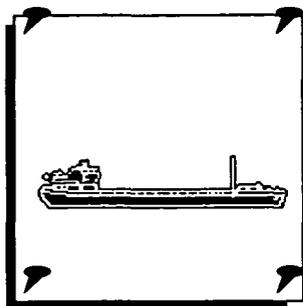


FORTE HAUSSE DES TRAFICS FRANCAIS CAPTES PAR LES PORTS ETRANGERS EN 1992

Irène POLS



Chaque année, grâce à la Banque de Données SITRAM, l'OEST estime à partir des données des Douanes, l'importance du trafic généré par le commerce extérieur français qui transite par des ports étrangers.

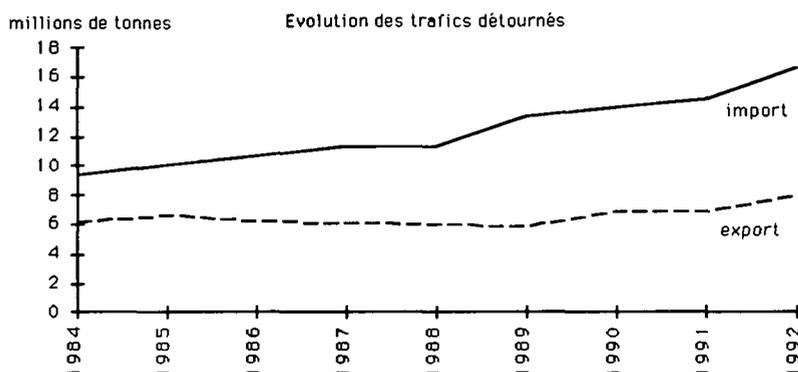
L'estimation de tels résultats n'a pu être possible qu'après génération* des pays de rupture de charge manquants.

16,6 millions de tonnes à l'importation et 8,0 millions de tonnes à l'exportation ont transité en 1992 par les ports étrangers représentant 137,5 milliards de francs à l'importation et 99,2 milliards de francs à l'exportation.

L'année 1992 se caractérise par une forte hausse des trafics captés en tonnage tant à l'importation (+14,7% par rapport à 1991) qu'à l'exportation (+17,0%).

En valeur, par contre, la hausse n'est pas de même ampleur pour les deux sens : +2,3% à l'importation, +31,8% à l'exportation.

Forte hausse des trafics captés



dans un contexte de décroissance du volume total du commerce extérieur et du trafic maritime

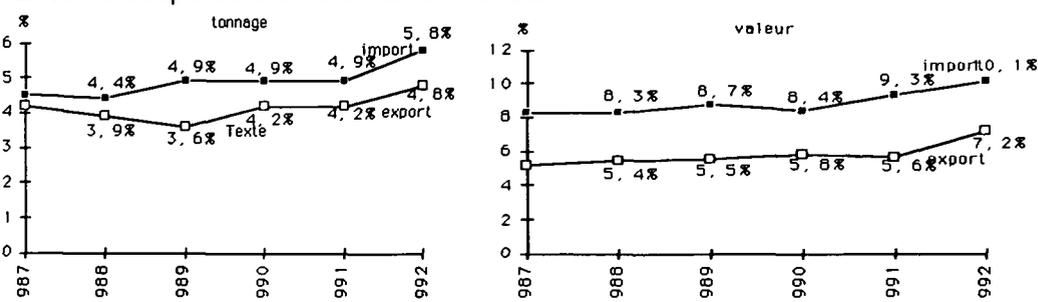
Cette hausse est d'autant plus significative que le commerce extérieur baisse à l'importation par rapport à 1991 (-1,9% en tonnage et -5,9% en valeur) et n'augmente que peu à l'exportation (+2,2% en tonnage et +2,0% en valeur).

Quant au trafic des ports français, il suit en l'amplifiant l'évolution du commerce extérieur- sauf en valeur à l'exportation -: baisse de 2,9% en tonnage et de 13,3% en valeur à l'importation, hausse de 4,9% en tonnage mais baisse de 4,2% en valeur à l'exportation.

Les fortes grèves qui avaient affectées les ports français en 1992 expliquent en partie ces mouvements d'activité des ports français et étrangers.

Représentations graphiques

Part du trafic capté dans le trafic international total

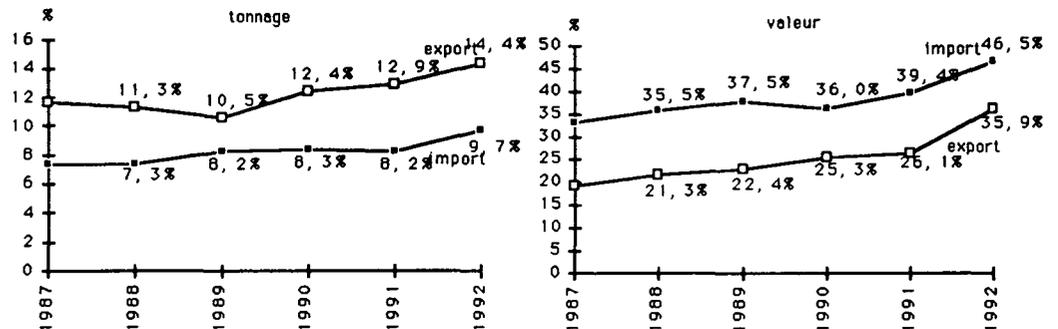


* Depuis le 1^{er} janvier 1988, avec l'utilisation du DDU (Document administratif unique), la notion de pays de dernière provenance/première destination n'est plus à coder dans le cas d'échanges intracommunautaires. Cette perte d'information s'est également fait sentir dans le cas d'échanges avec certains pays tiers et notamment dans le cas de libre pratique. Une méthode de génération des codes pays absents a donc été mis en place dans SITRAM.

TRAFICS

Par rapport au trafic total du commerce extérieur de 1992, ce trafic capté équivaut en tonnage à 5,8% à l'importation et à 4,8% à l'exportation et en valeur à 10,1% à l'importation et à 7,2% à l'exportation.

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



Détournement : toujours le Bénélux

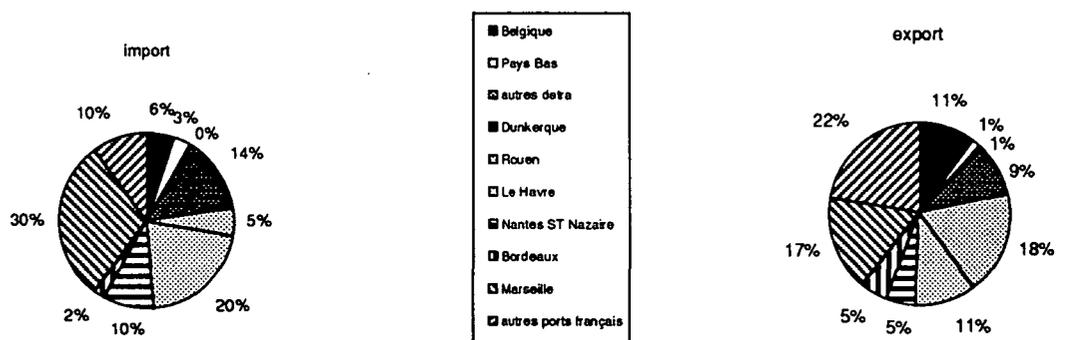
96% en tonnage et 88% en valeur des trafics détournés transitent par les ports belges et néerlandais.

La répartition de ces trafics entre la Belgique et les Pays-Bas est tout à fait différente selon le sens :

à l'importation, il y a presque deux fois plus de trafic transitant par la Belgique que par les Pays-Bas, alors qu'à l'exportation, la quasi totalité des trafics est acheminée par la Belgique (cf. graphique ci-après).

Part du trafic détourné dans le trafic maritime du commerce extérieur

Le trafic maritime du commerce extérieur français transitant par les ports nationaux ou détourné sur les ports étrangers représente, en 1992, 187,4 millions de tonnes à l'importation et 63,9 millions de tonnes à l'exportation



TRAFICS

La part du trafic détourné paraît plus forte à l'exportation (13%) qu'à l'importation (9%) : c'est ainsi qu'à l'exportation, la part des trafic captés par les ports belges est équivalente au trafic maritime dû au commerce extérieur passant par le port du Havre, et plus importante que celui passant par le port de Dunkerque.

En fait à l'importation, le phénomène est masqué par le volume des produits pétroliers arrivant par les ports nationaux : 63% en tonnage des importations maritimes passant par les ports français correspondent à de tels produits; ces marchandises, de part leur nature, assez captives de leur destination se retrouvent peu dans les trafics détournés.

Si l'on considère donc les trafics de marchandises hors produits pétroliers, la part du trafic capté à l'importation est nettement plus importante et s'élève à 20 %. Il faut rappeler que ces chiffres ne donnent pas une vision globale du trafic maritime des ports français puisqu'ils ne reprennent pas tous les trafics transitant par les ports français mais uniquement ceux engendrés par le Commerce Extérieur.

**Plus de 80%
des tonnages
détournés
pour un petit
nombre de produits**

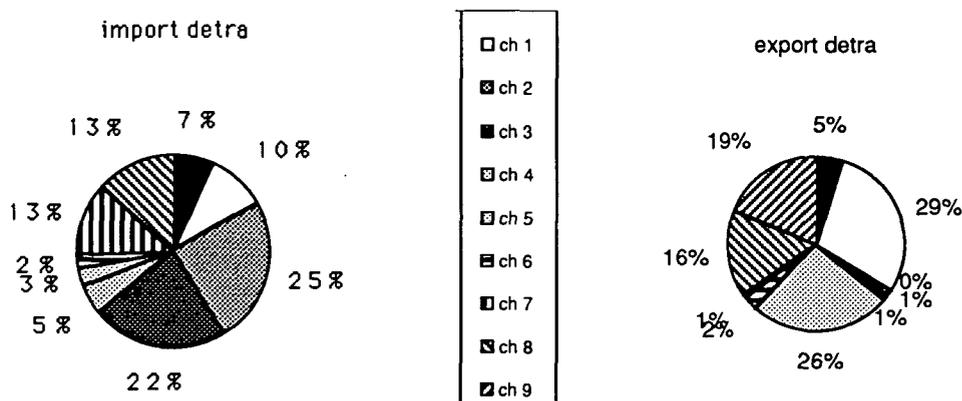
A l'importation (hors produits pétroliers), 5 chapitres représentent plus de 80% du trafic capté : les combustibles (Ch2) avec 3,9 millions de tonnes continuent leur progression (+ 64,7% par rapport à 1991) et dépassent les minerais (Ch4) -3,6 millions de tonnes,+8,4% .

Les produits manufacturés (Ch9 -2,1 millions de tonnes) et les produits chimiques (Ch8 -2,0 millions de tonnes) augmentent de plus de 9% chacun. Les denrées alimentaires (Ch1 -1,5 millions de tonnes), pour leur part, restent stables.

A l'exportation, les denrées alimentaires (Ch1) prennent la tête avec 2,3 millions de tonnes et +28,2% d'augmentation par rapport à 1991.

Viennent ensuite les produits métallurgiques (Ch5) : 2,1 millions de tonnes et +3,7% d'augmentation.

Arrivent enfin les produits manufacturés (Ch9 -1,5 millions de tonnes) et les produits chimiques (Ch8 -1,3 millions de tonnes) qui progressent chacun de plus de 20%.



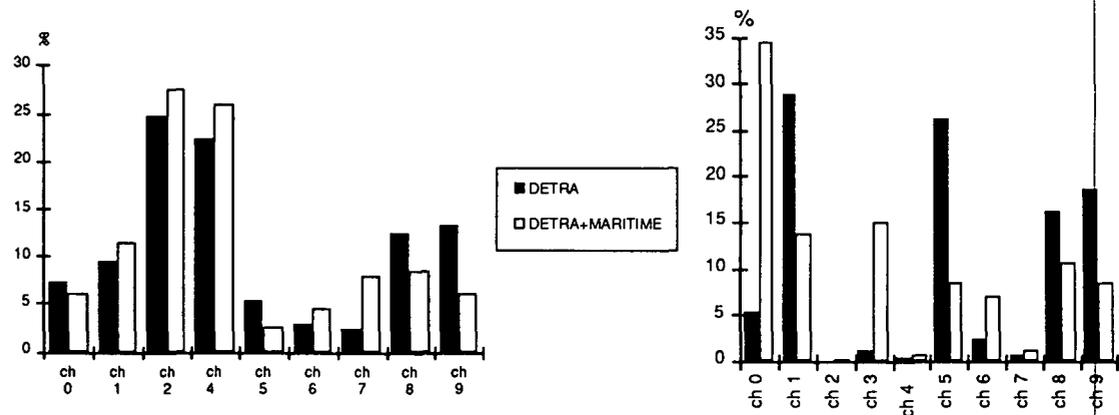
TRAFICS

Spécialisation différente des ports français et étrangers

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 (en tonnage) à celles des mêmes produits dans le trafic maritime total (ports français et trafics captés cumulés).

A l'importation, la part des produits agricoles (Ch0), métallurgiques (Ch5), chimiques (Ch8) et manufacturés (Ch9) est plus importante dans les trafics captés que dans les trafics maritimes.

A l'exportation, ce sont les denrées alimentaires (Ch1), les produits métallurgiques (Ch5), chimiques (Ch8) et manufacturés (Ch9) qui sont le plus sensibles au détournement de trafic. ■



Remarque : les trafics de gaz naturel importé de Norvège par oléoduc ne figurent plus dans les trafics captés depuis 1990.

Les données antérieures ont été rectifiées en conséquence.