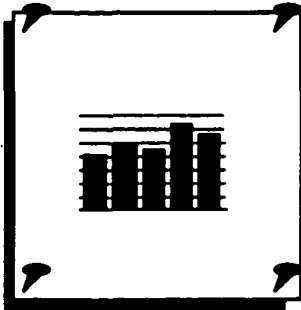


## MESURE DU TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL: SOURCES, CONCEPTS, CHIFFRAGES

Maurice GIRAULT - Emmanuel CHEVALIER



Il existe deux sources statistiques principales pour le chiffrage du trafic routier international des véhicules français: les sources transports et Douanes. La source transports, l'enquête TRM par sondage, suit les véhicules porteurs: elle comptabilise en international le transport d'une marchandise si le véhicule franchit une frontière. La source Douanes recense tous les transports internationaux (à l'importation ou à l'exportation, mais transit exclu) entre la France et l'étranger, en indiquant la nationalité du moyen de transport (pavillon français et étranger). Les Douanes suivent la marchandise.

Cette étude s'inscrit dans la perspective de l'achèvement du marché unique et de la disparition d'une partie des données douanières pour les échanges intra-communautaires. La source Douanes est considérée comme assez fiable; son remplacement partiel par la source transports va poser de nombreux problèmes. Les statistiques françaises présentent en effet une divergence pour le trafic international routier des véhicules français, quand on compare la source Douanes-pavillon français à la source transports, enquête auprès des véhicules nationaux.

**Statistiques disponibles :**  
**les annuaires**  
**EUROSTAT et**  
**C.E.M.T.**

Eurostat et la C.E.M.T. fournissent chacun des statistiques de transport routier international.

Eurostat - Route: la directive C.E.E. du 12 juin 1978 définit les principes d'une enquête communautaire des transports de marchandises par route. Elle couvre les transports par route effectués à l'aide des véhicules immatriculés dans un Etat membre: sur le territoire de cet Etat membre et entre cet Etat membre et un autre Etat membre ou pays tiers.

La C.E.M.T. (Conférence Européenne des Ministres des Transports): regroupe tous les pays de la Communauté Européenne plus d'autres pays européens, en tout une vingtaine. Les "Annales Statistiques de Transport, 1965 - 1988" de la C.E.M.T. distinguent entre autres, le transport routier international de marchandises "par véhicules nationaux" ou "par tous véhicules quelle que soit leur nationalité".

La confrontation des deux sources statistiques Eurostat et C.E.M.T. montre les mêmes chiffres pour les trafics des véhicules nationaux en transport routier international; sauf pour la France, qui alimente Eurostat à partir de son enquête transport, et la C.E.M.T. à partir des données douanières; or ces deux sources présentent des écarts.

Pour les trafics des véhicules français, l'écart entre les statistiques douanières et TRM traduit une sous-estimation par l'enquête des échanges avec chacun des pays partenaires. Seuls deux pays font exception: la Suède et la Grèce. Cet écart atteint en moyenne 26 % en 1988.

De plus, les écarts varient d'une année sur l'autre; il n'y a pas de stabilité dans la sous-estimation.

Peut-on atteindre les objectifs de la directive, c'est à dire disposer de données similaires de par leur origine et leur conception statistique? On peut s'interroger sur la nature des chiffres fournis par les différents pays pour savoir s'ils proviennent bien d'une enquête statistique auprès de véhicules nationaux. Une première réponse (plus détaillée dans le chapitre 3 de l'étude) est fournie par l'étude des sources statistiques relatives au trafic international publiées dans les Annales Statistiques de Transport de la C.E.M.T. (cf annexe n°3). Ainsi, nous avons deux sources différentes en 1985 et 1986 pour le transport routier international de marchandises par véhicules nationaux: certains pays se réfé-

## TRAFICS

rent aux Douanes, d'autres à la statistique transport :

Source Douanes :	Source transports :
1985: Danemark, Finlande, France, Italie, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni	Allemagne, Belgique, Irlande,
1986: Danemark, Finlande, France, Italie, Portugal	Allemagne, Belgique, Irlande, Royaume-Uni, Espagne, Pays-Bas

En faisant l'hypothèse que les autres pays rencontrent le même genre de difficultés dans la comparaison de leur enquête transports et de leurs chiffres douaniers, il s'avère délicat de faire de bonnes comparaisons internationales et celles-ci n'ont plus beaucoup de signification. Certains pays recensent l'ensemble des flux et d'autres n'en voient qu'une partie.

Le problème rencontré entre deux sources différentes se pose aussi dans le cas de l'utilisation d'une source unique (Douanes), car chaque pays peut retenir différentes définitions pour mesurer un flux. Nous allons aborder ce problème dans la partie suivante.

### **Echanges bilatéraux : des écarts sur les flux mesurés par chaque partenaire**

Référons nous aux chiffres fournis par l'annuaire C.E.M.T. dans ses tableaux de "Transport routier international de marchandises par tous véhicules " pour les années 1984 à 1988.

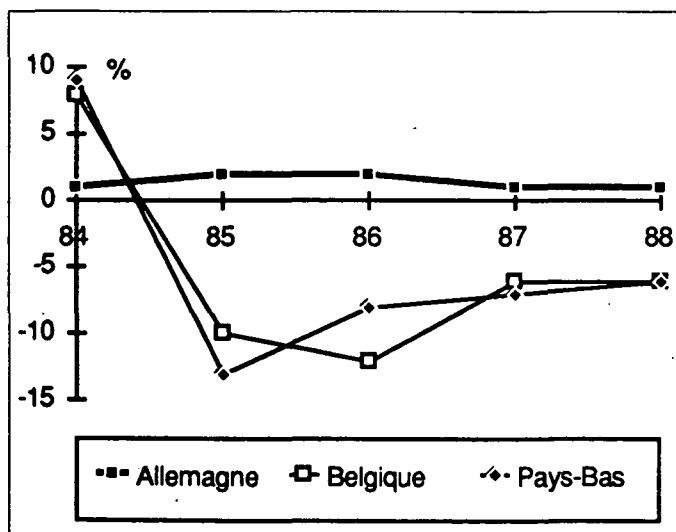
Nous pouvons faire des comparaisons du type: ce que la France déclare avoir importé de l'Allemagne par route correspond-il à ce que l'Allemagne déclare avoir exporté vers la France?

Ce travail a déjà été effectué par l'O.E.S.T. en 1987 pour les années 1984 et 1985. Il met en évidence des écarts importants entre les sources statistiques (douanières ou transports) entre les différents pays de la C.E.M.T. Il recense toutes les combinaisons possibles d'échanges entre les 19 pays. Par exemple, la Belgique déclare exporter vers la Suisse 300 000 tonnes en 1984 et 244 000 en 1985 alors que la Suisse déclare avoir reçu 298 000 en 1984 et 445 000 en 1985 . On passe d'un écart de 0,8% à 82% en 1 an. Pourquoi? En ce qui concerne les échanges entre la France et l'Espagne on a un écart de 195% pour les exportations françaises.

Cette étude a été actualisée pour les années 84 à 88, pour un nombre restreint de pays. Le rapport analyse les résultats détaillés des échanges par route entre l'Allemagne, la Belgique, la France et les Pays-Bas. A partir des flux en tonnages, on calcule les écarts entre les statistiques des pays partenaires.

Le graphique ci-dessous montre les évolutions des écarts entre sources douanières du pays importateur et du pays exportateur, entre 1984 et 1988 ( en % ); on constate qu'il y a une certaine irrégularité des divergences dans le temps.

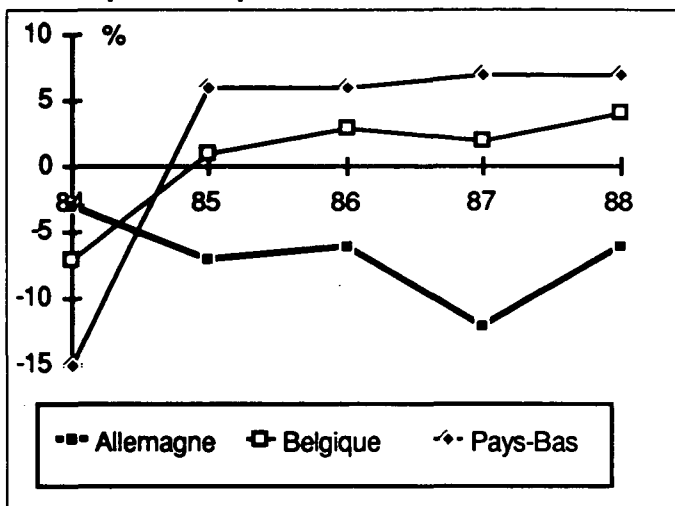
**Exemple des exportations bilatérales de la France**



Dans les échanges avec l'Allemagne, l'écart entre les deux sources est stable autour de 1% sur la période considérée.

Avec la Belgique la situation est plus instable. On passe d'une situation où la France exporte plus de marchandises que la Belgique ne dit en avoir reçu, à une situation inverse: de +8 à -12%. La divergence reste globalement importante. Même remarque pour les exportations vers les Pays-Bas.

Exemple des importations bilatérales de la France



Pour les importations venant d'Allemagne, les écarts entre sources sont beaucoup moins stables que pour les exportations.

Avec les Pays-Bas il y a un écart de 7% environ entre les deux sources.

Avec la Belgique les divergences sont relativement faibles, alors que pour les exportations françaises elles sont plus importantes.

Pour les autres pays les écarts les plus importants concernent les échanges entre l'Allemagne (exportateur) et la Belgique (importateur) : on passe de +27% en 1984 à -25% en 1988.

Les exportations néerlandaises vers l'Allemagne présentent aussi des divergences importantes et très fluctuantes (négatives puis positives).

En conclusion, on peut dire que la France ne constate pas les mêmes échanges routiers que ses partenaires commerciaux, et les écarts évoluent de manière très aléatoire. De plus il n'y a pas de parallélisme sur les écarts des exportations et des importations françaises.

Enfin, cette situation n'est pas propre à la France.

Quelles sont les raisons de ces différences ?

Elles s'expliquent en grande partie, si ce n'est en totalité, par des différences de source statistique et de concept. Par ailleurs, nous ne connaissons pas la précision des données douanières, les incertitudes provenant des déclarations faites dans les formulaires douaniers, des aléas des enquêtes transport, de l'avancement ou du retard du transport par rapport à la date prévue et déclarée...

**Enquête C.E.M.T. sur les sources et concepts**

Une enquête a été réalisée par la C.E.M.T. en 1989 (rapport du 16 juillet 1990) et porte sur les statistiques des années 1985-1986, de l'annuaire C.E.M.T.:

"Transport routier international de marchandises par véhicules nationaux";  
 "Transport routier international de marchandises par tous véhicules".

Pour les flux bilatéraux totaux ou pour le pavillon national, le rapport décrit précisément le champ de chaque statistique. Les différences sont de nature diverse; elles portent:

- sur les différences entre les deux sources utilisées ( transports et Douanes ) avec éventuellement passage dans le temps de l'une à l'autre;
- sur la définition du mode routier (mode à la frontière, mode principal à l'intérieur du pays ...);
- sur le poids net ou brut considéré;
- sur la notion de pays partenaire considéré, pays de rupture de charge ( PML ) ou pays d'origine ou de dernière provenance ( PPL);
- sur la prise en compte du trafic frontalier;
- sur le trafic des ferries, inclus ou non dans les trafics routiers.

La consultation de quelques statistiques étrangères n'a pas permis de préciser ces problèmes de divergences. L'analyse de celles-ci a donc été poursuivie à partir des annales de la C.E.M.T.

Les données douanières françaises par pavillon, distinguant la notion de PML

## TRAFFICS

### Les échanges bilatéraux français

(pays de rupture de charge le moins loin) et de PPL (pays le plus loin d'origine ou de destination finale), ont été comparées aux données de nos partenaires à partir des chiffres qu'ils déclarent à la C.E.M.T. pour les années 1984 à 1988. On présente ici l'exemple des échanges entre la France et l'U.E.B.L.:

#### LES FLUX ROUTIERS DE MARCHANDISES FRANCE-UEBL (UEBL=pml)

#### COMPARAISON DES SOURCES FRANÇAISES ET UEBL

##### FLUX SELON LES SOURCES

	en milliers de t	
	1988	1988
<b>EXPORTATIONS</b>		
Pavillon UEBL	8 651	8 408
Pavillon français	6 052	6 111
Flux total tous pav	15 164	
Sources:	SITRAM douanes françaises CEMT-UEBL	
Flux total tous pavillons	15 266	16 238
Source CEMT	France	UEBL

<b>IMPORTATIONS</b>		
Pavillon UEBL	13 560	13 342
Pavillon français	8 358	8 380
Flux total ts pav	22 416	
Sources:	SITRAM douanes françaises CEMT-UEBL	
Flux total tous pavillons	22 470	23 495
Source CEMT	France	UEBL

##### Ecart entre sources

	en %			
	85	86	87	88

<b>EXPORTATIONS</b>				
Pavillon UEBL	3%	0%	-1%	3%
Pavillon français	-2%	-2%	-2%	-1%

##### Douanes françaises /CEMT

Flux total	-9%	-11%	-6%	-6%
	Source douanes fr. /source pays partenaire			

<b>IMPORTATIONS</b>				
Pavillon UEBL	17%	24%	15%	2%
Pavillon français	-1%	-2%	-3%	0%

##### Douanes françaises /CEMT

Flux total	-1%	-3%	-2%	-4%
	Source douanes fr. /source pays partenaire			

### Nos mesures douanières comparées avec celles des partenaires

La concordance entre sources en terme de PML est bonne.

Pour nos importations de Belgique (leurs exportations), avec la notion de PML, les sources des deux pays coïncident sur le flux total tous pavillons (à 1 ou 4 % près). L'écart au niveau des exportations est plus important (de 6 à 9 %).

En termes de PPL, il y a un écart de 20 % entre la source Douanes françaises et la source C.E.M.T. française, écart qui est lié aux ruptures de charges dans les ports belges. La Belgique est un point de passage vers les pays d'Europe du Nord, d'Amérique, d'Asie; les marchandises correspondantes ne restent donc pas en Belgique mais elles s'ajoutent à nos échanges bilatéraux.

Pour les flux par pavillons, on note un certain nombre d'écarts. Pour les exportations en terme de PML, les Douanes françaises retracent bien le pavillon belge (de 1 à 3 %). Pour les importations l'écart est plus important (de 2 à 24 %). Pour le PPL les résultats sont inversés: pour les importations on retrouve les chiffres belges sauf pour l'année 1988 (-14%).

Pour les échanges entre la France et:

- l'Allemagne: bonne concordance d'ensemble des sources allemandes et françaises;
- l'Italie: elle déclare des tonnages bien supérieurs à ceux qu'observent les Douanes françaises;
- la Grande Bretagne: méconnaissances des pavillons routiers;
- la Norvège: des écarts croissants;
- le Danemark: bonne concordance.
- les Pays-Bas: des écarts sur les flux par pavillons;
- la Suisse: assez bonne concordance pour les exportations françaises, des écarts considérables à l'import;
- l'Espagne: bonne concordance sur le flux total en 1988, de grands écarts sur l'activité du pavillon espagnol.