

ANNEXE MÉTHODOLOGIQUE

Nomenclature Statistique Transport (NST)

NST0	Produits agricoles et animaux vivants
NST1	Denrées alimentaires et fourrages
NST2	Combustibles minéraux solides
NST3	Produits pétroliers
NST4	Minerais et déchets pour la métallurgie
NST5	Produits métallurgiques
NST6	Minéraux bruts ou manufacturés, matériaux de construction
NST7	Engrais
NST8	Produits chimiques
NST9	Machines, véhicules, objets manufacturés

LE CHAMP D'APPLICATION DES DONNÉES

Les fichiers rassemblés dans la banque SITRAM sont les suivants :

Fichier TRM

Il contient des données issues de l'enquête TRM (enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers) réalisée par le SES.

Le champ de l'enquête est étendu, depuis 1996, aux véhicules à moteur (camion ou tracteur routier) immatriculés en France métropolitaine :

- camions d'au moins 3 tonnes de charge utile, de moins de 15 ans d'âge et de PTAC inférieur à 36,6 tonnes.
- tracteurs routiers de moins de 15 ans d'âge et de PTRAC compris entre 4,9 tonnes et 44,6 tonnes.

L'enquête est réalisée par sondage sur un échantillon de véhicules. Chacun des véhicules fait l'objet d'une enquête sur son utilisation pendant une semaine. Sont comptabilisés les transports routiers nationaux et, depuis 1990, les transports internationaux (entrées, sorties et transit). Les différents types de transport sont définis dans la partie « Concepts ».

Le transport est classé selon la nature de l'opération de transport réalisée par le véhicule routier interrogé.

- transport pour compte d'autrui (ou public) : transport rémunéré de marchandises pour le compte de tiers.
- transport pour compte propre (ou privé) : transport qui n'est pas réalisé pour compte d'autrui.

Le transport est mesuré en tonnes transportées et tonnes-kilomètres réalisées.

- tonne : le poids considéré est le poids brut de marchandises transportées (poids total des marchandises et des emballages).
- tonne-kilomètre : unité de mesure du transport de marchandises, correspondant au déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. Les tonnes-kilomètres sont calculées pour chaque déplacement élémentaire.

Les imprécisions liées à l'enquête :

Erreur d'échantillonnage

Les résultats de l'enquête sont calculés à partir des réponses données pour les véhicules d'un échantillon. En conséquence, ces résultats sont entachés d'une erreur dite erreur d'échantillonnage.

Redressement des non-réponses

Les résultats sont redressés pour tenir compte des non-réponses.

Les modifications de l'enquête TRM

L'enquête a subi quatre rénovations importantes. Les trois premières en 1981, 1983 et 1990 ; la dernière en date est intervenue en 1996. Les modifications portent essentiellement sur deux points :

- le premier concerne l'unité statistique à partir de laquelle se fait l'interrogation :
 - o jusqu'en 1995, il s'agissait des véhicules porteurs (camions, remorques et semi-remorques).
 - o à partir de 1996, l'interrogation se fait à partir des véhicules à moteur (camions et tracteurs routiers) conformément aux directives européennes.
- le deuxième est l'adoption d'une méthodologie différente pour le redressement des non-réponses.

Ces modifications ont eu pour conséquence d'entraîner des ruptures de séries par rapport aux années précédentes. Au total, la mise en place de la nouvelle enquête se traduit par un relèvement des statistiques d'environ 16 % sur les tonnes transportées et 20 % sur les tonnes-kilomètres produites. Il a donc fallu procéder à une réropolation des résultats des enquêtes précédentes. Elle a été effectuée pour les résultats généraux des années 1990 à 1995.

L'incidence du changement de méthode de correction des non-réponses représente une part importante du relèvement du trafic. L'incidence du changement d'unité statistique porte sur les points suivants :

- Il n'y a plus de limite d'âge pour les véhicules tractés (remorque et semi-remorque). Or, il s'avère que le transport réalisé par les remorques de 15 ans et plus est relativement important en compte propre.
- Dans l'ancienne enquête, la semi-remorque était suivie de bout en bout. L'origine et la destination du transport étaient les lieux de chargement et de déchargement de la semi-remorque. En observant, dans la nouvelle enquête, le trajet du tracteur, cela n'est vrai que s'il n'y a pas eu rupture d'attelage. En effet, en cas de rupture, on observe les lieux d'attelage et dételage de la semi-remorque. La répartition du transport selon les origines-destinations et selon la distance en charge est par conséquent modifiée dans certains cas au profit de la courte distance. Ceci touche essentiellement le transport en compte d'autrui. Pour la même raison, la répartition du transport entre le national et l'international a évolué en faveur du national. En effet, un transport de marchandises en semi-remorque déchargée à l'étranger sera classé dans l'enquête renouée en transport national s'il y a rupture d'attelage à la frontière (dans un port par exemple) alors qu'il était précédemment classé en transport international.
- Le fait d'observer le véhicule à moteur permet de mieux mesurer la distance parcourue, par contre, la nature et le poids de la marchandise transportée dans les semi-remorques sont sans doute moins bien connus.

Partage entre compte d'autrui et compte propre

Une analyse des données de l'enquête, basée sur l'activité principale exercée par l'entreprise utilisatrice du véhicule et la nature de la marchandise, a conduit à opérer des reclassements du compte propre et du compte d'autrui, surtout en ce qui concerne le groupage et la messagerie. Pour le partage entre compte propre et compte d'autrui, les statistiques de la présente publication diffèrent ainsi des données publiées précédemment, relatives aux années 1996 à 1998.

Fichier SNCF

Le fichier fourni par la SNCF décrit les transports nationaux et internationaux réalisés par wagons complets. Le transport d'armes, de munitions et de matériel militaire est exclu ainsi que le transport de colis de détail réalisé par le SERNAM. Depuis 1993, le fichier SNCF est exhaustif.

Le tonnage indiqué correspond au poids taxé de la marchandise transportée. Il s'agit, en général, du poids brut.

À partir de 2007, les données ne sont plus communiquées par la SNCF pour des raisons de confidentialité.

Fichier VNF

Le fichier fourni par les Voies Navigables de France contient les transports nationaux et internationaux pour compte propre et compte d'autrui faits sous pavillon français et étranger.

Les résultats incluent le trafic à la réglementation internationale sur le Rhin et la Moselle, c'est-à-dire le trafic intérieur et international réalisé sur le Rhin entre Bâle et Lauterbourg et sur la Moselle entre Metz et la frontière à l'exclusion du trafic passant par ces deux voies en provenance ou à destination des autres voies navigables. Ce trafic est très faible dans le cas du transport intérieur (moins de 1 % du trafic intérieur).

Le tonnage indiqué correspond au poids brut de la marchandise transportée.

Fichier DOUANES

Il recense tous les transports internationaux entre la France et l'étranger, à l'exclusion du transit.

Le tonnage indiqué correspond au poids net de la marchandise transportée. La valeur statistique est la valeur franco-frontière nationale en euros.

Au 1^{er} janvier 1988, l'instauration du document administratif unique : DAU (en remplacement des déclarations de dédouanement jusqu'alors en vigueur) avait modifié certaines données recueillies par les douanes : la nomenclature des modes de transport avait été remaniée et la notion de pays de rupture de charge n'était plus exigée pour le trafic au sein de la CEE. Cela avait déjà entraîné quelques ruptures de séries.

Les modifications de 1993 liées à la mise en place du marché unique entre les États membres de la CEE (Union européenne à compter du 1^{er} janvier 1994) sont de plus grande ampleur.

Les modifications à partir de 1993

La mise en place du marché unique entre les États membres de la CEE a eu pour effet de supprimer la plupart des formalités et des contrôles liés aux échanges de biens. La nécessité d'avoir certaines informations, autrefois enregistrées au passage à la frontière, à des fins fiscales (surveillance des règles concernant la TVA) et statistiques (commerce extérieur) impose donc l'organisation de leur recueil auprès des entreprises concernées. Cela s'est traduit par le règlement général INTRASTAT ; la déclaration d'échanges de biens ou DEB mensuelle, document très allégé par rapport au DAU, en est l'application dans notre pays.

Seules sont exploitées les DEB qui correspondent à des opérateurs ayant des flux intra-communautaires supérieurs à environ 107 K€ par an à l'introduction ou 213 K€ environ à l'expédition. Or, précédemment, il s'agissait d'un seuil par opération (5 000 F ou 1 000 kg), seuil qui subsiste pour les DAU.

Le tableau « variables disponibles dans le fichier Douanes » présente les différentes modifications intervenues sur les données recueillies.

- Sur la DEB, plusieurs informations ne sont plus demandées : le pays de rupture de charge, le mode de transport en France, la nationalité du moyen de transport, le conditionnement à la frontière et le bureau frontière.
- En ce qui concerne le DAU un changement important a eu lieu en 1993 pour les informations qui concernent la frontière puisqu'il s'agit maintenant de la frontière communautaire et non plus de la frontière française. De plus, le bureau frontière n'est indiqué que pour les ports et les aéroports français, faute de nomenclature communautaire.

La nomenclature des modes de transport ne distingue plus le transport intermodal : ainsi le transport à mode actif mer : mer-route et mer-fer (y compris le ROLL ON – ROLL OFF) et le rail-route ne font plus l'objet de codification propre. Le RO-RO est en principe inclus dans le mode mer et le rail-route dans le mode fer. À noter également que certaines importations en provenance des pays tiers font l'objet d'une déclaration d'échanges de biens. Il s'agit de marchandises mises en pratique dans l'UE (c'est-à-dire dédouanées dans un autre État membre). Dans ce cas, le transport est comptabilisé selon le mode à la frontière française, frontière retenue sur la DEB, et non à la frontière communautaire.

Jusqu'en 1996, les échanges avec les départements d'outre-mer, exclus du territoire fiscal de l'Union européenne, faisaient l'objet d'un document administratif unique. De ce fait, les DOM étaient traités comme des pays étrangers, les statistiques du commerce extérieur ne concernant que la métropole. Depuis 1997, pour les statistiques douanières, les DOM sont désormais pris en compte avec la métropole dans la balance commerciale. En attendant d'avoir une nouvelle série sur plusieurs années, cette publication continue à les traiter comme des pays tiers.

Les modifications qui touchent aux modes de transport ont des conséquences particulièrement importantes :

- certains tableaux ne sont plus disponibles : les tableaux sur le transport international par région et mode de transport en France ne peuvent être publiés puisque ce mode n'est plus précisé pour les échanges avec l'UE et que de plus, pour les échanges avec les pays tiers, les résultats manquent de fiabilité en importation.
- Pour les échanges avec les pays tiers, il y a rupture de série en 1993, puisque le mode de transport est maintenant celui observé à la frontière communautaire et non plus la frontière française. Ainsi, pour une marchandise exportée vers les États-Unis par un port belge et sortant de France par un point frontière terrestre, le mode de transport à la frontière, codé avant 1993 était le mode route alors qu'à partir de 1993, il s'agit du mode mer.

À noter que cette prise en compte de la frontière communautaire n'a pas toujours été bien utilisée depuis 1993, elle est mieux appliquée depuis 1995. Afin de pouvoir établir une série cohérente des échanges avec les pays tiers par mode de transport depuis 1993, il est apparu utile de rectifier les anomalies clairement identifiées. Ainsi lorsqu'un mode terrestre (route, fer ou voie navigable) a été codé pour un échange avec un pays tiers qui ne peut être atteint que par la mer à partir de l'Union européenne, il a été rectifié en mode mer.

Les échanges avec le Royaume-Uni et l'Irlande posent un problème particulier lié à la suppression de la codification du RO-RO évoquée ci-dessus. En effet, le RO-RO a tantôt été codé en mer et tantôt en route. À cela s'ajoute un problème dans la codification du mode de transport pour les échanges passant par le tunnel sous la manche qui devraient être codés en fer mais qui ont été, semble-t-il, codés en route. C'est pourquoi, faute d'estimation actuelle plus précise, les modes mer et route sont regroupés pour les échanges avec ces pays.

Les modifications à partir de 2006

Jusqu'en 2005, les données concernant les échanges intra et extra-communautaires étaient transmises en valeur et en masse nette. Les règlements européens définissant les principes de base des statistiques des échanges de biens intra-communautaires ont ensuite été modifiés : l'enregistrement de la quantité et les spécifications relatives aux mouvements particuliers de biens ont été simplifiés pour alléger la charge déclarative des États membres. Ces derniers peuvent, depuis le 1^{er} janvier 2006, dispenser les entreprises de fournir des informations sur la masse nette pour tous les biens pour lesquels des unités supplémentaires doivent être mentionnées simultanément.

En **2006**, pour pallier la disparition d'information concernant la masse nette de certains biens, le SESP a mis en place une méthode d'estimation à partir des masses unitaires des biens échangés en 2005. Les données en volume de l'année 2006 sur les échanges intra-communautaires sont donc à interpréter avec précaution.

En **2007**, la méthode d'estimation utilisée l'année précédente n'a pu être réutilisée. Ainsi, avec les simplifications des modalités douanières, les données 2007 d'échanges intra-communautaires en tonnes ne sont plus complètement renseignées pour toutes les positions de la nomenclature statistique de transport. Seules restent complètes les données en valeur, et ce pour toutes les positions de la nomenclature, et les données en tonnes, uniquement pour les chapitres 2 (Combustibles minéraux solides) et 4 (Minerais et déchets pour la métallurgie).

En **2008**, les tonnages des échanges intra et extra-communautaires sont connus uniquement pour les chapitres 2 (Combustibles minéraux solides) et 4 (Minerais et déchets pour la métallurgie). Par contre, les données en valeurs des échanges intra et extra-communautaires sont renseignées pour toutes les positions de la nomenclature statistique de transport.

DÉFINITIONS

Marchandise

La nature de la marchandise est repérée selon les postes de la Nomenclature Statistique de Transport. C'est une nomenclature de l'Union européenne, utilisée en particulier dans le cadre des directives européennes qui fixent l'élaboration de statistiques communes aux divers pays de l'Union.

Région

Elle représente soit la région de chargement (déchargement) de la marchandise dans le cas des fichiers TRM, SNCF et VNF, soit la région d'origine (ou destination finale) de la marchandise dans le cas du fichier Douanes. Ces deux notions peuvent d'ailleurs être confondues s'il n'y a pas de rupture de charge lors du transport d'une marchandise.

Pays

Dans le fichier Douanes, existent deux notions de pays : en entrée, le pays d'origine et le pays de dernière provenance et, en sortie, le pays de destination finale et pays de première destination. Depuis l'instauration du DAU en 1988, le pays de dernière provenance ou de première destination n'est plus exigé pour les pays de l'Union européenne. L'information manquante a été estimée pour la période 1988-1992 à partir des résultats précédents mais a été abandonnée à partir de 1993, lors de l'instauration de la déclaration d'échanges de biens ou DEB pour les pays de l'UE.

Mode de transport (fichier Douanes)

Dans le fichier Douanes, deux modes de transports sont codifiés : le mode de transport à la frontière et le mode de transport en France. Tous deux ont subi des modifications, d'abord en 1988 avec l'instauration du DAU puis, à partir de 1993, avec l'instauration de la DEB pour les échanges intracommunautaires.

- le mode à la frontière : il s'agit du mode de transport actif franchissant la frontière française quels que soient les pays (CEE et pays tiers) jusqu'en 1992. À partir de 1993, c'est le mode à la frontière communautaire qui est demandé pour les échanges avec les pays tiers.
- Le mode de transport en France : il représente le mode de transport principal utilisé sur le parcours français jusqu'en 1992. A partir de 1993, il n'existe plus que pour les échanges avec les pays tiers et représente le mode de transport au lieu de départ pour les exportations et au lieu d'arrivée pour les importations.

CONCEPTS

Dans cette publication, le transport de marchandises est séparé en transport national et transport international. Ces deux notions peuvent être définies à l'aide du véhicule ou de la marchandise.

Si on s'intéresse au véhicule, le transport national est celui où le véhicule reste sur le territoire national alors que le transport international est celui où le véhicule traverse la frontière française directement ou sur un autre moyen de transport (camion sur bateau par exemple).

Si on s'intéresse par contre à la marchandise, sera comptabilisé en transport international tout échange concernant une marchandise dont l'origine ou la destination finale est un pays différent de la France.

Les fichiers TRM, SNCF et VNF « suivent le véhicule » c'est-à-dire ne comptabilisent en international le transport d'une marchandise que s'il y a passage de la frontière par le véhicule qui effectue le transport.

Le fichier Douanes au contraire « suit la marchandise » c'est-à-dire considère en international tout transport de marchandise destinée à l'importation ou à l'exportation.

Pour obtenir le **transport total** (national + international), un certain nombre de précautions sont donc à prendre. En effet, on peut additionner les résultats sur le transport national et ceux sur le transport international issus des sources Transport.

Par contre, si on additionne les résultats sur le transport national sources Transport et ceux sur le transport international source Douanes, un certain nombre d'échanges sont comptabilisés deux fois.

C'est ainsi qu'une marchandise transportée par la route de Paris au Havre, déchargée dans le port et rechargée sur bateau pour être exportée vers un pays tiers, sera prise en compte à la fois par TRM en transport national et par les Douanes en exportation.

Fichiers	TRM	SNCF	VNF
Variables			
Marchandises	<ul style="list-style-type: none"> - position NST - Nomenclature 1970 groupage isolé - tonnage brut total (en cas de navettes) - nombre de trajets - catégories de parcours (circuits, navettes,...) - conditionnement : en vrac, en conteneur, en caisse... 	<ul style="list-style-type: none"> - position NST - Nomenclature 1970 rail/route isolé groupage isolé toutes les marchandises conteneurisées groupées dans une position unique - tonnage taxé - nombre de wagons - condition de remise et de livraison (conteneurs, palettes et autres) 	<ul style="list-style-type: none"> - position NST - Nomenclature 1970 - tonnage brut déchargé au cours de tous les voyages en cas de plusieurs voyages - nombre de voyages effectués identiquement pour une marchandise - conditionnement : en vrac, en conteneur, etc.
Origine / destination en France	Région (ou département) de chargement ou de déchargement, ou d'attelage ou de dételage de la remorque à partir de 1996	Région (ou département) de chargement ou de déchargement	<ul style="list-style-type: none"> - région (ou département) de chargement ou de déchargement - port de chargement ou de déchargement - bureau d'affrètement
Origine / destination à l'étranger	<ul style="list-style-type: none"> - groupe de pays, pays de chargement ou de déchargement de la marchandise, ou d'attelage ou de dételage de la remorque à partir de 1996, nomenclature SITRAM 	<ul style="list-style-type: none"> - groupe de pays, pays d'origine ou destination finale de la marchandise nomenclature SITRAM - administration étrangère de provenance ou de destination, correspond au réseau étranger où est située la gare expéditrice (destinataire) du transport par fer 	<ul style="list-style-type: none"> - groupe de pays, pays de chargement ou de déchargement de la marchandise, nomenclature SITRAM - port étranger
Nature du transport	<ul style="list-style-type: none"> - national - import/export - transit 	<ul style="list-style-type: none"> - national - import/export - transit 	<ul style="list-style-type: none"> - national - import/export - transit
Frontière (en transport international)	- département frontière	<ul style="list-style-type: none"> - zone frontière code SITRAM - point frontière code SNCF 	<ul style="list-style-type: none"> - zone frontière code SITRAM - section d'entrée en France (imp. et trans.) - section de sortie de France (exp. et trans.)
Distance	<ul style="list-style-type: none"> - tonnes-kilomètres, en France et à l'étranger pour le transport international - distance en charge d'un trajet simple, en France et à l'étranger pour le trafic international - trajet à vide depuis 1996 - distance totale et à vide du véhicule 	<ul style="list-style-type: none"> - tonnes-kilomètres taxées en France permettant le calcul des distances moyennes 	<ul style="list-style-type: none"> - tonnes-kilomètres en France - distance taxable d'un seul voyage en cas de voyages multiples, longueur du voyage en France

Fichiers	TRM	SNCF	VNF
Variables			
Véhicule	<ul style="list-style-type: none"> - PTAC - charge utile - genre : camion, remorque et semi-remorque jusqu'en 1995, camion et tracteur routier à partir de 1996 - énergie (type d'énergie indiqué sur la carte grise) - consommation de carburants parfois 	<ul style="list-style-type: none"> - type de wagon (wagons du parc des réseaux ou des parcs de particuliers) - mode d'acheminement et régime de transport (trains entiers, wagons isolés, fret express etc...) 	<ul style="list-style-type: none"> - nationalité du bateau - catégorie du bateau
Régime juridique	<ul style="list-style-type: none"> - transport pour compte propre (privé) ou pour compte d'autrui (public) - activité principale de l'utilisateur du véhicule - véhicule en propriété ou en location 		<ul style="list-style-type: none"> - origine de l'affrètement : public / privé, voyage rhénan et mosellan à réglementation internationale - nature du contrat
Date	<ul style="list-style-type: none"> - année - mois 	<ul style="list-style-type: none"> - année - mois 	<ul style="list-style-type: none"> - année - mois
Pondération	Enquête par sondage auprès d'un échantillon de véhicules. L'unité de sondage est le véhicule-semaine, taux de sondage moyen : 1/300	Fichier exhaustif à partir de 1993 (avant, taux de sondage égal à 1 (trafic lourd) ou 1/10 (trafic léger). Coefficient de 1/10 modulé selon le type de marchandise.	Fichier exhaustif
Domaine d'application des données	<ul style="list-style-type: none"> - transport national et international pour compte propre et compte d'autrui - véhicule porteur jusqu'en 1985, véhicule à moteur à partir de 1996 <i>immatriculé en France métropolitaine dans les séries normales</i> - toutes distances - toutes marchandises - véhicules en location ou non 	<ul style="list-style-type: none"> - transport national et international en wagons complets - wagons vides et colis de détail exclus (SERNAM) - toutes marchandises sauf matériel militaire, armes et munitions 	<ul style="list-style-type: none"> - transport national et international par voie navigable ; public / privé, <i>sous pavillon français ou étranger</i>

VARIABLES	De 1988 à 1992	A partir de 1993		
	INTRA ET EXTRA-COMMUNAUTAIRE (source DAU Document Administratif Unique)	EXTRA-COMMUNAUTAIRE (source DAU)	INTRA-COMMUNAUTAIRE (source DEB Déclaration d'Echanges de Biens entre les états membres de l'UE)	
Marchandises	Positions NST : nomenclature 1970	Idem	Idem	C O M P A R A B L E
- Nomenclature	4 ^{ème} chiffre NST : code marchandises Douanes			
- Poids nets	Tonnage de plusieurs articles présentant des caractéristiques identiques	Idem	Idem	
- Valeur statistique	Valeur en milliers d'euros	Idem	Idem. Lorsqu'elle n'est pas remplie, elle est remplacée par la valeur fiscale.	
Origine / destination en France	Région et département d'expédition initiale de la marchandise ou de destination effective de la marchandise	Idem	Idem	
Origine / destination à l'étranger	Groupe de pays et pays d'origine ou de destination finale de la marchandise	Idem	Idem	
Pays de première destination ou de dernière provenance	Pays de rupture de charge. Pour les transports dans l'UE, cette information n'est pas exigée mais recalculée dans SITRAM	Pays de rupture de charge	N'existe plus	
Mode de transport actif franchissant la frontière	Mode à la frontière française	Mode à la frontière communautaire	Mode à la frontière française	
Mode de transport en France	Mode principal en France	Mode au lieu d'arrivée ou au lieu de départ	N'existe plus	
Nationalité du moyen de transport à la frontière	Frontière française	Frontière communautaire	N'existe plus	
Conditionnement à la frontière	Conteneur ou non, conditionnement à la frontière française	Mêmes codes mais à la frontière communautaire	N'existe plus	
Bureau frontière	Frontière française	Frontière communautaire. Mais, faute de nomenclature communautaire, seuls les ports et aéroports français sont indiqués.	N'existe plus	



Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Nord – Pas-de-Calais
Service Connaissance et Évaluation – Division Applications statistiques
44 rue de Tournai – BP 259 – 59019 LILLE CEDEX
Secrétariat : 03 20 31 07 28 – Télécopie : 03 20 31 28 02
Mél : das.sce.dreal-nord-pdc@developpement-durable.gouv.fr
Site Internet : www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

DREAL Nord – Pas de Calais

www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr