

S.I.T.R.A.M. APPLICATION :
Comment évaluer la part du trafic maritime
né de notre commerce extérieur qui échappe aux ports français

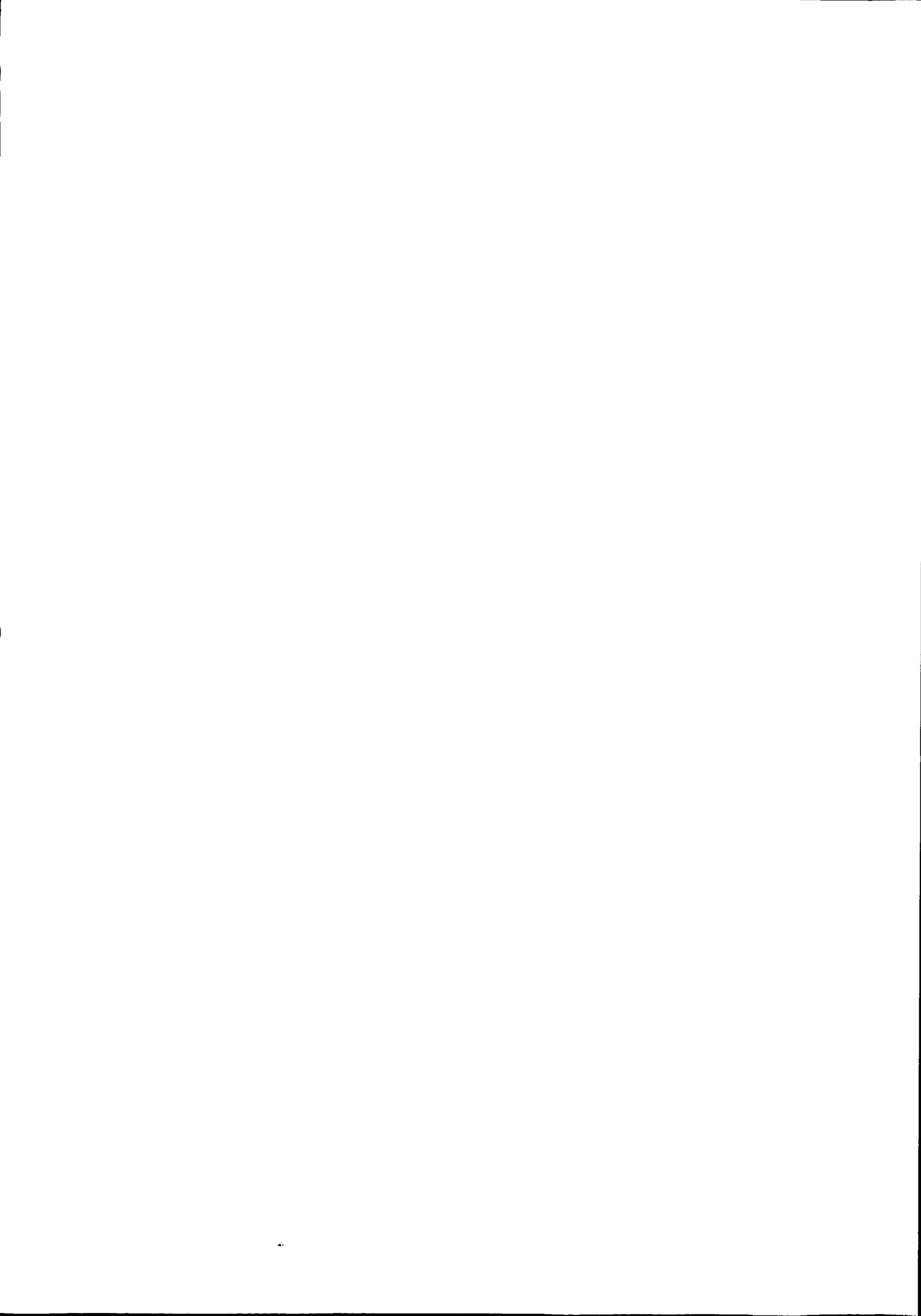
TRAFICS CAPTES PAR LES PORTS ETRANGERS

Statistique
de l'année 1990



MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DU LOGEMENT,
DES TRANSPORTS
ET DE L'ESPACE

OBSERVATOIRE ÉCONOMIQUE ET
STATISTIQUE DES TRANSPORTS
55 - 57 rue Brillat - Savarin 75013 PARIS
téléphone : 45 89 89 27 télécopie : 45 88 48 01



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 1990, 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 1990, le flux de marchandises engendré par le commerce extérieur de la France s'élevait à 449 millions de tonnes, 164 millions de tonnes pour l'exportation, 285 millions de tonnes pour l'importation.

A l'exportation, 33,8% des tonnages sont sortis de France par voie maritime, 12,3% par la voie ferroviaire, 37,6% par la voie routière, 10,7% par la voie navigable et 5,6% 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 : 59,2 % pour la mer, 4,4% pour le fer, 25,0% pour la route, 4,1% pour la voie navigable et 7,3% 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 19,0% 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 1990.

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 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, Allemagne*, 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 partir de 1990, la RFA est remplacée par l'Allemagne, réunion des deux anciens pays : RFA et RDA .

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 l'Allemagne, 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 401 milliers de tonnes à l'importation (221 par la Belgique, 164 par les Pays Bas, 13 par l'Allemagne et 3 par l'Italie) et 82 milliers de tonnes à l'exportation (70 par la Belgique, 2 par les Pays Bas et 10 par l'Allemagne), 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, l'Allemagne ou l'Italie ne sont pas comptabilisés dans les trafics captés.

Ils représentent 29 milliers de tonnes à l'importation et 9 milliers de tonnes à l'exportation pour l'Espagne et 34 milliers de tonnes à l'importation et 40 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 1,1% 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 (143 milliers de tonnes en 1990).

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 à l'exportation pour l'Eire. En ce qui concerne le Royaume Uni, ils se montent à 101 milliers de tonnes à l'importation dont 63 venant de Norvège et à 13 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 1990 par Marseille-Fos et acheminées directement par pipe-line vers les raffineries de Suisse ou d'Allemagne (cf. la publication "Pétrole 90" 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 1989, l'année 1990 se caractérise par une forte hausse en tonnage des trafics captés à l'exportation tant en tonnage (+17,1%) qu'en valeur (+9,9%).

A l'importation, on note une hausse en tonnage (+4,3%) légèrement plus forte que la hausse des importations françaises totales et maritimes, accompagnée d'une légère baisse en valeur (-0,1%).

EVOLUTION DU TRAFIC DETOURNE ET SEMI-DETOURNE SUR CINQ ANS

Importations	1986		1987		1988		1989		1990	
	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur
trafic détourné	10 711	76 528	11 263	86 661	11 345	96 264	13 369	118 538	13 950	118 455
Importations françaises par voie maritime	153 867	258 641	152 800	264 428	155 655	271 262	162 804	316 432	168 807	329 444
dont trafic semi-détourné	961	2 586	1 583	2 994	992	2 347	936	3 046	844	4 013
Importations françaises totales	245 591	975 406	249 331	1 046 600	256 859	1 156 762	274 455	1 357 034	285 180	1 403 920

millier de tonnes
million de francs

Exportations	1986		1987		1988		1989		1990	
	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur
trafic détourné	6 187	54 611	6 130	48 895	5 944	58 347	5 843	67 566	6 845	74 228
Exportations françaises par voie maritime	50 913	265 527	53 043	255 800	52 510	273 835	55 397	301 231	55 177	293 851
dont trafic semi-détourné	185	470	90	418	60	531	114	816	150	678
Exportations françaises totales	141 711	916 911	144 408	953 454	152 642	1 070 182	160 340	1 239 540	163 517	1 275 993

millier de tonnes
million de francs

III - EVALUATION DU TRAFIC CAPTE EN 1990 PAR LES PORTS BELGES , HOLLANDAIS, ALLEMANDS, ITALIENS et ESPAGNOLS.

A. RESULTATS GLOBAUX

1. Les importations

En 1990, 13,950 millions de tonnes de marchandises représentant 118,455 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 : 285,180 millions de tonnes, 1403,920 milliards de francs et plus particulièrement des importations maritimes françaises : 168,807 millions de tonnes, 329,444 milliards de francs.

Les trafics captés sont donc l'équivalent de 8,3% du tonnage et de 36,0% 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 (96,0% en tonnage et 86,1% en valeur du trafic total capté).

Par ailleurs, 0,844 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 6,845 millions de tonnes de marchandises, et 74,228 milliards de francs, le semi-détournement étant négligeable dans le cas des exportations.

Par rapport au trafic des ports français - 55,177 millions de marchandises exportées par voie maritime représentant 293,851 milliards de francs - les 6,845 millions de tonnes détournées sont l'équivalent de 12,4% du tonnage, le rapport en valeur s'élevant à 25,3%.

Comme pour les importations, la majorité des trafics détournés sont le fait des ports belges et hollandais (93,4% en tonnage et 86,5% en valeur du trafic total détourné).

1990 - TABLEAU 1

MISE EN EVIDENCE DU TRAFIC DETOURNE

(trafic échappant totalement aux ports français apparaissant en caractères gras sur le tableau)

1.1 A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE NON MARITIME

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												AUTRES PAYS		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		Allemagne		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 *	10 064	80 201	6 865	24 347	1 587	11 425	37	1 823	99	4 043	18 652	121 839	1 974	143 943	20 626	265 782	165 276	555 906
dont trafic détourné	8 784	79 277	4 613	22 743	417	10 569	37	1 823	99	4 043	13 950	118 455						
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	29 830	115 939	12 227	67 869	29 335	270 170	8 263	152 824	5 437	57 192	85 092	663 994	10 655	144 700	95 747	808 694	119 904	848 014
Tous pays d'origine cumulés	39 894	196 140	19 092	92 216	30 922	281 595	8 300	154 647	5 536	61 235	103 744	785 833	12 629	288 643	116 373	1 074 476	285 180	1 403 920

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		Allemagne		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays de destination finale	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par la mer *	5 692	55 750	701	8 469	330	6 381	52	673	70	2 955	6 845	74 228	1 615	181 960	8 460	256 188	45 472	518 334
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	25 055	111 493	8 618	60 968	27 495	230 820	14 498	137 363	7 707	74 964	83 373	615 608	16 507	110 346	99 880	725 954	118 045	757 659
Tous pays de destination finale cumulés	30 747	167 243	9 319	69 437	27 825	237 201	14 550	138 036	7 777	77 919	90 218	689 836	18 122	292 306	108 340	982 142	163 517	1 275 993

* 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 l'Allemagne, de l'Italie et de l'Espagne.

1990 - TABLEAU 2

TRAFIC MARITIME FRANCAIS

(trafic passant par un port français mais transitant par un port étranger, belge, hollandais, italien ou espagnol, apparaissent 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		Allemagne		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 *	85	634	722	3 145	30	85	1	62	6	87	844	4 013	143 806	286 111	144 650	290 124	165 276	555 906
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	2 038	2 238	2 743	5 023	782	1 590	4 126	6 426	1 670	5 361	11 359	20 638	12 798	18 682	24 157	39 320	119 904	848 014
Tous pays d'origine cumulés	2 123	2 872	3 465	8 168	812	1 675	4 127	6 488	1 676	5 448	12 203	24 651	156 604	304 793	168 807	329 444	285 180	1 403 920

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		Allemagne		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 *	106	474	22	115	10	37	0	4	12	48	150	678	36 862	261 468	37 012	262 146	45 472	518 334
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	1 630	2 226	4 651	7 662	1 039	1 696	5 189	7 120	1 632	4 804	14 141	23 508	4 024	8 197	18 165	31 705	118 045	757 659
Tous pays de destination finale cumulés	1 736	2 700	4 673	7 777	1 049	1 733	5 189	7 124	1 644	4 852	14 291	24 186	40 886	269 665	55 177	293 851	163 517	1 275 993

* 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 l'Allemagne, 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 1990 (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 24,0 % du tonnage arrivant dans les ports français. En valeur, le rapport est de 84,9%
- l'Océanie : les rapports sont de 11,2 % en tonnage et 83,4 % en valeur.

Pour les importations ayant pour origine l'ensemble des pays retenus, le rapport du trafic détourné au trafic arrivant par voie maritime dans les ports français est, en pourcentage, de 9,6 % en tonnage, 40,8 % en valeur.

En valeur absolue, les pays les plus générateurs de détournement de trafic sont ceux d'Amérique (un peu plus de 50% en tonnage).

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 103,8 % en tonnage et 398,1 % en valeur.
- l'Asie : les rapports sont de 27,2 % en tonnage et 40,2 % en valeur.
- l'Amérique : les rapports sont de 27,2% en tonnage et 37,7% en valeur .

Pour l'ensemble des pays ou groupes de pays retenus, le trafic détourné équivaut à 18,5 % du tonnage d'exportations passant par les ports français, et à 28,3 % de la valeur de ces exportations passant par les ports français.

En valeur absolue, ce sont les pays d'Europe et d'Amérique qui génèrent les plus gros trafics détournés, suivis des pays d'Asie.

TRAFFIC DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

3.1 A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

Pays de dernière provenance	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Rappel importations françaises par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		Allemagne		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur		
Royaume Uni	666	9 984	206	3 455	8	235	1	80	1	41	882	13 795	12 114	74 695
Eire	95	1 109	14	328	1	48	0	3	0	1	110	1 489	453	8 207
Pays Nordiques *	1 136	5 651	237	1 773	191	1 311	1	18	0	11	1 565	8 764	9 842	12 818
Grèce	43	273	0	0	2	143	0	0	0	0	45	416	1 256	1 706
Turquie	45	445	3	10	5	119	2	33	0	1	55	608	606	1 076
SOUS-TOTAL	1 985	17 462	460	5 566	207	1 856	4	134	1	54	2 657	25 072	24 271	98 502
Afrique	643	3 904	799	1 060	34	254	6	67	85	2 877	1 567	8 162	41 566	53 931
Amérique	4 836	27 977	2 383	8 256	71	3 970	16	1 092	6	852	7 312	42 147	30 444	49 667
Asie	1 010	28 725	486	6 280	99	4 436	10	515	6	246	1 611	40 202	41 211	84 579
Océanie	310	1 209	485	1 581	6	53	1	15	1	14	803	2 872	7 158	3 445
TOTAL	8 784	79 277	4 613	22 743	417	10 569	37	1 823	99	4 043	13 950	118 455	144 650	290 124

3.2 A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

Pays de première destination	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Rappel exportations françaises par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		Allemagne		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur		
Royaume Uni	751	12 513	173	1 225	19	283	1	6	8	308	952	14 335	9 681	93 620
Eire	25	549	14	87	1	18	0	0	0	0	40	654	690	3 991
Pays Nordiques *	296	2 940	140	446	195	3 839	0	2	0	2	631	7 229	608	1 816
Grèce	68	665			7	119	0	0	0	0	75	784	1 149	3 128
Turquie	154	746	3	55	9	272	2	86	0	1	168	1 160	1 175	2 121
SOUS-TOTAL	1 294	17 413	330	1 813	224	4 412	10	213	8	311	1 866	24 162	13 303	104 676
Afrique	1 252	8 245	31	464	7	242	11	166	61	2 609	1 362	11 726	10 308	56 844
Amérique	1 593	15 031	132	2 620	77	660	19	63	1	24	1 822	18 398	6 709	51 527
Asie	1 499	14 000	176	2 476	21	1 021	12	229	0	9	1 708	17 735	6 280	44 076
Océanie	54	1 061	32	1 096	1	46	0	2	0	2	87	2 207	412	5 023
TOTAL	5 692	55 750	701	8 469	330	6 381	52	673	70	2 955	6 845	74 228	37 012	262 146

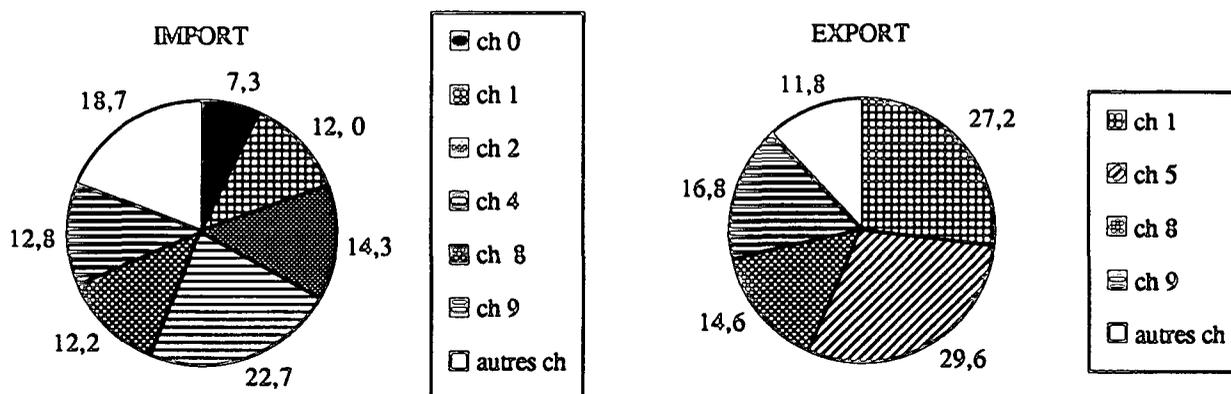
* Norvège, Suède, Finlande

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 minerais et déchets pour la métallurgie, les combustibles minéraux solides, les machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales, les produits chimiques, les denrées alimentaires et fourrages et les produits agricoles et animaux vivants .

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



[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 60,3% du tonnage (29,3% en valeur) des importations maritimes totales, alors qu'à l'exportation cette part n'est que de 16,2% en tonnage et 3,2% 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 équivalent à 19,6% en tonnage (50,7% en valeur) des importations maritimes hors produits pétroliers ce qui modifie de façon très sensible les rapports donnés précédemment (page 8) ; 8,3% en tonnage et 36,0% en valeur.

A l'exportation, rappelons que le rapport du trafic détourné au total du trafic maritime s'élève, en pourcentage, à 12,4% en tonnage et 25,3% en valeur.

1990 - TABLEAU 4

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 importations françaises par voie maritime totales	
	Belgique		Pays-Bas		Allemagne		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur		
0 Agricole	679	4 267	262	2 264	25	252	8	85	44	326	1 018	7 194	4 142	16 128
1 Alimentaire	1 271	6 014	318	1 789	67	723	4	60	9	120	1 669	8 706	7 665	30 604
2 Combustibles	834	335	1 165	397	1	1					2 000	733	15 541	4 923
3 Pétrole	699	313	143	85	6	8	0	0			848	406	101 843	96 391
4 Minerais	1 455	1 732	1 686	548	18	9	1	2	0	1	3 160	2 292	19 412	5 491
5 Métallurgie	534	3 388	262	3 398	15	116	2	22	0	6	813	6 930	1 383	10 294
6 Construction	284	485	96	119	44	58	7	12	0	1	431	675	3 283	2 011
7 Engrais	401	308	64	49	35	22			18	17	518	396	7 376	3 970
8 Chimie	1 214	10 303	399	3 162	90	825	3	32	1	13	1 707	14 335	5 104	29 385
9 Divers	1 413	52 132	218	10 932	116	8 555	12	1 610	27	3 559	1 786	76 788	3 058	130 247
TOTAL	8 784	79 277	4 613	22 743	417	10 569	37	1 823	99	4 043	13 950	118 455	168 807	329 444

4.2 A L'EXPORTATION

Pays de première destination	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												Rappel exportations françaises par voie maritime totales	
	Belgique		Pays-Bas		Allemagne		Italie		Espagne		TOTAL		Tonnage	Valeur
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur		
0 Agricole	183	978	21	79	18	114	2	19	6	40	230	1 230	20 357	25 027
1 Alimentaire	1 650	6 884	156	1 095	29	234	20	269	6	74	1 861	8 556	7 580	41 918
2 Combustibles	6	5	106	41			0	0			112	46	262	193
3 Pétrole	49	158	14	25	62	112	0	0	0	0	125	295	8 915	9 486
4 Minerais	6	42		1	0	2	0	1	0	0	6	46	416	432
5 Métallurgie	1 856	8 466	68	343	81	434	22	61	1	13	2 028	9 317	3 389	14 865
6 Construction	192	400	13	36	13	32	0	3	1	3	219	474	4 823	2 873
7 Engrais	88	76	29	22	0	1			0	0	117	99	632	587
8 Chimie	793	7 440	163	1 809	39	655	2	34	3	93	1 000	10 031	4 972	43 491
9 Divers	869	31 301	131	5 018	88	4 797	6	286	53	2 732	1 147	44 134	3 831	154 979
TOTAL	5 692	55 750	701	8 469	330	6 381	52	673	70	2 955	6 845	74 228	55 177	293 851

Les trafics détournés par la Belgique et les Pays-Bas représentant aux importations : 96,0 % en tonnage et 86,1% en valeur des trafics totaux détournés et aux exportations : 93,4 % en tonnage et 86,5% 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 : 575 milliers de tonnes importées à destination de la Champagne-Ardenne échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 134 milliers de tonnes d'importation entrant en France par les ports français, soit un rapport de 429,1 % en tonnage (99,0 % en valeur).

La Lorraine : le rapport des trafics détournés aux trafics entrant par les ports français est de 203,7 % en tonnage et 185,8 % en valeur.

La Picardie : les rapports sont de 153,1% en tonnage et 88,8 % en valeur.

La Bourgogne : 127,0 % en tonnage et 64,0 % en valeur.

La Franche-Comté : 97,8 % en tonnage et 21,6 % en valeur.

L'ensemble de ces cinq régions représente 41,7 % en tonnage des détournements à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le pourcentage étant de 15,4 % en valeur.

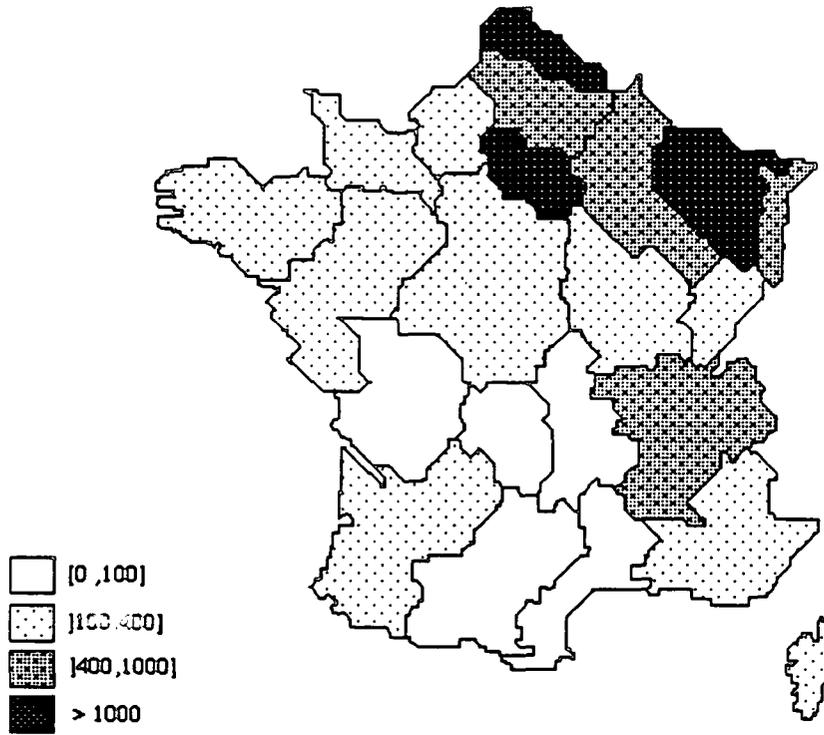
En valeur absolue, tonnage et valeur, on remarque que la Lorraine, le Nord et l'Île-de-France sont les régions les plus importantes du point de vue trafic détourné puisqu'elles représentent à elles seules 66,5 % en tonnage et 61,3 % en valeur du trafic détourné.

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

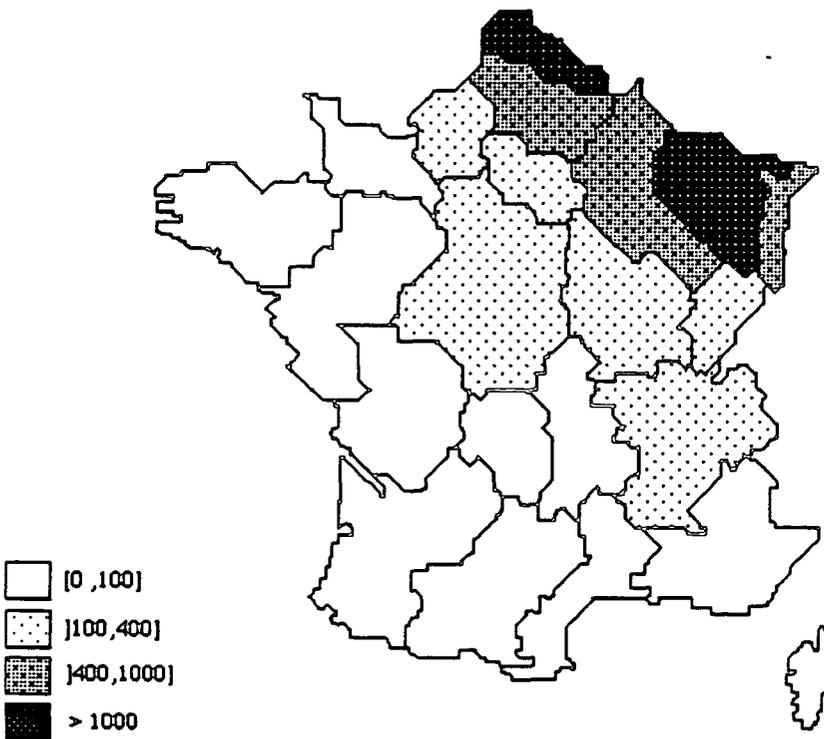
NOTE(*) Les tableaux 5 ne donnent donc pas la totalité des importations et exportations régionales.

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 : 1190 milliers de tonnes exportées par la Lorraine échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 469 milliers de tonnes sortant de France par les ports français, ce qui équivaut à 257,7 % en tonnage (le rapport en valeur étant de 149,6 %)

Champagne-Ardenne : le rapport des trafics détournés aux trafics sortant par les ports français est de 165,6 % en tonnage et 79,9 % en valeur

Alsace: 161,6 % en tonnage et 69,7 % en valeur

Picardie : 91,1 % en tonnage et 51,7 % en valeur

Bourgogne : 63,3 % en tonnage et 27,7 % en valeur

Ces cinq régions représentent 48,8 % en tonnage et 34,4 % en valeur des détournements à l'exportation par la Belgique et les Pays-Bas.

En valeur absolue, tonnage et valeur, on note l'importance des régions suivantes : le Nord, la Lorraine, la Picardie, la Champagne et l'Alsace qui représentent 74,9 % en tonnage et 49,6 % 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.

1990 - TABLEAU 5

TRAFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

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

TRAFIC DETOURNE

TRAFIC MARITIME

millier de tonnes

Pays de dernière provenance Région	TRAFIC DETOURNE			TRAFIC MARITIME							TOTAL
	Belgique	Pays-Bas	TOTAL	Dunkerque	Rouen	Le Havre	Bordeaux	Nantes St-Nazaire	Marseille	autres frontières	
Nord	3 174	583	3 757	21 995	33	84	4	0	25	2 268	24 409
Picardie	584	148	732	105	81	76	0	1	7	208	478
Ile de France	1 032	256	1 288	65	762	3 828	66	145	414	1 275	6 555
Centre	250	31	281	3	48	112	0	6	18	183	370
Haute-Normandie	286	65	351	18	7 011	32 647	0	3	16	536	40 231
Basse-Normandie	96	9	105	4	12	67	0	3	1	2 224	2 311
Bretagne	102	20	122	3	14	79	1	143	7	5 079	5 326
Pays de la Loire	163	28	191	68	37	180	10	18 564	29	428	19 316
Poitou-Charentes	46	8	54	16	14	44	203	14	21	2 777	3 089
Limousin	20	4	24	6	4	6	6	1	8	30	61
Aquitaine	73	32	105	4	7	67	3 587	4	42	949	4 660
Midi-Pyrénées	36	40	76	4	0	34	6	1	99	154	298
Champagne-Ardenne	371	204	575	11	35	23	0	4	5	56	134
Lorraine	1 314	2 550	3 864	1 301	3	33	0	0	435	125	1 897
Alsace	318	381	699	3	9	23	0	1	2 199	121	2 356
Franche-Comté	105	28	133	38	0	10	3	0	15	70	136
Bourgogne	232	55	287	9	1	54	0	4	66	92	226
Auvergne	69	11	80	0	5	54	1	2	80	27	169
Rhône-Alpes	355	103	458	18	29	91	6	8	5 004	663	5 819
Languedoc	57	21	78	1	4	20	4	2	185	2 959	3 175
P.A.C.A.-Corse	101	39	140	20	6	44	1	1	47 473	245	47 790
TOTAL	8 784	4 616	13 400	23 692	8 115	37 576	3 898	18 907	56 149	20 469	168 806

1990 - 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	14 947	3 411	18 358	14 238	127	1 083	0	5	605	7 827	23 885	
Picardie	4 074	971	5 045	1 430	104	1 316	1	4	156	2 669	5 680	
Ile de France	32 656	6 573	39 229	745	1 857	37 113	73	385	5 790	38 714	84 677	
Centre	1 965	461	2 426	29	222	2 579	1	15	424	1 930	5 200	
Haute-Normandie	2 739	515	3 254	197	6 366	39 441	1	7	249	4 272	50 533	
Basse-Normandie	614	378	992	21	89	2 440	1	14	47	3 572	6 184	
Bretagne	690	233	923	22	114	2 078	1	2 684	187	8 389	13 475	
Pays de la Loire	1 380	244	1 624	139	158	2 663	13	16 150	570	2 377	22 070	
Poitou-Charentes	385	61	446	43	54	547	101	40	197	4 260	5 242	
Limousin	185	41	226	83	56	112	94	9	63	300	717	
Aquitaine	1 063	242	1 305	20	66	1 340	4 934	14	743	2 474	9 591	
Midi-Pyrénées	596	760	1 356	32	12	899	33	1	1 923	2 684	5 584	
Champagne-Ardenne	1 496	524	2 020	188	104	546	0	8	463	732	2 041	
Lorraine	3 463	1 499	4 962	389	9	656	0	1	665	951	2 671	
Alsace	4 016	2 956	6 972	44	37	631	1	2	2 350	1 962	5 027	
Franche-Comté	685	313	998	1 829	8	358	1	1	243	2 176	4 616	
Bourgogne	1 346	1 356	2 702	95	13	1 917	1	15	661	1 521	4 223	
Auvergne	474	211	685	6	30	648	4	9	579	895	2 171	
Rhône-Alpes	4 279	1 014	5 293	369	132	3 182	15	13	8 518	6 056	18 285	
Languedoc	746	541	1 287	25	24	395	1 233	5	1 624	4 459	7 765	
P.A.C.A.-Corse	1 476	440	1 916	79	36	763	104	4	44 977	3 843	49 806	
TOTAL	79 275	22 744	102 019	20 023	9 618	100 707	6 612	19 386	71 034	102 063	329 443	

1990 - TABLEAU 5

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	1 673	155	1 828	5 069	51	113	1	5	39	2 167	7 445	
Picardie	639	20	659	210	54	170	0	1	18	270	723	
Ile de France	321	15	336	72	807	631	20	21	451	848	2 850	
Centre	127	5	132	31	37	96	4	2	12	184	366	
Haute-Normandie	214	10	224	12	11 392	3 995	0	3	30	637	16 069	
Basse-Normandie	63	2	65	1	27	75	1	5	7	976	1 092	
Bretagne	40	3	43	3	11	122	1	90	11	818	1 056	
Pays de la Loire	69	5	74	7	36	119	5	2 811	19	462	3 459	
Poitou-Charentes	24	6	30	6	5	195	268	5	46	2 260	2 785	
Limousin	1	0	1	1	1	7	2	1	6	37	55	
Aquitaine	48	5	53	13	15	179	2 597	12	73	1 903	4 792	
Midi-Pyrénées	26	0	26	7	2	42	25	0	75	134	285	
Champagne-Ardenne	530	33	563	99	78	44	1	1	12	105	340	
Lorraine	993	197	1 190	148	39	33	0	1	17	231	469	
Alsace	350	193	543	39	31	40	0	0	25	201	336	
Franche-Comté	114	24	138	7	18	54	0	0	40	99	218	
Bourgogne	156	5	161	6	44	113	1	2	83	132	381	
Auvergne	18	1	19	36	13	100	6	0	106	41	302	
Rhône-Alpes	188	9	197	34	19	267	2	0	686	370	1 378	
Languedoc	27	0	27	91	6	26	2	0	278	1 372	1 775	
P.A.C.A.-Corse	68	7	75	31	6	59	3	3	8 454	442	8 998	
TOTAL	5 689	695	6 384	5 923	12 692	6 480	2 939	2 963	10 488	13 689	55 174	

1990 - TABLEAU 5

TRAFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

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

Pays de première destination 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	10 780	1 178	11 958	8 966	503	2 035	30	31	1 015	9 061	21 641	
Picardie	3 982	489	4 471	1 164	412	2 802	6	8	577	3 684	8 653	
Ile de France	9 956	718	10 674	1 905	5 087	21 088	176	726	13 305	21 676	63 963	
Centre	1 252	177	1 429	193	397	2 716	16	19	572	3 008	6 921	
Haute-Normandie	1 531	212	1 743	122	13 023	15 236	12	18	1 017	3 737	33 165	
Basse-Normandie	359	25	384	20	230	2 043	8	22	368	2 238	4 929	
Bretagne	654	45	699	41	161	2 470	12	2 342	480	4 766	10 272	
Pays de la Loire	992	92	1 084	101	475	2 778	88	4 952	912	4 337	13 643	
Poitou-Charentes	622	212	834	48	146	6 036	431	78	1 792	4 173	12 704	
Limousin	71	6	77	20	52	259	31	2	164	335	863	
Aquitaine	808	81	889	80	287	5 075	4 749	45	1 374	5 975	17 585	
Midi-Pyrénées	1 894	18	1 912	58	57	685	178	4	1 260	1 896	4 138	
Champagne-Ardenne	3 125	713	3 838	405	309	1 408	16	5	547	2 113	4 803	
Lorraine	4 569	601	5 170	680	193	692	3	6	451	1 431	3 456	
Alsace	4 260	2 155	6 415	614	279	1 333	5	4	988	5 977	9 200	
Franche-Comté	2 130	1 094	3 224	244	371	1 984	1	0	1 742	3 263	7 625	
Bourgogne	2 084	138	2 222	134	219	3 055	11	5	1 857	2 741	8 022	
Auvergne	285	40	325	76	145	2 420	102	16	1 326	729	4 814	
Rhône-Alpes	3 871	299	4 170	622	666	8 443	44	5	13 116	8 920	31 816	
Languedoc	482	71	553	271	39	374	42	1	1 532	3 282	5 541	
P.A.C.A.-Corse	2 043	104	2 147	201	112	863	56	35	15 500	3 323	20 090	
TOTAL	55 750	8 468	64 218	15 965	23 163	83 795	6 017	8 324	59 915	96 665	293 844	

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.

1990 - TABLEAU 6

TRAFFIC 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	242	332	585	335	829	125	91	38	302	295	3 174
Picardie	17	92	63	35	10	75	10	76	110	96	584
Ile de France	190	109	44	3	7	54	19	10	150	446	1 032
Centre	18	81	10	1	0	24	5	16	32	63	250
Haute-Normandie	18	107	5	2	4	10	9	7	65	59	286
Basse-Normandie	7	42	2	1	0	2	5	1	3	33	96
Bretagne	12	20	0	0	0	1	37	2	8	22	102
Pays de la Loire	17	51	1	16	1	7	6	3	20	41	163
Poitou-Charentes	3	8	0	1	2	1	1	1	8	21	46
Limousin	1	4	1	0	0	0	1	0	4	9	20
Aquitaine	9	22	0	0	0	3	2	0	15	22	73
Midi-Pyrénées	7	4	0	1	0	3	8	0	6	7	36
Champagne-Ardenne	11	47	54	15	3	64	12	100	24	41	371
Lorraine	40	63	16	202	584	66	43	82	164	54	1 314
Alsace	26	57	6	22	1	22	7	21	95	61	318
Franche-Comté	5	25	29	1	0	4	2	8	19	12	105
Bourgogne	3	80	0	24	1	27	9	31	32	25	232
Auvergne	4	34	0	2	0	6	0	2	13	8	69
Rhône-Alpes	19	51	16	34	10	31	13	3	110	68	355
Languedoc	3	26	0	3	2	4	1	0	6	12	57
P.A.C.A.- Corse	25	17	5	1	0	4	2	0	27	20	101
TOTAL	677	1 272	837	699	1 454	533	283	401	1 213	1 415	8 784

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	46	402	2	4	1	617	58	44	253	246	1 673
Picardie	15	344	0	0	0	108	12	0	92	68	639
Ile de France	5	93	0	6	0	94	15	2	28	78	321
Centre	3	87	0	0	0	1	1	0	9	26	127
Haute-Normandie	6	18	0	38	0	30	2	0	68	52	214
Basse-Normandie	0	8	0	0	0	51	0	0	1	3	63
Bretagne	1	28	0	0	0	1	2	0	1	7	40
Pays de la Loire	2	25	0	0	0	24	0	0	6	12	69
Poitou-Charentes	1	11	0	0	0	0	2	0	5	5	24
Limousin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Aquitaine	2	27	0	0	0	0	0	0	6	13	48
Midi-Pyrénées	1	8	0	0	0	1	1	8	4	3	26
Champagne-Ardenne	31	328	0	0	0	53	51	0	19	48	530
Lorraine	5	44	3	0	3	687	26	8	125	92	993
Alsace	53	74	0	0	0	46	8	26	63	80	350
Franche-Comté	0	15	0	0	0	29	0	0	22	48	114
Bourgogne	1	52	0	0	0	78	2	0	3	20	156
Auvergne	0	5	0	0	0	2	0	0	5	6	18
Rhône-Alpes	6	55	0	0	0	20	4	0	55	48	188
Languedoc	1	17	0	0	0	1	2	0	4	2	27
P.A.C.A.- Corse	3	10	0	0	0	13	6	0	24	12	68
TOTAL	182	1 651	5	48	4	1 856	192	88	793	870	5 689

1990 - TABLEAU 7

TRAFFIC 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	111	115	153	28	9	60	27	6	55	19	583
Picardie	6	12	41	6	1	30	15	5	16	16	148
Ile de France	79	25	27	0	24	18	10	0	20	53	256
Centre	1	8	4	0	0	5	0	1	2	10	31
Haute-Normandie	5	18	0	1	4	14	3	1	15	4	65
Basse-Normandie	1	1	0	0	1	0	0	0	0	6	9
Bretagne	2	5	0	0	0	0	1	0	1	11	20
Pays de la Loire	2	6	0	0	0	3	0	1	9	7	28
Poitou-Charentes	0	1	0	0	0	0	1	0	1	5	8
Limousin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Aquitaine	1	10	0	2	0	4	0	0	6	9	32
Midi-Pyrénées	1	29	0	0	0	2	1	0	3	4	40
Champagne-Ardenne	1	3	137	1	12	18	13	5	4	10	204
Lorraine	14	9	776	64	1 552	5	5	36	83	6	2 550
Alsace	16	31	13	0	79	66	11	6	133	26	381
Franche-Comté	0	6	0	9	0	1	2	0	6	4	28
Bourgogne	1	16	1	0	2	19	1	2	6	7	55
Auvergne	2	1	0	0	1	3	0	0	2	2	11
Rhône-Alpes	4	7	12	33	1	9	5	0	22	10	103
Languedoc	2	5	0	0	1	4	0	0	8	1	21
P.A.C.A-Corse	14	12	0	0	0	1	1	0	7	4	39
TOTAL	263	320	1 164	144	1 687	262	96	63	399	218	4 616

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	4	38	0	1	0	8	2	3	66	33	155
Picardie	1	2	0	0	0	1	0	0	9	7	20
Ile de France	0	4	0	0	0	0	2	0	3	6	15
Centre	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	5
Haute-Normandie	0	1	0	0	0	0	0	0	6	3	10
Basse-Normandie	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Bretagne	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	3
Pays de la Loire	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3	5
Poitou-Charentes	0	5	0	0	0	0	0	0	0	1	6
Limousin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aquitaine	0	2	0	0	0	0	0	0	2	1	5
Midi-Pyrénées	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Champagne-Ardenne	0	18	0	0	0	2	1	0	1	11	33
Lorraine	0	8	104	0	0	50	1	1	21	12	197
Alsace	14	56	0	12	0	1	5	25	49	31	193
Franche-Comté	0	10	0	0	0	3	0	0	0	11	24
Bourgogne	0	2	0	0	0	1	0	0	0	2	5
Auvergne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Rhône-Alpes	0	1	0	0	0	1	0	0	2	5	9
Languedoc	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P.A.C.A-Corse	0	1	2	0	0	1	1	0	1	1	7
TOTAL	19	154	106	13	0	68	12	29	162	132	695

1990 - 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	91	275	4 380	7 907	9 475	170	1 441	49	414	207	24 409
Picardie	25	50	1	0	5	101	9	82	64	140	477
Ile de France	719	804	350	2 281	61	259	155	634	359	934	6 556
Centre	52	34	4	0	0	21	22	57	58	123	371
Haute-Normandie	326	341	3 731	30 349	168	33	733	3 000	1 254	298	40 233
Basse-Normandie	226	70	652	175	728	19	140	198	18	85	2 311
Bretagne	619	2 485	2	909	0	21	291	751	88	159	5 325
Pays de la Loire	486	1 832	2 711	12 930	21	102	48	540	453	190	19 313
Poitou-Charentes	328	65	201	1 639	26	39	63	605	49	72	3 087
Limousin	6	2	0	6	1	24	5	5	5	12	61
Aquitaine	258	617	103	1 919	14	19	20	952	689	69	4 660
Midi-Pyrénées	106	20	1	13	48	7	17	1	52	34	299
Champagne-Ardenne	20	20	5	0	1	14	5	19	13	37	134
Lorraine	22	9	115	430	1 165	39	9	1	79	28	1 897
Alsace	8	30	0	2 180	10	12	1	43	25	49	2 358
Franche-Comté	2	3	3	0	0	16	11	4	9	89	137
Bourgogne	52	55	0	3	0	31	6	0	24	55	226
Auvergne	52	9	0	49	7	7	0	5	5	39	168
Rhône-Alpes	127	147	22	4 524	10	124	47	77	507	232	5 817
Languedoc	186	271	121	2 021	63	62	89	166	153	43	3 175
P.A.C.A.-Corse	431	525	3 140	34 507	7 608	266	169	197	787	160	47 790
TOTAL	4 142	7 664	15 542	101 842	19 411	1 386	3 281	7 376	5 105	3 055	168 804

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	2 251	1 156	89	971	76	1 048	924	29	432	472	7 448
Picardie	49	201	0	0	0	109	27	0	144	193	723
Ile de France	524	675	2	31	160	80	278	7	295	798	2 850
Centre	23	176	0	0	0	1	18	0	25	122	365
Haute-Normandie	9 417	734	1	2 832	26	26	999	349	1 381	305	16 070
Basse-Normandie	552	78	7	33	3	151	54	28	117	69	1 092
Bretagne	153	552	0	0	36	2	123	36	14	140	1 056
Pays de la Loire	788	481	0	1 749	46	116	6	78	25	170	3 459
Poitou-Charentes	2 037	579	4	0	0	1	78	3	30	53	2 785
Limousin	11	2	0	0	0	0	5	2	2	36	56
Aquitaine	3 155	568	0	21	50	5	542	38	208	205	4 792
Midi-Pyrénées	69	38	0	0	1	15	31	48	33	49	284
Champagne-Ardenne	31	205	0	0	0	22	8	0	13	61	340
Lorraine	1	57	161	0	0	140	6	0	37	66	468
Alsace	8	92	0	1	59	7	1	1	31	137	336
Franche-Comté	2	12	0	0	18	1	0	0	9	177	219
Bourgogne	11	202	0	0	0	50	8	0	35	73	379
Auvergne	5	117	0	0	1	30	12	0	15	123	303
Rhône-Alpes	127	283	1	6	1	96	49	0	376	440	1 379
Languedoc	962	475	0	0	4	3	196	10	94	32	1 776
P.A.C.A.-Corse	181	900	0	3 264	10	1 418	1 455	3	1 657	111	8 999
TOTAL	20 357	7 583	261	8 912	414	3 390	4 827	630	4 973	3 832	55 179

IV - APPROCHE DETAILLEE DES TRAFICS DETOURNES

13,397 millions de tonnes à l'importation et 6,393 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 84,9% 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	1 143	170	1 313
Route	5 356	1 227	6 583
Voie navigable	2 279	3 214	5 493
Autres	6	2	8
TOTAL	8 784	4 613	13 397

1990 - 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	548	1 563	1 063	3 174	34	255	293	582
Picardie	87	379	117	583	14	78	56	148
Ile de France	60	928	43	1 031	21	178	56	255
Centre	28	222	1	251	1	27	4	32
Haute-Normandie	12	266	6	284	0	53	11	64
Basse-Normandie	2	94		96	0	10		10
Bretagne	16	86		102	1	18	0	19
Pays de la Loire	10	153	0	163	0	27		27
Poitou-Charentes	1	45		46	0	7	1	8
Limousin	1	19		20		5	0	5
Aquitaine	9	64	0	73	9	23	0	32
Midi-Pyrénées	8	29	0	37	25	16		41
Champagne-Ardenne	46	255	69	370	0	185	19	204
Lorraine	118	367	829	1 314	9	110	2 428	2 547
Alsace	11	208	99	318	2	77	303	382
Franche-Comté	34	63	7	104	0	12	15	27
Bourgogne	34	165	35	234	1	37	15	53
Auvergne	5	66		71	1	11		12
Rhône-Alpes	85	262	8	355	37	55	11	103
Languedoc	3	53	0	56	6	14	1	21
P.A.C.A.-Corse	25	69	2	96	9	29	1	39
TOTAL	1 143	5 356	2 279	8 778	170	1 227	3 214	4 611

On s'aperçoit que 41,0% des trafics détournés à l'importation le sont par voie navigable et 58,9% par fer et route. Les 0,1% restants représentent principalement du trafic en propulsion propre : en particulier, 4280 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 8,784 millions de tonnes détournées à l'importation par ce pays, 25,9% le sont par voie navigable et 74,0% par fer et route. Au contraire, par les Pays-Bas, ces pourcentages s'inversent : 69,7% des 4,613 millions de tonnes de trafics détournés par les Pays-Bas le sont par voie navigable alors que 30,3% 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 7,896 millions de tonnes détournées à l'importation par fer et route (6,499 millions de tonnes par la Belgique, 1,397 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 2,400 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 0,932 millions de tonnes détournées par la Belgique et 2,736 millions de tonnes détournées par les Pays-Bas, soit au total 3,668 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 27,4% du trafic détourné par la Belgique et les Pays-Bas apparaissent difficilement récupérables, les 72,6% 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.

1990 - TABLEAU 10

TRAFFIC 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	174	889									174	889
Picardie	57	60						0			57	60
Ile de France	16	26					1				17	26
Centre	1										1	
Haute-Normandie	2	4									2	4
Pays de la Loire		0										0
Aquitaine	0										0	
Midi-Pyrénées	0	0									0	0
Champagne-Ardenne	31	29	0	8	0			0			31	37
Lorraine	1	1	1	1	47	747	0	30		1	49	780
Alsace	0	1			0	2	13	83	1		14	86
Franche-Comté	3	3			0	0	0	1			3	4
Bourgogne	17	11		0		0		5			17	16
Rhône-Alpes	4	2	1	1	1			0			6	3
Languedoc	0	0									0	0
P.A.C.A.-Corse	1	2	0								1	2
TOTAL	307	1 028	2	10	48	749	14	119	1	1	372	1 907

* Bas-Rhin, Haut-Rhin

TRAFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE

10.2 PAR LES PAYS BAS

Zone frontière	millier de tonnes											
	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	55	236				0		2			55	238
Picardie	15	41									15	41
Ile de France	21	34		0	1	0		0			22	34
Centre	0	4									0	4
Haute-Normandie	4	7									4	7
Bretagne	0										0	
Poitou Charentes		1										1
Limousin		0										0
Aquitaine		0										0
Champagne-Ardenne	3	5	2	9							5	14
Lorraine	1	2		2	138	2 282		2		2	139	2 290
Alsace	0	1		0	0	0	99	202		1	99	204
Franche-Comté	0	1	2	2			0	2		7	2	12
Bourgogne	4	4	1	1		0		4			5	9
Rhône-Alpes	2	4	3	1	1		1	0			7	5
Languedoc		1	0								0	1
P.A.C.A.-Corse		1		0								1
TOTAL	105	342	8	15	140	2 282	100	212		10	353	2 861

* 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	2 038	427	2 465	3 318	800	4 118	5 356	1 227	6 583
Voie navigable	372	353	725	1 907	2 861	4 768	2 279	3 214	5 493

Sur 6,583 millions de tonnes détournées par route à l'importation par la Belgique et les Pays Bas, 2,465 millions le sont sous pavillon français et 4,118 sous pavillon étranger.

En ce qui concerne la voie navigable, 0,725 millions de tonnes sur les 5,493 millions détournées par la Belgique et les Pays Bas correspondent à du trafic sous pavillon français pour 4,768 millions de tonnes sous pavillon étranger.

Les taux de couverture assurés par les pavillons français sont dans les deux cas (37,4% par la route et 13,2% 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 : 0,300 millions de tonnes sous pavillon français et 3,368 millions sous pavillon étranger soit 8,2% sous pavillon français et 91,8 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 34,4% par le pavillon français et 65,6% 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 74,9% 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	1 719	10	1 729
Route	3 394	378	3 772
Voie navigable	544	298	842
Autres	35	15	50
TOTAL	5 692	701	6 393

Si l'on s'intéresse à la répartition modale des exportations, il apparaît que les pourcentages s'inversent par rapport aux importations puisque 13,2% des trafics détournés le sont par voie navigable et 86,0% par fer et route au lieu de 41,0% et 58,9% pour l'importation. Les 0,8% restants représentent principalement du trafic en propulsion propre ou du transport par installations fixes : en particulier via la Belgique 9 611 tonnes sont exportées en propulsion propre par la région Provence Alpes - Côte d'Azur - Corse, 23 202 tonnes partent par installations fixes de la Haute Normandie . Transitant par les Pays Bas, ce sont 12 044 tonnes qui sortent d'Alsace par installations fixes .

Comme dans le cas de l'importation, on peut faire apparaître quatre trafics difficilement récupérables (en gras dans le tableau 11) représentant 0,420 millions de tonnes détournées par la Belgique et 0,280 millions de tonnes détournées par les Pays Bas soit au total 0,700 millions de tonnes ce qui permettrait de dire qu'à l'exportation, 10,9% des trafics détournés par la Belgique et les Pays Bas paraissent difficilement récupérables .

1990 - 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	490	1 105	79	1 674	1	150	0	151
Picardie	304	327	9	640	0	18	0	18
Ile de France	136	174	12	322	0	15	1	16
Centre	74	54		128	1	6	0	7
Haute-Normandie	39	151	0	190	0	10		10
Basse-Normandie	38	25	0	63		2		2
Bretagne	2	37		39		3		3
Pays de la Loire	1	68	0	69	0	5		5
Poitou-Charentes	1	22		23	0	7		7
Limousin	0	2		2		0		0
Aquitaine	9	40		49	1	4	0	5
Midi-Pyrénées	9	16		25	0	1		1
Champagne-Ardenne	186	333	11	530	0	32	0	32
Lorraine	307	393	293	993	4	46	148	198
Alsace	12	205	131	348		44	138	182
Franche-Comté	35	72	8	115	2	14	9	25
Bourgogne	21	134	0	155	0	5	0	5
Auvergne	5	13		18	0	2		2
Rhône-Alpes	21	167	1	189	0	9	0	9
Languedoc	13	14		27	0	1		1
P.A.C.A.-Corse	16	42	0	58	1	4	2	7
TOTAL	1 719	3 394	544	5 657	10	378	298	686

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	1 173	75	1 248	2 221	303	2 524	3 394	378	3 772
Voie navigable	148	38	186	396	260	656	544	298	842

Si l'on considère la nationalité du pavillon, on constate que 1,248 millions de tonnes sur les 3,372 millions de tonnes détournées par route, sont transportées sous pavillon français et que sur les 0,842 millions de tonnes détournées par voie navigable, 0,186 millions sont acheminées sous pavillon français.

Les taux de couverture assurés par le pavillon français sont de 37,0% pour la route et de 22,1% 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 difficilement récupérables (en gras dans le tableau 11), la couverture par pavillon est la suivante : 0,113 millions de tonnes sous pavillon français et 0,596 millions de tonnes sous pavillon étranger ce qui donne 15,9% pour le pavillon français et 84,1% pour le pavillon étranger.

Pour ce qui est des trafics susceptibles d'être récupérés et détournés pour l'instant par voie navigable et route, le taux de couverture est de 33,8% par le pavillon français et 66,2% par le pavillon étranger.

1990 - TABLEAU 11

TRAFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE

11.1 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	48	31									48	31
Picardie	5	4									5	4
Ile de France	8	3			1		0		0		9	3
Haute Normandie	0										0	
Basse Normandie			0								0	
Pays de la Loire		0									0	0
Champagne-Ardenne	3	3	1	5							4	8
Lorraine		1			31	261		0		0	31	262
Alsace	0				1	0	42	79	2	8	45	87
Franche Comté	2	1			0		4				6	1
Bourgogne	0										0	0
Rhône Alpes	0										0	0
P.A.C.A Corse	0										0	0
TOTAL	66	43	1	5	33	261	46	79	2	8	148	396

* Bas-Rhin, Haut-Rhin

1990 - TABLEAU 11

TRAFFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE

11.2 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	0						0				0	
Picardie		0					0				0	0
Ile de France								1			0	1
Centre							0				0	0
Aquitaine							0				0	
Champagne-Ardenne		0									0	0
Lorraine					12	136	0	0			12	136
Alsace					1	0	16	115		6	17	121
Franche-Comté					0		9	0			9	0
Bourgogne							0				0	0
Rhône Alpes								0			0	0
P.A.C.A.-Corse						2	0				0	2
TOTAL	0	0			13	138	25	116		6	38	260

* 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 1990, les enregistrements où le pays de dernière provenance (première destination) n'était pas codé, représentaient 36% 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 91% à l'importation et 92% 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 4% 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 1990 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 1990, pour ces cas là, un PML égal au PPL . Cela a permis de combler 33% à l'importation du tonnage total sur les 36% non remplis et 61% à l'exportation sur les 67% 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 = Allemagne 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 1990 ce qui a permis de remplir 0,9% du tonnage total à l'importation et 2,0% à l'exportation .

Restait ensuite le 2^{ème} cas (PPL hors CEE) qui ne représentait plus que 2,1% du tonnage total à l'importation et 4,0% à l'exportation .

Les pourcentages de PML non remplis étant relativement faibles, il a été possible d'utiliser les résultats 1990 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)

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 de 1974 à 1990.

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 M.RAMAROSON (poste 5226)

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

Mmes **POLS** (responsable **SITRAM**) , **LETELLIER**
Mm. **BERLEMONT**, **RAMAROSON**

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

Cheque mois

- La note de Conjoncture

Les 11 numéros: 450F.

Cheque année

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

Le numéro: 150F.

- Le mémento de statistiques des transports

Le numéro: 70F.

- Le marché des véhicules (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)

Le numéro: 200F.

- Le Comptes transport de la nation

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.