

ÉCONOMIE

LES FLUX INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES EN LORRAINE

ÉCONOMIE OUVERTE ET TERRITOIRE DE TRANSIT



SCALEN
AGENCE DE DÉVELOPPEMENT
DES TERRITOIRES
NANCY SUD LORRAINE

.1.

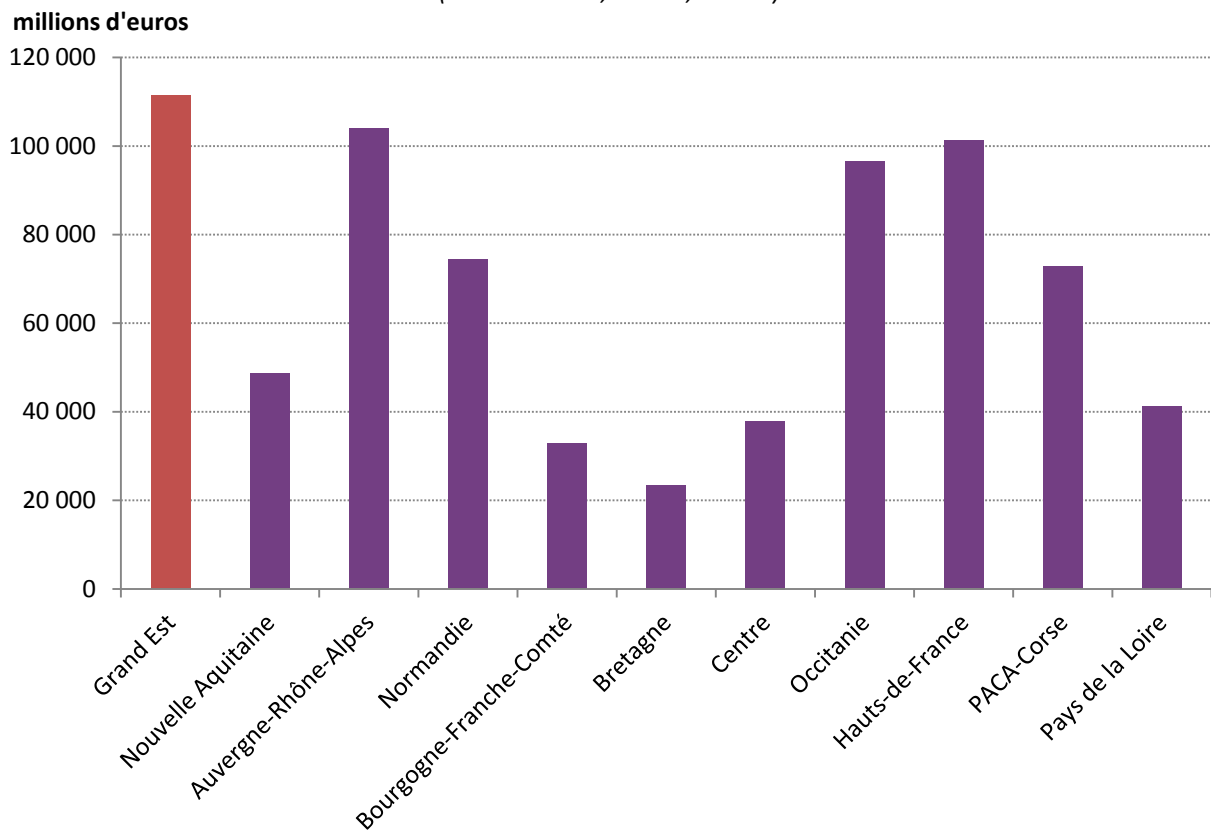
**LA LORRAINE OUVERTE AUX
ÉCHANGES INTERNATIONAUX
MAIS BIEN MOINS
QUE L'ALSACE**

Région industrielle et frontalière, le Grand Est commerce beaucoup avec les pays étrangers. Ses échanges internationaux, mesurés comme la somme des exportations et des importations, placent la région au 2^{ème} rang après l’Ile-de-France (2^{ème} pour les exportations, 2^{ème} ex-aequo avec les Hauts-de-France pour les importations), sans déséquilibre majeur entre les entrées et les sorties de marchandises.

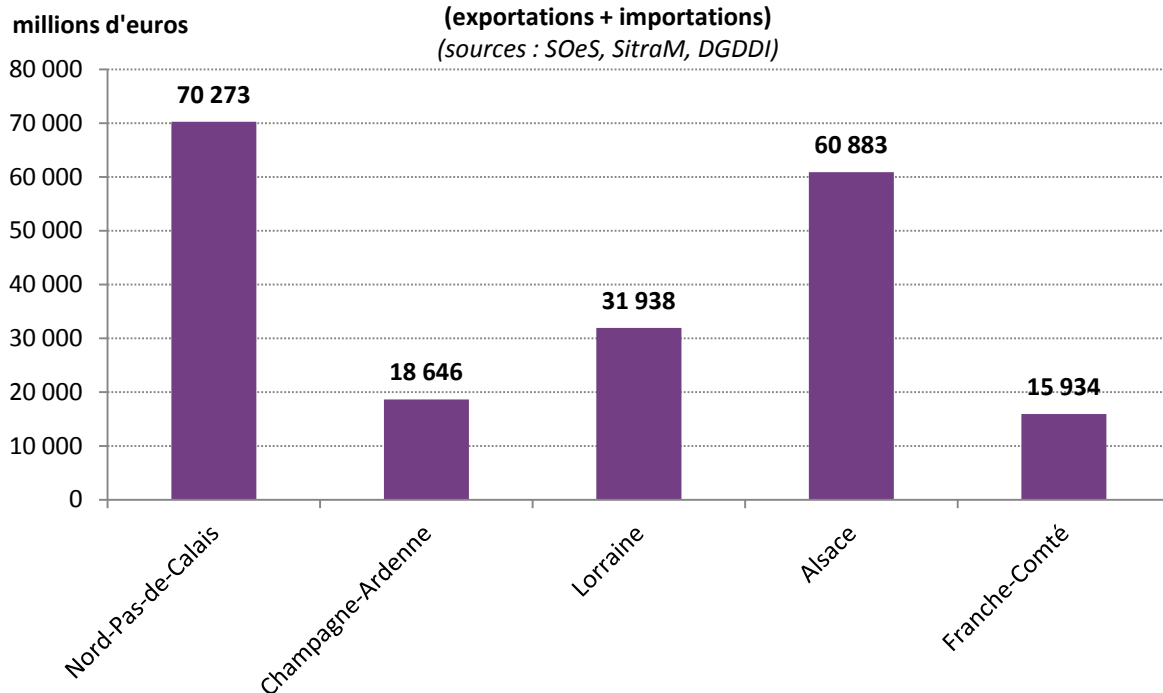
Ce classement tient pour une très large part à l’Alsace qui représente plus de la moitié des échanges internationaux du Grand Est en 2013. Parmi les anciennes régions du Nord-Est de la France, qui sont également frontalières, elle n’est devancée que par le Nord-Pas-de-Calais. Leurs échanges respectifs restent quasi stables de 2011 à 2013 à l’instar de l’ensemble du pays tandis que les transactions internationales de la Lorraine baissent de 5,2%. L’écart entre elle et ses deux devancières s’est donc creusé durant ces années.

Échanges internationaux (importations + exportations) en 2013 des régions françaises métropolitaines (hors Ile-de-France)

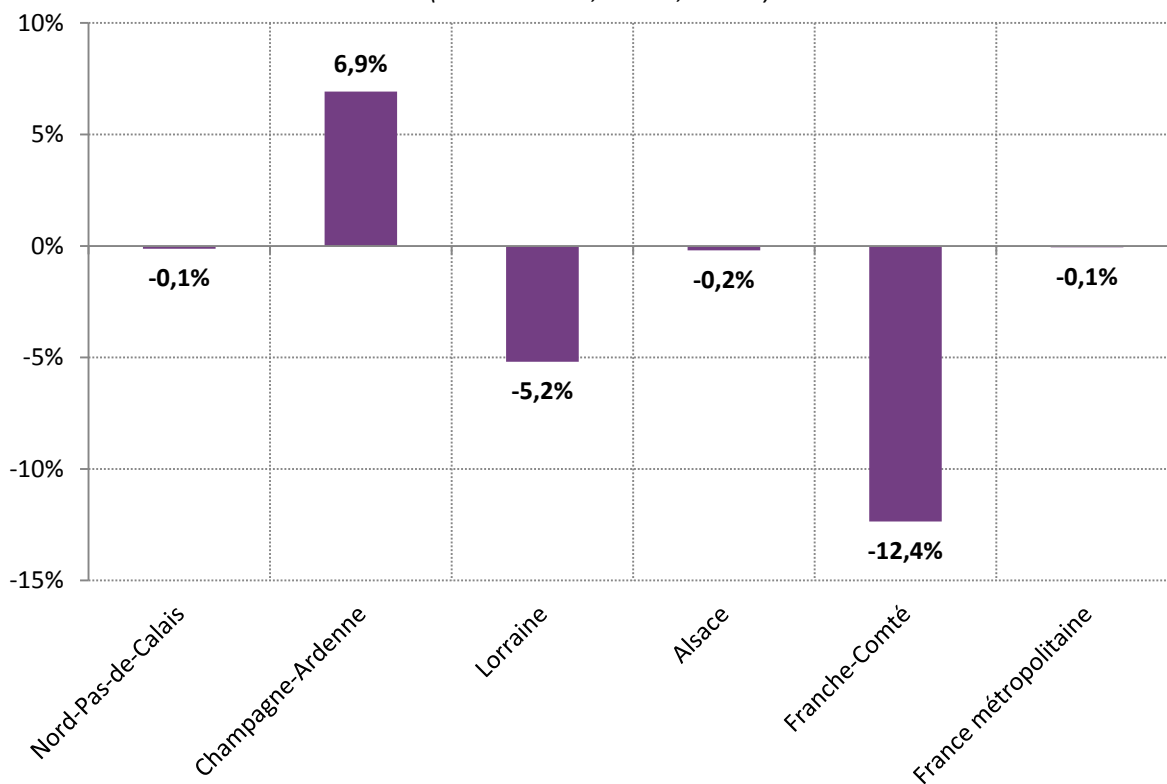
(sources : SOeS, SitraM, DGDDI)



Échanges internationaux en 2013
des anciennes régions frontalières du Nord-Est
 (exportations + importations)
 (sources : SOeS, SitraM, DGDDI)



Taux d'évolution des échanges internationaux de 2011 à 2013 (%)
des anciennes régions frontalières du Nord-Est
 (sources : SOeS, SitraM, DGDDI)

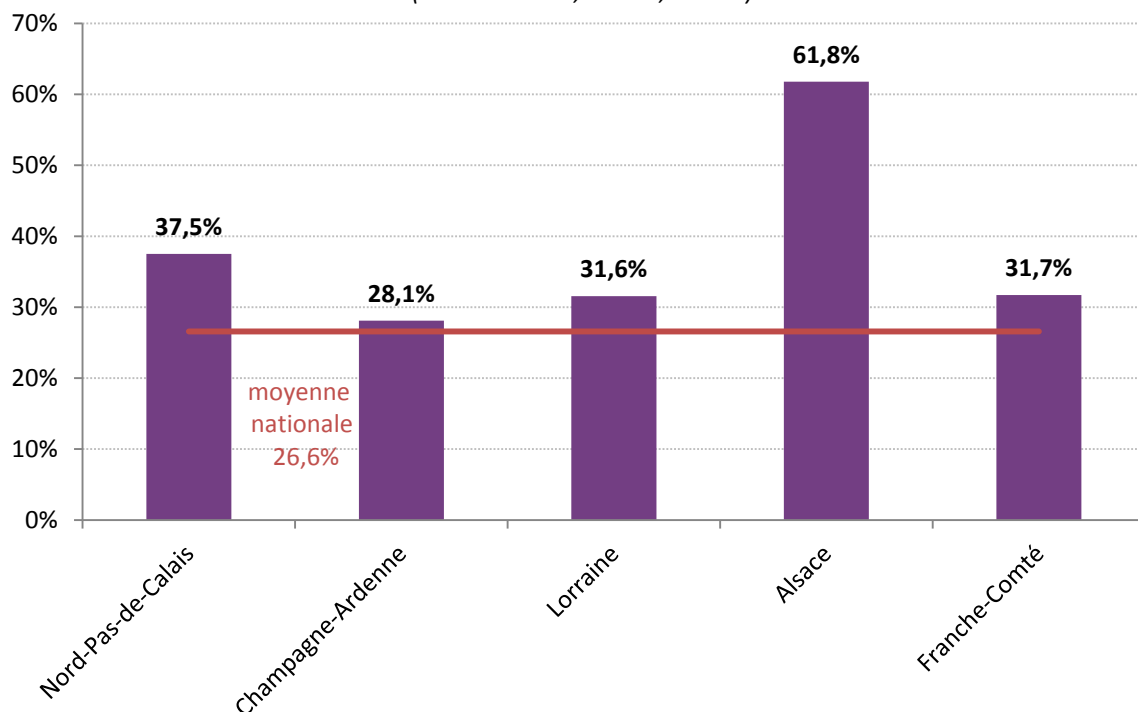


Ces échanges plus intenses en Alsace et dans le Pas-de-Calais résultent-ils simplement de leur volume d'activité plus important qu'en Lorraine ou d'une plus grande ouverture internationale de leurs économies ?

En fait, les économies alsacienne et lorraine ont un niveau d'activité quasi identique en 2013. En revanche, la comparaison des taux d'ouverture qui rapportent les échanges internationaux à la valeur ajoutée, indique que l'économie alsacienne a des liens commerciaux avec les pays étrangers deux fois plus forts que l'économie lorraine. Elle est d'ailleurs bien plus ouverte que toutes les économies des autres régions du Nord-Est de la France, y compris du Nord-Pas-de-Calais, qui le sont pourtant davantage que le pays en raison sans doute de leur caractère frontalier.

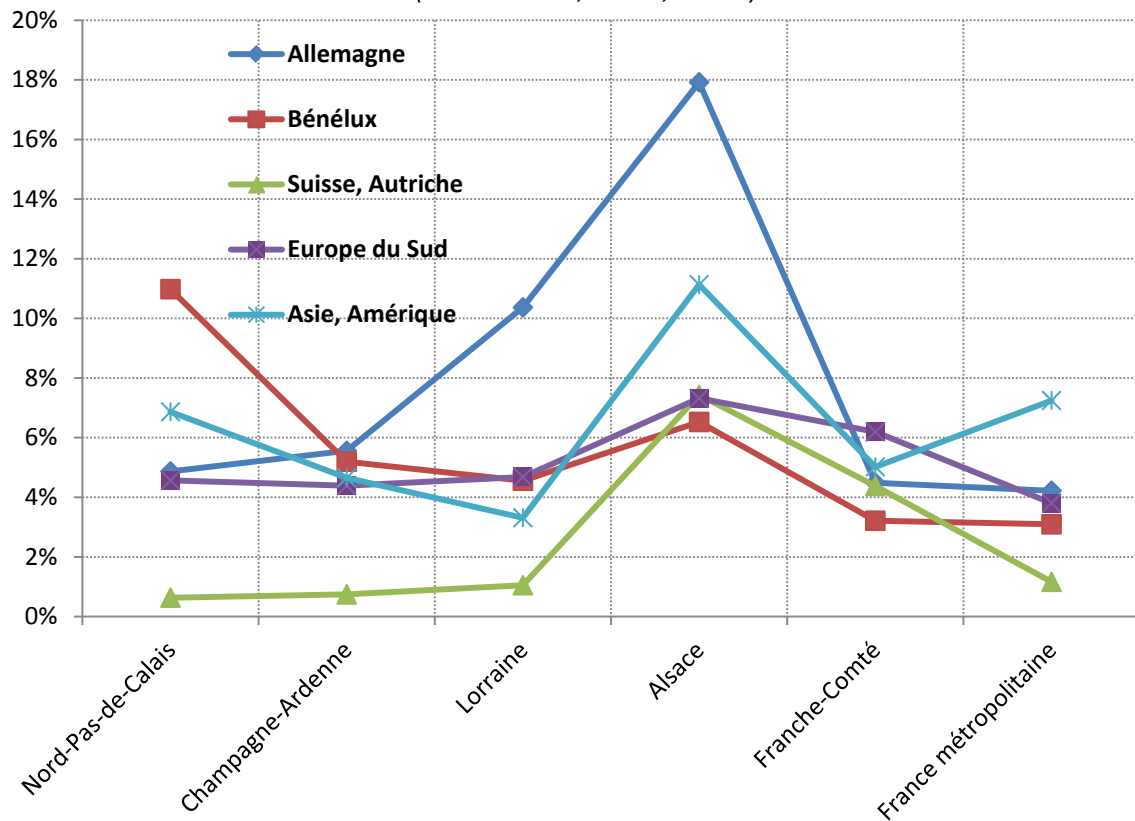
Cette plus grande ouverture de l'Alsace par rapport à la Lorraine se fait pour un peu moins de la moitié avec les pays frontaliers ou proches (Allemagne, Suisse et Autriche, dont un quart pour l'Allemagne) mais aussi pour un quart avec les marchés asiatiques ou américains. Elle ne résulte donc pas seulement de la situation géographique mais aussi d'une orientation internationale plus large.

**Taux d'ouverture aux échanges internationaux en 2013
des anciennes régions frontalières du Nord-Est**
(moyenne des exportations et importations / valeur ajoutée en %)
(sources : SOeS, SitraM, DGDDI)



**Principales contributions en 2013 des espaces géographiques
au taux d'ouverture des anciennes régions frontalières du Nord-Est
(moyenne des exportations et importations / valeur ajoutée en %)**

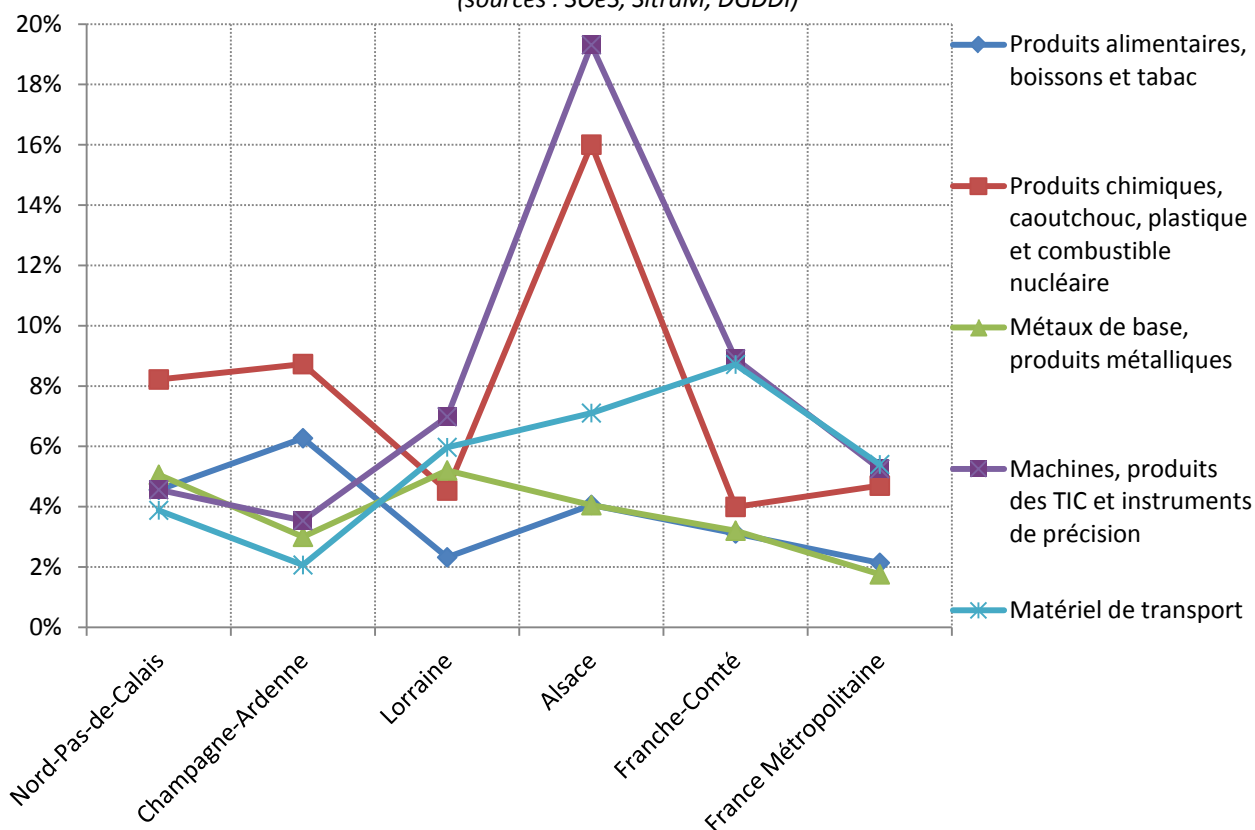
(sources : SOeS, SitraM, DGDDI)



A la différence de l'Alsace, la Lorraine ne connaît pas de secteurs qui contribuent fortement à l'ouverture de son économie. Même la métallurgie, un de ses secteurs de spécialisation historiques, ne remplit pas cette fonction.

**Contributions des principaux produits échangés en 2013
au taux d'ouverture des anciennes régions frontalières du Nord-Est
(moyenne des exportations et importations / valeur ajoutée en %)**

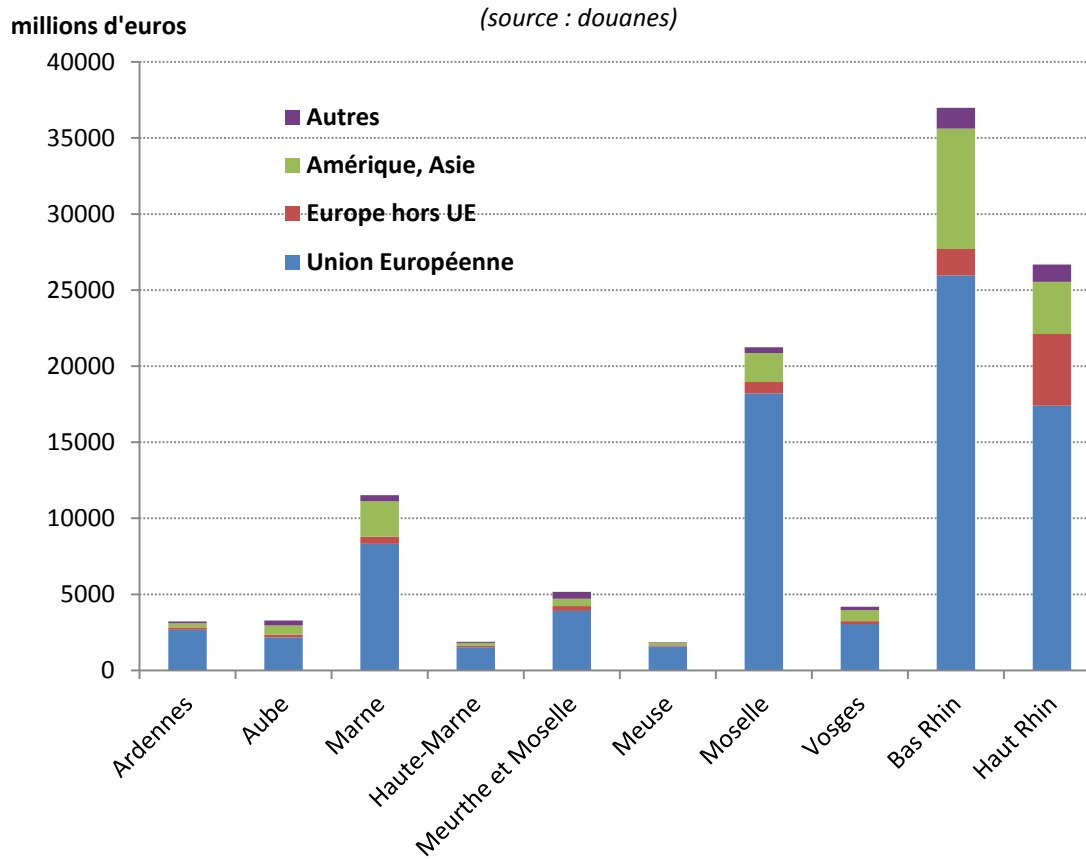
(sources : SOeS, SitraM, DGDDI)



La Moselle, département lorrain à la fois le plus industriel et à la frontière la plus longue, concentre les 2/3 des échanges internationaux de l'ancienne région qui s'effectuent pour l'essentiel avec l'Union Européenne. Les transactions commerciales de ce département avec les pays étrangers sont toutefois inférieures à celles de chacun des deux départements alsaciens.

Échanges internationaux du Grand Est par département en 2015 (exportations + importations)

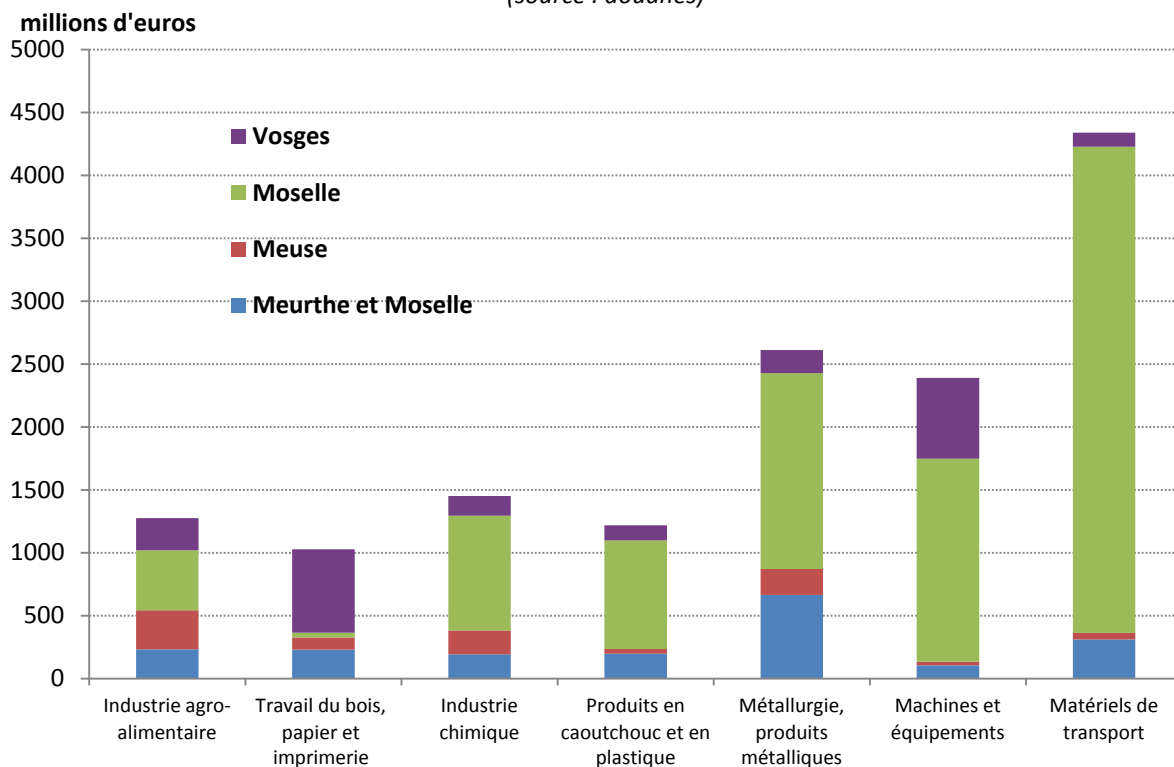
(source : douanes)



Le rôle primordial des territoires mosellans dans les échanges internationaux de la Lorraine se vérifie pour tous les principaux secteurs d'exportation et d'importation de l'ancienne région, à l'exception du secteur regroupant le travail du bois, l'industrie du papier et du carton ainsi que l'imprimerie, dont les biens exportés proviennent pour une large part des Vosges.

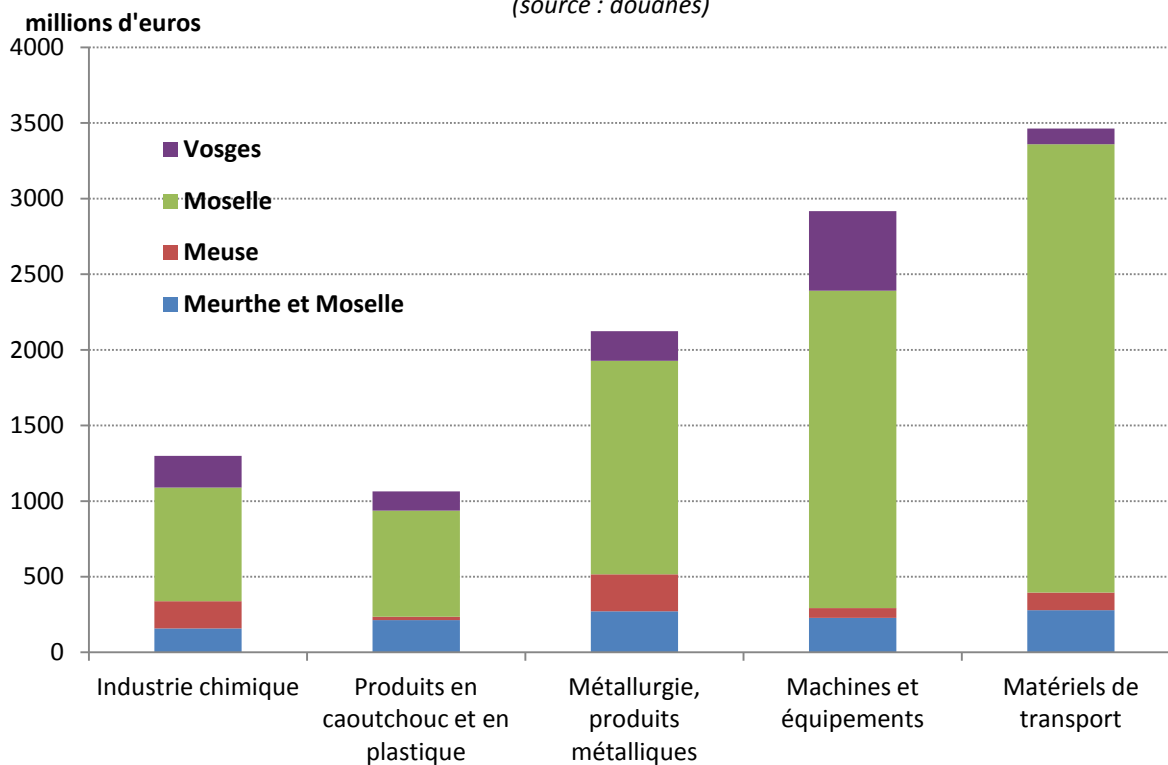
Principaux secteurs d'exportation de la Lorraine en 2015

(source : douanes)



Principaux secteurs d'importation de la Lorraine en 2015

(source : douanes)

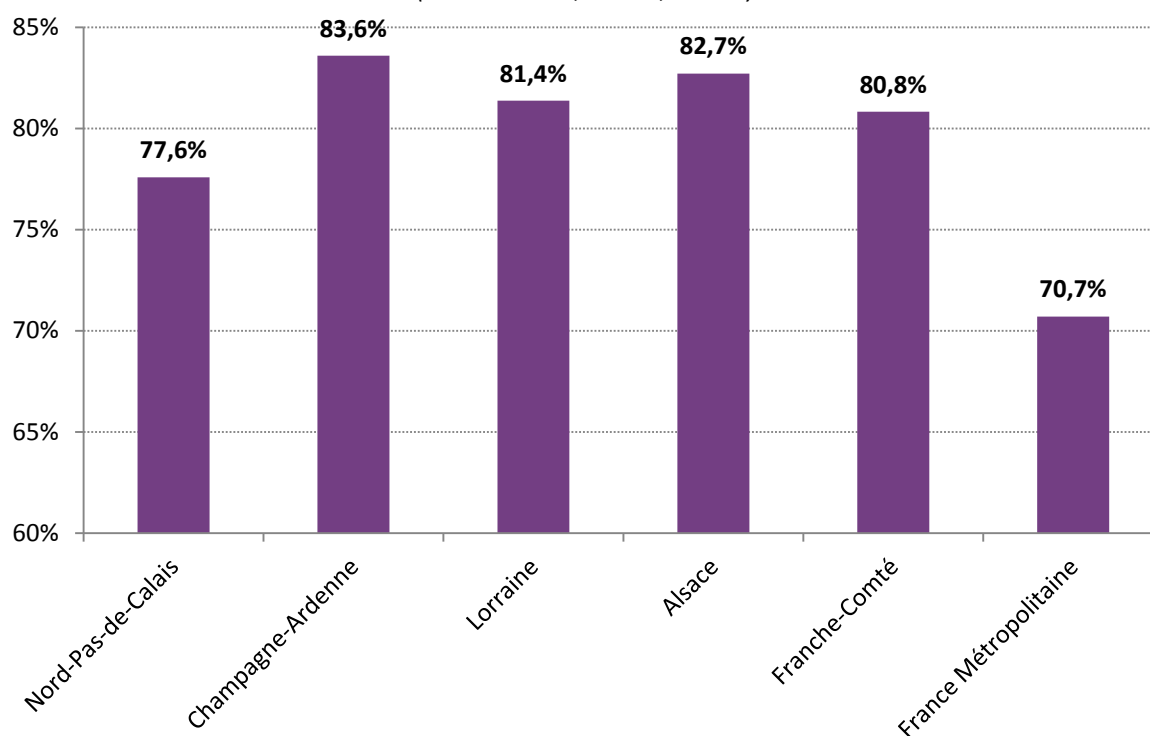


Cette plus forte ouverture aux échanges internationaux de l'Alsace et du département de la Moselle profite essentiellement au trafic routier et ne tient pas a priori à la présence du Rhin ou de son affluent la Moselle.

Les échanges avec l'Union Européenne s'effectuent dans une très large mesure par camion (le mode de transport identifié est celui du passage à la frontière) et la proportion, supérieure à 80 % en Alsace et en Lorraine, ne diffère guère de celle observée en Champagne-Ardenne ou en Franche-Comté qui n'ont pas un grand cours d'eau navigable¹. La dimension frontalière peut d'ailleurs expliquer que cette proportion soit assez nettement supérieure à la moyenne nationale de 70,7 %.

Part du transport routier dans la valeur des échanges internationaux avec l'Union Européenne en 2013 (%)

(sources : SoeS, SitraM, DGDDI)



Le Rhin n'explique pas le degré d'ouverture particulièrement élevé de l'économie alsacienne. En effet, la valeur des échanges transitant par le fleuve ne représente que 2,1 points des 40,9% du taux d'ouverture sur l'Union Européenne, niveau très élevé quand il ne dépasse pas 14,7% en France métropolitaine. De même, son affluent la Moselle compte pour 1,1 point sur les 25,9% du taux d'ouverture de l'économie lorraine sur l'Union Européenne, soit 1,1 milliard d'euros en 2013 dont un peu moins de 0,8 milliard d'exportations et 0,3 milliard d'importations. En Lorraine, le trafic à l'importation par voie navigable apparaît

¹ La comparaison ne peut se faire avec Nord-Pas-de-Calais qui a une façade maritime et l'important port commercial de Dunkerque.

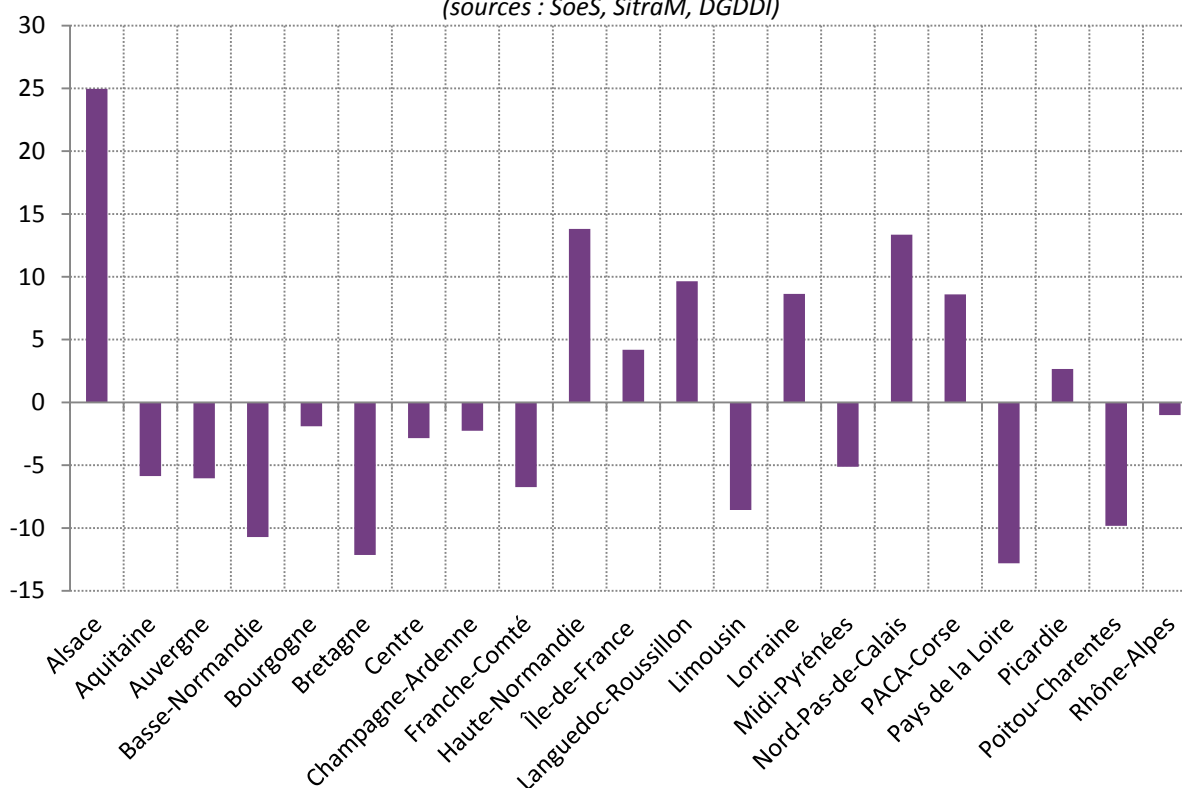
sous-développé en rapport de l'Alsace où il s'élève à 1,5 milliard d'euros pour un niveau d'activité quasi identique, voire légèrement inférieur.

Une région est vraisemblablement d'autant plus ouverte aux échanges internationaux qu'elle est industrielle, voire agricole. A l'inverse son relatif enclavement de par la situation géographique et l'absence d'infrastructures portuaires, fluviales, ferroviaires ou aéroportuaires, qui conduit à un trafic routier plus prépondérant qu'ailleurs, peut freiner le commerce international de marchandises.

Le poids de l'industrie manufacturière dans la valeur ajoutée et le poids du trafic routier dans le transport de marchandises expliquent pour plus de la moitié des écarts de taux d'ouverture entre anciennes régions métropolitaines (cf. régression économétrique en annexe A4). Mais ces deux facteurs une fois pris en compte, la forte ouverture internationale de l'économie alsacienne demeure largement inexplicée contrairement à celle de la Lorraine.

Composante inexplicée du taux d'ouverture aux échanges internationaux en 2013 (%)

(sources : SoeS, SitraM, DGDDI)



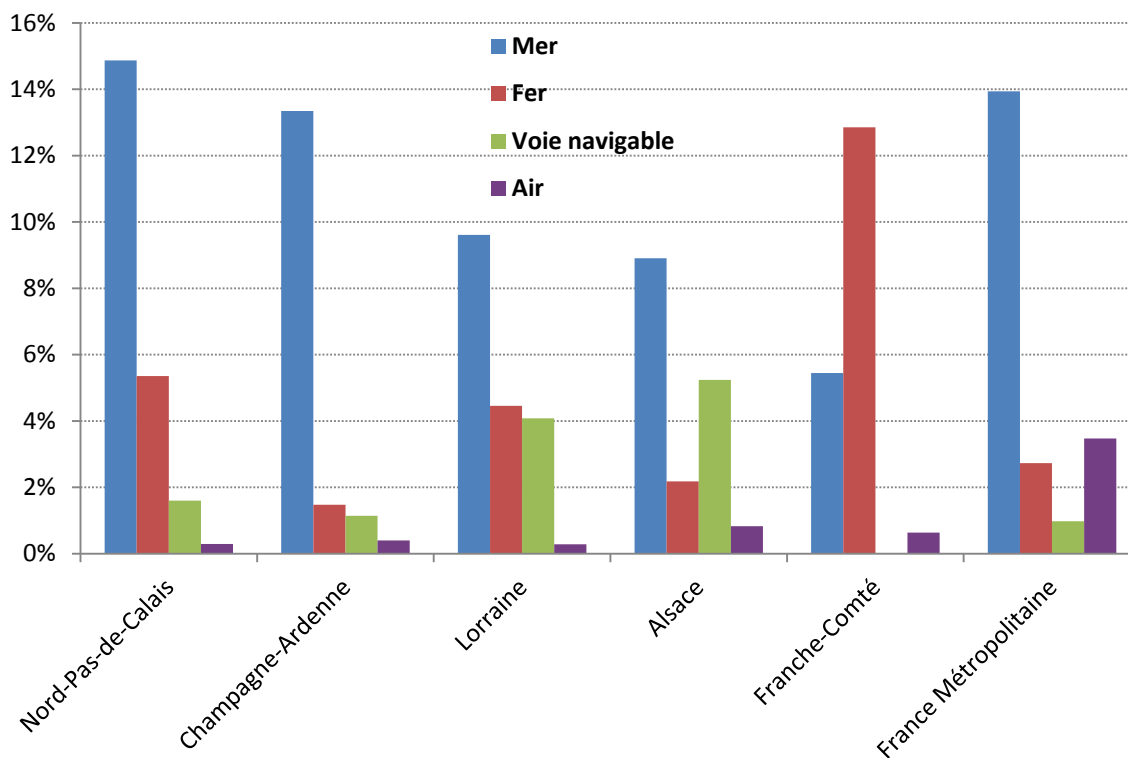
Il est vraisemblable que les nombreux liens intra-entreprises entre l'Alsace et les Länder allemands frontaliers expliquent pour une large part ce degré d'ouverture.

Par ailleurs, le Rhin a peut-être un rôle plus déterminant que celui mesuré. Des marchandises transportées par voie fluviale peuvent venir d'Allemagne par camion jusqu'au port de Strasbourg ou en repartir. Le Rhin tenant lieu de frontière, le mode de transport enregistré par les douanes est alors celui de la route. Enfin, le port de Strasbourg et ses abords peuvent drainer un trafic commercial qui n'utilise pas la navigation fluviale mais qui profite du complexe logistique et de sa desserte routière et ferroviaire.

Le trafic fluvial en Lorraine et en Alsace semble se substituer, du moins en partie, au trafic maritime si l'on compare la répartition des modes de transport de marchandises dans ces anciennes régions à celle en Nord-Pas-de-Calais, en Champagne-Ardenne et plus généralement en France métropolitaine. Rappelons qu'un territoire sans façade maritime ni port de commerce peut néanmoins avoir des marchandises acheminées par mer, certes convoyées ensuite par camion, par train, voire par avion, puisque le transport indiqué est celui du passage de la frontière. Un tel trafic en Lorraine, certes plus faible qu'ailleurs, n'en représente pas moins près de 10% de la valeur des échanges avec l'Union Européenne, soit 2,5 milliards d'euros dont 2 milliards d'exportations et 0,5 milliard d'importations. Si de telles marchandises transitaient par les ports de Rotterdam, Anvers ou Zeebruges et non plus par les ports français, le trafic fluvial en Lorraine serait renforcé d'autant et le transport routier serait réduit. Cependant, une telle solution qui pénaliserait les ports français, supposerait que le transport routier ou ferroviaire depuis les ports belges et néerlandais ne se substitue pas au trafic fluvial.

Part des transports autres que routiers dans les échanges internationaux avec l'Union Européenne en 2013 (%)

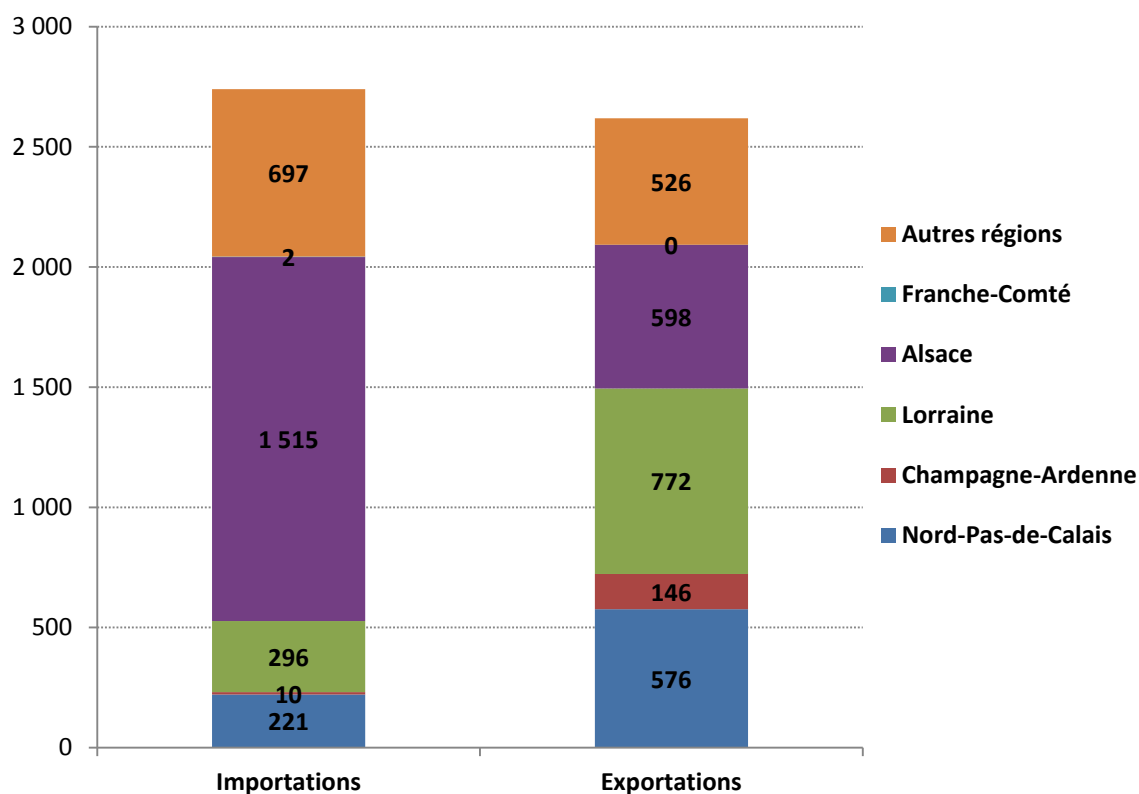
(sources : SoeS, SitraM, DGDDI)



Trafic fluvial de marchandises en 2013 entre les régions françaises et l'Union Européenne

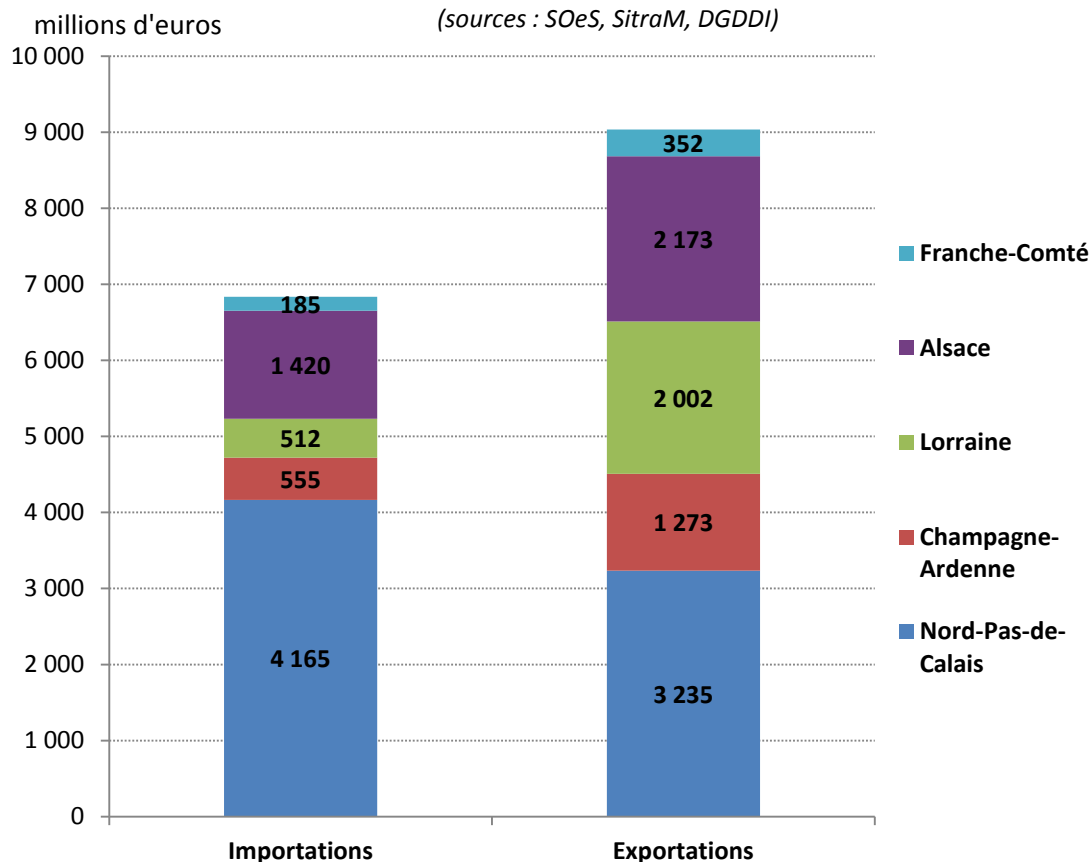
(sources : SOeS, SitraM, DGDDI)

millions d'euros



Trafic maritime de marchandises en 2013 entre les régions frontalières du Nord-Est et l'Union Européenne

(sources : SOeS, SitraM, DGDDI)



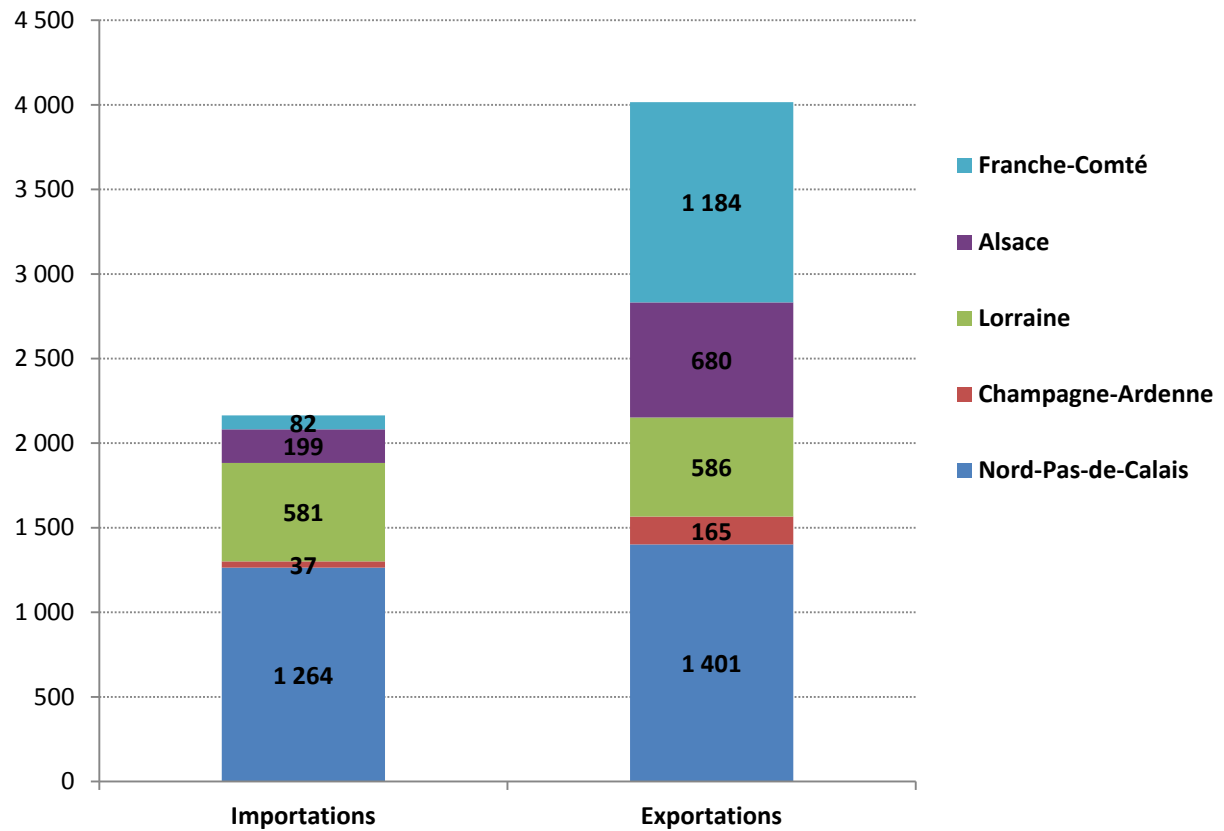
Le trafic marchandises qui traverse la frontière par voie navigable est concentré en Alsace, Lorraine et Nord-Pas-de-Calais, c'est-à-dire dans les régions ayant une voie navigable transfrontalière. Il n'est que très peu destiné à d'autres régions vers lesquelles il serait ensuite dirigé par camion ou train. Le trafic fluvial transfrontalier demeure local. C'est sa spécificité. Il n'en est pas de même pour le trafic maritime, ferroviaire ou aérien. Ainsi les anciennes régions sans port maritime concentrent 51% de la valeur des marchandises acheminées par mer.

Enfin, la valeur des marchandises exportées de Lorraine ou importées qui franchissent la frontière par le rail peut sembler relativement modeste. Mais la part du transport ferroviaire y est sans doute plus importante. Les données d'Eurostat, certes anciennes, montrent un trafic interne à la Lorraine particulièrement intense sur ce territoire (cf. annexe A3) où le rail complète probablement le mode fluvial pour relier les sites industriels aux ports de la Moselle.

Trafic ferroviaire de marchandises en 2013 entre les régions frontalières du Nord-Est et l'Union Européenne

(sources : SOeS, SitraM, DGDDI)

millions d'euros

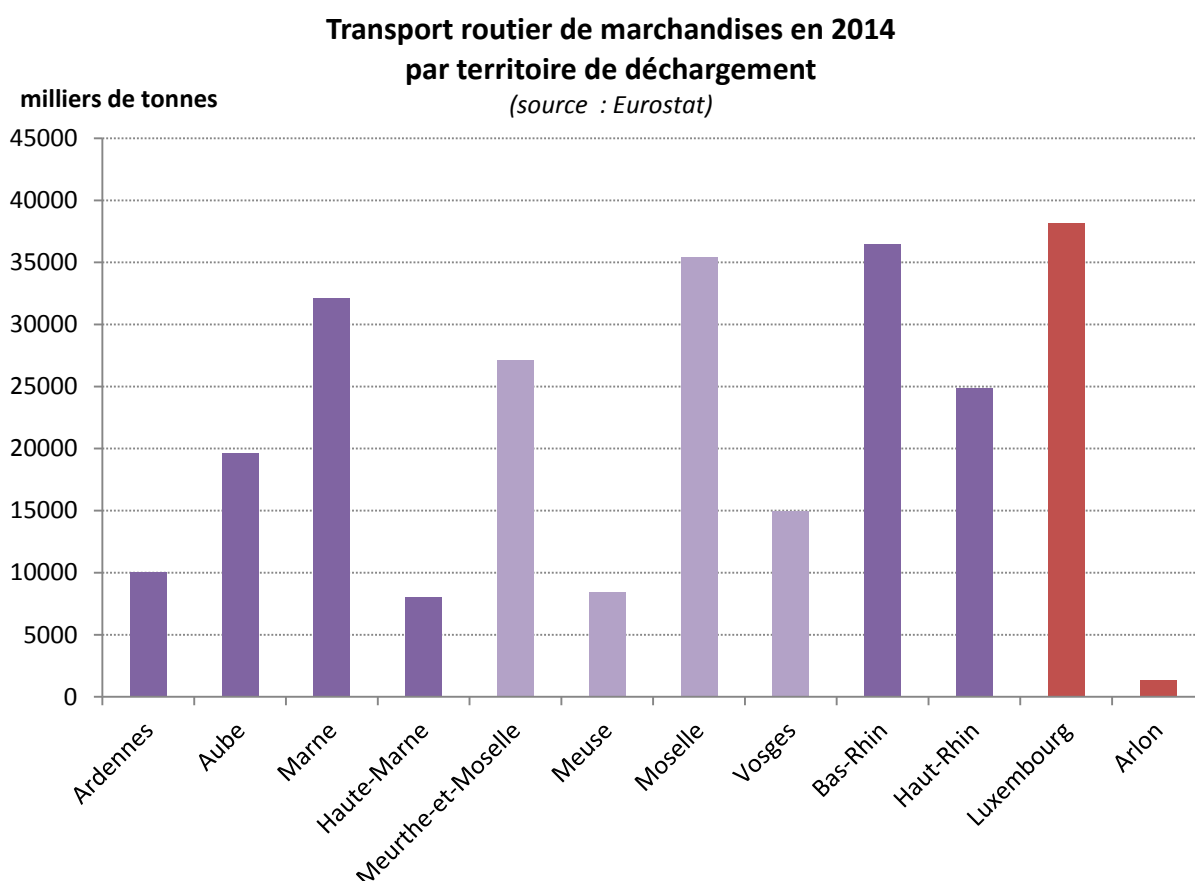


.2. Le trafic routier avec le Luxembourg

La Lorraine n'est pas seulement un territoire de départ et d'arrivée des marchandises. Elle est aussi un territoire de transit. Les plateformes logistiques fer/route de Bettembourg au Luxembourg et d'Athus dans l'arrondissement d'Arlon en Wallonie, situées à quelques kilomètres de la Lorraine et connectées par le réseau ferré aux ports d'Anvers, de Zeebruges et de Rotterdam, contribuent à un tel trafic. Tandis que le fret routier² dans l'arrondissement d'Arlon est inférieur à 3 millions de tonnes de marchandises en 2014, il atteint 52,2 millions de tonnes au Luxembourg.

Le Luxembourg, un carrefour logistique

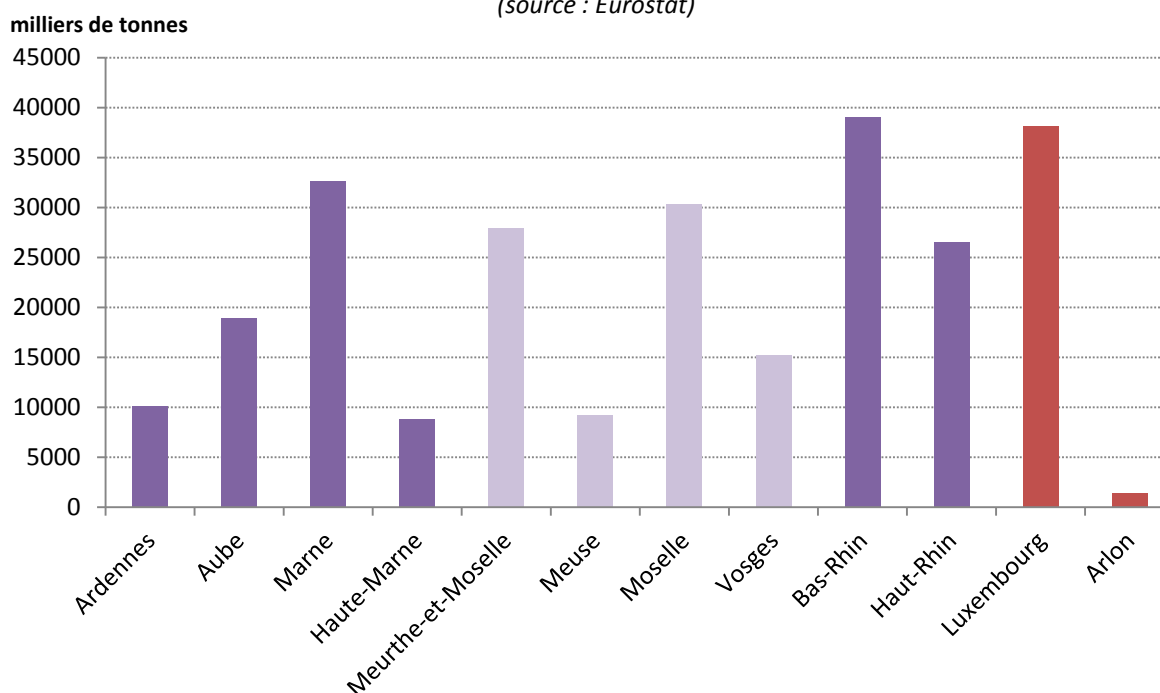
Le déchargement de marchandises convoyées sur camions est au Luxembourg supérieur à celui mesuré dans tous les départements du Grand Est. Il en est de même pour le chargement sauf dans le Bas-Rhin qui dépasse très légèrement celui du Grand-duché.



² Le fret routier est la somme du chargement et du déchargement moins le trafic interne au territoire afin qu'il ne soit pas comptabilisé deux fois. Ce dernier est connu au Luxembourg qui est un pays, mais ne l'est pas dans l'arrondissement d'Arlon. C'est pourquoi les 3 millions de tonnes de marchandises constituent un majorant du fret routier dans ce territoire.

Transport routier de marchandises en 2014 par territoire de chargement

(source : Eurostat)

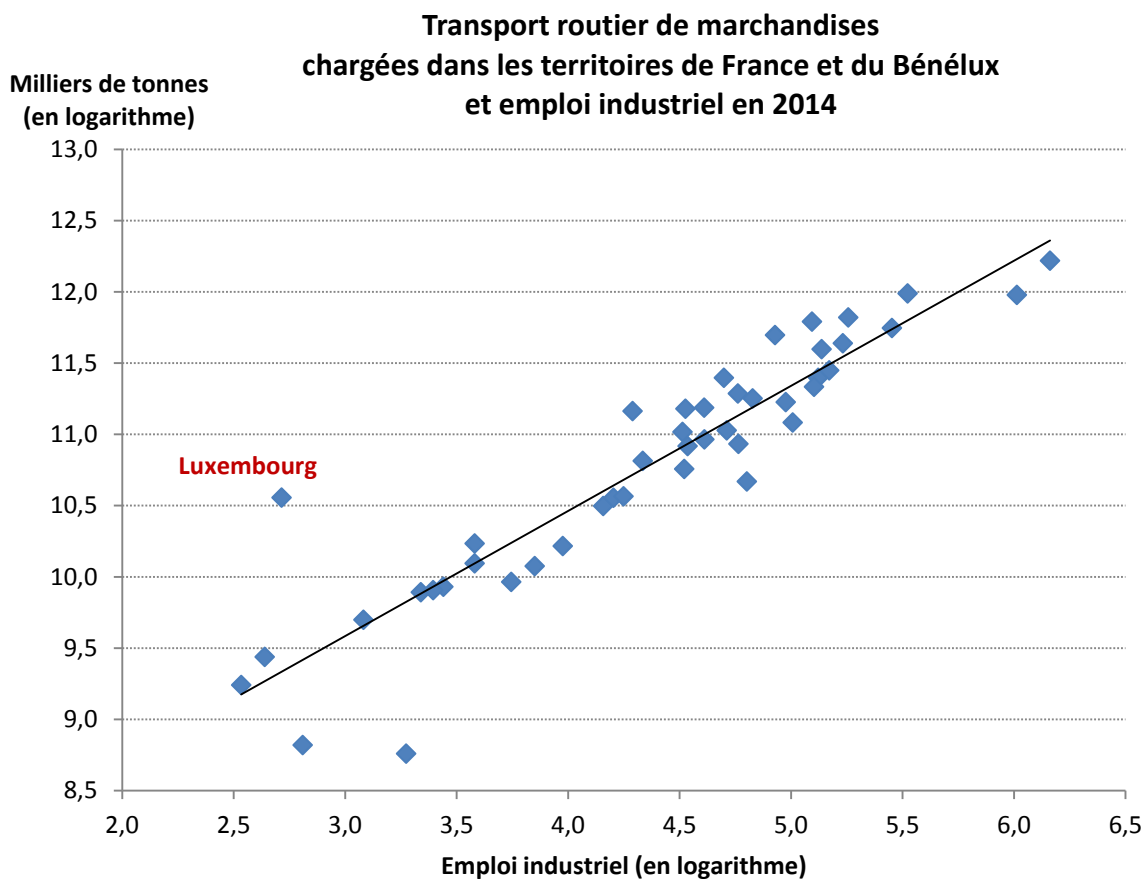


Ces mouvements de marchandises au Luxembourg dépassent de loin les besoins du marché intérieur et la production industrielle ou agricole destinée à l'exportation (cf. encadré).

Une régression linéaire effectuée sur 44 territoires de France et du Bénélux (territoires NUTS2 d'Eurostat correspondant aux anciennes régions françaises, desquelles sont exclues cependant la Corse et les régions ultramarines) atteste du lien étroit entre le chargement sur camions dans un territoire (trafic national compris, donc trafic interne inclus dans le cas du Luxembourg³) et la taille de l'industrie locale mesurée à travers l'emploi du secteur. Cette seule variable explique 85% des écarts entre territoires concernant le chargement de marchandises (cf. annexe A4). En revanche, la variable de population censée traduire la taille du marché intérieur en biens de consommation n'apparaît pas significative du point de vue statistique.

Deux territoires seulement sortent vraiment de l'épure et font exception : la région de Bruxelles-capitale et le Luxembourg. Celui-ci s'écarte encore plus nettement de la tendance. Le chargement sur camions s'y révèle plus important de 240% à ce que ne laisserait supposer la taille de son industrie (cf. graphique). La plateforme de Bettembourg contribue vraisemblablement pour une très large part à ce surcroît d'activité logistique.

³ Le chargement de marchandises sur camions au Luxembourg, incluant le trafic interne au pays, atteint 38,4 millions de tonnes en 2014. C'est lui qui est pris en compte dans la régression économétrique, par homogénéité avec les autres territoires.



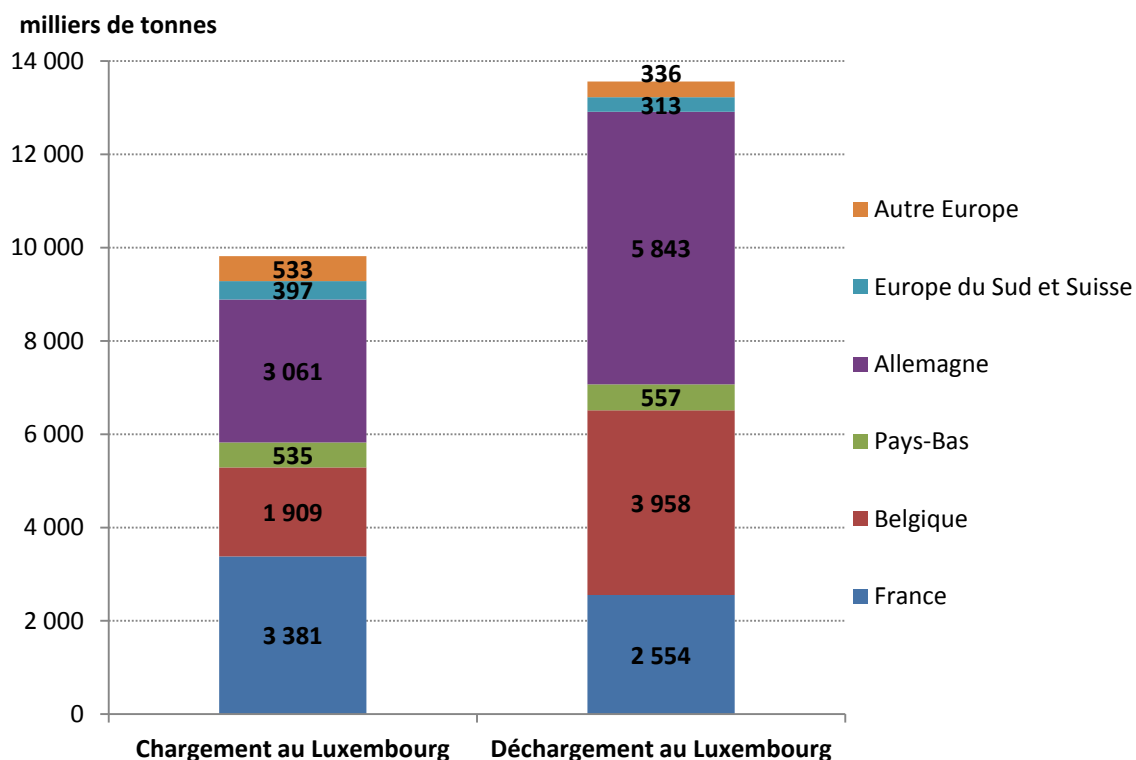
Une forte croissance du fret routier entre la France et le Luxembourg

Les données d'Eurostat ne permettent pas de mesurer le fret routier entre le Luxembourg et les territoires français mais celui entre les deux pays. En 2014, 3,4 millions de tonnes de marchandises sont convoyés du Luxembourg vers la France et 2,6 millions de tonnes dans l'autre sens, ce qui représente au total 25,4% du trafic routier international du Luxembourg. Il convient d'ajouter le fret de transit entre le Luxembourg et l'Europe du Sud⁴ ou la Suisse, qui traverse nécessairement la France, plus particulièrement la Lorraine. Mais il n'excède pas 3,0% du fret international du Grand Duché.

⁴ L'Europe du Sud comprend ici l'Espagne, le Portugal, l'Italie, la Slovénie, la Croatie, la Grèce, Malte et Chypre. Le fret de transit en Lorraine peut avoir pour origine ou destination d'autres pays mais l'existence de trajets possibles en dehors de la Lorraine ne permet pas de les retenir.

Transport routier international de marchandises du Luxembourg selon la destination et la provenance en 2014

(source : Eurostat)



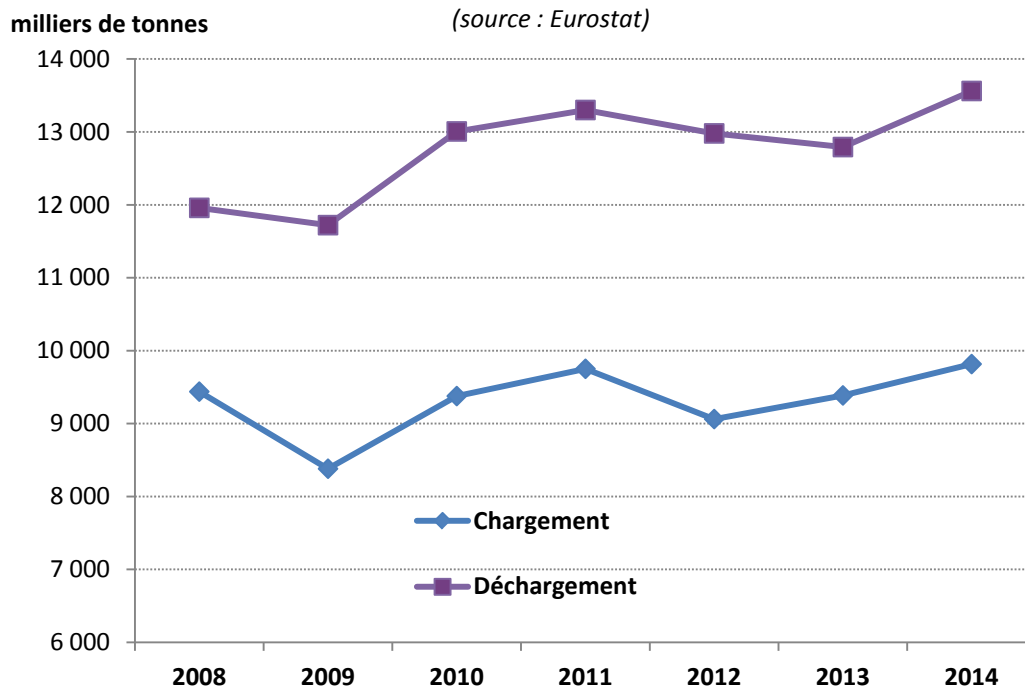
En 2014, le fret routier au Luxembourg augmente. Pour les marchandises chargées, il prolonge une tendance qui conduit à une progression de 4,0% depuis 2008, année du déclenchement de la crise. Le trafic avec la France est le principal moteur de cette évolution.

Pour les marchandises déchargées, il s'agit davantage d'un rebond après une phase de relative stabilité. Leur tonnage dépasse de 13,4% celui de 2008. Une telle évolution sur la période tient un peu au trafic avec la France mais surtout à celui avec l'Allemagne dont le trafic vers le Luxembourg s'accroît tout particulièrement en 2014.

La croissance du fret routier entre la France et le Luxembourg, aussi forte dans un sens que dans l'autre, est à contre-courant des évolutions enregistrées pour le fret routier entre la France et l'Europe, qui recule très nettement. Ce n'est évidemment pas le dynamisme des exportations du Luxembourg ou de sa demande intérieure qui peut expliquer un tel décalage mais bien la montée en puissance de la plateforme logistique de Bettembourg qui, indépendamment de la conjoncture économique luxembourgeoise, assure un relais entre la France et l'Europe, voire le monde, grâce à la connexion aux ports belges et néerlandais.

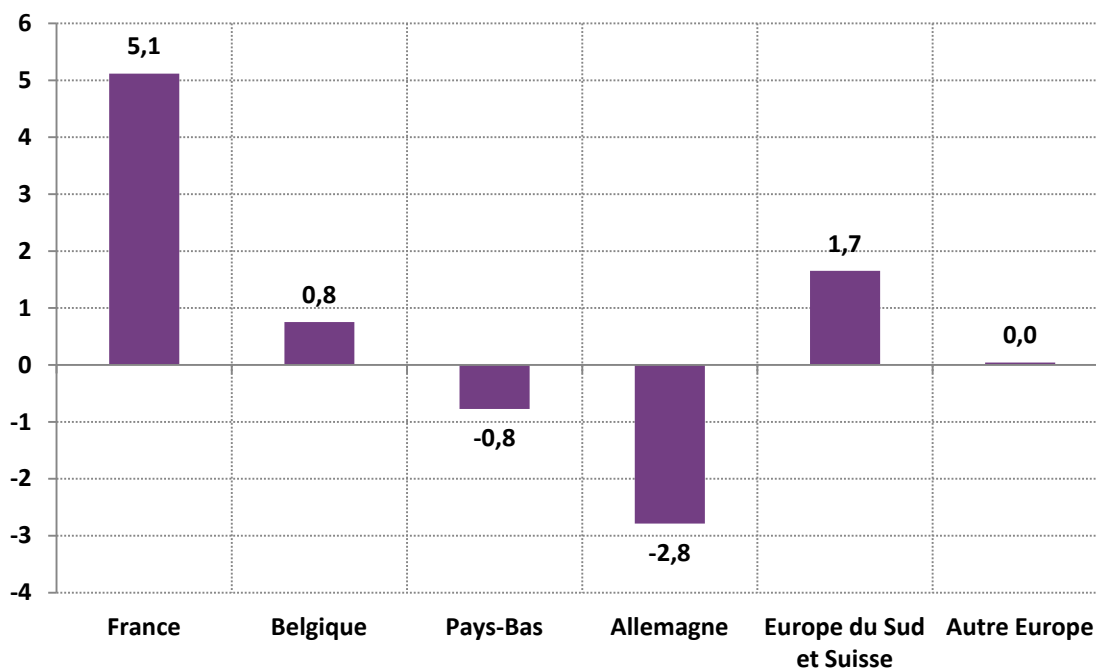
Fret routier international du Luxembourg Chargement et déchargement en ce pays

(source : Eurostat)



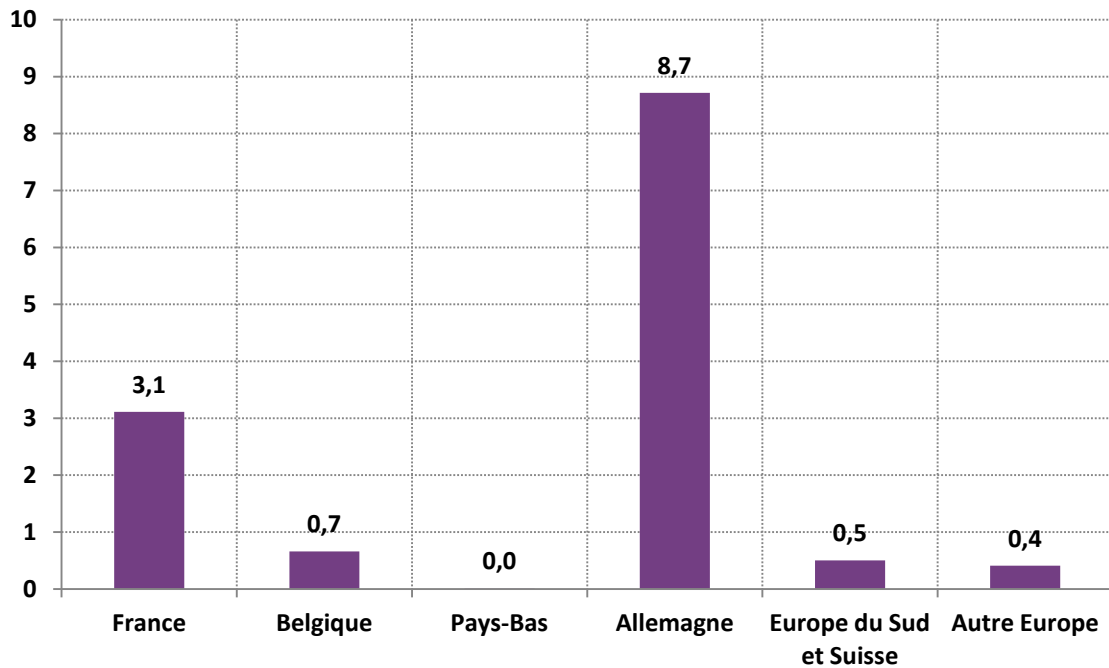
Fret routier chargé au Luxembourg Contributions par pays destinataire à l'évolution du tonnage de 2008 à 2014 (%)

(source : Eurostat)



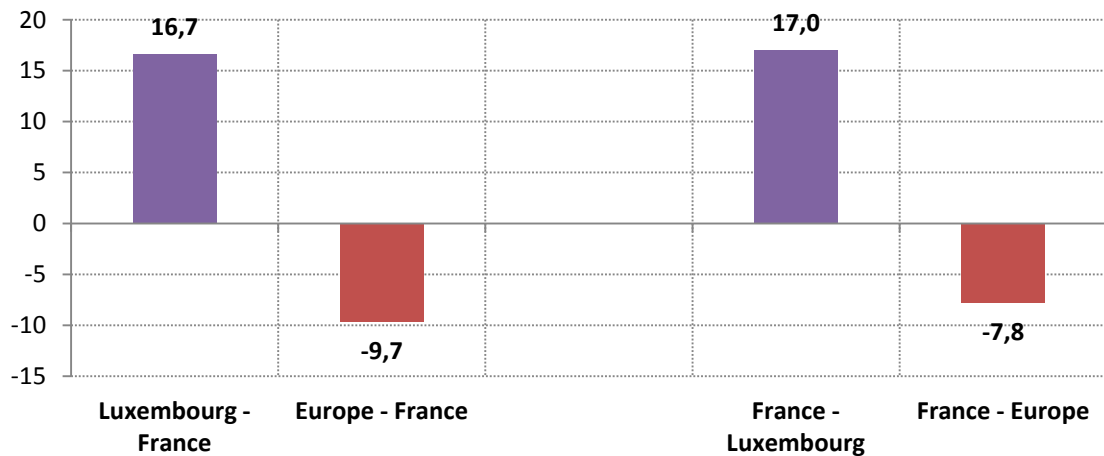
**Fret routier déchargé au Luxembourg
Contributions par pays d'origine
à l'évolution du tonnage de 2008 à 2014 (%)**

(source : Eurostat)



**Evolution du fret routier international
de 2008 à 2014 (%)**

(source : Eurostat)



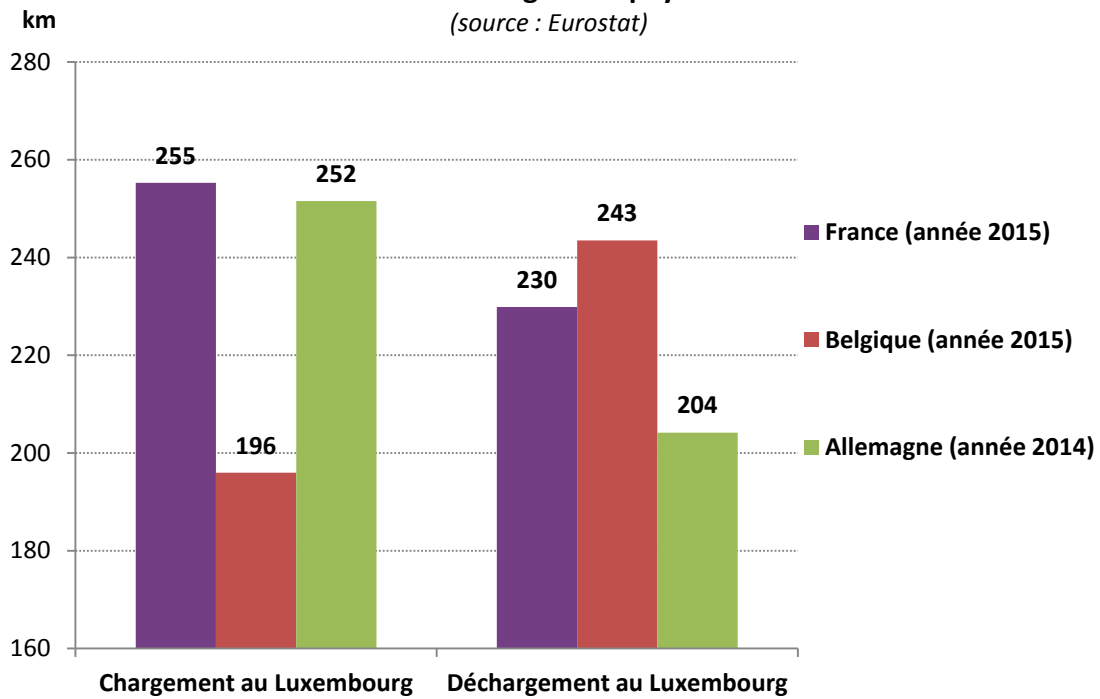
Un trafic de transit en Lorraine pour une large part

Ce fret routier entre le Luxembourg et la France en forte croissance traverse nécessairement la Lorraine. Mais lui est-il pour autant destiné ? La distance moyenne des trajets par camion, déduite des données d'Eurostat, fournit une indication sur les territoires français les plus concernés par un tel trafic.

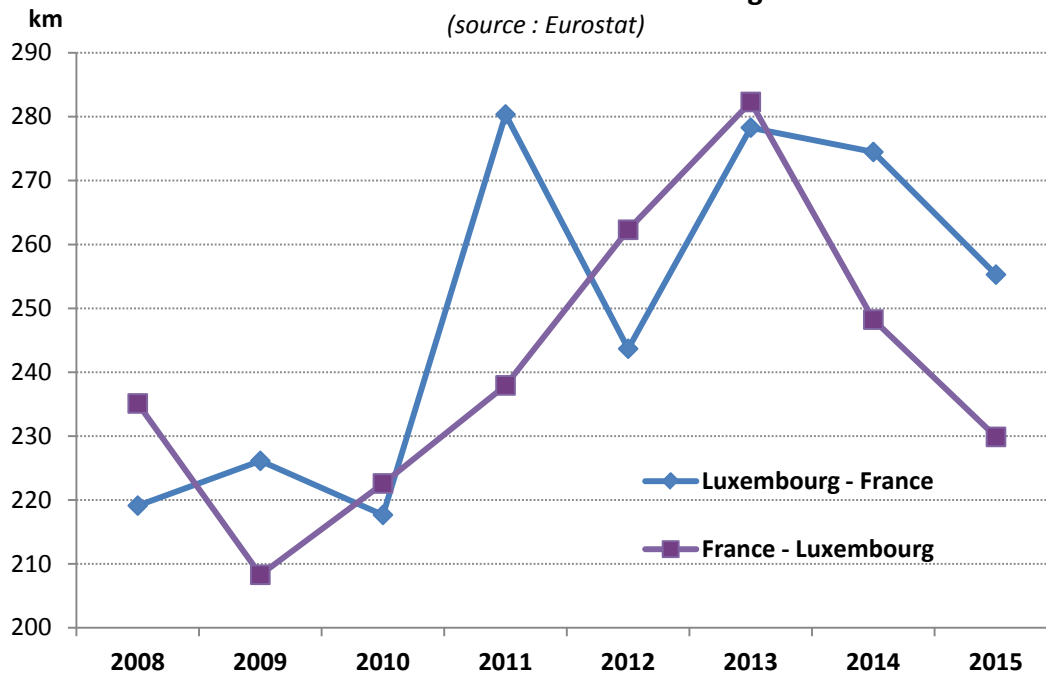
Le fret routier international en provenance ou à destination du Luxembourg est un fret de relative proximité en France comme en Allemagne⁵. En 2015, la distance parcourue par les camions du Luxembourg vers la France atteint 255 km et 230 km dans l'autre sens. Dans les deux cas, la tendance à l'allongement des distances semble s'être interrompue et renversée. Certes, ces moyennes ne permettent pas de connaître la répartition du trafic par distance mais elles induisent néanmoins qu'une large part du trafic, quoique de relative proximité, s'opère avec des territoires plus éloignés du Luxembourg que le Grand Est. Ainsi une part importante du fret routier entre la France et le Luxembourg ne serait qu'un fret de transit pour la Lorraine, auquel s'ajouteraient les flux avec l'Europe du Sud et la Suisse. La répartition par produits du fret routier de la France vers le Luxembourg ne révèle d'ailleurs pas une forte cargaison de produits métalliques (cf. annexe A2) alors que la métallurgie constitue une spécialisation industrielle de la Lorraine. Si de tels produits sont exportés au Grand Duché, ils y sont acheminés par d'autres moyens de transport.

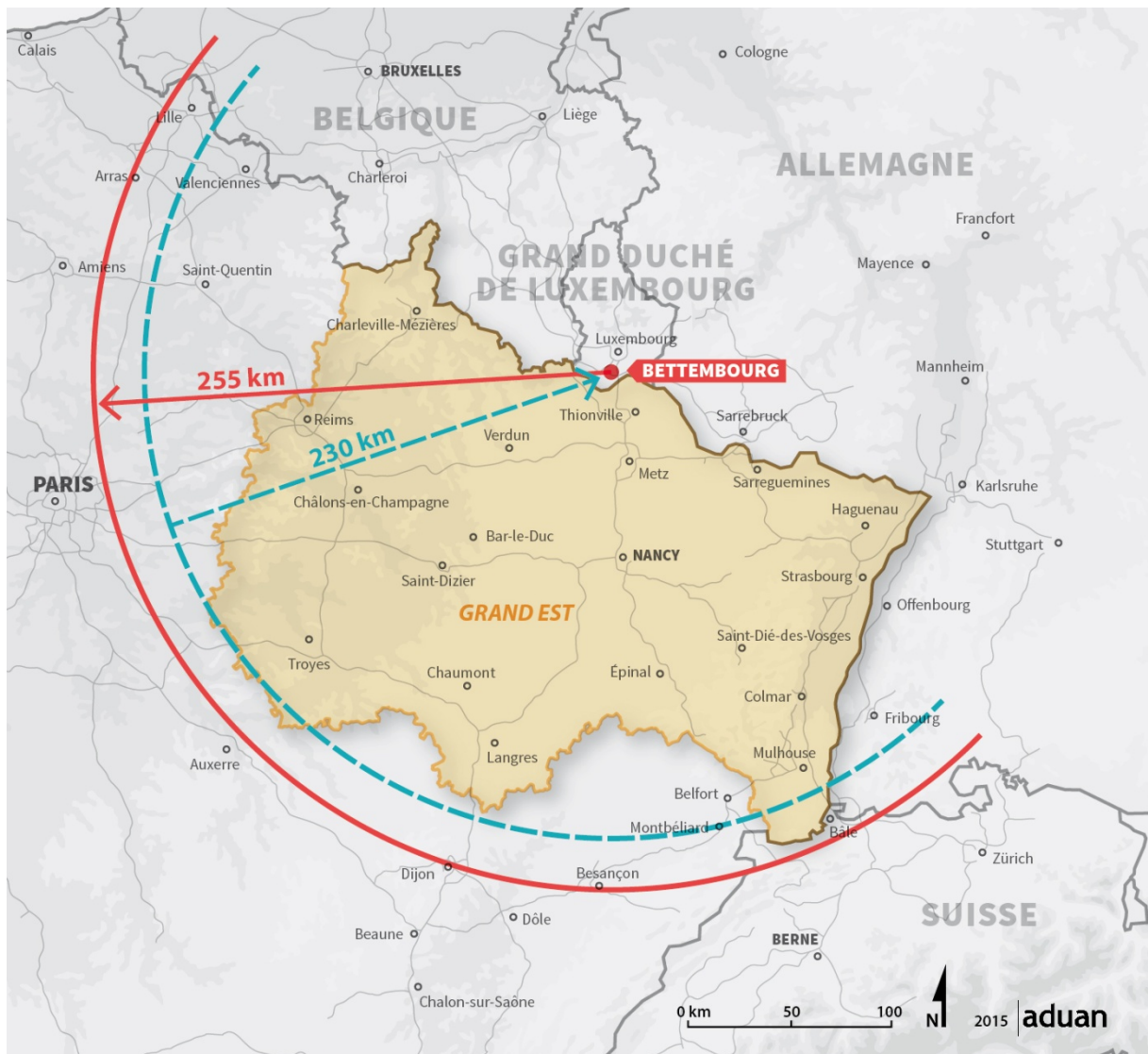
⁵ La Belgique est de bien plus petite taille que la France et l'Allemagne de sorte que la distance moyenne parcourue par les camions ne traduit pas un fret routier de relative proximité.

**Distance moyenne parcourue par les camions
entre le Luxembourg et ses pays frontaliers**
(source : Eurostat)



**Distance moyenne parcourue par les camions
entre la France et le Luxembourg**
(source : Eurostat)

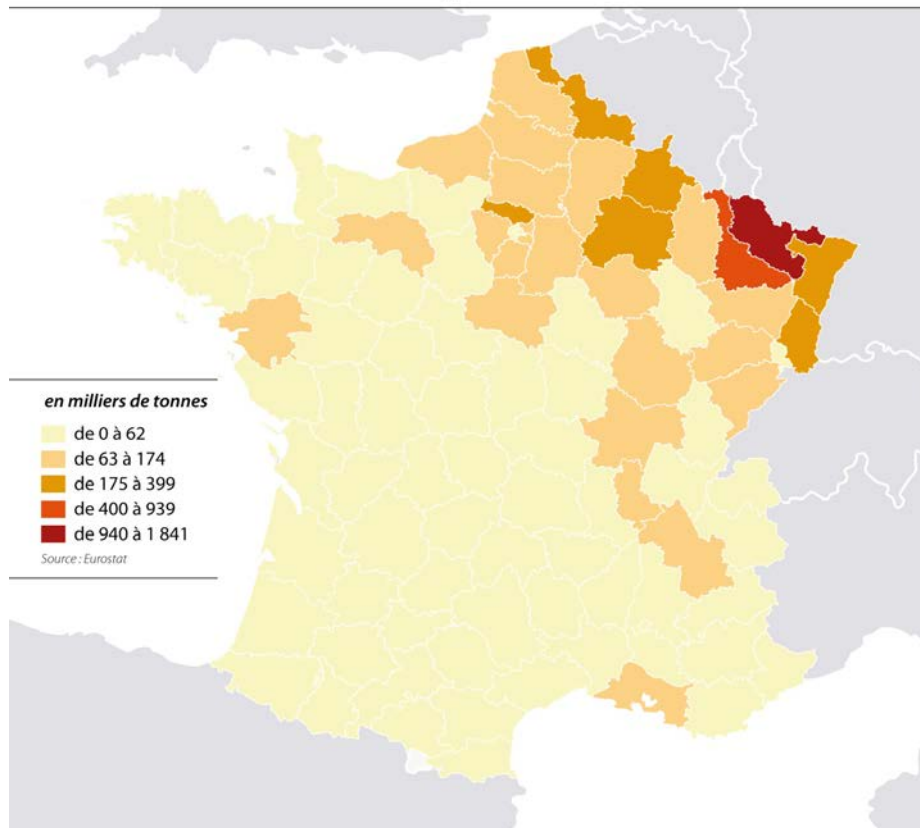




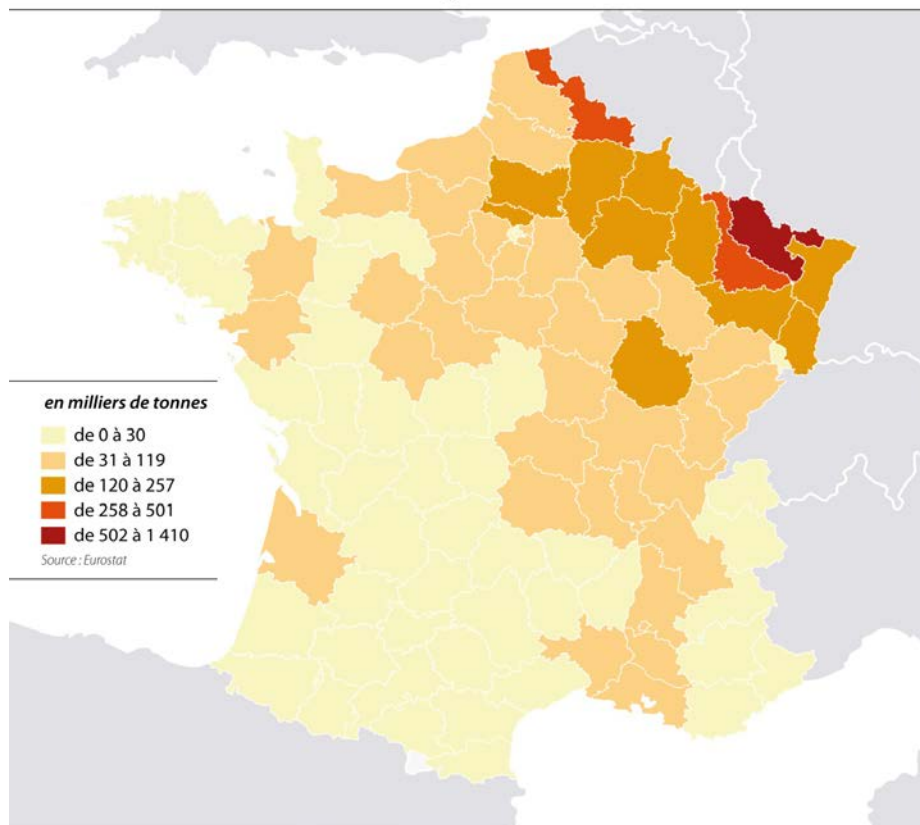
Le transport de marchandises sur camions immatriculés au Luxembourg, qui concentre 59% du trafic de ce pays vers la France en 2014 et 36% dans l’autre sens, offre un éclairage sur les territoires français concernés par ces flux.

Ainsi 38% des marchandises chargées au Luxembourg à destination de la France desservent la Lorraine en 2014. Mais le rayon d’action s’étend plus largement au quart nord-est de la France et jusque dans le couloir rhodanien. De même, 35% des marchandises transportées de la France vers le Luxembourg sur des camions immatriculés au Grand Duché sont chargées en Lorraine. La couverture géographique dépasse alors nettement le quart nord-est de la France et se prolonge continument sur l’axe rhodanien.

**Tonnage de marchandises déchargées dans des départements français en 2014
sur des camions immatriculés au Luxembourg**



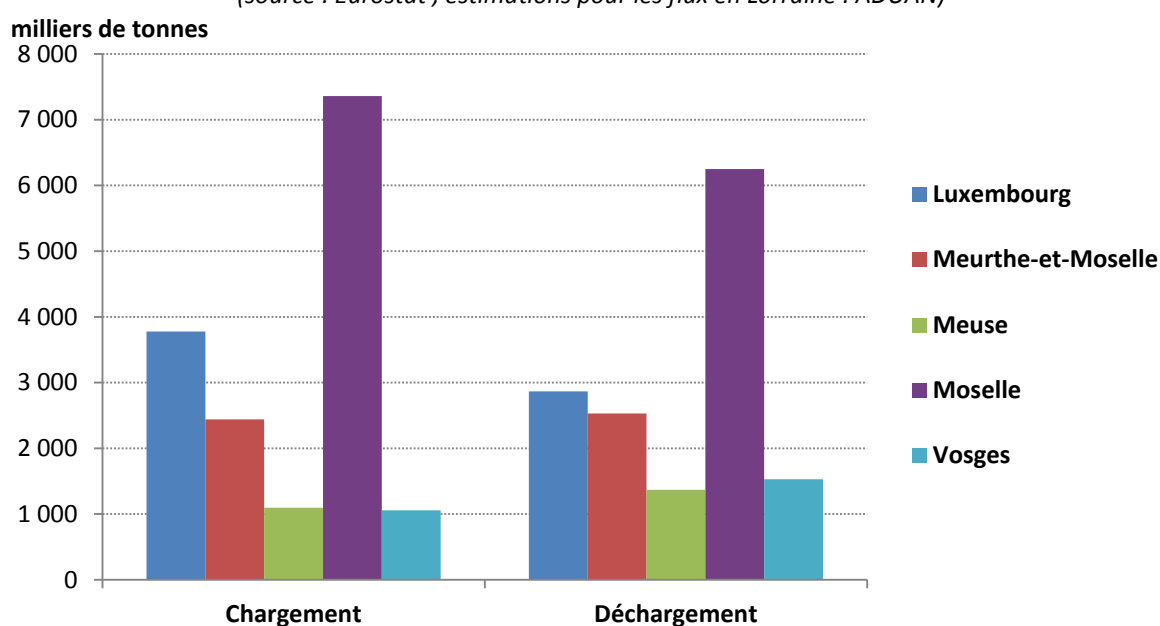
**Tonnage de marchandises chargées dans des départements français en 2014
sur des camions immatriculés au Luxembourg**



Qu'il soit de transit en Lorraine ou non, le fret routier international entre le Luxembourg et les pays européens situés au sud, dont la France, représente un trafic important au regard de celui estimé⁶ entre l'Europe et chacun des départements lorrains. Il dépasserait les flux internationaux de marchandises à destination ou en provenance de la Meurthe-et-Moselle, de la Meuse ou des Vosges. Il leur serait en revanche nettement inférieur en Moselle, département industriel et frontalier de l'Allemagne, où il n'excéderait pas 10% de l'ensemble du fret routier en 2014.

**Fret routier international en 2014
entre le Luxembourg et la France, l'Europe du Sud et la Suisse
entre l'Europe et les départements lorrains**

(source : Eurostat ; estimations pour les flux en Lorraine : ADUAN)



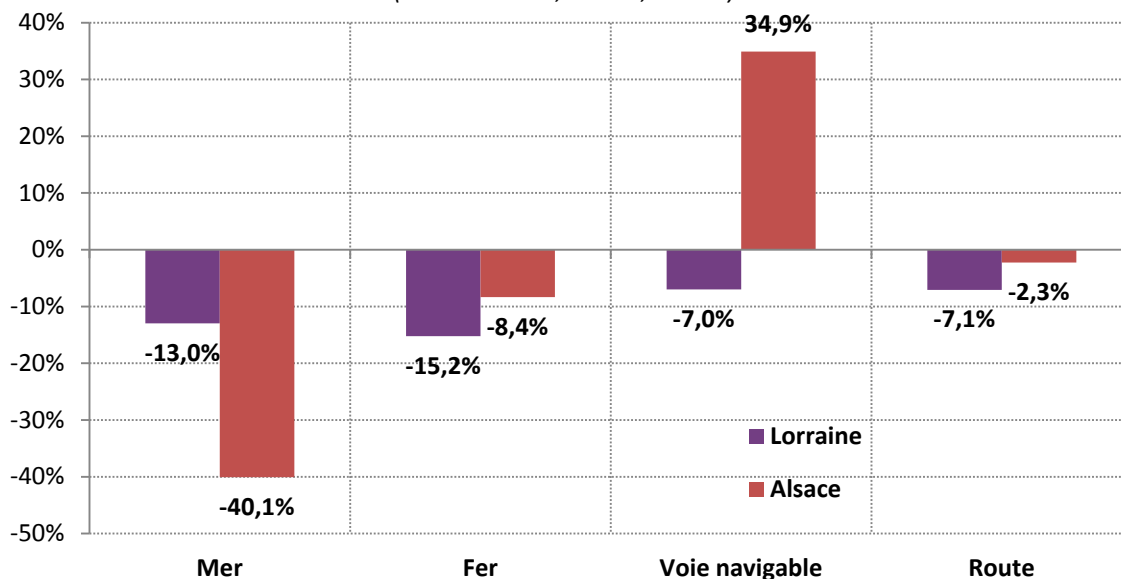
⁶ Le transport routier international de marchandises entre l'Europe et un département lorrain est estimé en soustrayant le fret routier national chargé/déchargé dans ce département au fret routier chargé/déchargé dans ce même département. Le fret routier national est défini comme le transport routier entre deux lieux situés dans le même pays, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule.

ANNEXES

A1. Evolution des exportations et des importations de la Lorraine et de l'Alsace

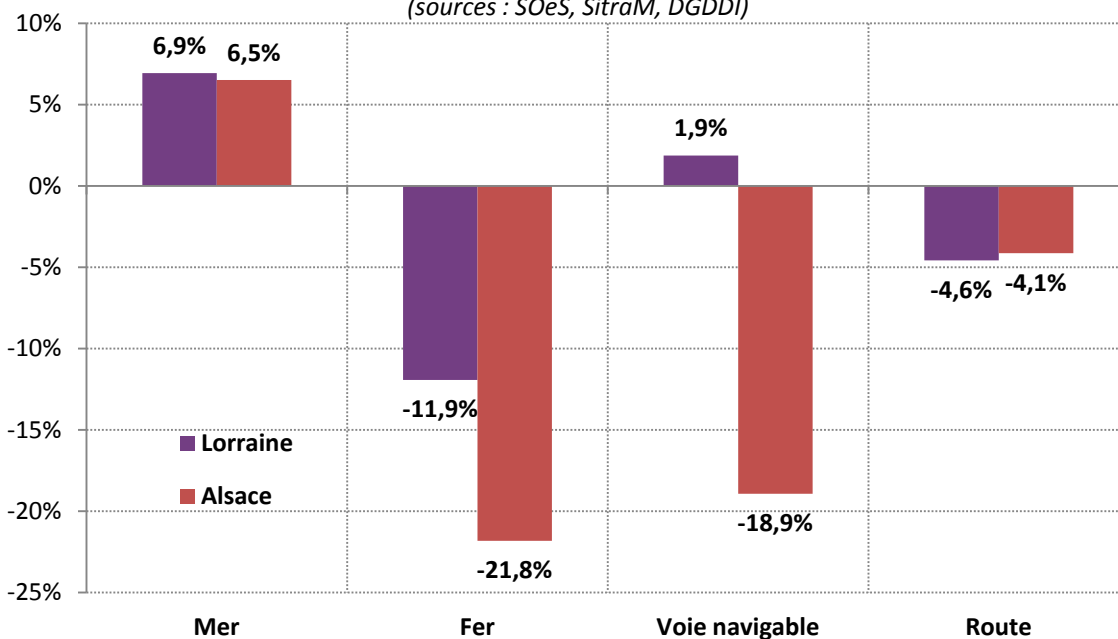
Taux d'évolution des importations de la Lorraine et de l'Alsace en provenance de l'Union Européenne de 2011 à 2013 (%) selon le mode de transport à la frontière française

(sources : SOeS, SitraM, DGDDI)



Taux d'évolution des exportations de la Lorraine et de l'Alsace vers l'Union Européenne de 2011 à 2013 (%) selon le mode de transport à la frontière française

(sources : SOeS, SitraM, DGDDI)

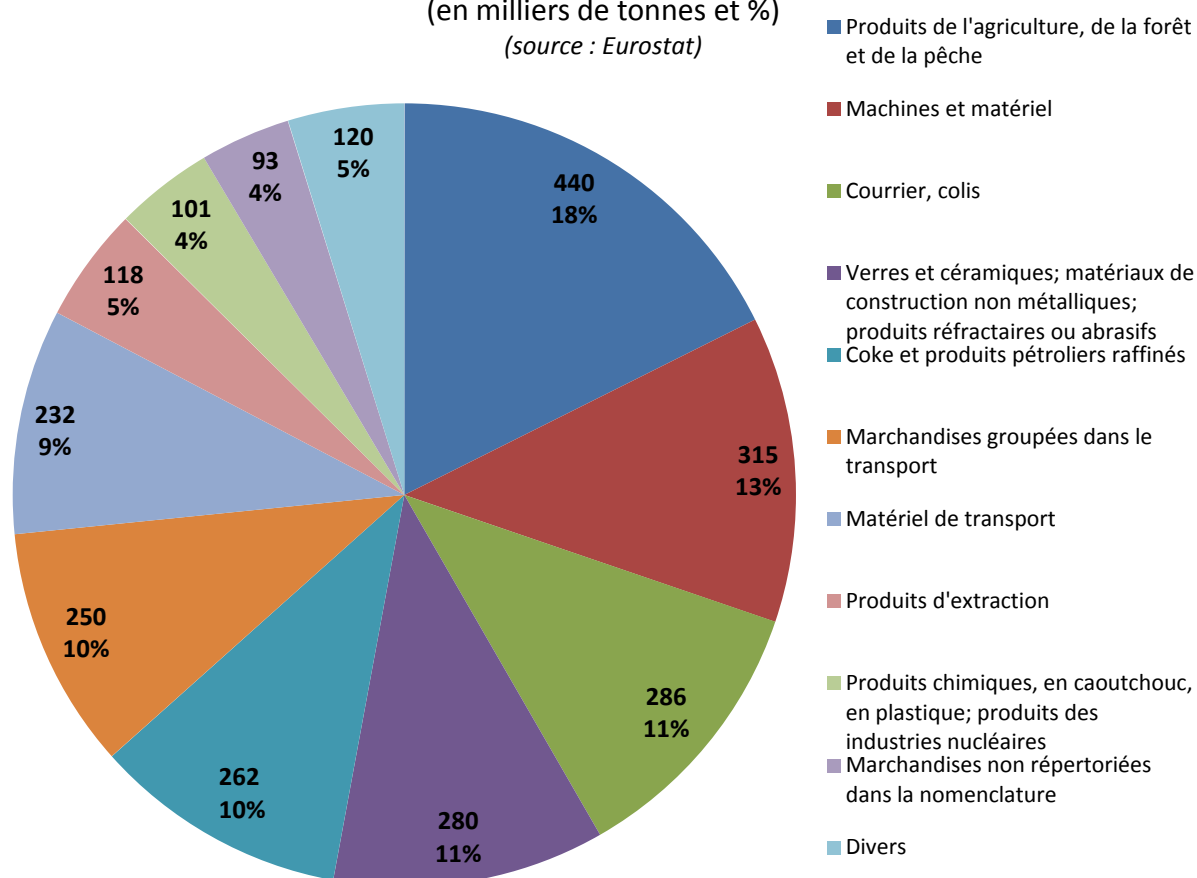


A2. Répartition par produits du fret routier international entre la France et le Luxembourg

Fret routier par produits transportés en 2015 de la France vers le Luxembourg

(en milliers de tonnes et %)

(source : Eurostat)



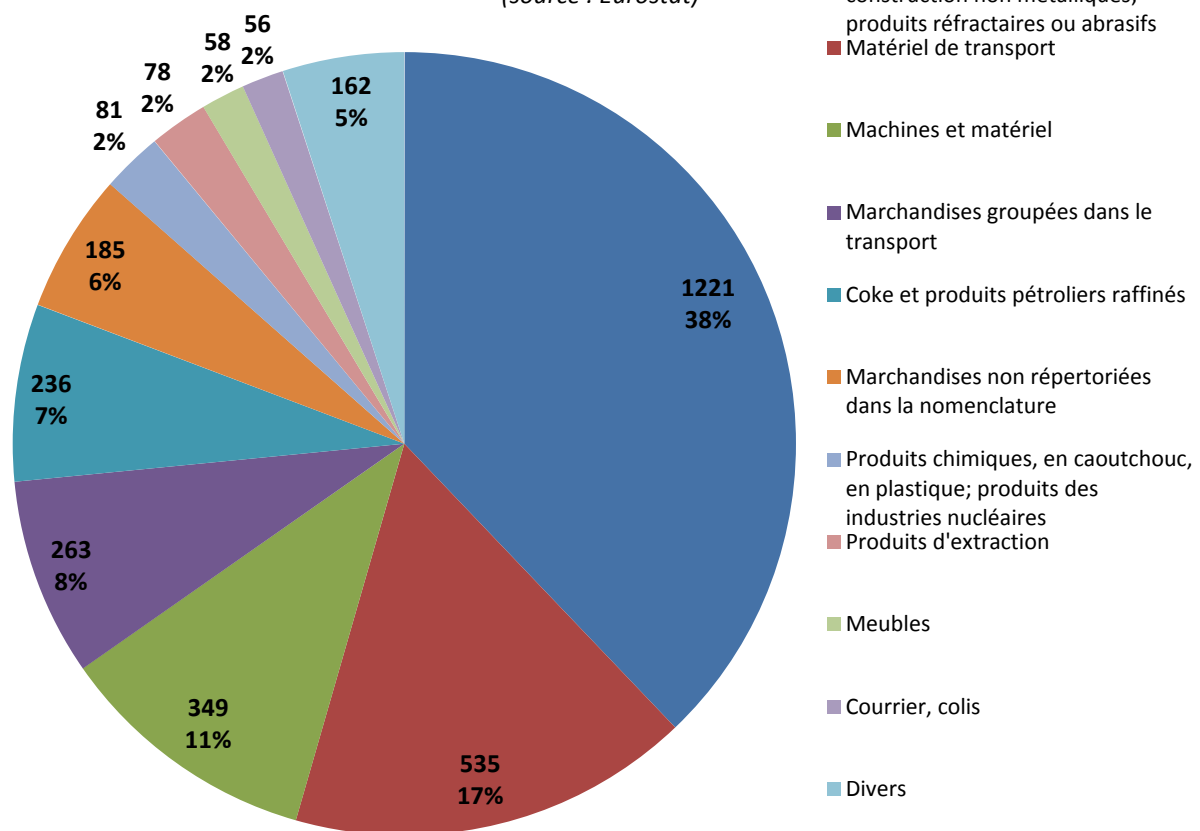
Ces données cumulent les tonnages de marchandises chargées en France et déchargées au Luxembourg sur des camions immatriculés en France, au Luxembourg ou dans des pays tiers.

Fret routier par produits transportés en 2015

du Luxembourg vers la France

(en milliers de tonnes et %)

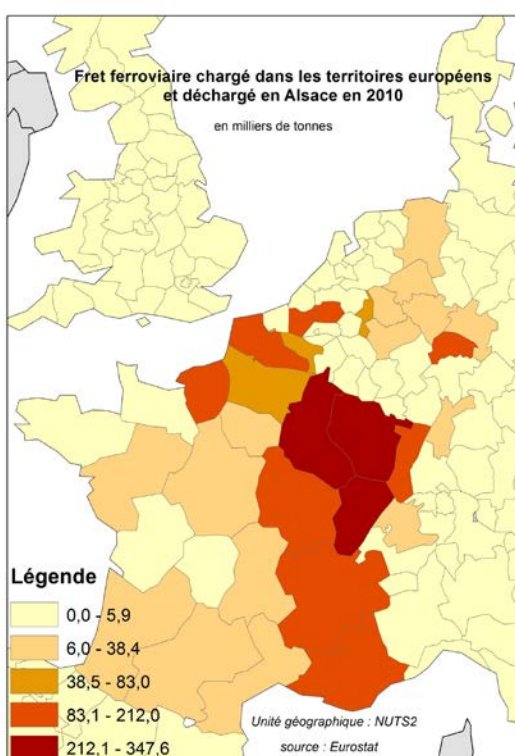
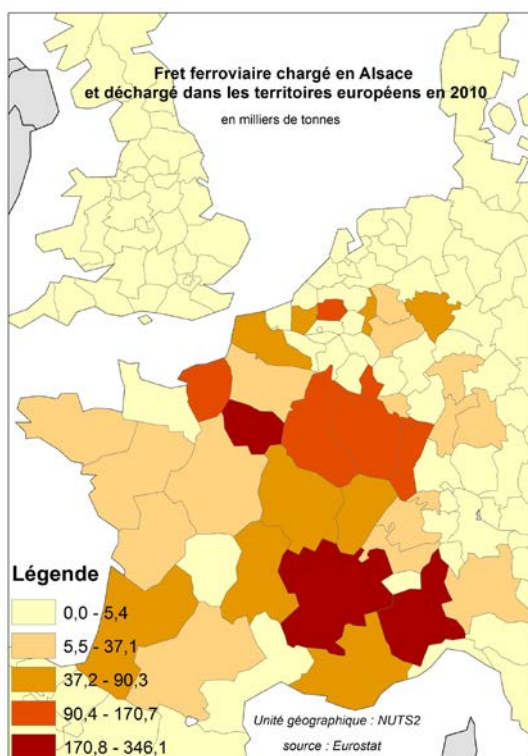
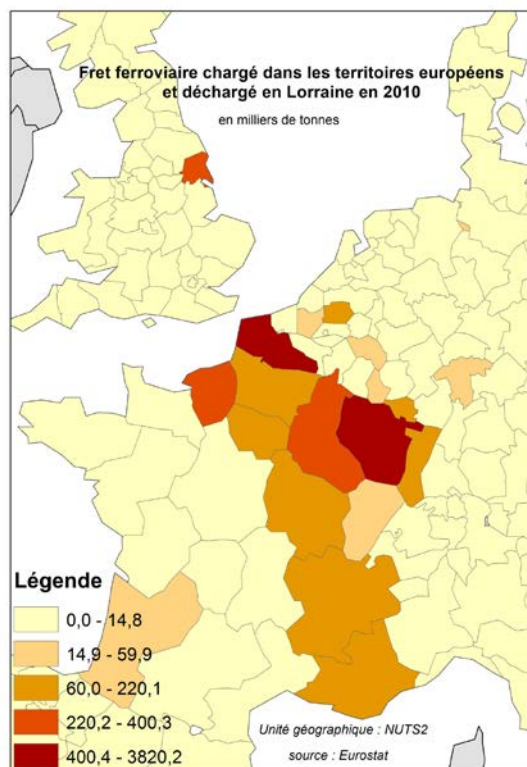
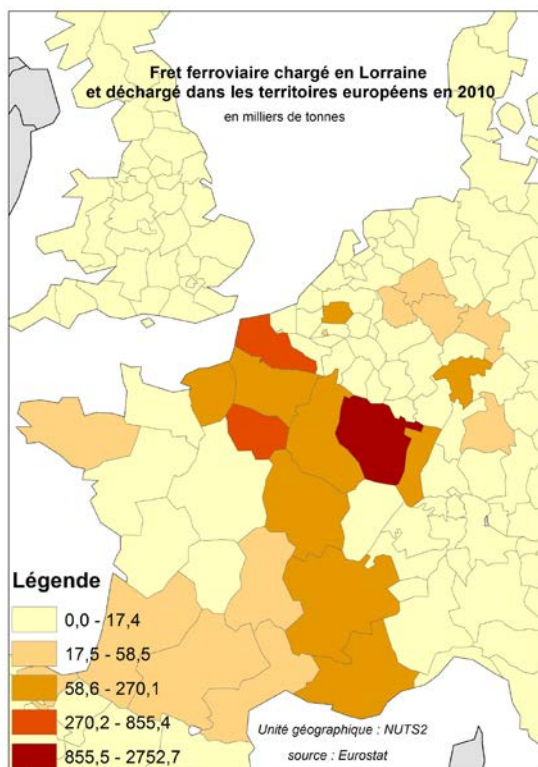
(source : Eurostat)

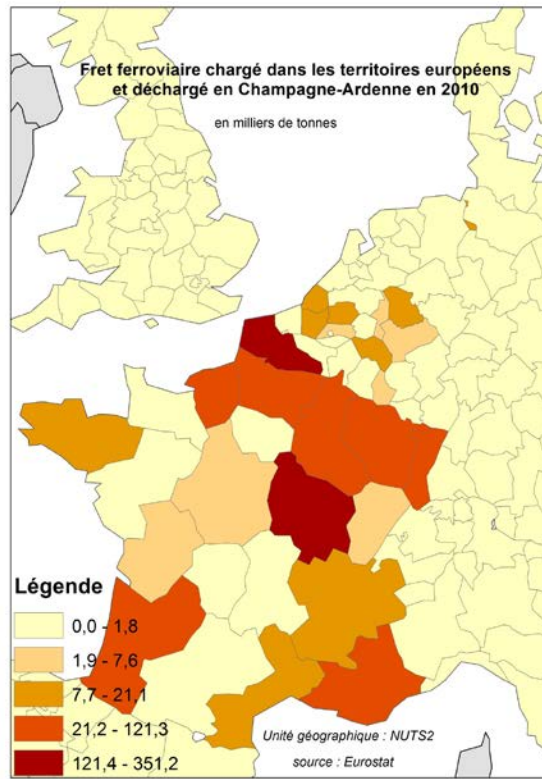
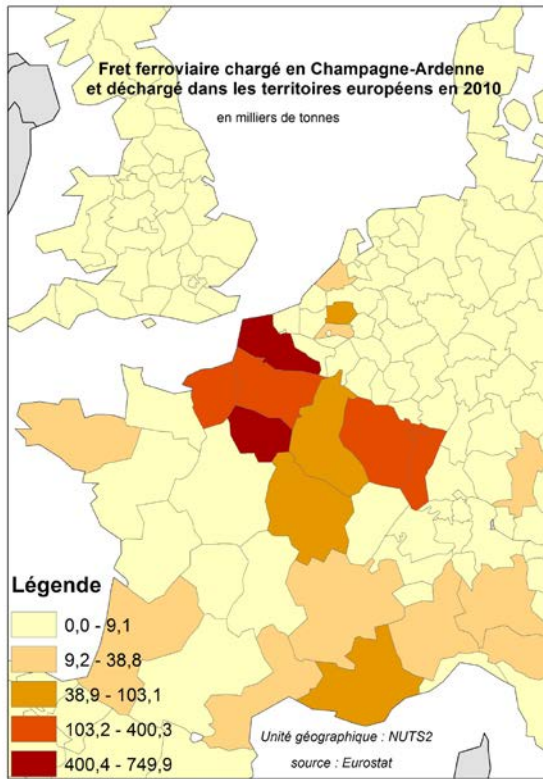


Ces données cumulent les tonnages de marchandises chargées au Luxembourg et déchargées en France sur des camions immatriculés en France, au Luxembourg ou dans des pays tiers.

A3. Le fret ferroviaire national et international en Lorraine, Alsace et Champagne-Ardenne en 2010

Un fret ferroviaire intense en Lorraine





A4. Estimations économétriques

Estimation économétrique du taux d'ouverture aux échanges internationaux en 2013

Variable endogène : taux d'ouverture aux échanges régionaux des anciennes régions de France métropolitaine en 2013 (moyenne des exportations et des importations rapportée à la valeur ajoutée en %)

Variables explicatives	Part de l'industrie manufacturière dans la valeur ajoutée (%)	Poids du trafic routier dans la valeur des échanges avec l'UE (%)	Constante	R ² ajusté
Coefficient	2,727 (***)	-0,664 (***)	40,509 (**)	0,53

(***) : significatif au seuil de 1%

(**) : significatif au seuil de 5%

Estimation économétrique du chargement sur camions en 2014

Variable endogène : transport routier de marchandises chargées dans les territoires de France et du Bénélux en 2014

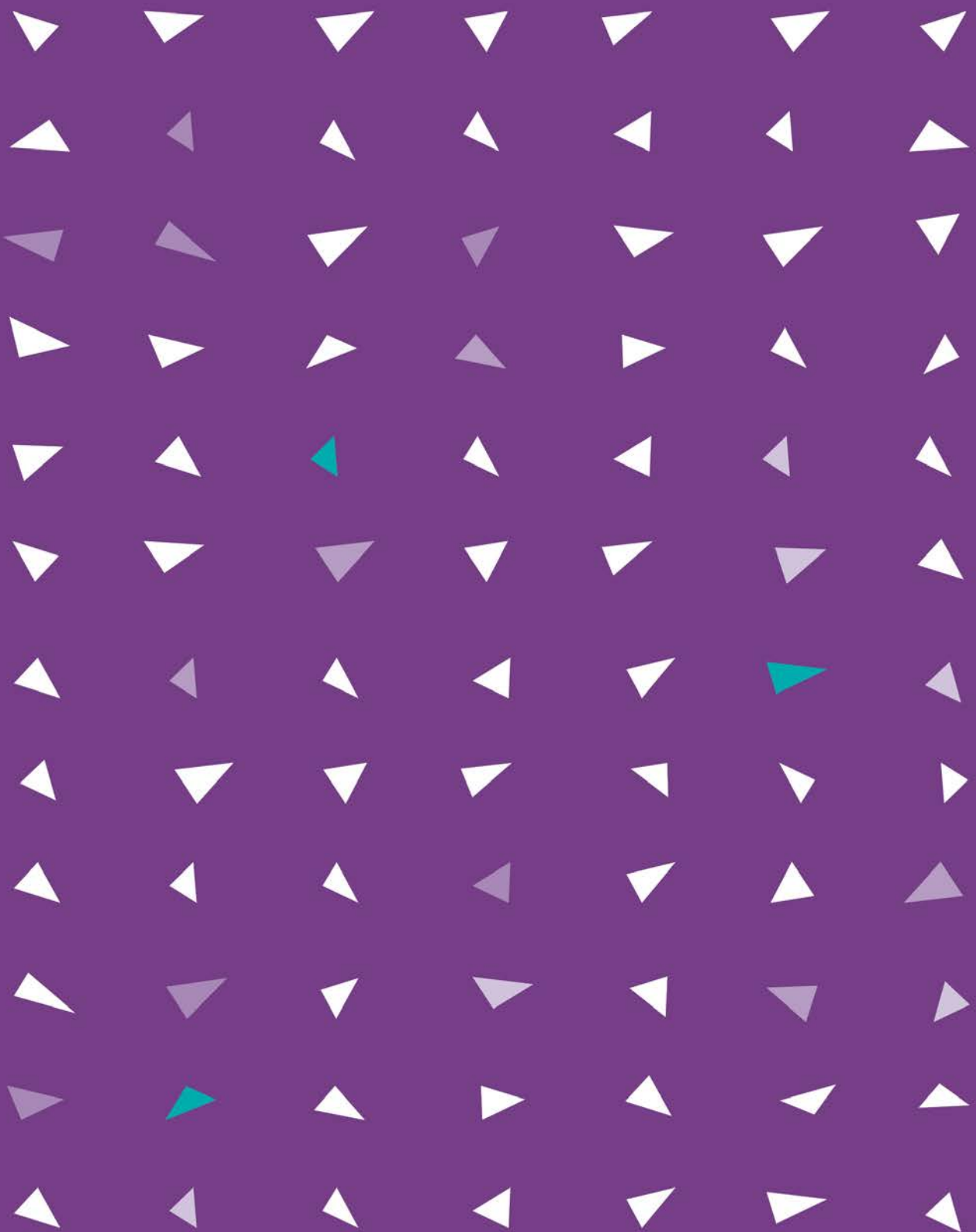
Variables explicatives	Emploi industriel	Constante	R ² ajusté
Coefficient	0,878 (***)	6,950 (***)	0,85

(***) : significatif au seuil de 1%

Directeur de la publication : Pascal Taton

Coordination générale : Priscilla Pierre

Rédaction : John Baude



SCALEN AGENCE DE DÉVELOPPEMENT
DES TERRITOIRES
NANCY SUD LORRAINE

49 Bld d'Austrasie • CS 20 516 • 54008 NANCY Cedex
Tél. : 03 83 17 42 00 • Fax : 03 83 17 42 10 • contact@agencescalen.fr

www.agencescalen.fr

Mars 2017