

## SITRAM ET LE DOCUMENT ADMINISTRATIF UNIQUE (DAU) : DES PROBLEMES

Irène POLS

*Les douanes,  
une source  
riche pour les  
transports*

Jusqu'en 1987, l'exploitation statistique des documents douaniers par la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects, constituait une source importante d'information sur le transport international et figure à ce titre dans la banque de données SITRAM de l'OEST.

En effet, outre les informations relatives au Commerce Extérieur, le cartouche statistique figurant sur les documents douaniers contenait d'intéressantes données sur le transport ; il était possible de reconstituer pratiquement tout le trajet d'une marchandise grâce à :

- l'origine (ou la destination finale) de la marchandise sur le territoire français,
- le mode de transport principal en France,
- le bureau frontière de passage,
- le mode de transport utilisé sur le territoire étranger juste après (ou juste avant) la frontière française,
- la nationalité du pavillon de ce mode à l'étranger,
- le conditionnement de la marchandise à ce moment-là,
- le pays de première destination (ou de dernière provenance) correspondant pays où il y avait rupture de charge,
- le pays de destination finale (ou d'origine).

De plus, ce fichier donnait de façon exhaustive et homogène une ventilation plurimodale des transports liés au Commerce Extérieur Français en distinguant les transports par mer, fer, route, voie navigable, air et pipe line.

*La mise en place  
du DAU modifie  
les données  
recueillies.*

Depuis le 1er janvier 1988, l'ensemble des états membres de la CEE et de l'AELE utilisent, en guise de déclarations en douane, le Document Administratif Unique (DAU) dans tous les échanges intracommunautaires et dans les échanges avec les pays tiers.

L'utilisation du DAU apporte un certain nombre de modification dans le recueil des données :

Certaines notions disparaissent complètement comme le compte propre/compte d'autrui, d'autres deviennent facultatives : indication de la région française par exemple (seuls la France et le Portugal saisissent cette information).

Certaines variables sont plus détaillées : la nomenclature des modes de transport s'enrichit et donne en plus du moyen de transport actif le mode de transport «passif». A présent les wagons sur navire de mer sont distingués des véhicules routiers à moteur sur navire de mer ou des remorques et semi-remorques sur navire de mer ou des bateaux de navigation intérieure sur navire de mer. Le ferroutage est également isolé.

Mais le plus préjudiciable pour les statistiques transport est la disparition dans les échanges intracommunautaires des notions de **pays de rupture de charge**. En effet, la mention de ce pays n'est désormais exigée que pour les importations et exportations avec l'Espagne et le Portugal ou un pays hors de la CEE.

**Rupture de charge : pertes d'informations plus graves que prévu**

La disparition du pays de rupture de charge dans les trafics intracommunautaires pose des problèmes pour la continuité de certaines études et notamment celles sur les trafics routiers de bout en bout entre la France et les pays de la CEE.

Ainsi au 1er trimestre 1988, 91% des exportations intracommunautaires ont le pays de rupture de charge à blanc pour 39% aux importations\*.

Toutefois, on pouvait penser que, au sein de la CEE, la rupture de charge ne se produisait que rarement - en général le transport s'effectue sans changement de mode entre la frontière française et le pays d'origine ou de destination finale - et qu'il serait possible d'utiliser sans trop de modification dans les séries le pays d'origine ou de destination finale.

Une vérification sur les résultats de l'année 1987 confirme bien cette hypothèse mais fait apparaître quelques cas particuliers : au niveau des importations et exportations non maritimes, l'UEBL, les Pays-Bas, la RFA, l'Italie et l'Espagne ont 3% ou moins de rupture de charge en tonnage, mais le Royaume Uni, l'Irlande, le Danemark, la Grèce et le Portugal en ont 15% et plus.

En ce qui concerne les trafics non maritimes, on retrouve la même répartition sauf pour la RFA et la Grèce.

Ces problèmes étaient attendus après la mise en place du DAU. Par contre, la perte d'information sur le pays de rupture de charge lorsque le pays d'origine/destination finale est un pays hors CEE, n'avait pas été envisagée.

C'est ainsi qu'au 1er trimestre 1988, on s'aperçoit que 20% des exportations avec les pays hors CEE ont le pays de rupture de charge à blanc pour 13% aux importations.

L'étude des trafics captés par les ports étrangers, qui croisait les deux notions de pays est ainsi compromise.

En fait, pour plus de la moitié à l'importation, ces trafics correspondent à des produits qui ayant une origine hors CEE ont été mis en **libre pratique** dans un autre état membre c'est à dire dédouanés dans un pays de la communauté et réexpédiés en France. Dans ce cas, la notion de rupture de charge n'est pas à coder.

Par contre à l'exportation, un peu plus des 2/3 de ces trafics ont le pays de rupture de charge non codé **sans raison**. Une amélioration devrait apparaître à partir du 3ème trimestre 1988.

**Les solutions proposées.**

Le problème est de décider pour chaque étude (part de pavillon, solde des échanges de transport routiers, estimation des trafics bilatéraux...) si on utilise toujours la notion de pays de dernière provenance / première destination, ou s'il faut à partir de 1988 utiliser d'autres notions moins précises peut-être - comme le bureau frontière ou la nationalité du pavillon - mais mieux remplies.

Dans le 1er cas, il est nécessaire de redresser le fichier pour remplir les «trous». Diverses méthodes peuvent être envisagées. Elles posent toujours des problèmes de fiabilité dans l'utilisation ultérieure des données. Dans le 2ème cas, il faut apprendre à raisonner différemment, en considérant par exemple la CEE non plus sous l'angle des pays mais plutôt de zones (Nord, Sud et Est) définies à partir des bureaux frontières.

En tout état de cause, il est nécessaire et urgent de s'intéresser aux futures données sur les transports, le DAU devant disparaître à l'horizon 1993■

\* Le pays de rupture de charge est mieux rempli aux importations car il est saisi dans le cas de transport de produits qui bien qu'originaires de la CEE intègrent une part de produits tiers non libérés.