



SITRAM 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'ANNEE
 1991



MINISTERE DE L'EQUIPEMENT,



DU LOGEMENT,
 DES TRANSPORTS

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	2
I. Définition du "trafic détourné"	3
II. Evolution des trafics détournés et semi-détournés sur cinq ans	6
III. Evaluation du trafic capté en 1991, 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	17
E. Résultats détaillés par région française d'origine ou de destination finale des marchandises et par type de marchandises	24
IV. Approche détaillée des trafics détournés	28
1 - Les Importations	
a - contrainte de localisation	28
b - contrainte du mode de transport	28
c - place des pavillons respectifs	33
2 - Les Exportations	
a - contrainte de localisation	34
b - contrainte du mode de transport	34
c - place des pavillons respectifs	36
Annexes	
1 - Renseignements "transports" des formulaires douaniers	40
2 - Méthode de génération du Pays de rupture de charge manquant	41
3 - Organigramme des tableaux 1 et 2	43

PRESENTATION

Pour l'année 1991, le flux de marchandises engendré par le commerce extérieur de la France s'élevait à 459 millions de tonnes, 164 millions de tonnes pour l'exportation, 295 millions de tonnes pour l'importation.

A l'exportation, 32,5% des tonnages sont sortis de France par voie maritime, 40,0% par la voie routière, 12,3% par la voie ferroviaire, 9,9% par la voie navigable et 5,3% par la voie aérienne, en propulsion propre ou par installations fixes.

A l'importation, les parts des différents modes de transports empruntés à l'entrée sont respectivement : 60,1 % pour la mer, 24,3% pour la route, 4,0% pour le fer, 4,0% pour la voie navigable et 7,6% 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 19,6% des importations, en tonnage, ayant pour origine l'Amérique, arrivent en France en empruntant un mode de transport terrestre avec comme dernière provenance la Belgique ou les Pays-Bas. Cela signifie que ces marchandises ayant pour origine l'Amérique ont été acheminées par mer vers la Belgique ou les Pays-Bas, puis ont emprunté un mode de transport terrestre à partir d'un port belge ou hollandais au lieu d'arriver directement par les ports français.

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

Cette brochure s'intéresse aux résultats 1991.

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 360 milliers de tonnes à l'importation (237 par la Belgique, 107 par les Pays Bas, 11 par l'Allemagne et 5 par l'Italie) et 210 milliers de tonnes à l'exportation (183 par la Belgique, 3 par les Pays Bas, 23 par l'Allemagne et 1 par l'Italie), 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 56 milliers de tonnes à l'importation et 9 milliers de tonnes à l'exportation pour l'Espagne et 31 milliers de tonnes à l'importation et 34 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 1,0% 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 (81 milliers de tonnes en 1991).

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 192 milliers de tonnes à l'importation dont 118 venant de Norvège et à 47 milliers de tonnes à l'exportation dont 43 venant d'Asie.

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 14,9 millions de tonnes de pétrole brut importées en 1991 par Marseille-Fos et acheminées directement par pipeline vers les raffineries de Suisse ou d'Allemagne (cf. la publication "Pétrole 91" 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 rétopolées pour ne plus comptabiliser dans les trafics captés les importations de gaz naturel en provenance de Norvège.

EVOLUTION DU TRAFIC DETOURNE ET SEMI-DETOURNE SUR CINQ ANS

millier de tonnes
million de francs

Importations	1987		1988		1989		1990		1991	
	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur
trafic détourné	11 263	86 651	11 345	96 264	13 369	118 538	13 950	118 455	14 520	134 354
Importations françaises par voie maritime	152 800	264 428	155 655	271 262	162 804	316 432	168 807	329 444	176 905	340 687
dont trafic semi-détourné	1 583	2 994	992	2 347	936	3 046	844	4 013	569	2 503
Importations françaises totales	249 331	1 046 600	256 859	1 156 762	274 455	1 357 034	285 180	1 403 920	294 540	1 451 997

millier de tonnes
million de francs

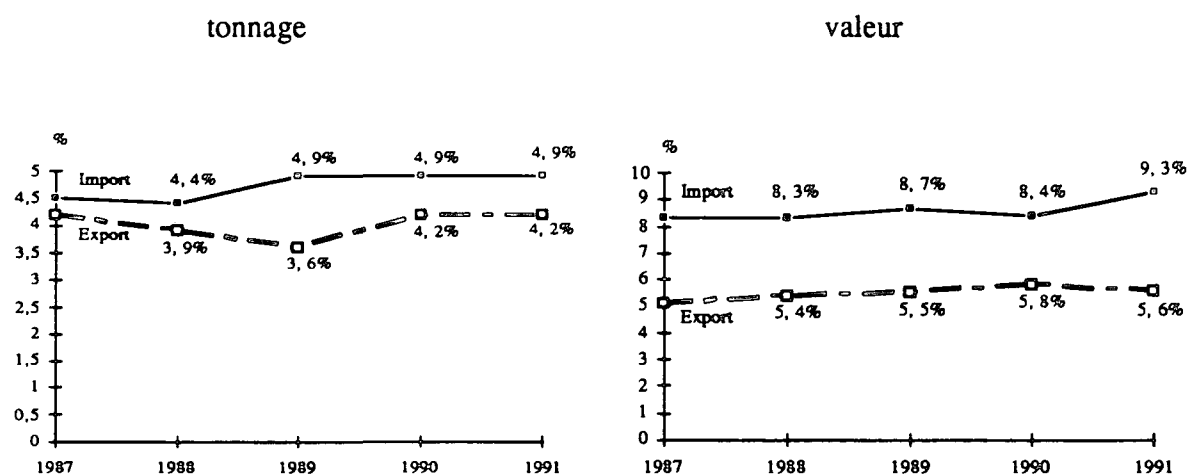
Exportations	1987		1988		1989		1990		1991	
	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur
trafic détourné	6 130	48 895	5 944	58 347	5 843	67 566	6 845	74 228	6 862	75 286
Exportations françaises par voie maritime	53 043	255 800	52 510	273 835	55 397	301 231	55 177	293 851	53 289	288 942
dont trafic semi-détourné	90	418	60	531	114	816	150	678	115	664
Exportations françaises totales	144 406	953 454	152 642	1 070 182	160 340	1 239 540	163 517	1 275 993	163 796	1 347 961

Après une augmentation importante des trafics captés en 1989, à l'importation, la période de hausse se maintient à un rythme plus faible en tonnage (+ 4,1% en 1991 par rapport à 1990) mais encore important en valeur (+13,4%).

A l'exportation, après un renversement de tendance en 1990, on note une stagnation tant en tonnage (+ 0,2% par rapport à 1990) qu'en valeur (+1,4%).

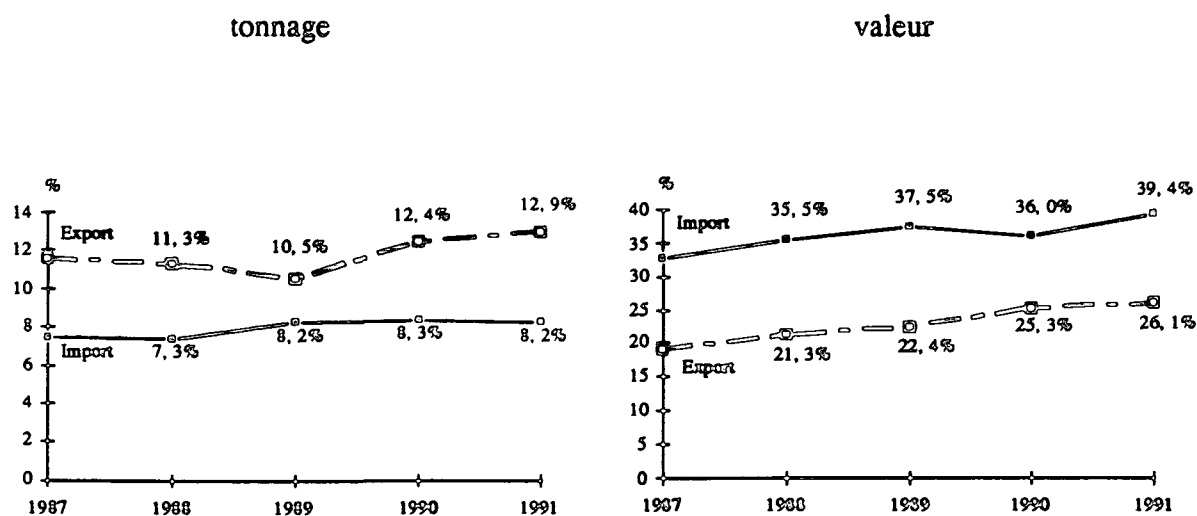
Dans la mesure où le Commerce Extérieur s'intensifie, il paraît intéressant de compléter ce commentaire sur l'évolution des montants absolus par une représentation sur 5 ans de la part en pourcentage du trafic capté dans le trafic international total.

Part du trafic capté dans le trafic international total



Enfin, les trafics captés étant des trafics de nature maritime, on peut également représenter l'évolution du rapport en pourcentage du trafic détourné au trafic maritime français.

Rapport du trafic capté au trafic maritime français



III - EVALUATION DU TRAFIC CAPTE EN 1991 PAR LES PORTS BELGES , HOLLANDAIS, ALLEMANDS, ITALIENS et ESPAGNOLS.

A. RESULTATS GLOBAUX

1. Les Importations

En 1991, 14,520 millions de tonnes de marchandises représentant 134,354 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 : 294,540 millions de tonnes, 1451,997 milliards de francs et plus particulièrement des importations maritimes françaises : 116,905 millions de tonnes, 340,687 milliards de francs.

Les trafics captés sont donc l'équivalent de 8,2% du tonnage et de 39,4% 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 (95,9% en tonnage et 83,8% en valeur du trafic total capté).

Par ailleurs, 0,569 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 6,862 millions de tonnes de marchandises, et 75,286 milliards de francs, le semi-détournement étant négligeable dans le cas des exportations.

Par rapport au trafic des ports français - 53,289 millions de marchandises exportées par voie maritime représentant 288,942 milliards de francs - les 6,862 millions de tonnes détournées sont l'équivalent de 12,9% du tonnage, le rapport en valeur s'élevant à 26,1%.

Comme pour les importations, la majorité des trafics détournés sont le fait des ports belges et hollandais (92,7% en tonnage et 88,0% en valeur du trafic total détourné).

1991 - 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 *	9 962	86 679	8 744	29 973	404	14 751	54	1 837	137	5 203	19 301	138 443	1 914	151 359	21 215	289 802	177 328	598 219
dont trafic détourné	9 038	85 938	4 887	26 625	404	14 751	54	1 837	137	5 203	14 520	134 354						
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	31 101	112 270	11 795	68 272	30 788	275 003	7 829	150 499	5 495	67 666	87 008	673 710	9 412	147 798	96 420	821 508	117 212	853 778
Tous pays d'origine cumulés	41 063	198 949	20 539	98 245	31 192	289 754	7 883	152 336	5 632	72 869	106 309	812 153	11 326	299 157	117 635	1 111 310	294 540	1 451 997

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 *	5 684	36 822	705	9 400	406	5 577	32	631	65	2 856	6 862	75 286	1 273	202 994	8 135	278 280	41 749	537 032
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	24 660	112 409	8 041	58 078	29 370	276 454	15 514	140 964	8 817	83 907	86 402	671 812	15 970	108 927	102 372	780 739	122 047	810 929
Tous pays de destination finale cumulés	30 314	169 231	8 746	67 478	29 776	282 031	15 546	141 595	8 882	86 763	93 264	747 098	17 243	311 921	110 507	1 059 019	163 796	1 347 961

* 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.

1991 - TABLEAU 2

TRAFFIC MARITIME FRANCAIS

(trafic passant par un port français mais transitant par un port étranger, belge, hollandais, italien ou espagnol, apparaissant en caractères gras sur le tableau)

2.1 A L'IMPORTATION

IMPORTATION PAR VOIE MARITIME

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												AUTRES PAYS		Tous pays de dernière provenance cumulés		RAPPEL Importations françaises totales	
	Belgique		Pays-Bas		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 *	189	764	340	869	35	170	1	491	4	109	569	2 503	155 544	305 914	156 113	308 417	177 328	598 219
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	2 429	2 963	3 200	3 311	586	934	3 005	4 693	2 391	5 698	11 611	17 599	9 181	14 671	20 792	32 270	117 212	853 778
Tous pays d'origine cumulés	2 618	3 727	3 540	4 280	621	1 104	3 006	5 184	2 395	5 807	12 180	20 102	164 725	320 585	176 905	340 687	294 540	1 451 997

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		Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays de destination finale	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Pays pour lesquels le trafic s'effectue essentiellement par la mer *	77	429	15	78	19	80	3	23	1	54	115	664	33 499	258 088	33 614	258 752	41 749	537 032
Autres Pays ** (Reste de l'Europe)	1 718	2 618	2 602	4 373	1 055	1 784	5 002	6 695	1 905	5 240	12 282	20 710	7 393	9 480	19 675	30 190	122 047	810 929
Tous pays de destination finale cumulés	1 795	3 047	2 617	4 451	1 074	1 864	5 005	6 718	1 906	5 294	12 397	21 374	40 892	267 568	53 289	288 942	163 796	1 347 961

* 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 1991 (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 24,8 % du tonnage arrivant dans les ports français. En valeur, le rapport est de 82,9%
- l'Océanie : les rapports sont de 10,3 % en tonnage et 92,3 % 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 9,3 % en tonnage, 43,6 % en valeur.

En valeur absolue, les pays les plus générateurs de détournement de trafic sont ceux d'Amérique (un peu plus de 55% 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 84,5 % en tonnage et 275,4 % en valeur.
- l'Asie : les rapports sont de 33,9 % en tonnage et 52,5 % en valeur.
- l'Océanie : les rapports sont de 28,4% en tonnage et 39,0% en valeur .

Pour l'ensemble des pays ou groupes de pays retenus, le trafic détourné équivaut à 20,4 % du tonnage d'exportations passant par les ports français, et à 29,1 % de la valeur de ces exportations passant par les ports français.

En valeur absolue, ce sont les pays d'Asie qui génèrent les plus gros trafics détournés .

TRAFFIC DETOURNE - RESULTATS DETAILLES

3.1 A L'IMPORTATION PAR PAYS D'ORIGINE

millier de tonnes
million de francs

Pays de dernière provenance	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL importations françaises par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		Allemagne		Italie		Espagne		TOTAL			
Pays d'origine	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Royaume Uni	809	12 446	213	3 991	8	282	1	159	1	104	1 032	16 982	14 227	76 255
Eire	93	1 082	14	362	2	52	0	0	0	2	109	1 498	485	8 922
Pays Nordiques *	919	5 102	255	1 466	177	1 478	1	9	1	9	1 353	8 064	10 691	12 403
Grèce	48	291	0	0	4	168	1	2	0	1	53	462	1 300	1 492
Turquie	34	398	2	13	9	123	1	16	0	3	46	553	715	1 230
SOUS-TOTAL	1 903	19 319	484	5 832	200	2 103	4	186	2	119	2 593	27 559	27 418	100 302
Afrique	517	3 575	852	1 117	43	194	6	57	104	3 222	1 522	8 165	42 173	54 547
Amérique	5 365	28 126	2 613	9 720	71	8 474	13	654	7	1 194	8 069	48 168	32 493	58 103
Asie	986	33 423	380	8 584	89	3 842	30	923	23	658	1 508	47 430	45 955	92 180
Océanie	267	1 495	558	1 372	1	138	1	17	1	10	828	3 032	8 074	3 285
TOTAL	9 038	85 938	4 887	26 625	404	14 751	54	1 837	137	5 203	14 520	134 354	156 113	308 417

3.2 A L'EXPORTATION PAR PAYS DE DESTINATION FINALE

millier de tonnes
million de francs

Pays de première destination	PAYS PAR LES PORTS DESQUELS IL PEUT Y AVOIR DETOURNEMENT												RAPPEL exportations françaises par voie maritime	
	Belgique		Pays-Bas		Allemagne		Italie		Espagne		TOTAL			
Pays de destination finale	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
Royaume Uni	742	11 279	159	1 417	11	220	1	4	4	231	917	13 151	8 779	91 105
Eire	27	342	6	96	1	18	0	0	0	0	34	456	671	4 099
Pays Nordiques *	279	1 973	44	413	147	2 714	0	2	0	2	470	5 104	556	1 853
Grèce	81	753	0	0	0	0	8	135	0	0	89	888	980	2 805
Turquie	96	759	2	50	13	325	2	78	0	1	113	1 213	457	1 350
SOUS-TOTAL	1 225	15 106	211	1 976	172	3 277	11	219	4	234	1 623	20 812	11 443	101 212
Afrique	1 190	8 068	94	694	6	218	8	127	59	2 578	1 357	11 685	9 306	53 553
Amérique	1 278	13 629	113	2 389	198	951	3	39	1	32	1 593	17 040	6 069	53 696
Asie	1 915	19 116	244	3 429	29	1 083	10	242	1	8	2 199	23 878	6 479	45 493
Océanie	46	903	43	912	1	48	0	4	0	4	90	1 871	317	4 798
TOTAL	5 654	56 822	705	9 400	406	5 577	32	631	65	2 856	6 862	75 286	33 614	258 752

* 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 (ch 4), les combustibles minéraux solides (ch 2), les machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales (ch 9), les produits chimiques (ch 8), les denrées alimentaires et fourrages (ch 1) et les produits agricoles et animaux vivants (ch 0).

A l'exportation, les tonnages les plus importants concernent 4 chapitres NST qui font près de 90 % des trafics captés : ce sont les produits métallurgiques (ch 5), les denrées alimentaires et fourrages (ch 1), les machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales (ch 9) et les produits chimiques (ch 8).

De plus, pour savoir si certains produits sont plus vulnérables que d'autres au détournement de trafic, il faut comparer les parts de chacun des produits détournés à celles des mêmes produits dans le trafic maritime français.

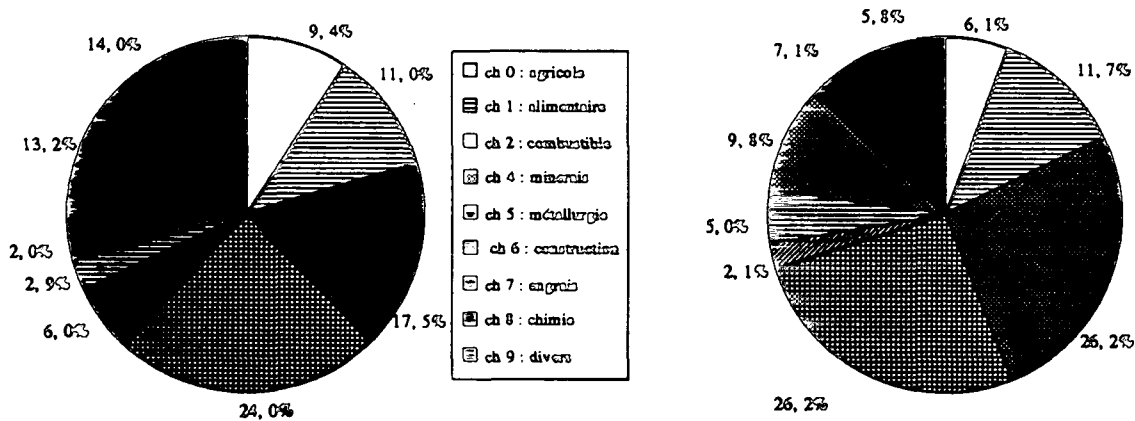
Toutefois, à l'importation, il est préférable de comparer les parts des produits hors produits pétroliers.

En effet, à l'importation, comme l'indique le tableau 4, la part du chapitre 3 (produits pétroliers) représente 60,7% du tonnage, (28,5% en valeur), des importations maritimes totales.

Or la nature même de ce produit, en particulier ceux de la section 3A (produits pétroliers bruts), en fait un produit assez captif de sa destination : nécessité d'installations fixes au déchargement maritime.....

On en trouvera donc peu dans les trafics captés.

A l'importation, hors produits pétroliers, on obtient donc :

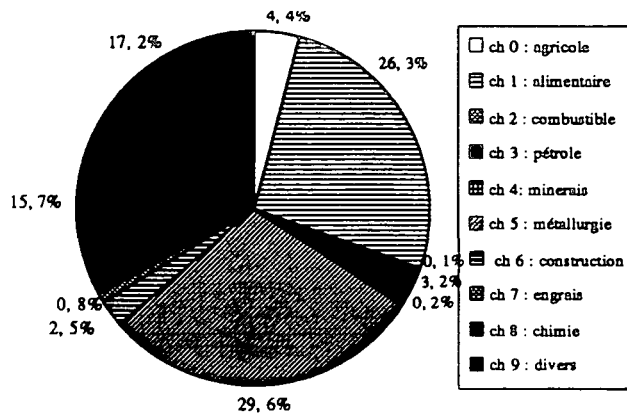


Importation trafic capté

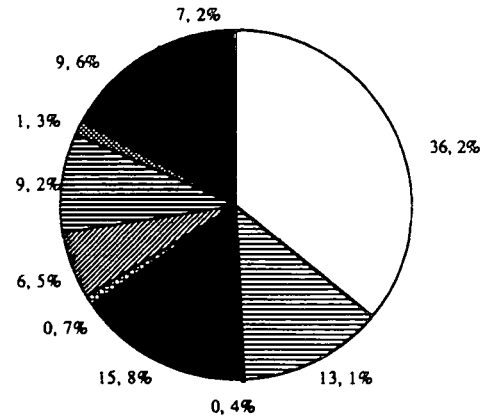
Importation trafic maritime

A l'exportation, le problème se pose différemment : la part du chapitre 3 dans le trafic maritime est beaucoup plus faible (15,8% en tonnage et 3,4% en valeur) et les produits concernés appartiennent principalement à la section 3B (produits pétroliers raffinés).

On peut donc comparer à l'exportation les parts des produits, chapitre 3 inclus :



Exportation trafic capté



Exportation trafic maritime

Si on recalcule les rapports en pourcentage du trafic détourné aux importations maritimes, en excluant les produits pétroliers, on obtient alors un trafic détourné équivalent à 19,8% en tonnage (55,0% en valeur) des importations maritimes, ce qui modifie de façon très sensible les rapports donnés précédemment (page 8) : 8,2% en tonnage et 39,4% en valeur .

A l'exportation, rappelons que le rapport du trafic détourné au total du trafic maritime s'élève, en pourcentage, à 12,9% en tonnage et 26,1% en valeur .

1991 - TABLEAU 4

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	
	Belgique		Pays-Bas		Allemagne		Italie		Espagne		TOTAL		importations françaises par voie maritime totales	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0 Agricole	900	4 567	273	1 996	26	263	25	211	64	409	1 288	7 446	4 278	16 169
1 Alimentaire	1 122	6 414	316	1 867	59	550	2	43	10	112	1 509	8 986	8 127	32 544
2 Combustibles	891	369	1 504	529	1	0			0	0	2 396	898	18 170	5 592
3 Pétrole	590	262	191	115	5	4	0	0	1	1	787	382	107 451	97 253
4 Minerais	1 790	1 391	1 464	463	35	10	0	6	0	0	3 289	1 870	18 198	4 932
5 Métallurgie	526	3 288	286	3 050	15	144	1	5	2	15	830	6 502	1 435	10 510
6 Construction	245	480	102	128	47	57	7	13	1	1	402	679	3 456	2 196
7 Engrais	158	125	107	71	0	0	1	0	14	17	280	213	6 795	3 636
8 Chimie	1 287	10 712	430	3 366	92	733	3	37	5	56	1 817	14 904	4 975	28 398
9 Divers	1 529	58 330	214	15 040	124	12 990	15	1 522	40	4 592	1 922	92 474	4 020	139 457
TOTAL	9 038	85 938	4 887	26 625	404	14 751	54	1 837	137	5 203	14 520	134 354	176 905	340 687

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	
	Belgique		Pays-Bas		Allemagne		Italie		Espagne		TOTAL		exportations françaises par voie maritime totales	
	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur	Tonnage	Valeur
0 Agricole	215	900	63	187	17	129	2	14	3	32	300	1 262	19 303	21 365
1 Alimentaire	1 593	6 837	161	1 093	27	212	17	256	8	91	1 806	8 489	6 978	41 261
2 Combustibles	1	1	7	4							8	5	229	172
3 Pétrole	32	148	2	14	183	247	2	4	0	1	219	414	8 429	9 886
4 Minerais	12	74	2	8	2	1	0	0			16	83	353	412
5 Métallurgie	1 895	8 873	74	480	56	307	1	27	3	25	2 029	9 712	3 479	14 648
6 Construction	153	366	10	41	7	48	0	8	0	3	170	466	4 897	2 763
7 Engrais	51	67	5	9	0	0	0	0	0	1	56	77	683	683
8 Chimie	812	7 250	218	2 313	42	701	2	50	5	172	1 079	10 486	5 091	45 864
9 Divers	890	32 306	163	5 251	72	3 932	8	272	46	2 531	1 179	44 292	3 847	151 888
TOTAL	5 654	56 822	705	9 400	405	5 577	32	631	65	2 856	6 862	75 286	53 289	288 942

Les trafics détournés par la Belgique et les Pays-Bas représentant aux importations : 95,9% en tonnage et 83,8% en valeur des trafics totaux détournés et aux exportations : 92,7% en tonnage et 88,0% 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 à 5.4 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 Lorraine : 4850 milliers de tonnes importées à destination de la Lorraine échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 1628 milliers de tonnes d'importation entrant en France par les ports français, soit un rapport de 297,9 % en tonnage (196,6 % en valeur).

La Champagne-Ardenne : le rapport des trafics détournés aux trafics entrant par les ports français est de 237,6 % en tonnage et 93,9 % en valeur.

La Bourgogne : les rapports sont de 145,6% en tonnage et 67,5 % en valeur.

La Picardie : 140,8 % en tonnage et 75,7 % en valeur.

La Franche-Comté : 129,7 % en tonnage et 30,5 % en valeur.

L'ensemble de ces cinq régions représente 46,0 % en tonnage des détournements à l'importation par la Belgique et les Pays-Bas, le pourcentage étant de 14,8 % en valeur.

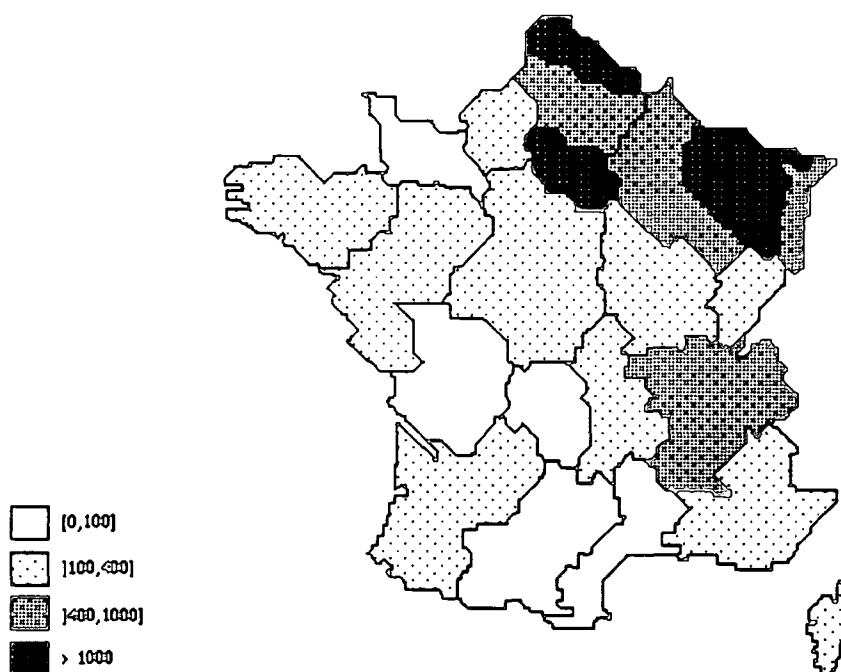
En **valeur absolue**, tonnage et valeur, on remarque que la Lorraine, le Nord et l'Ile-de-France sont les régions les plus importantes du point de vue trafic détourné puisqu'elles représentent à elles seules 69,0 % en tonnage et 61,8 % en valeur du trafic détourné.

La première carte (page suivante) visualise l'importance en valeur absolue des trafics captés à l'importation par les ports belges et hollandais suivant les diverses régions françaises .

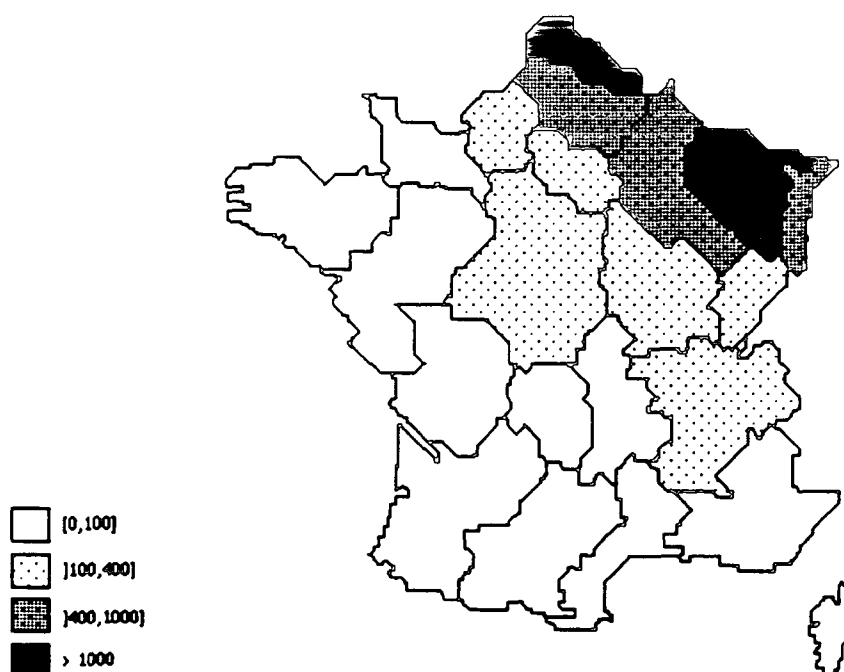
NOTE(*) Les tableaux 5 ne donnent donc pas la totalité des importations et exportations régionales.

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 : 1163 milliers de tonnes exportées par la Lorraine échappent totalement aux ports français au profit des ports belges et hollandais pour 423 milliers de tonnes sortant de France par les ports français, ce qui équivaut à 274,9 % en tonnage (le rapport en valeur étant de 169,7 %)

Alsace : le rapport des trafics détournés aux trafics sortant par les ports français est de 186,6 % en tonnage et 238,6 % en valeur

Champagne-Ardenne : 123,5 % en tonnage et 83,4 % en valeur

Picardie : 66,1 % en tonnage et 46,5 % en valeur

Bourgogne : 49,6 % en tonnage et 32,9 % en valeur

Ces cinq régions représentent 48,4 % en tonnage et 34,3 % 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 73,6 % en tonnage et 50,7 % en valeur du trafic détourné.

On constate bien (cf les cartes ci-contre) 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.

1991 - TABLEAU 5

TRAFFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

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

Pays de dernière provenance Région	TRAFFIC DETOURNE			TRAFFIC MARITIME							
	Belgique	Pays-Bas	TOTAL	Dunkerque	Rouen	Le Havre	Bordeaux	Nantes St-Nazaire	Marseille	autres frontières	TOTAL
Nord	2 850	657	3 507	25 897	23	68	0	0	25	2 036	28 049
Picardie	578	136	714	139	52	91		2	6	217	507
Ile de France	1 001	256	1 257	76	775	4 201	57	17	444	1 185	6 755
Centre	247	32	279	6	27	105	0	8	29	201	376
Haute-Normandie	241	53	294	24	8 306	34 609	0	16	7	531	43 493
Basse-Normandie	81	10	91	2	26	70		2	0	2 295	2 395
Bretagne	94	17	111	5	25	77	0	185	5	5 915	6 212
Pays de la Loire	191	34	225	17	40	190	2	19 337	24	452	20 062
Poitou-Charentes	48	8	56	8	16	54	156	12	12	2 844	3 102
Limousin	16	6	22	2	2	6	4	2	2	30	48
Aquitaine	74	29	103	6	8	77	4 068	3	52	952	5 166
Midi-Pyrénées	49	50	99	11	1	29	10	0	89	107	247
Champagne-Ardenne	276	135	411	9	61	29	4	6	7	57	173
Lorraine	2 018	2 832	4 850	820	7	34	0	0	570	197	1 628
Alsace	296	372	668	18	17	79	0	1	3 253	91	3 459
Franche-Comté	127	17	144	27	1	11	0	0	11	61	111
Bourgogne	215	66	281	8	2	51	0	0	56	76	193
Auvergne	93	15	108	6	7	58	0	3	65	27	166
Rhône-Alpes	376	101	477	20	52	112	13	11	5 378	652	6 238
Languedoc	60	16	76	3	2	27	4	2	173	2 834	3 045
P.A.C.A.-Corse	107	44	151	6	5	48	1	1	45 161	256	45 478
TOTAL	9 038	4 886	13 924	27 110	9 455	40 026	4 319	19 608	55 369	21 016	176 903

millier de tonnes

1991 - TABLEAU 5

TRAFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

5.2 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	16 997	3 245	20 242	14 742	98	1 224	0	3	697	7 830	24 594	
Picardie	3 923	833	4 756	1 743	111	1 499		7	144	2 777	6 281	
Ile de France	35 445	7 999	43 444	1 037	2 001	40 301	71	148	5 714	36 662	85 934	
Centre	2 300	386	2 686	67	212	2 933	1	15	460	2 109	5 797	
Haute-Normandie	2 486	445	2 931	268	7 395	41 302	0	28	173	4 591	53 757	
Basse-Normandie	687	644	1 331	13	121	2 403		12	22	3 658	6 229	
Bretagne	769	221	990	32	149	2 371	2	2 345	215	8 741	13 855	
Pays de la Loire	1 464	288	1 752	82	183	2 933	7	16 050	570	2 355	22 180	
Poitou-Charentes	460	140	600	37	46	606	79	34	158	4 291	5 251	
Limousin	217	47	264	21	14	109	50	21	62	253	530	
Aquitaine	941	276	1 217	29	96	1 559	5 264	13	1 041	2 479	10 481	
Midi-Pyrénées	589	1 501	2 090	62	17	1 233	86	0	1 925	6 123	9 446	
Champagne-Ardenne	1 537	478	2 015	217	101	670	4	5	404	744	2 145	
Lorraine	4 038	1 802	5 840	355	29	609	0	1	917	1 060	2 971	
Alsace	3 941	4 351	8 292	69	25	585	0	2	3 250	1 525	5 456	
Franche-Comté	860	320	1 180	1 501	8	477	2	0	238	1 644	3 870	
Bourgogne	1 483	1 369	2 852	115	28	2 062	0	1	603	1 419	4 228	
Auvergne	554	239	793	53	36	700	0	5	636	867	2 297	
Rhône-Alpes	4 771	1 173	5 944	388	180	3 539	17	13	9 027	5 892	19 056	
Languedoc	770	432	1 202	50	23	397	1 218	2	1 963	4 656	8 309	
P.A.C.A.-Corse	1 707	436	2 143	81	51	947	36	5	43 046	3 850	48 016	
TOTAL	85 939	26 625	112 564	9 046	351	1 964	17	59	1 078	8 898	340 683	

1991 - TABLEAU 5

TRAFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILLES

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

TRAFIC DETOURNE

TRAFIC MARITIME

millier de tonnes

Pays de première destination Région	TRAFIC DETOURNE			TRAFIC MARITIME							
	Belgique	Pays-Bas	TOTAL	Dunkerque	Rouen	Le Havre	Bordeaux	Nantes St-Nazaire	Marseille	autres frontières	TOTAL
Nord	1 641	159	1 800	5 390	26	114	1	8	53	2 000	7 592
Picardie	565	25	590	336	33	154	0	2	14	354	893
Ile de France	335	21	356	108	739	646	19	22	410	690	2 634
Centre	154	9	163	43	51	109	3	3	17	151	377
Haute-Normandie	193	13	206	15	10 725	4 263	5	4	46	588	15 646
Basse-Normandie	41	3	44	1	31	78	0	16	16	1 028	1 170
Bretagne	40	7	47	3	7	129	1	95	11	799	1 045
Pays de la Loire	87	6	93	7	26	129	5	2 490	28	438	3 123
Poitou-Charentes	23	5	28	3	8	194	329	4	35	2 676	3 249
Limousin	3	1	4	1	1	10	1	1	6	36	56
Aquitaine	60	5	65	9	13	191	1 866	15	226	1 753	4 073
Midi-Pyrénées	13	1	14	6	2	42	35	0	92	105	282
Champagne-Ardenne	491	39	530	184	68	53	1	1	12	110	429
Lorraine	1 055	108	1 163	127	43	32	0	1	19	201	423
Alsace	342	255	597	33	28	41	0	0	25	193	320
Franche-Comté	109	14	123	16	24	67	0	0	33	142	282
Bourgogne	191	5	196	11	33	111	1	0	88	151	395
Auvergne	22	3	25	27	4	73	4	1	101	33	243
Rhône-Alpes	199	15	214	31	17	259	2	4	677	355	1 345
Languedoc	22	1	23	50	9	26	2	0	208	1 405	1 700
P.A.C.A.-Corse	68	7	75	34	8	70	4	2	7 540	353	8 011
TOTAL	5 654	702	6 356	6 435	11 896	6 791	2 279	2 669	9 657	13 561	53 288

1991 - TABLEAU 5

TRAFIC DETOURNE-RESULTATS DETAILES

5.4 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	11 844	1 638	13 482	9 046	351	1 964	17	59	1 078	8 898	21 413
Picardie	3 501	502	4 003	1 507	329	2 623	5	8	377	3 765	8 614
Ile de France	8 642	933	9 575	1 446	5 236	23 778	152	315	11 561	18 731	61 219
Centre	1 198	174	1 372	211	400	3 014	47	54	606	3 174	7 506
Haute-Normandie	1 657	303	1 960	141	10 322	14 932	18	18	1 438	3 884	30 753
Basse-Normandie	279	33	312	21	210	2 001	2	48	404	2 340	5 026
Bretagne	725	81	806	38	158	2 497	7	2 513	444	5 032	10 689
Pays de la Loire	1 131	105	1 236	104	435	2 631	74	4 080	910	4 212	12 446
Poitou-Charentes	780	229	1 009	31	213	6 648	537	84	1 532	4 109	13 154
Limousin	108	9	117	22	50	338	26	4	162	297	899
Aquitaine	857	93	950	74	279	5 753	4 163	55	1 494	5 559	17 377
Midi-Pyrénées	979	12	991	41	53	760	183	4	1 472	2 313	4 826
Champagne-Ardenne	3 034	642	3 676	544	280	1 406	15	6	455	1 703	4 409
Lorraine	5 242	670	5 912	633	147	648	2	5	472	1 576	3 483
Alsace	4 130	2 368	6 498	362	266	1 076	8	5	1 086	5 921	8 724
Franche-Comté	3 497	624	4 121	491	513	2 631	2	1	1 449	2 945	8 032
Bourgogne	2 417	182	2 599	192	202	3 003	16	6	1 874	2 616	7 909
Auvergne	334	47	381	79	88	1 993	59	5	1 143	685	4 052
Rhône-Alpes	4 184	543	4 727	1 811	455	8 941	33	19	12 780	7 782	31 821
Languedoc	239	112	351	173	48	396	49	3	1 726	3 710	6 105
P.A.C.A.-Corse	2 043	102	2 145	253	115	942	81	25	16 017	3 047	20 480
TOTAL	56 821	9 402	66 223	17 220	20 150	87 975	5 496	7 317	58 480	92 299	288 937

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.

1991 - 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	457	298	518	222	513	99	81	15	306	343	2 852
Picardie	18	86	114	25	7	72	8	27	133	88	578
Ile de France	184	102	29	5	10	50	13	7	140	461	1 001
Centre	14	60	3	24	0	21	8	7	46	66	249
Haute-Normandie	18	74	8	1	4	9	8	3	75	41	241
Basse-Normandie	5	20	1	0	0	3	5	2	3	41	80
Bretagne	8	18	0	0	0	3	30	1	8	26	94
Pays de la Loire	19	47	3	8	1	10	7	3	35	60	193
Poitou-Charentes	2	6	0	1	1	3	1	0	9	24	47
Limousin	1	4	0	0	0	0	0	0	3	7	15
Aquitaine	9	18	0	0	0	2	1	0	18	25	73
Midi-Pyrénées	17	4	0	1	0	4	8	0	7	8	49
Champagne-Ardenne	9	50	43	3	3	67	10	27	23	39	274
Lorraine	30	60	98	198	1 238	79	30	39	185	60	2 017
Alsace	39	58	9	14	1	11	7	13	87	58	297
Franche-Comté	4	26	45	1	0	6	3	4	21	17	127
Bourgogne	11	75	2	21	1	37	11	8	27	23	216
Auvergne	7	27	0	27	1	5	1	1	16	9	94
Rhône-Alpes	19	48	15	33	8	39	13	2	117	84	378
Languedoc	5	21	1	4	1	3	1	0	7	17	60
P.A.C.A.- Corse	24	21	3	3	0	2	1	0	22	32	108
TOTAL	900	1 123	892	591	1 789	525	247	159	1 288	1 529	9 043

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	395	1	6	1	586	29	41	268	269	1 642
Picardie	25	272	0	0	2	107	7	1	95	56	565
Ile de France	14	92	0	3	3	103	17	6	20	76	334
Centre	1	118	0	0	0	0	2	0	12	21	154
Haute-Normandie	5	16	0	20	0	28	3	1	71	49	193
Basse-Normandie	0	7	0	0	0	31	0	0	1	3	42
Bretagne	1	26	0	0	1	1	4	0	0	8	40
Pays de la Loire	4	28	0	0	0	37	1	1	1	15	86
Poitou-Charentes	0	13	0	0	0	0	0	0	6	3	22
Limousin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Aquitaine	4	28	0	0	0	0	1	2	8	16	59
Midi-Pyrénées	0	4	0	0	0	1	1	0	5	2	13
Champagne-Ardenne	18	297	0	0	0	59	48	0	19	50	491
Lorraine	21	27	0	0	4	756	24	0	125	97	1 054
Alsace	63	86	0	0	0	35	5	1	71	82	343
Franche-Comté	0	7	0	0	0	35	0	0	19	48	109
Bourgogne	2	94	0	0	0	68	1	0	3	22	190
Auvergne	1	8	0	0	0	2	0	0	3	8	22
Rhône-Alpes	8	52	0	0	1	29	4	0	57	49	200
Languedoc	1	14	0	0	0	1	1	0	4	2	23
P.A.C.A.- Corse	3	9	0	1	0	16	4	0	22	14	69
TOTAL	217	1 593	1	30	11	1 895	152	52	810	892	5 653

1991 - 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	128	106	135	46	4	69	37	18	96	17	656
Picardie	5	9	36	2	2	28	14	8	16	16	136
Ile de France	69	33	24	0	21	15	8	0	32	54	256
Centre	1	8	5	0	0	4	0	1	5	7	31
Haute-Normandie	4	13	3	1	2	6	3	1	15	5	53
Basse-Normandie	2	1		0	0	0	0	0	1	5	9
Bretagne	2	5	0	0	0	0	0	0	1	9	17
Pays de la Loire	4	3	3	0	0	3	0	1	12	9	35
Poitou-Charentes	0	0	1		0	0	0	0	1	5	7
Limousin	0	0							0	5	5
Aquitaine	2	8		1	0	5	0	0	5	7	28
Midi-Pyrénées	2	37			0	4	3	0	3	1	50
Champagne-Ardenne	1	6	70		12	18	14	3	5	7	136
Lorraine	10	4	1 183	109	1 364	23	7	47	78	7	2 832
Alsace	13	31	18	3	52	67	7	25	123	33	372
Franche-Comté	0	4	3		0	2	1	1	3	3	17
Bourgogne	1	23	4	0	1	21	1	1	7	6	65
Auvergne	1	1			0	8	0	0	2	2	14
Rhône-Alpes	5	9	18	29	2	11	3	1	14	10	102
Languedoc	2	2		0	1	4	0	0	6	1	16
P.A.C.A.-Corse	21	12	0	0	0	1	1	0	6	3	44
TOTAL	273	315	1 503	191	1 461	289	99	107	431	212	4 881

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	23	0	2	0	8	1	5	70	46	159
Picardie	1	4				0	0		14	6	25
Ile de France	0	3		0	0	1	4		5	8	21
Centre	0	5			0	0	0		1	3	9
Haute-Normandie	0	1		0	0	0	0		6	5	12
Basse-Normandie	0	3				0			0	0	3
Bretagne	0	6				0	0		0	1	7
Pays de la Loire	0	3		0	0	0			0	2	5
Poitou-Charentes	0	4		0	0	0	0		0	1	5
Limousin	0	0							0	0	0
Aquitaine	0	2				0	0		2	1	5
Midi-Pyrénées	0	0		0		0	0		0	0	0
Champagne-Ardenne	0	21			0	3	0	0	6	9	39
Lorraine	0	19	7	0		51	1	0	21	10	109
Alsace	55	60		0	1	1	1	0	87	50	255
Franche-Comté	0	2		0		3	0		0	10	15
Bourgogne	0	2				0	0		0	2	4
Auvergne	0	1			0	1	0		0	1	3
Rhône-Alpes	1	2		0		1	0		3	8	15
Languedoc	0	0		0		0	0		1	0	1
P.A.C.A.-Corse	1	0		0		3	1		2	0	7
TOTAL	62	161	7	2	1	72	8	5	218	163	699

1991 - 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	89	291	6 241	8 478	10 398	156	1 683	28	491	193	28 048
Picardie	28	52	1	6	10	139	11	50	76	136	509
Ile de France	705	789	646	2 209	80	299	130	503	394	999	6 754
Centre	42	50	5	13	0	18	18	61	47	120	374
Haute-Normandie	377	412	3 561	34 068	111	47	599	2 895	1 075	347	43 492
Basse-Normandie	251	79	664	200	764	17	92	181	57	90	2 395
Bretagne	718	2 658	2	844	0	12	268	710	83	917	6 212
Pays de la Loire	388	2 009	3 365	12 919	28	94	119	530	435	175	20 062
Poitou-Charentes	357	93	194	1 799	11	32	56	444	53	65	3 104
Limousin	5	1	0	0	3	15	4		9	9	46
Aquitaine	252	582	63	2 557	35	22	56	798	731	70	5 166
Midi-Pyrénées	91	19	1	21	12	5	10	0	46	42	247
Champagne-Ardenne	25	24	14	7	0	14	6	38	8	35	171
Lorraine	24	13	73	566	787	39	16	1	75	36	1 630
Alsace	4	22	0	3 227	11	35	1	98	22	39	3 459
Franche-Comté	2	4	0	0	0	17	13	3	8	64	111
Bourgogne	31	48	0	1	0	21	6	0	25	61	193
Auvergne	38	9	0	34	7	23	0	0	8	46	165
Rhône-Alpes	120	200	40	4 893	8	146	65	22	512	231	6 237
Languedoc	206	280	237	1 892	50	57	55	122	100	47	3 046
P.A.C.A.-Corse	525	491	3 065	33 715	5 882	225	247	309	720	298	45 477
TOTAL	4 278	8 126	18 172	107 449	18 197	1 433	3 455	6 793	4 975	4 020	176 898

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	2 254	966	85	1 365	93	1 035	824	28	529	413	7 592
Picardie	156	262		0	0	124	20	0	157	173	892
Ile de France	366	718	1	30	117	106	269	18	274	734	2 633
Centre	51	141		0	0	2	12	0	23	148	377
Haute-Normandie	8 846	688	1	2 914	32	18	1 046	360	1 422	319	15 646
Basse-Normandie	363	113	15	1	0	150	403	0	50	75	1 170
Bretagne	130	629		0	6	1	113	31	14	121	1 045
Pays de la Loire	730	493		1 309	57	115	6	123	119	170	3 122
Poitou-Charentes	2 556	537		13	0	1	59	0	29	53	3 248
Limousin	12	2		0	0	0	4		2	36	56
Aquitaine	2 482	525		29	25	4	378	60	221	351	4 075
Midi-Pyrénées	47	44	0	3	0	16	44	40	36	54	284
Champagne-Ardenne	28	298		0	0	28	9	0	11	55	429
Lorraine	2	76	117	0	0	95	15	0	49	68	422
Alsace	7	83	7	0		74	5	0	32	112	320
Franche-Comté	2	9	0	0		17	1	0	10	244	283
Bourgogne	7	221		0	0	54	5	0	31	76	394
Auvergne	4	101		0	2	29	10	0	16	83	245
Rhône-Alpes	97	302	0	5	1	111	63	0	353	412	1 344
Languedoc	964	480	0	9	11	3	86	6	107	33	1 699
P.A.C.A.-Corse	200	289	2	2 748	9	1 496	1 525	15	1 608	118	8 010
TOTAL	19 304	6 977	228	8 426	353	3 479	4 897	681	5 093	3 848	53 286

IV - APPROCHE DETAILLEE DES TRAFICS DETOURNES

13,925 millions de tonnes à l'importation et 6,359 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 85,3% 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	1 420	263	1 683
Route	4 936	1 223	6 159
Voie navigable	2 676	3 401	6 077
Autres	6	0	6
TOTAL	9 038	4 887	13 925

1991 - 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	585	1 284	981	2 850	75	277	305	657
Picardie	105	355	119	579	38	68	30	136
Ile de France	33	911	57	1 001	19	194	43	256
Centre	40	206	0	246	1	27	4	32
Haute-Normandie	15	220	7	242	1	47	5	53
Basse-Normandie	0	80		80	0	9		9
Bretagne	18	76		94	1	17		18
Pays de la Loire	18	173	0	191	0	34		34
Poitou-Charentes	0	48		48	1	8		9
Limousin	0	15	0	15	0	6		6
Aquitaine	9	66		75	4	25		29
Midi-Pyrénées	18	31	0	49	33	17		50
Champagne-Ardenne	21	204	51	276	14	105	17	136
Lorraine	300	378	1 339	2 017	0	119	2 712	2 831
Alsace	25	196	75	296	4	105	263	372
Franche-Comté	53	63	11	127	3	12	2	17
Bourgogne	41	150	24	215	1	54	11	66
Auvergne	34	59	0	93	5	10		15
Rhône-Alpes	81	285	10	376	46	51	4	101
Languedoc	5	54	0	59	5	8	2	15
P.A.C.A.-Corse	19	82	2	103	12	30	3	45
TOTAL	1 420	4 936	2 676	9 032	263	1 223	3 401	4 887

On s'aperçoit que 43,6% des trafics détournés à l'importation le sont par voie navigable et 56,3% par fer et route. Les 0,1% restants représentent principalement du trafic en propulsion propre : en particulier, 5037 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 9,038 millions de tonnes détournées à l'importation par ce pays, 29,6% le sont par voie navigable et 70,3% par fer et route. Au contraire, par les Pays-Bas, ces pourcentages s'inversent : 69,6% des 4,887 millions de tonnes de trafics détournés par les Pays-Bas le sont par voie navigable alors que 30,4% 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 7,842 millions de tonnes détournées à l'importation par fer et route (6,356 millions de tonnes par la Belgique, 1,486 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 2,221 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 1,419 millions de tonnes détournées par la Belgique et 2,982 millions de tonnes détournées par les Pays-Bas, soit au total 4,401 millions de tonnes paraissent difficilement récupérables dans un court laps de temps car bien adaptés aux contraintes diverses dont nous avons parlé plus haut : régions frontalières terrestres éloignées des façades maritimes françaises, bien desservies par voie navigable.

De plus, on peut se demander si de tels trafics constituent réellement du trafic détourné : en effet, si ces trafics échappent bien aux ports maritimes français, ils passent tout de même par les ports fluviaux français (Strasbourg, Mulhouse-Ottmarsheim, Thionville...).

Dans une première approximation, on peut donc avancer qu'à l'importation 31,6% du trafic détourné par la Belgique et les Pays-Bas apparaissent difficilement récupérables, les 68,4% 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.

1991 - TABLEAU 10

TRAFFIC DETOURNE A L'IMPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE

10.1 PAR LA BELGIQUE

millier de tonnes

Zone frontière	département du Nord		département des Ardennes		département de la Moselle		départements du Rhin *		Autres zones frontières		TOTAL	
	pavillon		pavillon		pavillon		pavillon		pavillon		pavillon	
	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres
Nord	207	772	0	1		0					207	773
Picardie	54	65									54	65
Ile de France	21	35	0	0				1			21	36
Centre	0										0	0
Haute-Normandie	2	5									2	5
Pays de la Loire		0									0	0
Limousin								0			0	0
Midi-Pyrénées		0									0	0
Champagne-Ardenne	29	12	1	9							30	21
Lorraine	1	5			142	1 155	1	36			144	1 196
Alsace		0			0	1	10	64	0		10	65
Franche-Comté	2	2	1	2			2	3			5	7
Bourgogne	8	6		1			1	8			9	15
Auvergne		0									0	0
Rhône-Alpes	4	3	1	1		1	0			0	5	5
Languedoc				0							0	0
P.A.C.A - Corse	0	1									0	1
TOTAL	328	906	3	14	142	1 157	14	112	0	0	487	2 189

* Bas-Rhin, Haut-Rhin

1991 - TABLEAU 10

TRAFFIC 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	57	247						0			57	247
Picardie	9	21									9	21
Ile de France	23	20			0	1					23	21
Centre	1	3									1	3
Haute-Normandie	1	4									1	4
Champagne-Ardenne	4	4	1	7				1			5	12
Lorraine		0	0	0	198	2 512		1			198	2 513
Alsace					1	2	69	191			70	193
Franche-Comté	1	1					0	1			1	2
Bourgogne	1	3	0	0				6			1	9
Rhône-Alpes	1	1	1	1	0						2	2
Languedoc		0	1	2							1	2
P.A.C.A - Corse	1	1				1					1	2
TOTAL	99	305	3	10	199	2 516	69	200			370	3 031

* 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).

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	1 911	453	2 364	3 025	770	3 795	4 936	1 223	6 159
Voie navigable	487	370	857	2 189	3 031	5 220	2 676	3 401	6 077

Sur 6,159 millions de tonnes détournées par route à l'importation par la Belgique et les Pays Bas, 2,364 millions le sont sous pavillon français et 3,795 sous pavillon étranger.

En ce qui concerne la voie navigable, 0,857 millions de tonnes sur les 6,077 millions détournées par la Belgique et les Pays Bas correspondent à du trafic sous pavillon français pour 5,220 millions de tonnes sous pavillon étranger.

Les taux de couverture assurés par les pavillons français sont dans les deux cas (38,4% par la route et 14,1% 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 : 0,423 millions de tonnes sous pavillon français et 3,978 millions sous pavillon étranger soit 9,6% sous pavillon français et 90,4 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 35,7% par le pavillon français et 64,3% 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 73,6% 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	1 639	29	1 668
Route	3 416	430	3 846
Voie navigable	581	245	826
Autres	18	1	19
TOTAL	5 654	705	6 359

Si l'on s'intéresse à la répartition modale des exportations, il apparait que la voie navigable joue un rôle moins important qu'à l'importation puisque 13,0% des trafics détournés le sont par voie navigable et 86,7% par fer et route au lieu de 43,6% et 56,3% pour l'importation. Les 0,3% restants représentent principalement du trafic en propulsion propre ou du transport par installations fixes : en particulier via la Belgique 11 688 tonnes sont exportées en propulsion propre par la région Provence Alpes - Côte d'Azur - Corse, 4 766 tonnes partent par installations fixes de la Haute Normandie .

Comme dans le cas de l'importation, on peut faire apparaître quatre trafics difficilement récupérables (en gras dans le tableau 11) représentant 0,425 millions de tonnes détournées par la Belgique et 0,243 millions de tonnes détournées par les Pays Bas soit au total 0,668 millions de tonnes ce qui permettrait de dire qu'à l'exportation, 10,5% des trafics détournés par la Belgique et les Pays Bas paraissent difficilement récupérables .

1991 - 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	349	1 205	88	1 642	0	158	1	159
Picardie	206	338	21	565	1	25		26
Ile de France	133	171	30	334	0	20	1	21
Centre	84	70		154	0	9	0	9
Haute-Normandie	31	156	0	187	0	13		13
Basse-Normandie	24	17		41	0	3		3
Bretagne	1	39		40		7	0	7
Pays de la Loire	0	86	0	86	0	5		5
Poitou-Charentes	1	22		23	1	5		6
Limousin	0	3		3		1		1
Aquitaine	13	47		60	0	5	0	5
Midi-Pyrénées	4	9	0	13	0	1		1
Champagne-Ardenne	199	280	13	492	2	38		40
Lorraine	425	356	274	1 055	16	51	41	108
Alsace	20	179	144	343	5	54	195	254
Franche-Comté	26	73	11	110	1	6	7	14
Bourgogne	63	127		190	0	5	0	5
Auvergne	3	18		21	0	3	0	3
Rhône-Alpes	33	166	0	199	0	15	0	15
Languedoc	8	14		22	0	1		1
P.A.C.A.-Corse	16	40		56	3	5	0	8
TOTAL	1 639	3 416	581	5 636	29	430	245	704

c. place des pavillons respectifs

millier de tonnes

Pavillon	Français			Autres			Total		
	Pays de détournement mode à la frontière	Belgique	Pays Bas	Total	Belgique	Pays Bas	Total	Belgique	Pays Bas
Route	1 179	76	1 255	2 237	354	2 591	3 416	430	3 846
Voie navigable	172	36	208	409	209	618	581	245	826

Si l'on considère la nationalité du pavillon, on constate que 1,255 millions de tonnes sur les 3,846 millions de tonnes détournées par route, sont transportées sous pavillon français et que sur les 0,826 millions de tonnes détournées par voie navigable, 0,208 millions sont acheminées sous pavillon français.

Les taux de couverture assurés par le pavillon français sont de 32,6% pour la route et de 25,2% 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 cinq trafics difficilement récupérables (en gras dans le tableau 11), la couverture par pavillon est la suivante : 0,099 millions de tonnes sous pavillon français et 0,564 millions de tonnes sous pavillon étranger ce qui donne 14,9% pour le pavillon français et 85,1% 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 34,0% par le pavillon français et 66,0% par le pavillon étranger.

1991 - TABLEAU 11

TRAFFIC DETOURNE A L'EXPORTATION PAR VOIE NAVIGABLE

11.1 PAR LA BELGIQUE

millier de tonnes

Zone frontière	département du Nord		département des Ardennes		département de la Moselle		départements du Rhin *		Autres zones frontières		TOTAL	
	pavillon		pavillon		pavillon		pavillon		pavillon		pavillon	
	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres	français	autres
Nord	56	32			0		0				56	32
Picardie	16	5									16	5
Ile de France	18	4				0	1	7			19	11
Haute Normandie	0	0									0	
Basse Normandie											0	
Pays de la Loire							0				0	0
Champagne-Ardenne	3	3		7				0			3	10
Lorraine					22	251	0	1			22	252
Alsace		0			4	0	43	98			47	98
Franche Comté					1	0	7	2			8	2
Rhône Alpes			0		0						0	0
TOTAL	93	44	0	7	27	251	51	108			171	410

* Bas-Rhin, Haut-Rhin

1991 - 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		1					0				0	1
Ile de France							0	0			0	0
Centre							0				0	0
Bretagne							0				0	0
Aquitaine							0				0	0
Lorraine					7	34	1	0			8	34
Alsace					0	0	22	173			22	173
Franche-Comté					0	0	7	1			7	1
Bourgogne							0				0	0
Auvergne							0				0	0
Rhône Alpes					0		0				0	0
P.A.C.A.-Corse							0	0			0	0
TOTAL		1			7	34	30	174			37	208

* Bas-Rhin, Haut-Rhin

ANNEXES

Annexe 1

LES RENSEIGNEMENTS "TRANSPORTS" DES FORMULAIRES DOUANIERS

Le document administratif unique (DAU) comprend des renseignements de caractère douanier, des données financières, et des données typiquement transport.

◊ Sont utilisables pour établir les statistiques intéressant les transports non seulement les données typiquement "transport", mais aussi certains renseignements plus généraux :

- . Le bureau frontière, par lequel la marchandise franchit la frontière française.
- . Le département français,
 - à l'importation : département de destination effective de la marchandise.
 - à l'exportation : département d'expédition initiale de la marchandise.
- . Le pays
 - à l'importation
 - Pays d'origine : celui où la marchandise a été récoltée ou produite.
 - Pays de dernière provenance : dernier pays où le produit a été chargé à destination de la France.
 - à l'exportation
 - Pays de première destination : celui où cessera d'être utilisé le mode ou le moyen de transport employé à la sortie de France.
 - Pays de destination finale : celui où le produit doit être livré au dernier destinataire connu.
- . La nature de la marchandise
- . Le poids
 - Il s'agit du poids net en kg.
- . La valeur statistique
 - Elle donne la valeur des marchandises, en francs, y compris les frais de transport et d'assurance jusqu'à la frontière française

◊ Les renseignements typiquement "transport" concernent :

- . Le transport à la frontière, c'est-à-dire :
 - Le moyen de transport à l'étranger
 - à l'importation : celui par lequel les marchandises ont été présentées au point d'entrée en France.
 - à l'exportation : celui par lequel les marchandises sont sorties de France
- . Le pavillon du moyen de transport à l'étranger.
- . Le transport à l'intérieur, c'est-à-dire :
 - Le mode de transport principal utilisé sur le parcours français.

Annexe 2

METHODE DE GENERATION DU PAYS DE RUPTURE DE CHARGE MANQUANT

L'utilisation du DAU (document administratif unique) à partir du 1^{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 1991, les enregistrements où le pays de dernière provenance (première destination) n'était pas codé, représentaient 36% du tonnage total à l'importation et 62% 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 92% 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 4% à l'importation et 3% 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 1991 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 1991, 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 59% à l'exportation sur les 62% 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 dégageait 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 1991 ce qui a permis de remplir 1% 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% du tonnage total à l'importation et 1% à l'exportation .

Les pourcentages de PML non remplis étant relativement faibles, il a été possible d'utiliser les résultats 1991 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 .

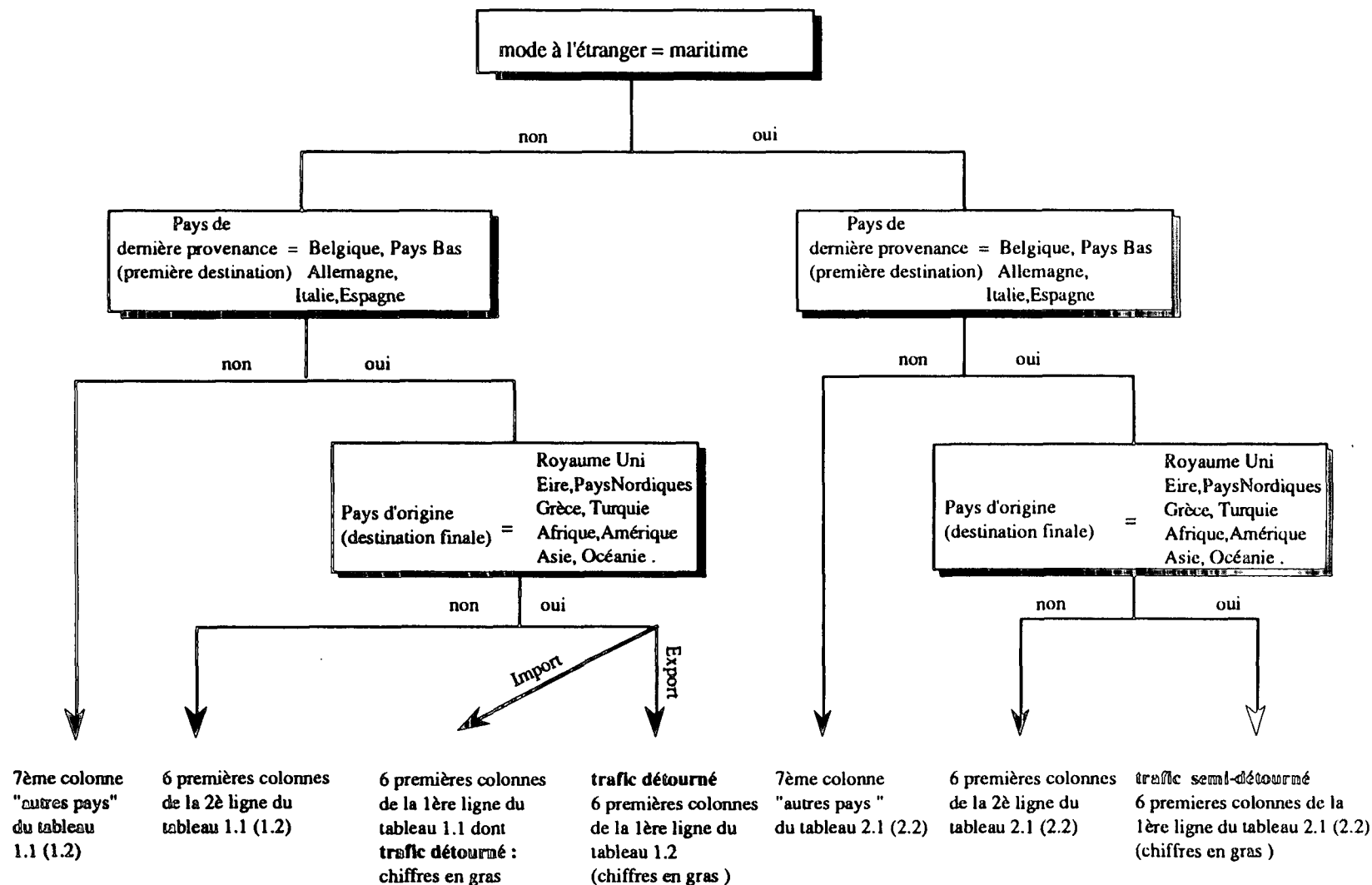
Pour plus d'information sur cette méthode de génération, contacter M.BERLEMONT (poste 5232)

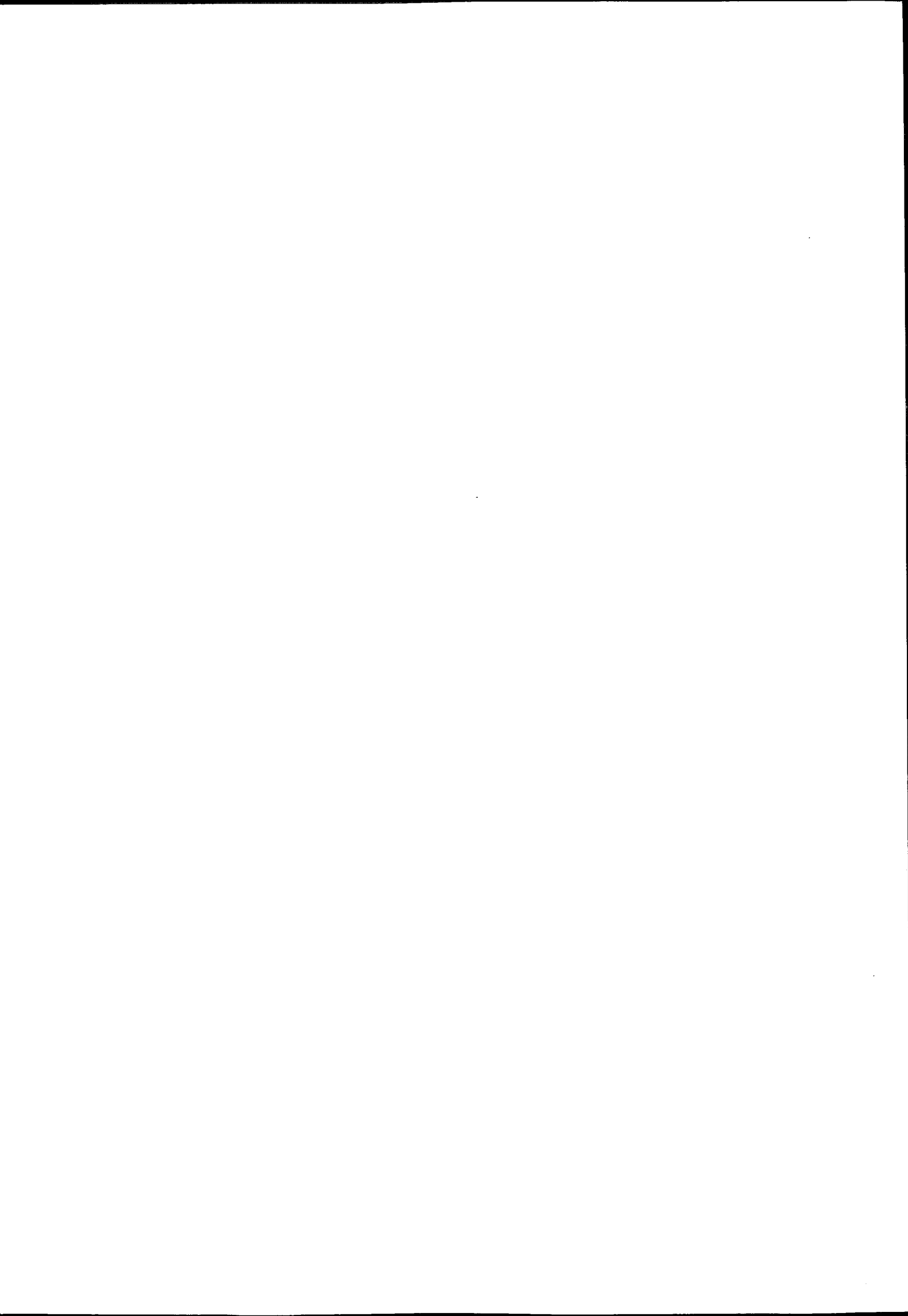
**Organigramme des tableaux 1.1 et 2.1 des importations françaises
1.2 et 2.2 des exportations françaises**

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, UTILISEZ



SITRAM (Système d'Information sur les TRansports de Marchandise) 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 1991.

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'OEST*

Chaque mois

La note de conjoncture

Les 11 numéros: 600F.

Chaque année

Les trafics de marchandises (SITRAM: résultats généraux)

Le numéro: 180F.

Le mémento de statistiques des transports

Le numéro: 110F.

Le marché des véhicules (fichier central des automobiles-parc et immatriculations)

Le numéro: 120F.

L'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises

Le numéro: 180F.

L'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes

Le numéro: 90F.

Les entreprises de transport (Les Enquêtes Annuelles d'Entreprise)

Le numéro: 220F.

Les Comptes des Transports de la Nation

Le numéro : 88 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 75 013 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'O.E.S.T. ne perçoit pas de T.V.A.