89	31	1 629
P.A.C.A.-Corse	190	2 724	0	1 777	52	1 487	997	2	2 002	310	9 541
TOTAL	19 505	9 764	501	6 598	637	3 999	4 214	594	5 376	4 205	55 393

IV - APPROCHE DETAILLEE DES TRAFICS DETOURNES

12,848 millions de tonnes à l'importation et 5,465 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 86,1% 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.**

Pays de détournement	millier de tonnes		
	Belgique	Pays Bas	TOTAL
Mode à la frontière			
Fer	721	147	868
Route	4 596	1 056	5 652
Voie navigable	1 815	4 507	6 322
Autres	5	1	6
TOTAL	7 137	5 711	12 848

1989 - TABLEAU 9

TRAFIC DETOURNE RESULTATS SELON LE MODE A LA FRONTIERE

9.1 A L'IMPORTATION

BELGIQUE

PAYS BAS

millier de tonnes

Mode à la frontière	Fer	Route	Voie Navigable	TOTAL	Fer	Route	Voie Navigable	TOTAL
Région								
Nord	313	1 063	883	2 259	4	244	224	472
Picardie	76	377	154	607	31	83	38	152
Ile de France	41	882	64	987	4	152	76	232
Centre	18	196	2	216	4	25	4	33
Haute-Normandie	12	258	9	279	1	53	9	63
Basse-Normandie	1	83		84	0	14		14
Bretagne	11	63		74	2	10		12
Pays de la Loire	4	128		132	0	21	0	21
Poitou-Charentes	1	44	0	45	1	6	0	7
Limousin	1	23		24	0	5		5
Aquitaine	12	50	1	63	3	29	0	32
Midi-Pyrénées	10	27	0	37	22	11		33
Champagne-Ardenne	75	303	78	456	8	69	27	104
Lorraine	28	314	450	792	5	109	3 744	3 858
Alsace	9	193	108	310	4	84	338	426
Franche-Comté	4	53	12	69	0	8	11	19
Bourgogne	20	136	43	199	2	37	25	64
Auvergne	5	50	2	57	3	13		16
Rhône-Alpes	62	253	9	324	31	48	9	88
Languedoc	4	37	0	41	9	10	1	20
P.A.C.A.-Corse	14	63	0	77	13	25	1	39
TOTAL	721	4 596	1 815	7 132	147	1 056	4 507	5 710

On s'aperçoit que 49,2% des trafics détournés à l'importation le sont par voie navigable et 50,7% par fer et route. Les 0,1% restants représentent principalement du trafic en propulsion propre : en particulier, 4101 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 7,137 millions de tonnes détournées à l'importation par ce pays, 25,4% le sont par voie navigable et 74,5% par fer et route. Au contraire, par les Pays-Bas, ces pourcentages s'inversent : 78,9% des 5,711 millions de tonnes de trafics détournés par les Pays-Bas le sont par voie navigable alors que 21,1% 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 6,520 millions de tonnes détournées à l'importation par fer et route (5,317 millions de tonnes par la Belgique, 1,203 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 1,624 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.

Six trafics, en gras dans le tableau 10, représentant 0,557 millions de tonnes détournées par la Belgique et 4,096 millions de tonnes détournées par les Pays-Bas, soit au total 4,653 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 36,2% du trafic détourné par la Belgique et les Pays-Bas apparaissent difficilement récupérables, les 63,8% 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.

1989 - TABLEAU 10

TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE

10.1 PAR LA BELGIQUE

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	162	721									162	721
Picardie	83	71	0								83	71
Ile de France	23	40		1				0			23	41
Centre	1	2									1	2
Haute-Normandie	4	5									4	5
Poitou-Charentes	0										0	
Aquitaine		0				1						1
Midi-Pyrénées	0										0	
Champagne-Ardenne	34	41		2	0			0			34	43
Lorraine	2	1	1	2	31	353	2	59	1		37	415
Alsace		0		0	0	1	38	68			38	69
Franche-Comté	2	5		1	0	1	1	2			3	9
Bourgogne	22	14	2	1				5			24	20
Auvergne	1	0									1	0
Rhône-Alpes	4	3	0	0			0	1			4	4
Languedoc				0								0
P.A.C.A.-Corse		0										0
TOTAL	338	903	3	7	31	356	41	135	1		414	1 401

* Bas-Rhin, Haut-Rhin

1989 - TABLEAU 10

TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE

10.2 PAR LES PAYS BAS

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	40	183		0				0	1		41	183
Picardie	7	31									7	31
Ile de France	26	49	0		0			0			26	49
Centre	1	3									1	3
Haute-Normandie	5	4									5	4
Pays de la Loire	0										0	
Poitou Charentes		0										0
Aquitaine	0	0									0	0
Champagne-Ardenne	5	4	2	17		0					7	21
Lorraine		1	1	4	136	3 594		7			137	3 606
Alsace	0				1	28	55	251		3	56	282
Franche-Comté			1	3			0	3		4	1	10
Bourgogne	5	8	0	2			1	9			6	19
Rhône-Alpes	1	2	2	2	0	1	0	1			3	6
Languedoc	0		0	1							0	1
P.A.C.A.-Corse		1		1		0						2
TOTAL	90	286	6	30	137	3 623	56	271	1	7	290	4 217

* 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
Pays de détournement mode à la frontière									
Route	1 855	369	2 224	2 741	687	3 428	4 596	1 056	5 652
Voie navigable	414	290	704	1 401	4 217	5 618	1 815	4 507	6 322

Sur 5,652 millions de tonnes détournées par route à l'importation par la Belgique et les Pays Bas, 2,224 millions le sont sous pavillon français et 3,428 sous pavillon étranger.

En ce qui concerne la voie navigable, 0,704 millions de tonnes sur les 6,322 millions détournées par la Belgique et les Pays Bas correspondent à du trafic sous pavillon français pour 5,618 millions de tonnes sous pavillon étranger.

Les taux de couverture assurés par les pavillons français sont dans les deux cas (39,3% par la route et 11,1% par la voie navigable) inférieurs aux taux assurés par les pavillons étrangers.

Si l'on s'intéresse plus particulièrement aux six trafics difficilement récupérables (en gras dans le tableau 10), la couverture par pavillon est la suivante : 0,267 millions de tonnes sous pavillon français et 4,385 millions sous pavillon étranger soit 5,7% sous pavillon français et 94,3 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 36,3% par le pavillon français et 63,7% 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 73,5% 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.

Pays de détournement mode à la frontière	millier de tonnes		
	Belgique	Pays Bas	TOTAL
Fer	1 269	19	1 288
Route	3 000	385	3 385
Voie navigable	517	185	702
Autres	53	37	90
TOTAL	4 839	626	5 465

Si l'on s'intéresse à la répartition modale des exportations, il apparait que les pourcentages s'inversent par rapport aux importations puisque 12,8% des trafics détournés le sont par voie navigable et 85,5% par fer et route au lieu de 49,2% et 50,7% pour l'importation. Les 1,7% restants représentent principalement du trafic en propulsion propre ou du transport par installations fixes : en particulier via la Belgique 9 152 tonnes sont exportées en propulsion propre par la région Provence Alpes - Côte d'Azur - Corse, 9 321 tonnes partent par installations fixes de la Haute Normandie ainsi que 33 044 tonnes des Pays de la Loire . Transitant par les Pays Bas, ce sont 36 271 tonnes qui arrivent d'Alsace par installations fixes .

Comme dans le cas de l'importation, on peut faire apparaitre quatre trafics difficilement récupérables (en gras dans le tableau 11) représentant 0,413 millions de tonnes détournées par la Belgique et 0,172 millions de tonnes détournées par les Pays Bas soit au total 0,585 millions de tonnes ce qui permettrait de dire qu'à l'exportation, 10,7% des trafics détournés par la Belgique et les Pays Bas paraissent difficilement récupérables .

1989 - TABLEAU 9

TRAFIC DETOURNE RESULTATS SELON LE MODE A LA FRONTIERE

9.2 A L'EXPORTATION

BELGIQUE

PAYS BAS

millier de tonnes

Mode à la frontière	Fer	Route	Voie Navigable	TOTAL	Fer	Route	Voie Navigable	TOTAL
Région								
Nord	284	946	83	1 313	1	145	1	147
Picardie	151	294	4	449	1	18		19
Ile de France	68	170	3	241	0	15	2	17
Centre	32	41	0	73	1	7		8
Haute-Normandie	16	138		154	0	10		10
Basse-Normandie	22	16		38	0	1		1
Bretagne	4	19		23	0	4		4
Pays de la Loire	3	61	0	64	0	6		6
Poitou-Charentes	2	24		26	0	6		6
Limousin	0	2		2	0	0		0
Aquitaine	13	50		63	1	10	0	11
Midi-Pyrénées	3	14	0	17	0	1		1
Champagne-Ardenne	122	276	3	401	1	36	0	37
Lorraine	422	330	315	1 067	4	37	40	81
Alsace	4	174	105	283	0	44	137	181
Franche-Comté	17	67	4	88	1	4	5	10
Bourgogne	36	134	0	170	0	21	0	21
Auvergne	6	17		23	0	3	0	3
Rhône-Alpes	29	173	0	202	1	12	0	13
Languedoc	20	12		32	6	1		7
P.A.C.A.-Corse	15	42		57	2	4	0	6
TOTAL	1 269	3 000	517	4 786	19	385	185	589

c. place des pavillons respectifs

millier de tonnes

Pavillon	Français			Autres			Total		
	Belgique	Pays Bas	Total	Belgique	Pays Bas	Total	Belgique	Pays Bas	Total
Pays de détournement mode à la frontière									
Route	1 082	83	1 165	1 918	302	2 220	3 000	385	3 385
Voie navigable	131	39	170	386	146	532	517	185	702

Si l'on considère la nationalité du pavillon, on constate que 1,165 millions de tonnes sur les 3,385 millions de tonnes détournées par route, sont transportées sous pavillon français et que sur les 0,702 millions de tonnes détournées par voie navigable, 0,170 millions sont acheminées sous pavillon français.

Les taux de couverture assurés par le pavillon français sont de 34,4% pour la route et de 24,2% 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 : 0,105 millions de tonnes sous pavillon français et 0,480 millions de tonnes sous pavillon étranger ce qui donne 17,9% pour le pavillon français et 82,1% pour le pavillon étranger.

1989 - 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	
Région	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres
Nord	52	30			0						52	30
Picardie	3	2									3	2
Ile de France	1	2			0	0	0	0			1	2
Centre							0	0			0	0
Pays de la Loire							0	0			0	0
Midi Pyrénées							0	0			0	0
Champagne-Ardenne	1	1	0	0			1				2	1
Lorraine	0				34	282	0	0	0	8	34	282
Alsace					0	0	35	61			35	69
Franche Comté					0	0	4	0			4	0
Bourgogne				0			0	0			0	0
Rhône Alpes							0		0		0	0
P.A.C.A Corse						0						0
TOTAL	57	35	0	0	34	282	40	61	0	8	131	386

* Bas-Rhin, Haut-Rhin

1989 - TABLEAU 11

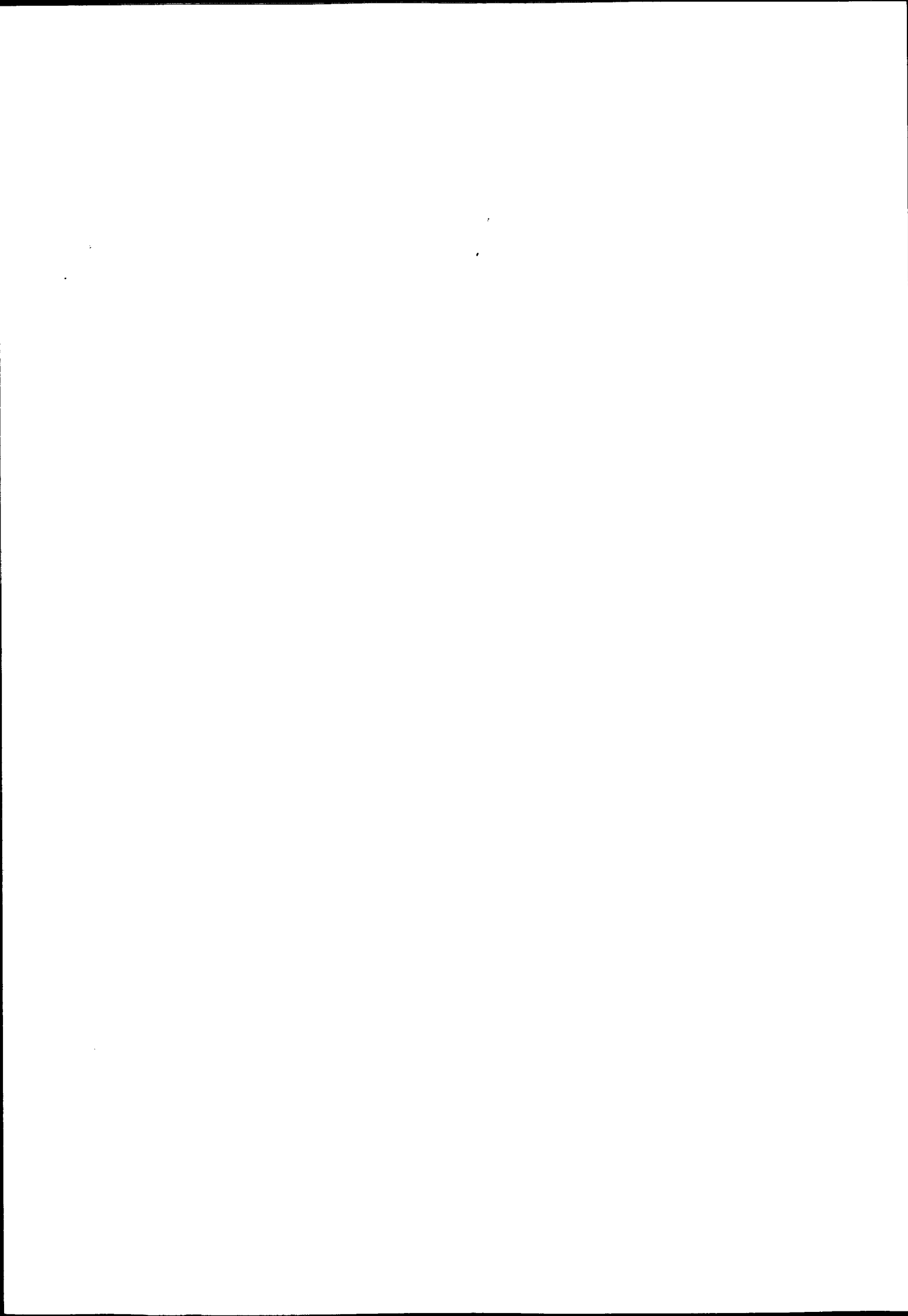
TRAFFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE

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	
Région	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres
Nord	0	1									0	1
Ile de France		2					0	0			0	2
Aquitaine											0	
Champagne-Ardenne						0					0	0
Lorraine					5	34	0				5	34
Alsace					1	0	29	103		5	30	108
Franche-Comté					0		4	1			4	1
Bourgogne						0	0	0			0	0
Auvergne							0	0			0	
Rhône Alpes		0					0				0	0
P.A.C.A.-Corse							0				0	
TOTAL	0	3			6	34	33	104		5	39	146

* Bas-Rhin, Haut-Rhin



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^{er} 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 1989, les enregistrements où le pays de dernière provenance (première destination) n'était pas codé, représentaient 35% du tonnage total à l'importation et 66% 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 65% à l'importation et 89% 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 3% à l'importation et 12% 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^{er} cas (PPL* dans la CEE), les données de 1989 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 1989, pour ces cas là, un PML égal au PPL. Cela a permis de combler 32% à l'importation du tonnage total sur les 35% non remplis et 61% à l'exportation sur les 66% non remplis.

Les cas posant un problème et restant à régler dans le 1^{er} 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 1989 ce qui a permis de remplir 1,4% du tonnage total à l'importation et 1,7% à l'exportation .

Restait ensuite le 2^{ème} cas (PPL hors CEE) qui ne représentait plus que 1,6% du tonnage total à l'importation et 3,3% à l'exportation .

Les pourcentages de PML non remplis étant relativement faibles, il a été possible d'utiliser les résultats 1989 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^{ème} 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 .

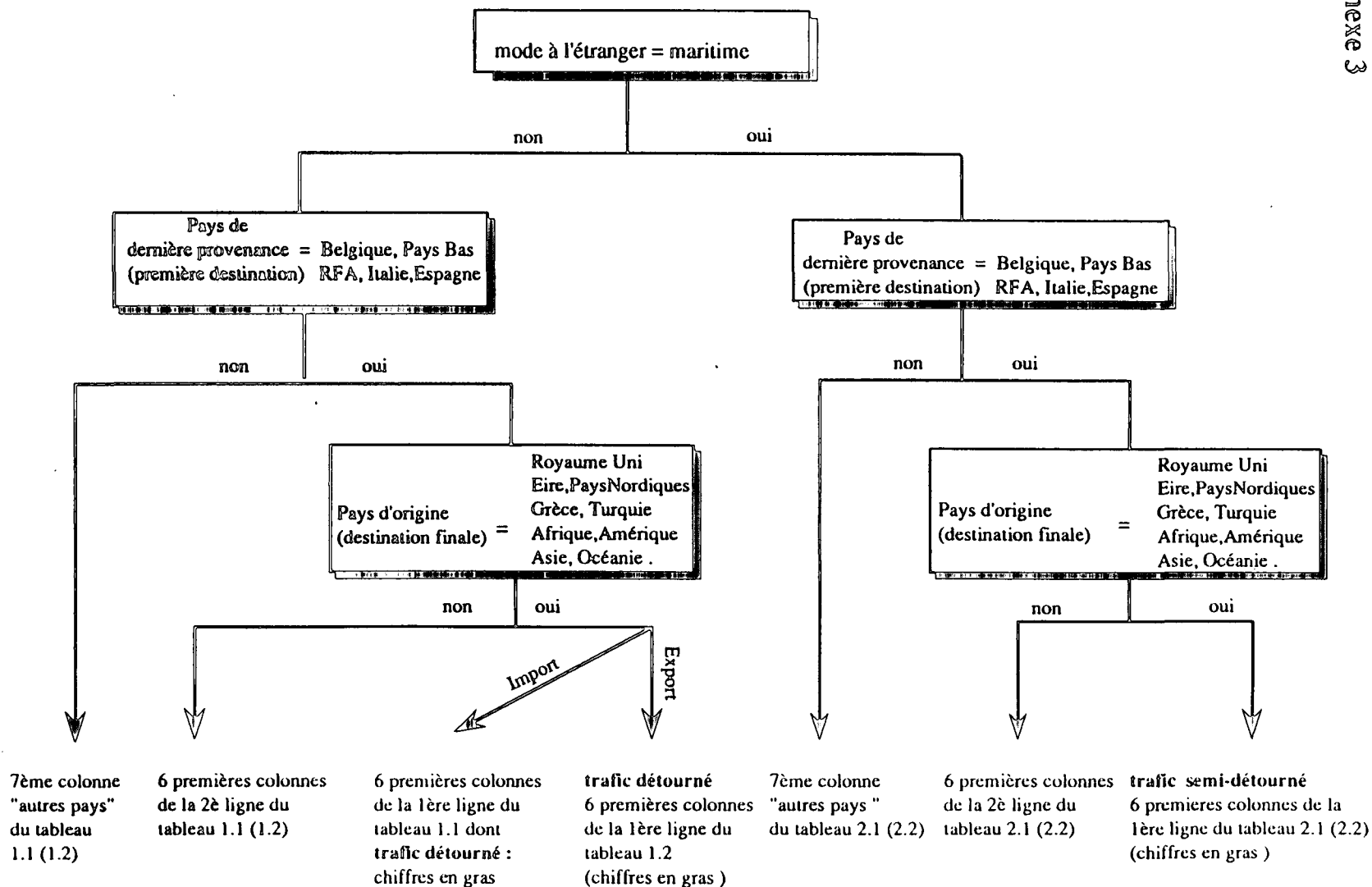
Pour plus d'information sur cette méthode de génération, contacter M.BERLEMONT (poste 5232)

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, UTILISÉZ



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 1989 .

Les produits **SITRAM** sont les suivants :

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

Les demandes d'interrogation doivent être adressées à :

OEST - Banque SITRAM
55 Rue Brillat Savarin
75658 PARIS Cedex 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 année

- Les trafics de marchandises (S.I.T.R.A.M : résultats généraux - année 1989)

Le numéro: 150F.

- Le mémento de statistiques des transports

Le numéro: 70F.

- Le fichier central des automobiles (parc et immatriculations)

Le numéro: 100F.

- 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.

- Les Comptes transport de la nation (1990)

Le numéro : 80 F.

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.