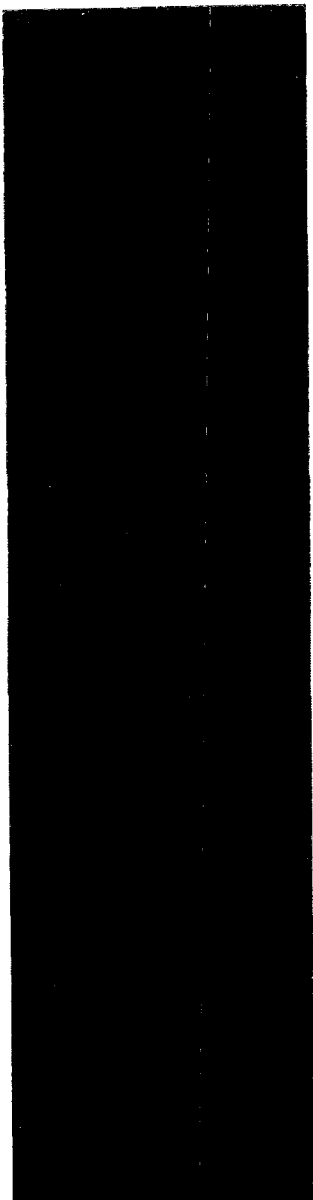


SERVICE DES AFFAIRES ECONOMIQUES
ET INTERNATIONALES

DEPARTEMENT DES STATISTIQUES DES TRANSPORTS

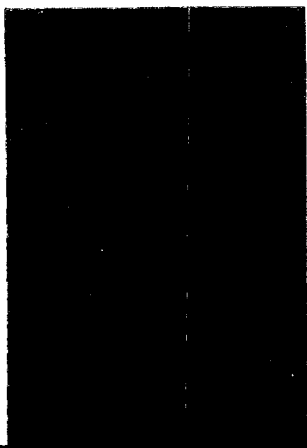


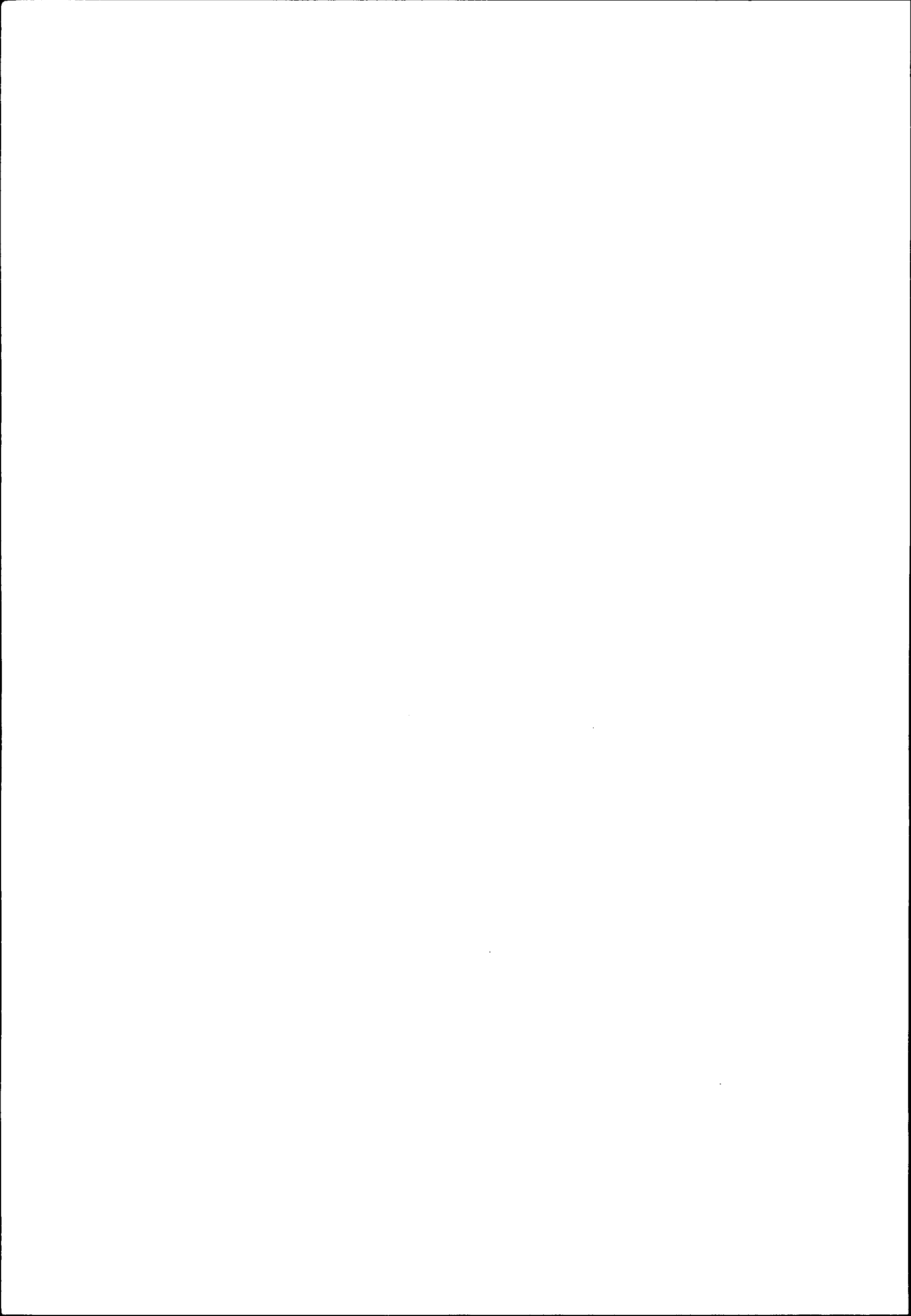
S YSTÈME
D' **I** NFORMATION
SUR **T** **R** **A** NSPORTS
LES **M** ARCHANDISES
DE

APPLICATION :
LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
EFFECTUÉS SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS
PAR DES VÉHICULES ÉTRANGERS. 1973

21, rue Mathurin-Régnier, 75732 PARIS Cédex 15

Téléphone : 306.97.05 — 566.93.56





**LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
EFFECTUÉS SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS
PAR DES VÉHICULES ÉTRANGERS.**

Rédaction :
Département des Statistiques des Transports
21, rue Mathurin Régnier
75732 — PARIS CEDEX 15 — téléphone 306.97.05

Sommaire

	Pages
PRÉSENTATION	3
I. ÉVALUATION DES TRANSPORTS ROUTIERS FAITS PAR DES VÉHICULES ÉTRANGERS SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS	4
1. Exploitation de la Banque SITRAM	4
2. Résultats obtenus relatifs au tonnage	5
3. Estimation des tonnes-kilomètres	14
II. LES RENSEIGNEMENTS « TRANSPORTS » DES FORMULAIRES DOUANIERS	20
III. PROBLÈMES POSÉS PAR L'UTILISATION DES STATISTIQUES DOUANIÈRES	22
1. Nationalité du véhicule pour le transport sur territoire français	22
2. Points de chargement et déchargement	25

ABRÉVIATIONS : DGDDI : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

TRM : Sondage sur l'utilisation des véhicules utilitaires pour le Transport Routier de Marchandises.

Présentation

L'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises effectuée par le Département des Statistiques des Transports permet d'estimer à 1.720,6 millions de tonnes, le tonnage des marchandises transportées par route sur le **territoire français** par des véhicules **français**, pour 90,0 milliards de tonnes-kilomètres réalisées.

L'objet de ce document est de présenter l'estimation du tonnage de marchandises transportées et des tonnes-kilomètres réalisées sur le **territoire français** par des véhicules **étrangers** - 29,4 millions de tonnes et 4,9 milliards de tonnes-kilomètres -, élaborée à partir des statistiques de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects exploitées dans le cadre de la banque de données SITRAM du Département des Statistiques des Transports.

Le trafic routier effectué par des véhicules de nationalité étrangère sur le sol français est mal connu : aucune statistique d'ensemble n'est actuellement disponible sur ce sujet précis. Pourtant, les statistiques douanières contiennent des indications sur la nationalité du véhicule effectuant par route des transports dans le cadre d'opérations de commerce extérieur avec la France.

Le Département des Statistiques des Transports s'est donc proposé de pousser les recherches dans cette direction, afin de présenter ce qui est exactement disponible.

Les statistiques douanières françaises sont, en effet, très riches en ce qui concerne le transport du commerce extérieur, malgré certains hiatus, inévitables, entre les concepts et définitions retenus par les Douanes, et ce que l'on souhaiterait pouvoir obtenir dans l'optique très particulière de la connaissance des transports effectués sur le territoire français par des véhicules étrangers. C'est sans doute la raison pour laquelle il n'est pas possible de trouver, **actuellement**, dans la production de la DGDDI (publications ou listings mis à la disposition du public ou de l'administration) les statistiques parfaitement adéquates. Certaines données sont malgré tout publiées ou disponibles, comme nous le verrons dans la dernière partie de ce document, mais l'exploitation d'autres renseignements, présents dans les formulaires douaniers, permet de cerner de façon beaucoup plus précise le problème posé.

C'est pourquoi le Département des Statistiques des Transports a réalisé pour ce problème précis du trafic sur territoire français des véhicules étrangers, une exploitation particulière des données douanières, à partir des renseignements enregistrés dans la Banque de Données SITRAM gérée par le Département des Statistiques des Transports du S.A.E.I. Une préétude avait été faite au début de 1975 sur les données de l'année 1970 contenues dans le prototype SITRAM, seul opérationnel à cette époque. Mais la première étude complète présentée ici porte sur les résultats de l'année 1973 enregistrés dans la Banque généralisée triannuelle SITRAM.

I: Evaluation des transports routiers faits par des véhicules étrangers sur le territoire français.

1. Exploitation de la Banque SITRAM

Le but étant de connaître les trafics routiers effectués par des véhicules de nationalité étrangère sur le sol français, il a été procédé à un croisement des renseignements « mode en France », « mode à l'étranger » et « nationalité du véhicule utilisé pour le parcours à l'étranger » en prenant pour ces champs les codes suivants :

Mode en France : route sans changement de mode ou transport intérieur sur très courte distance.

Mode à l'étranger : route ou trafic frontalier.

Ces croisements donnent la quasi totalité des trafics routiers effectués par des véhicules de nationalité étrangère sur le sol français à l'occasion d'importations ou d'exportations à destination ou au départ de France.

Les trafics sont donnés en tonnage.

L'évaluation des tonnes-kilomètres a été faite à partir de parcours moyens d'une tonne de marchandises effectués par des transporteurs français lors de transports internationaux routiers sous couvert d'autorisations bilatérales, en utilisant des renseignements fournis par la Direction des Transports Terrestres.

2. Résultats obtenus relatifs au tonnage

A. RÉSULTATS GLOBAUX

L'exploitation du fichier des Douanes donne 29,4 millions de tonnes de marchandises transportées par route sur le territoire français par des véhicules étrangers, à l'occasion d'importations ou d'exportations à destination ou au départ de France (cf. tableau I).

TABLEAU I: Importations et exportations cumulées.

Unité : tonne

Mode de Transport en France / à l'étranger	Nationalité du transport à l'étranger		TOTAL (tous pavillons)
	Française	Etrangère	
Route sans changement de mode / route	21 770 660	27 380 976	49 151 636
Frontalier / route	1 995 258	1 585 924	3 581 182
Frontalier / frontalier	298 435	429 252	725 687
Route sans changement de mode / frontalier	20 716	8 408	29 124
	24 085 069	29 404 560	53 489 629

En tonnage, cela n'équivaut qu'à 1,7 % du tonnage total transporté par des véhicules français sur le territoire français.

Pour l'année 1973, les résultats de l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises effectuée par le Département des Statistiques des Transports donnent en effet 1.720,6 millions de tonnes de marchandises transportées par route sur le territoire français par des véhicules français, pour 90,0 milliards de tonnes-kilomètres réalisées.

Il est malgré tout nécessaire de garder à l'esprit que cette exploitation du fichier des douanes ne donne qu'une évaluation **par défaut** du trafic effectué réellement :

- d'abord parce que, pour certains types de transports, il n'est pas possible de faire la distinction entre véhicules français et véhicules étrangers. C'est le cas des transports effectués par route sur territoire français, mais empruntant ensuite (à l'exportation) ou auparavant (à l'importation) soit le ferry boat, soit le train (rail/route), soit une péniche. Malheureusement, le pavillon à l'étranger codifié étant celui du ferry boat, du train ou de la péniche, et de plus la notion de changement de mode à la frontière pouvant signifier non seulement changement de mode principal (c'est-à-dire changement de mode de transport sans déchargement de la marchandise du moyen de transport primitif) mais surtout changement de mode de transport (c'est-à-dire passage pour la marchandise, par exemple, de la route au fer) on n'aura qu'un chiffre global concernant à la fois des changements de mode principal (rail/route...) pour tous pavillons (français et étrangers) et des changements de mode (fer/route...) qui ne concernent que des véhicules routiers français en principe.

TABLEAU II: Importations et exportations cumulées.

Unité : tonne

Mode de transport en France / à l'étranger	Tous pavillons (français et étranger)
Route avec changement de mode / ferry boat	1 116 388
Route avec changement de mode / fer	28 134
Route avec changement de mode / voie navigable	1 272 126
	2 416 648

Ceci recouvre en particulier tous les transports effectués par route en France et à destination ou en provenance de Grande-Bretagne ou d'Irlande par ferry-boat (0,958 million de tonnes sur 1,116 millions transportés par route en France avec changement de mode, ferry-boat).

Le chiffre global – 2,417 millions de tonnes – est heureusement relativement faible par rapport aux 29,405 millions de tonnes précédemment recensés, et il est en outre probable qu'il s'agit le plus souvent d'un véritable changement de mode de transport et non d'un changement de mode principal.

- parce que certaines opérations sont, a priori, exclues de la statistique douanière, et que donc les opérations de transport correspondantes échappent : importations et exportations de valeur inférieure à 350 F., sauf si le poids déclaré est supérieur à une tonne, transferts de matériels militaires, importations et exportations de marchandises en franchise de tous droits effectuées sous le régime des propriétés limitrophes. Le trafic frontalier (en dehors de ces importations et exportations de marchandises en franchise de tous droits effectuées sous le régime des propriétés limitrophes) est, quant à lui, pris en compte.
- et enfin, parce que le tonnage pris en compte ne correspond qu'aux opérations d'importations ou d'exportations par route à destination ou au départ de France. Le trafic effectué à l'occasion d'opérations de **transit sur le territoire français** n'est pas inclus : on ne dispose, actuellement, d'aucune indication sur ces opérations de transit.

La suite du document ne portera donc que sur les tonnages recensés au tableau I.

B. RÉSULTATS DÉTAILLÉS PAR PAVILLON ET PAYS

La répartition, par pavillon et par pays étranger de dernière provenance (importation) ou de première destination (exportation) des tonnages de marchandises transportées sur territoire français sans changement de mode à la frontière (trafic frontalier compris) est donnée, pour chaque type de trafic, dans les tableaux III-1 à III-4 (éclatement des quatre premières lignes du tableau I).

A noter dans les tableaux III.3 et III.4 des lignes nulles qui s'expliquent par le fait que dans ces deux tableaux, le mode à l'étranger est « Trafic frontalier » et que par conséquent les pays de première destination ou de dernière provenance ne peuvent être que des pays limitrophes.

TABLEAU III.1: Importations et exportations cumulées.

Route sans changement de Mode/Route

Unité : tonne

Pays de dernière provenance ou de première destination	Nationalité du pavillon à l'étranger		TOTAL
	FRANÇAISE	ETRANGERE	
BELGIQUE - LUXEMBOURG	8 080 018	11 305 841	19 385 859
PAYS-BAS	1 412 545	2 747 991	4 160 536
ALLEMAGNE	6 833 689	8 239 703	15 073 392
ITALIE	2 872 904	1 114 688	3 987 592
DANEMARK	53 135	109 201	162 336
SUISSE - AUTRICHE	1 409 698	2 217 407	3 627 105
ESPAGNE - PORTUGAL	978 712	1 415 932	2 394 644
AUTRES	129 959	230 213	360 172
TOTAL	21 770 660	27 380 976	49 151 636

TABLEAU III.2 : Importations et exportations cumulées.

Frontalier/Route

Unité : tonne

Pays de dernière provenance ou de première destination	Nationalité du pavillon à l'étranger		TOTAL
	FRANÇAISE	ETRANGERE	
BELGIQUE - LUXEMBOURG	1 939 423	665 219	2 604 642
PAYS-BAS	16 588	141 195	157 783
ALLEMAGNE	20 355	75 836	96 191
ITALIE	828	354	1 182
DANEMARK	24	1 726	1 750
SUISSE - AUTRICHE	16 964	662 678	679 642
ESPAGNE - PORTUGAL	854	34 559	35 413
AUTRES	222	4 357	4 579
TOTAL	1 995 258	1 585 924	3 581 182

TABLEAU III.3 : Importations et exportations cumulées.

Frontalier/Frontalier

Unité : tonne

Pays de dernière provenance ou de première destination	Nationalité du pavillon à l'étranger		TOTAL
	FRANÇAISE	ETRANGERE	
BELGIQUE - LUXEMBOURG	11 935	30 284	42 219
PAYS-BAS	0	0	0
ALLEMAGNE	141 476	78	141 554
ITALIE	40	1	41
DANEMARK	0	0	0
SUISSE - AUTRICHE	144 410	393 282	537 692
ESPAGNE - PORTUGAL	574	3 607	4 181
AUTRES	0	0	0
TOTAL	298 435	427 252	725 687

TABLEAU III.4 : Importations et exportations cumulées.

Route sans changement de Mode/Frontalier

Unité : tonne

Pays de dernière provenance ou de première destination	Nationalité du pavillon à l'étranger		TOTAL
	FRANÇAISE	ETRANGERE	
BELGIQUE - LUXEMBOURG	1 545	2 343	3 888
PAYS-BAS	0	0	0
ALLEMAGNE	219	527	746
ITALIE	44	18	62
DANEMARK	0	0	0
SUISSE - AUTRICHE	18 548	155	18 703
ESPAGNE - PORTUGAL	360	5 365	5 725
AUTRES	0	0	0
TOTAL	20 716	8 408	29 124

C. RÉSULTATS DÉTAILLÉS PAR RELATION

L'avantage de la source douanière, exhaustive pour ce dont elle permet de rendre compte, est qu'il est possible de ventiler les tonnages au niveau fin (pays étranger x département français), et même, à partir de 1976 (région CEE x département français), ce qui donnera des indications sur les transports **interrégionaux**, à l'intérieur de la CEE.

Cette ventilation que permet seul le fichier des douanes donne les tonnes transportées :

- à l'importation

par pays de chargement (pays de « dernière provenance » pour les douanes) et par département de destination finale en France (qui n'est pas nécessairement le département de déchargement, mais en constitue une approximation).

- à l'exportation

par département français de provenance et par pays de déchargement (pays de « première destination » pour les douanes).

Le tableau IV.A₁ donne, en regroupant les départements français en région, par région et par pays, la répartition des tonnages transportés sur le territoire **français** par des véhicules **étrangers**, en dehors des trafics frontaliers, à l'occasion d'importations ou d'exportations. (Éclatement de la 2^e colonne du tableau III.1).

Les tableaux IV.B et IV.C donnent les mêmes types de résultats pour les trafics à l'importation d'une part et les trafics à l'exportation d'autre part.

TABLEAU IV.A: Importations et exportations cumulées.

Route sans changement de mode/route

Unité : tonne

PAYS ETRANGER REGION FRANÇAISE	BELGIQUE LUXEMBOURG	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	ITALIE	DANEMARK	SUISSE AUTRICHE	ESPAGNE PORTUGAL	AUTRES	TOTAL
NORD	6 990 241	809 073	447 971	18 473	27 524	17 993	27 051	19 757	8 358 083
PICARDIE	695 054	257 147	283 816	15 240	3 210	8 040	19 293	7 820	1 289 620
REGION PARISIENNE	1 136 943	637 111	726 904	88 125	31 202	53 883	120 860	98 086	2 893 114
CENTRE	123 198	83 700	84 497	8 928	3 223	2 970	13 503	6 623	326 642
HAUTE NORMANDIE	234 856	123 578	153 956	12 254	6 057	8 720	28 641	6 508	574 570
BASSE NORMANDIE	56 576	21 739	26 279	2 108	441	362	3 229	2 458	113 192
BRETAGNE	50 659	38 392	19 150	3 982	1 339	520	15 877	5 413	135 332
PAYS DE LA LOIRE	57 179	50 831	63 150	4 625	2 246	1 534	14 467	5 793	199 825
POITOU-CHARENTES	28 598	20 527	19 084	4 027	1 409	962	11 832	3 751	90 190
LIMOUSIN	7 954	4 363	4 188	3 024	455	163	5 118	436	25 701
AQUITAINE	43 361	40 709	32 010	6 871	3 327	5 690	343 824	1 788	477 580
MIDI-PYRENEES	17 829	12 989	20 637	6 044	292	649	180 734	2 016	241 190
CHAMPAGNE	608 582	143 277	223 183	16 590	5 667	8 251	5 756	4 536	1 015 842
LORRAINE	774 923	176 731	2 083 581	24 465	3 750	29 427	17 397	12 674	3 122 948
ALSACE	131 027	109 659	3 556 502	10 286	4 588	832 450	14 104	17 283	4 675 899
FRANCHE-COMTE	52 135	28 047	114 553	51 303	709	148 415	5 324	2 586	403 072
BOURGOGNE	86 136	56 171	71 451	69 875	4 739	21 035	16 003	6 408	331 818
AUVERGNE	26 020	18 407	16 192	16 388	392	2 618	17 470	3 273	100 760
RHONE-ALPES	127 982	61 704	169 799	273 074	5 051	1 052 588	47 637	15 758	1 753 593
LANGUEDOC	14 031	10 139	40 381	17 763	818	3 539	469 323	1 328	557 322
PROVENCE-COTE-D'AZUR-CORSE	42 557	43 697	82 419	461 243	2 762	17 598	38 489	5 918	694 683
TOTAL	11 305 841	2 747 991	8 239 703	1 114 688	109 201	2 217 407	1 415 932	230 213	27 380 976

TABLEAU IV.B: Importations

Route sans changement de mode/route

Unité : tonne

REGION FRANÇAISE \ PAYS ETRANGER	BELGIQUE LUXEMBOURG	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	ITALIE	DANEMARK	SUISSE AUTRICHE	ESPAGNE PORTUGAL	AUTRES	TOTAL
NORD	5 159 752	455 822	207 125	10 619	12 828	5 082	9 707	11 221	5 872 156
PICARDIE	382 648	164 428	106 749	5 852	1 180	1 641	6 034	3 706	672 238
REGION PARISIENNE	740 599	526 198	558 666	55 244	24 894	33 080	58 053	71 997	2 068 731
CENTRE	68 378	52 271	42 869	6 893	2 744	728	7 208	4 808	185 899
HAUTE NORMANDIE	116 665	74 619	55 820	4 621	2 498	4 741	12 895	3 074	274 933
BASSE NORMANDIE	23 924	7 859	11 004	926	118	184	886	1 364	46 265
BRETAGNE	30 808	19 088	7 889	2 425	979	179	7 848	1 245	70 461
PAYS DE LA LOIRE	36 605	31 051	39 576	2 879	1 204	533	12 004	1 603	125 455
POITOU-CHARENTES	13 826	8 846	9 810	1 425	525	180	4 771	2 245	41 628
LIMOUSIN	3 788	3 040	3 717	1 704	431	146	2 618	411	15 855
AQUITAINE	14 441	18 901	12 964	3 328	793	524	69 055	906	120 912
MIDI-PYRENEES	11 000	5 981	11 568	3 952	222	313	22 734	1 572	57 342
CHAMPAGNE	245 471	49 306	89 909	4 124	3 788	1 552	2 192	2 732	399 074
LORRAINE	245 787	88 367	345 039	15 778	2 054	2 689	3 663	8 880	712 257
ALSACE	71 803	60 453	501 305	4 526	1 727	28 384	1 166	8 396	677 760
FRANCHE-COMTE	26 712	15 731	46 686	6 377	358	18 692	2 453	2 398	119 407
BOURGOGNE	39 788	27 413	38 963	23 622	1 589	3 860	5 285	4 345	144 865
AUVERGNE	12 764	13 069	11 891	6 099	164	1 966	8 383	1 546	55 882
RHONE-ALPES	82 417	45 581	92 648	131 255	3 550	371 157	16 754	8 112	751 474
LANGUEDOC	5 849	4 941	8 772	8 759	394	309	394 266	553	423 843
PROVENCE-COTE-D'AZUR-CORSE	24 253	19 602	25 391	226 575	1 881	5 175	21 984	3 333	328 194
TOTAL	7 357 278	1 692 567	2 228 361	526 983	63 921	481 115	669 959	144 447	13 164 631

TABLEAU IV.c: Exportations

Route sans changement de mode/route

Unité : tonne

REGION FRANÇAISE \ PAYS ETRANGER	BELGIQUE LUXEMBOURG	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	ITALIE	DANEMARK	SUISSE AUTRICHE	ESPAGNE PORTUGAL	AUTRES	TOTAL
NORD	1 830 489	353 251	240 846	7 854	14 696	12 911	17 344	8 536	2 485 927
PICARDIE	312 406	92 719	177 067	9 388	2 030	6 399	13 259	4 114	617 382
REGION PARISIENNE	396 344	110 913	168 238	32 881	6 308	20 803	62 807	26 089	824 383
CENTRE	54 820	31 429	41 628	2 035	479	2 242	6 295	1 815	140 743
HAUTE NORMANDIE	118 191	48 959	98 136	7 633	3 559	3 979	15 746	3 434	299 637
BASSE NORMANDIE	32 652	13 880	15 275	1 182	323	178	2 343	1 094	66 927
BRETAGNE	19 851	19 304	11 261	1 557	360	341	8 029	4 168	64 871
PAYS DE LA LOIRE	20 574	19 780	23 574	1 746	1 042	1 001	2 463	4 190	74 370
POITOU-CHARENTES	14 772	11 681	9 274	2 602	884	782	7 061	1 506	48 562
LIMOUSIN	4 166	1 323	471	1 320	24	17	2 500	25	9 846
AQUITAINE	28 920	21 808	19 046	3 543	2 534	5 166	274 769	882	356 668
MIDI-PYRENEES	6 829	7 008	9 069	2 092	70	336	158 000	444	183 848
CHAMPAGNE	363 111	93 971	133 274	12 466	1 879	6 699	3 564	1 804	616 768
LORRAINE	529 136	88 364	1 738 542	8 687	1 696	26 738	13 734	3 794	2 410 691
ALSACE	59 224	49 206	3 055 197	5 760	2 861	804 066	12 938	8 887	3 998 139
FRANCHE-COMTE	25 423	12 316	67 867	44 926	351	129 723	2 871	188	283 665
BOURGOGNE	46 348	28 758	32 488	46 253	3 150	17 175	10 718	2 063	186 953
AUVERGNE	13 256	5 338	4 301	10 289	228	652	9 087	1 727	44 878
RHONE-ALPES	45 565	16 123	77 151	141 819	1 501	681 431	30 883	7 646	1 002 119
LANGUEDOC	8 182	5 198	31 609	9 004	424	3 230	75 057	775	133 479
PROVENCE-COTE-D'AZUR-CORSE	18 304	24 095	57 028	234 668	881	12 423	16 505	2 585	366 489
TOTAL	3 948 563	1 055 424	6 011 342	587 705	45 280	1 736 292	745 973	85 766	14 216 345

3. Estimation des tonnes-kilomètres

Disposant des tonnages transportés par relation, il était intéressant de tenter une **estimation** des tonnes-kilomètres correspondant au transport sur le **territoire français**.

Pour ce faire, on a utilisé (cf. tableau VI page 18) des parcours moyens sur **territoire français** d'une tonne de marchandises importées ou exportées, en distinguant l'origine et la destination du parcours, calculés à partir de renseignements fournis par la Direction des Transports Terrestres (tableaux donnant la répartition, par région et pays de chargement ou de déchargement, de tonnes-kilomètres effectuées sur **territoire français** par des transporteurs français dans le cadre de transports internationaux routiers couverts par des autorisations bilatérales et des tonnages transportés correspondants).

Les tonnages donnés par les Douanes ont ainsi été multipliés respectivement par ces parcours moyens pour obtenir des tonnes-kilomètres.

Les tableaux V_A , V_B , V_C donnent, par région et pays de dernière provenance (importation) ou de première destination (exportation), la répartition des tonnes-kilomètres effectuées sur le territoire **français** par des véhicules **étrangers** toujours en dehors des trafics frontaliers.

On évalue ainsi à 4,9 milliards de tonnes-kilomètres le trafic effectué sur le territoire **français** par des véhicules **étrangers**, à l'occasion d'importations ou d'exportations à destination ou au départ de France, le trafic frontalier étant exclu. Cela équivaut en tonnes-kilomètres à 5,4 % des tonnes-kilomètres totales effectuées par des véhicules français sur territoire français. Pour fixer les idées, rappelons que les tonnes-kilomètres effectuées sur territoire **français** par des véhicules **français** à l'occasion d'opérations d'exportations ou d'importations représentent 7 % des tonnes-kilomètres totales.

TABLEAU V.A : Importations et exportations cumulées.

Route sans changement de mode/route

Unité : million de T-Km

REGION FRANÇAISE \ PAYS ETRANGER	BELGIQUE LUXEMBOURG	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	ITALIE	DANEMARK	SUISSE AUTRICHE	ESPAGNE PORTUGAL	AUTRES	TOTAL
NORD	345,3	37,7	79,3	15,3	2,6	8,8	28,0	7,7	524,7
PICARDIE	98,9	41,4	80,6	10,9	0,5	3,8	16,7	3,1	255,9
REGION PARISIENNE	270,2	153,5	249,6	57,6	7,2	24,3	97,2	41,4	901,0
CENTRE	48,1	32,5	40,8	5,3	1,2	1,1	9,0	3,0	141,0
HAUTE NORMANDIE	62,6	33,5	61,1	10,0	1,7	5,6	24,5	3,3	202,3
BASSE NORMANDIE	22,4	8,3	14,7	1,8	0,1	0,2	2,6	1,4	51,5
BRETAGNE	32,0	24,1	14,0	3,8	0,8	0,3	10,9	3,7	89,6
PAYS DE LA LOIRE	30,4	25,8	38,5	3,6	1,1	0,8	8,2	3,0	111,4
POITOU-CHARENTES	17,6	13,5	13,7	3,0	1,0	0,4	4,7	2,3	56,2
LIMOUSIN	5,1	2,7	2,7	2,0	0,3	0,0	2,2	0,2	15,2
AQUITAINE	36,1	32,1	28,4	5,7	2,7	2,9	66,9	1,2	176,0
MIDI-PYRENEES	16,5	12,2	19,2	3,7	0,2	0,6	51,7	1,6	105,7
CHAMPAGNE	89,8	30,3	47,5	9,6	1,4	3,1	5,2	1,7	188,6
LORRAINE	134,5	24,3	194,8	13,9	0,2	8,3	17,0	4,1	397,1
ALSACE	43,3	35,4	249,3	5,7	1,1	124,9	13,8	6,6	480,1
FRANCHE-COMTE	21,3	12,3	23,5	19,4	0,2	6,4	3,9	1,0	88,0
BOURGOGNE	38,5	27,0	25,3	23,7	1,7	1,8	10,9	2,5	131,4
AUVERGNE	16,3	11,3	9,1	7,0	0,2	0,9	9,7	1,7	56,2
RHONE-ALPES	86,1	43,1	81,0	56,1	2,7	172,6	29,3	7,6	478,5
LANGUEDOC	13,9	9,9	33,1	7,7	0,7	1,3	54,9	0,9	122,4
PROVENCE-COTE-D'AZUR-CORSE	46,3	41,9	64,2	126,2	2,5	9,0	20,7	4,3	315,1
TOTAL	1 475,2	652,8	1 370,4	392,0	30,1	377,1	488,0	102,3	4 887,9

TABLEAU V.B : Importations

Route sans changement de mode/route

Unité : million de T-Km

REGION FRANÇAISE \ PAYS ETRANGER	BELGIQUE LUXEMBOURG	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	ITALIE	DANEMARK	SUISSE AUTRICHE	ESPAGNE PORTUGAL	AUTRES	TOTAL
NORD	254,9	21,2	36,7	8,8	1,2	2,5	10,0	4,4	339,7
PICARDIE	54,4	26,5	30,3	4,2	0,2	0,8	5,2	1,5	123,1
REGION PARISIENNE	176,0	126,8	191,8	36,1	5,7	14,9	46,7	30,4	628,4
CENTRE	26,7	20,3	20,7	4,1	1,0	0,3	4,8	2,2	80,1
HAUTE NORMANDIE	31,1	20,2	22,1	3,8	0,7	3,0	11,0	1,6	93,5
BASSE NORMANDIE	9,5	3,0	6,2	0,8	0,0	0,1	0,7	0,8	21,1
BRETAGNE	19,5	12,0	5,8	2,3	0,6	0,1	5,4	0,8	46,5
PAYS DE LA LOIRE	19,5	15,8	24,1	2,2	0,6	0,3	6,8	0,8	70,1
POITOU-CHARENTES	8,5	5,8	7,0	1,1	0,4	0,1	1,9	1,4	26,2
LIMOUSIN	2,4	1,9	2,4	1,1	0,3	0,0	1,1	0,2	9,4
AQUITAINE	12,0	14,9	11,5	2,8	0,6	0,3	13,4	0,6	56,1
MIDI-PYRENEES	10,2	5,6	10,8	2,4	0,2	0,3	6,5	1,2	37,2
CHAMPAGNE	36,2	10,4	19,1	2,4	0,9	0,6	2,0	1,0	72,6
LORRAINE	42,7	12,2	32,3	9,0	0,1	0,8	3,6	2,9	103,6
ALSACE	23,7	19,5	35,1	2,5	0,4	4,3	1,1	3,2	89,8
FRANCHE-COMTE	10,9	6,9	9,6	2,4	0,1	0,8	1,8	0,9	33,4
BOURGOGNE	17,8	13,2	13,8	8,0	0,6	0,3	3,6	1,7	59,0
AUVERGNE	8,0	8,0	6,7	2,6	0,1	0,7	4,7	0,8	31,6
RHONE-ALPES	55,4	31,8	44,2	27,0	1,9	60,9	10,3	3,9	235,4
LANGUEDOC	5,8	4,8	7,2	3,8	0,3	0,1	46,1	0,4	68,5
PROVENCE-COTE-D'AZUR-CORSE	26,4	18,8	19,8	62,0	1,7	2,6	11,8	2,4	145,5
TOTAL	851,6	399,6	557,2	189,4	17,6	93,8	198,5	63,1	2 370,8

TABLEAU V.c: Exportations

Route sans changement de mode/route

Unité : million de T-Km

REGION FRANÇAISE \ PAYS ETRANGER	BELGIQUE LUXEMBOURG	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	ITALIE	DANEMARK	SUISSE AUTRICHE	ESPAGNE PORTUGAL	AUTRES	TOTAL
NORD	90,4	16,5	42,6	6,5	1,4	6,3	18,0	3,3	185,0
PICARDIE	44,5	14,9	50,3	6,7	0,3	3,0	11,5	1,6	132,8
REGION PARISIENNE	94,2	26,7	57,8	21,5	1,5	9,4	50,5	11,0	272,6
CENTRE	21,4	12,2	20,1	1,2	0,2	0,8	4,2	0,8	60,9
HAUTE NORMANDIE	31,5	13,3	39,0	6,2	1,0	2,6	13,5	1,7	108,8
BASSE NORMANDIE	12,9	5,3	8,5	1,0	0,1	0,1	1,9	0,6	30,4
BRETAGNE	12,5	12,1	8,2	1,5	0,2	0,2	5,5	2,9	43,1
PAYS DE LA LOIRE	10,9	10,0	14,4	1,4	0,5	0,5	1,4	2,2	41,3
POITOU-CHARENTES	9,1	7,7	6,7	1,9	0,6	0,3	2,8	0,9	30,0
LIMOUSIN	2,7	0,8	0,3	0,9	0,0	0,0	1,1	0,0	5,8
AQUITAINE	24,1	17,2	16,9	2,9	2,1	2,6	53,5	0,6	119,9
MIDI-PYRENEES	6,3	6,6	8,4	1,3	0,0	0,3	45,2	0,4	68,5
CHAMPAGNE	53,6	19,9	28,4	7,2	0,5	2,5	3,2	0,7	116,0
LORRAINE	91,8	12,1	162,5	4,9	0,1	7,5	13,4	1,2	293,5
ALSACE	19,6	15,9	214,2	3,2	0,7	120,6	12,7	3,4	390,3
FRANCHE-COMTE	10,4	5,4	13,9	17,0	0,1	5,6	2,1	0,1	54,6
BOURGOGNE	20,7	13,8	11,5	15,7	1,1	1,5	7,3	0,8	72,4
AUVERGNE	8,3	3,3	2,4	4,4	0,1	0,2	5,0	0,9	24,6
RHONE-ALPES	30,7	11,3	36,8	29,1	0,8	111,7	19,0	3,7	243,1
LANGUEDOC	8,1	5,1	25,9	3,9	0,4	1,2	8,8	0,5	53,9
PROVENCE-COTE-D'AZUR-CORSE	19,9	23,1	44,4	64,2	0,8	6,4	8,9	1,9	169,6
TOTAL	623,6	253,2	813,2	202,6	12,5	283,3	289,5	39,2	2 517,1

**TABLEAU VI: Parcours moyens d'une tonne de marchandises
sur territoire français
lors d'un transport international routier.**

Unité : Km

REGION FRANÇAISE \ PAYS ETRANGER	BELGIQUE LUXEMBOURG	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	ITALIE	DANEMARK	SUISSE AUTRICHE	ESPAGNE PORTUGAL	AUTRES
NORD	49	47	177	831	96	487	1 039	389
PICARDIE	142	161	284	716	158	468	868	400
REGION PARISIENNE	237	241	343	654	231	450	804	423
CENTRE	390	388	482	590	374	379	663	467
HAUTE NORMANDIE	267	271	397	819	279	643	857	505
BASSE NORMANDIE	396	383	560	864	382	600	797	569
BRETAGNE	632	628	732	945	603	600	687	689
PAYS DE LA LOIRE	532	509	610	780	499	519	568	531
POITOU-CHARENTES	618	658	719	741	722	439	398	614
LIMOUSIN	637	637	655	655	594	380	441	571
AQUITAINE	834	789	889	831	816	500	195	693
MIDI-PYRENEES	924	937	930	616	970	858	286	789
CHAMPAGNE	147	212	213	580	242	380	900	383
LORRAINE	174	138	93	568	71	281	977	329
ALSACE	330	322	70	551	254	150	984	380
FRANCHE-COMTE	409	438	205	379	357	43	719	364
BOURGOGNE	447	480	353	340	352	85	680	391
AUVERGNE	627	614	566	425	568	352	556	530
RHONE-ALPES	673	699	477	205	543	164	616	482
LANGUEDOC	991	979	820	430	879	375	117	656
PROVENCE-COTE-D'AZUR-CORSE	1 088	958	779	273	897	512	537	721

Les résultats que l'on vient d'examiner montrent que, désormais, il est possible d'évaluer l'importance des trafics routiers faits par des véhicules étrangers sur le territoire français en utilisant plus complètement les renseignements recueillis par la DGDDI et ce, grâce à la souplesse de la Banque de données SITRAM.

Cependant, il était nécessaire d'attirer l'attention du lecteur sur les approximations qui ont pu être faites du fait de la différence de concepts ou de définitions entre les Douanes et le monde des transports.

C'est la raison pour laquelle la fin de cette publication est consacrée aux problèmes posés par l'utilisation des statistiques douanières et aux méthodes retenues pour répondre au problème posé.

II: Les renseignements "transports" des formulaires douaniers

Les modèles de déclaration en douane comprennent un **cartouche statistique**. Le cartouche contient 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 provenance** : (appelé désormais pays de **dernière provenance**) le 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.
 - **Région CEE** : dans le cas d'un transport à l'étranger par route, si le pays de première destination de la marchandise est un pays de la CEE.
NB. A partir du 1^{er} mai 1975, on disposera en outre de la région CEE de chargement dans le cas d'un transport à l'étranger par route où le pays de dernière provenance de la marchandise est un pays de la CEE.
- **Le poids**

Il s'agit du poids **net** en kg.

Les renseignements typiquement « transport » concernent :

- **Le transport à l'étranger, 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 intérieur, c'est-à-dire, jusqu'au 1^{er} mai 1975,**

- à l'importation : celui utilisé après le passage au bureau frontière,
 - à l'exportation : celui utilisé avant le passage au bureau frontière.

NB. A partir du 1^{er} mai 1975, le mode de transport codifié sera le mode de transport principal utilisé sur le parcours français (cf. p. 24).

- La **distinction** entre le transport pour **compte propre** et le transport pour **compte d'autrui**, pour les modes route et voies navigables.

Il faut noter que cette richesse des documents douaniers en ce qui concerne les transports est assez spécifique à la France : au Royaume Uni, par exemple, il n'y a pas si longtemps que les documents douaniers ne donnaient pas d'indication sur le **mode de transport utilisé**.

III: Problèmes posés par l'utilisation des statistiques douanières.

Les statistiques existantes ne correspondent pas exactement à ce que l'on souhaiterait avoir pour le problème particulier qui est posé :

- D'une part parce qu'elles ne donnent qu'une évaluation par défaut du trafic effectué réellement (cf. p. 6).
- D'autre part parce qu'il est très difficile d'obtenir avec les concepts retenus par les douanes ce dont on souhaite disposer exactement.

De quoi, exactement, souhaite-t-on disposer ? Des trajets effectués sur le **territoire français**, par des véhicules **étrangers**, avec indication du point de **chargement** et du point de **déchargement**.

1. Nationalité du véhicule pour le transport sur territoire français

Le volume « Le transport du commerce extérieur » Résultats 1973 publié par la DGDDI donne le tonnage des marchandises pour lesquelles le transport **intérieur** s'est fait par route :

- 38.572.657 tonnes de marchandises importées ont été transportées par route à **partir** de la frontière française, sur le territoire français.
- 38.675.431 tonnes de marchandises exportées ont été transportées par route **jusqu'à** la frontière française, sur le territoire français.

Cette publication donne la répartition de ces chiffres par département français (avec récapitulation sur les régions) c'est-à-dire par département **d'expédition initiale** de la marchandise (à l'exportation) ou département de **destination effective** de la marchandise (à l'importation).

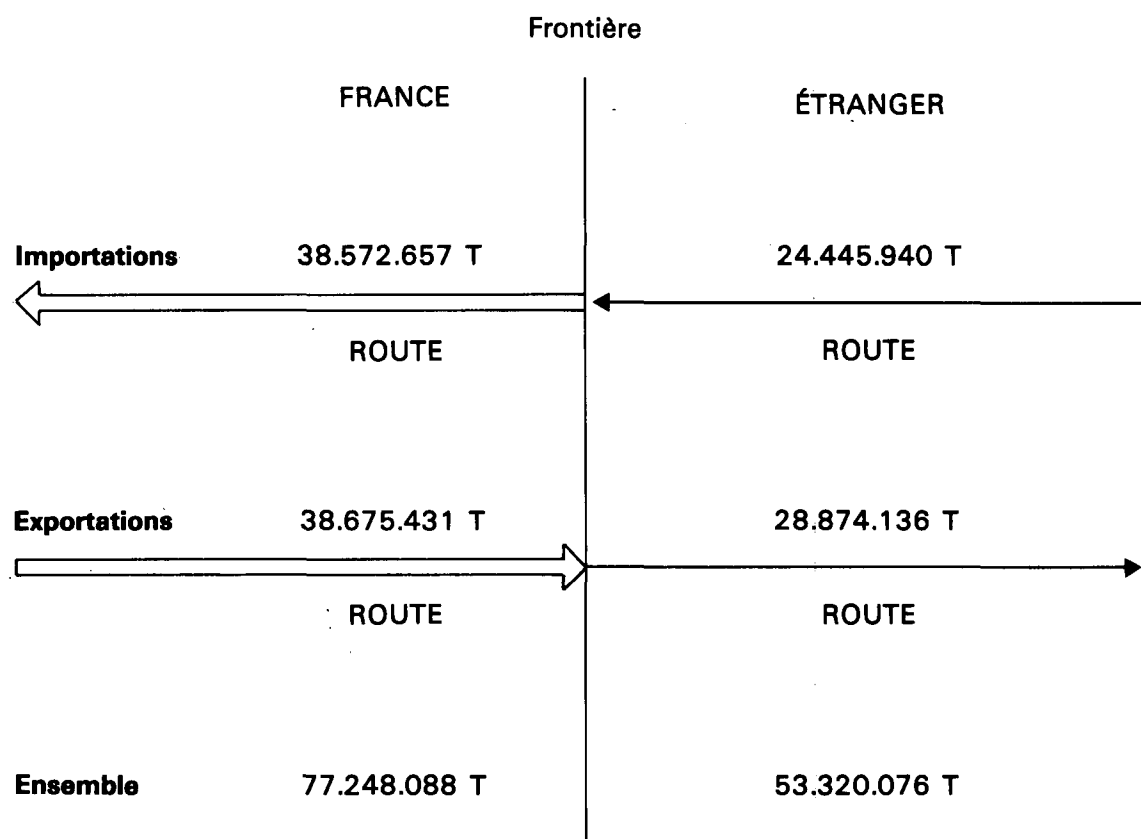
Ces résultats ne sont pas utilisables dans notre étude pour la raison que, s'agissant du transport **intérieur**, on ne dispose pas d'indication sur le **pavillon** du véhicule utilisé.

Les seuls résultats par nationalité du véhicule utilisé publiés actuellement par les Douanes concernent le mode de transport à l'étranger.

Ainsi le volume « Le transport du commerce extérieur » Résultats 1973 indique, par exemple, la répartition des 24.445.940 tonnes de marchandises importées qui sont arrivées à la frontière française par route (venant de l'étranger - c'est-à-dire pour lesquelles le transport à l'étranger s'est fait par route) selon le pavillon du véhicule qui les a transportées jusqu'à la frontière. De même, est disponible la répartition des 28.874.136 tonnes de marchandises exportées qui ont été transportées par route à partir de la frontière française, selon le « pavillon » du véhicule qui les a transportées à partir de cette frontière.

Cette indication du pavillon du véhicule utilisé pour le transport par route concerne le transport par route sur le **territoire étranger** : or ce qui nous intéresse, c'est le transport par route fait sur le **territoire français** par des véhicules étrangers.

On constate qu'à l'importation, les tonnages **transportés par route** sur le territoire français sont nettement supérieurs aux tonnages **arrivés par route** à la frontière française. Inversement, à l'exportation, les tonnages transportés par route sur le territoire français sont supérieurs aux tonnages transportés par route à l'étranger, à partir de la frontière.



La majeure partie de la différence est imputable aux changements de **mode** de transport à la frontière : changement de mode mer/route, par exemple.

La différence est également, pour une part, imputable à des changements de **moyen** de transport à la frontière.

C'est le problème du changement de mode de transport ou du changement de véhicule à la frontière qui a été résolu dans le cadre de la banque généralisée SITRAM par une exploitation spéciale du fichier des Douanes, en ne prenant en compte que les opérations avec **transport intérieur par route sans changement de mode ou de moyen de transport à la frontière**, en prenant également l'indication du pavillon du véhicule utilisé pour le parcours à l'étranger (qui se fera nécessairement aussi par route, en l'occurrence, du fait du non changement de mode). Ceci a permis de disposer, très exactement, des tonnages transportés sur territoire français par des véhicules français d'une part, étrangers d'autre part, éventuellement ventilés par pavillon.

Ceci n'a été possible que parce que la Douane fait sur les documents de base (jusqu'au 1^{er} mai 1975) la distinction entre le **transport intérieur par route avec** changement de mode ou de moyen de transport à la frontière et le **transport intérieur par route sans** changement de mode ou de moyen de transport à la frontière.

A noter cependant qu'à partir du 1^{er} mai 1975 on disposera du mode de transport **principal** utilisé sur le parcours français au lieu du mode de transport utilisé juste après la frontière (importations) ou juste avant la frontière (exportations). Pour évaluer les transports routiers faits par des véhicules étrangers on procédera alors de la façon suivante :

- Si le mode de transport principal en France n'est pas la route on rejette ces trafics quel que soit le mode de transport à l'étranger.
- Si le mode de transport principal en France est la route, on rejette les trafics pour lesquels le mode à l'étranger n'est pas la route (cela revient à éliminer les trafics : route/fer, route/ferry, route/voie navigable qui, nous l'avons vu p. 6, ne sont pas très importants : 2.416.648 tonnes pour tous pavillons cumulés). Par contre, on conserve les trafics pour lesquels le mode à l'étranger est la route et on fait l'approximation que le pavillon du véhicule utilisé à l'étranger est le même que celui du véhicule utilisé en France.

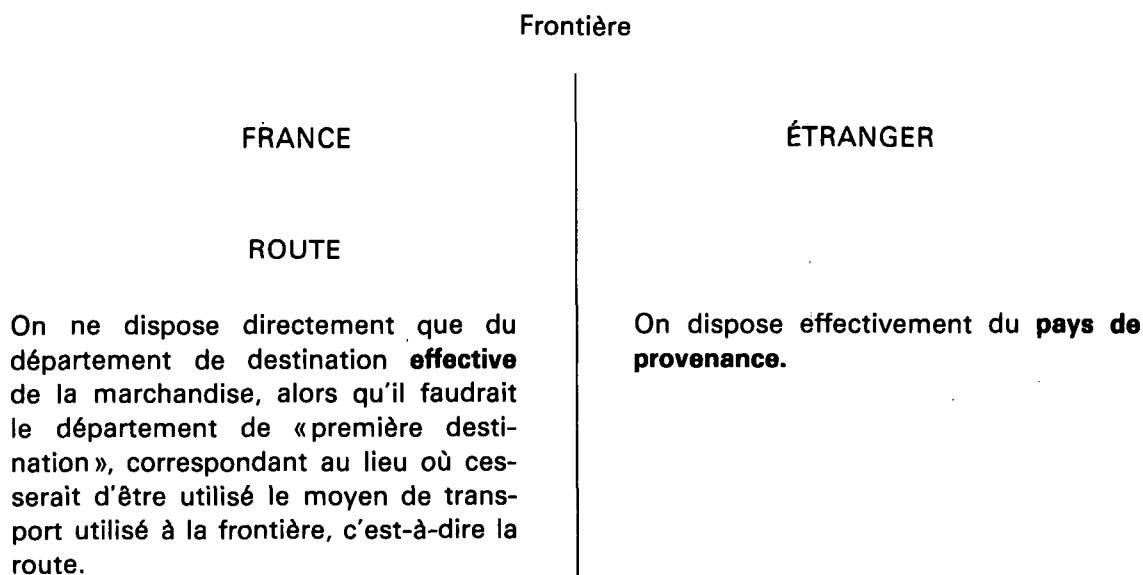
Ce n'est que parce qu'une exploitation des résultats 1973 complète a été effectuée que l'on peut admettre que cette dernière approximation sera admissible : en 1973, sur les 53.320.076 tonnes entrées ou sorties de France par route (cf. page précédente), 49.151.636 tonnes, soit 92 %, ont été transportées en France sans changement de mode ou de moyen de transport de la frontière (cf. tableau I).

2. Points de chargement et déchargement

L'exploitation du fichier des douanes ne donnera de toute façon que des **tonnages**. Pour évaluer des tonnes-kilomètres, selon la méthode employée plus haut, il faut disposer du tonnage transporté sur territoire français avec indications :

- du département où la marchandise a été effectivement chargée sur le véhicule (à l'exportation) ou déchargée du véhicule (à l'importation).
- et du pays étranger (à défaut de la région) ou la marchandise a été effectivement déchargée (à l'exportation) ou chargée (à l'importation).

Or de quoi dispose-t-on exactement ? Prenons l'exemple des importations :



En effet, la marchandise peut très bien utiliser la route juste après la frontière, et être ensuite chargée sur le train, pour un long parcours. Cependant, la DGDDI estime que, dans l'hypothèse d'un changement de mode de transport à l'intérieur du territoire français, à l'importation, on peut admettre qu'il y a, en même temps, dédouanement de la marchandise et que dès lors on peut prendre comme département de première destination le département du bureau de dédouanement. Comme cette indication n'existait pas dans la banque de données SITRAM pour 1973 on a dû se contenter du département de destination finale (à l'importation) ou d'origine (à l'exportation).

Le problème se posera différemment pour les résultats des années postérieures à 1974, on ne disposera plus en effet, rappelons-le, que du mode de transport **principal** utilisé sur le parcours français.

En conclusion, il est clair que l'on dispose d'une source statistique permettant d'avoir une idée satisfaisante des transports effectués par route sur territoire français par des véhicules étrangers à l'occasion d'opérations d'importations ou d'exportations à destination ou en provenance de la France. Cette source donne des résultats tout à fait cohérents avec ceux de l'enquête sur l'utilisation des véhicules (français) de transport routier de marchandises. En effet, si l'on rapproche les chiffres obtenus dans l'enquête TRM d'une part, dans l'exploitation du fichier des douanes d'autre part, en ce qui concerne les transports effectués sur le territoire **français** par des véhicules **français**, à l'occasion d'opérations d'importation ou d'exportation à destination ou en provenance de France, par route (en France et à l'étranger pour avoir un champ comparable), on obtient :

Transports effectués sur territoire **français** par des véhicules **français** à l'occasion d'opérations d'exportations ou d'importations par route.

Source T.R.M. : 24,6 millions de tonnes
Source DGDDI : 24,1 millions de tonnes

C'est-à-dire des chiffres tout à fait du même ordre.

La source douanière apporte deux types de données supplémentaires.

- d'abord des données relatives aux véhicules étrangers :

Transports effectués sur territoire **français** par des véhicules **étrangers** à l'occasion d'opérations d'exportations ou d'importations par route.

Source DGDDI : 29,4 millions de tonnes

- et, aussi, des données fiables relatives aux transports internationaux à un niveau géographique fin (département ou région française à région ou pays étranger) dans la mesure où le champ est couvert exhaustivement.