

OFFICE STATISTIQUE  
DES  
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

TRANSPORTS DES PRODUITS DU TRAITÉ  
de la C. E. C. A.

Année 1961

Bruxelles - Luxembourg, octobre 1962



OFFICE STATISTIQUE  
DES  
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

TRANSPORTS DES PRODUITS DU TRAITÉ  
de la C. E. C. A.

Année 1961

Bruxelles - Luxembourg, octobre 1962



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
Introduction	5
<u>Chapitre I</u> - Principes, méthodes et définitions	7
<u>Chapitre II</u> - Résultats globaux de la statistique des transports de produits C.E.C.A. en 1961 et rétrospective 1956/1961	13
A. Résultats globaux de la statistique des transports de produits C.E.C.A. en 1961.	14
B. Rétrospective 1956/1961	
1. Transports intracommunautaires	15
2. Trafic avec les pays tiers	
a) Réceptions de la Communauté en provenance des pays tiers 1956/1961	18
b) Expéditions de la Communauté vers les pays tiers 1956/1961	18
<u>Chapitre III</u> - Analyse des résultats de 1961	
A. Vue d'ensemble	21
B. Analyse des transports par catégorie de trafic	23
C. Analyse des trafics par catégorie de produits	
1. Houille et agglomérés	24
2. Lignite	26
3. Coke	26
4. Minerai de fer	27
5. Minerai de manganèse	29
6. Ferraille	29
7. Fonte et acier bruts	30
8. Demi-produits sidérurgiques	31
9. Produits laminés	32
D. Tonnages indexés	34
<u>Chapitre IV</u> - Evolution de l'intégration du Marché Charbon/Acier depuis 1956	37
A. Evolution des trafics entre pays membres	37
B. Evolution des trafics entre régions de transport de la Communauté	38

	<u>Pages</u>
<u>Chapitre V</u> - Etude des transports routiers	40
A. Transports routiers de produits C.E.C.A. entre pays membres en 1961	40
B. Transports routiers de produits laminés en Allemagne en 1961	43
C. Transports routiers de combustibles solides au départ des mines	50
<u>Chapitre VI</u> - Comparaison entre statistiques de transports de la C.E.C.A. et données économiques	53
A. Principes, méthodes et degré de comparabilité	53
B. Analyse par produits	57
C. Conclusions générales	82

#### Tableaux statistiques

Tableaux A : Transports à l'intérieur de la Communauté - 1961 -	
B : Réceptions en provenance des pays tiers - 1961 -	
C : Expéditions vers les pays tiers - 1961 -	
D : Transports par catégories de trafic - 1961 -	
Tableaux I à X : Trafic des pays membres - 1961 - (1 tableau par catégorie de produits et tableau tous produits)	
Tableaux 1 à 10 : Interpénétration des régions dans le transport des produits C.E.C.A. - 1961 - (1 tableau par catégorie de produits et tableau tous produits)	
Cartes des trafics interrégionaux des produits C.E.C.A. - 1961 - (1 carte par catégorie de produits)	

#### **Groupées en annexe**

Liste des régions de transport de la C.E.C.A.

Carte des régions de transport de la C.E.C.A.

STATISTIQUE DES TRANSPORTS  
DES PRODUITS DU TRAITE DE LA C.E.C.A.  
Année 1961

---

INTRODUCTION

Par le Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, un "marché commun" a été créé pour le charbon, les minerais, la ferraille et les produits sidérurgiques, qui aura bientôt dix années d'existence. Entravés depuis longtemps par des barrières douanières, les échanges entre les pays membres ont pu librement se développer grâce à l'ouverture de ce marché.

Dans le cas des produits C.E.C.A., il s'agit essentiellement de pondéreux dont les frais de transport pèsent lourdement sur le coût. C'est pourquoi l'un des buts de la création du marché commun Charbon-Acier était "d'assurer à tous les utilisateurs du marché commun placés dans des conditions comparables un égal accès aux sources de production" en abolissant toutes les discriminations dans les transports, par exemple suppression de la rupture de charge et introduction des tarifs directs pour le chemin de fer.

Pour pouvoir suivre l'évolution de l'intégration entre les différents bassins de production et les centres de consommation de ce marché commun, le Conseil de Ministres et le Parlement Européen ont conjointement demandé, dès 1954, à la Haute Autorité de créer une statistique des transports qui ferait ressortir les courants d'interpénétration entre ces régions.

L'Office Statistique des Communautés Européennes a donc entrepris en 1954, en collaboration avec les représentants des Gouvernements, des Instituts statistiques nationaux et des Compagnies de transports, les travaux préparatoires à l'établissement de cette statistique qui fut inaugurée en 1956, puis étendue et améliorée régulièrement.

Les données actuellement disponibles concernent les trafics ferroviaires, fluviaux et maritimes ainsi que les transports routiers entre pays membres; seuls les transports routiers à l'intérieur des pays manquent.

L'Office Statistique des Communautés Européennes a sans cesse cherché à combler la lacune que représente cette absence de données chiffrées sur les transports routiers à l'intérieur des pays de la Communauté. A partir de 1962, un progrès sensible sera réalisé dans cette voie, par l'intermédiaire de sondages routiers qui seront exécutés annuellement avec l'aide financière conjointe des trois Institutions (C.E.E., C.E.C.A., EURATOM) et avec des méthodes uniformes dans les six pays. Ces sondages fourniront à l'avenir des chiffres globaux sur les transports routiers totaux effectués à l'intérieur des pays membres.

Mais ce problème des transports routiers ne pourra trouver sa pleine solution que par la création d'un document de transport, propre à ce moyen de transport, document qui existe d'ailleurs depuis longtemps dans un des pays membres.

Cette statistique régionale des transports en produits du Traité, dont les résultats de 1961 font l'objet du présent rapport, est, sur le plan international, la première de ce genre par ses méthodes de relevés hautement comparables à un niveau aussi détaillé.

Elle peut, en outre, être considérée comme le point de départ d'une statistique analogue étendue à tous les produits et à tous les moyens de transport existants.

Des travaux préparatoires, menés à l'initiative de l'Office Statistique des Communautés Européennes, ont déjà abouti à l'élaboration d'une nomenclature de marchandises pour les statistiques de transport, uniforme pour tous les pays et tous les moyens de transport. Sur la base de cette nomenclature à 176 positions, une structure analytique comportant 10 chapitres et 54 groupes - dont 9 pour les produits C.E.C.A. - vient d'être établie avec les experts des pays membres. Cette structure analytique doit en principe être introduite dans les statistiques de transport des pays membres à partir de 1963. Elle sera utilisée en premier lieu pour uniformiser les publications nationales sur les transports, et doit ensuite servir à l'établissement des statistiques interrégionales. Un grand pas vers la comparabilité des différentes statistiques de transport de la Communauté a été ainsi réalisé, par suite de l'uniformisation des différentes nomenclatures nationales.

Le présent rapport contient les résultats relatifs à l'année 1961 des transports des "produits C.E.C.A.", à l'intérieur du territoire de la Communauté et avec les pays tiers.

La présentation de ce rapport est restée semblable dans ses grandes lignes à celle des rapports antérieurs, afin de faciliter la lecture et les comparaisons.

## CHAPITRE I

### Principes, méthodes et définitions

Etant donné l'importance que revêtent, pour l'interprétation du rapport, les principes directeurs et les méthodes utilisées, il a paru nécessaire de les exposer ci-après dans leur ensemble.

#### a) Principe des relevés

La statistique sur les transports des produits C.E.C.A. est basée sur le principe des relevés à l'arrivée, c'est-à-dire que les renseignements sont fournis lors de la réception de la marchandise. Ainsi les tonnages transportés entre deux pays de la Communauté sont indiqués par le pays de réception et non par le pays d'expédition. Les relevés à l'arrivée offrent en effet l'avantage d'être plus exacts puisqu'ils tiennent compte automatiquement de toutes modifications de poids ou de destination qui ont pu survenir au cours du transport.

Cette règle du relevé à l'arrivée souffre cependant une exception qui concerne les expéditions à destination des pays tiers, lesquelles doivent être nécessairement enregistrées au départ des différents pays membres de la Communauté.

Ce sont les documents de transport, tels que lettre de voiture, récépissés, connaissements etc... qui ont été utilisés dans toute la mesure du possible comme documents de base des relevés.

Chaque opération de transport est déterminée par les points de chargement et de déchargement de la marchandise sur le mode de transport considéré. En cas d'intervention de plusieurs modes de transport dans un même envoi entre l'expéditeur initial et le destinataire final, le tonnage est relevé séparément sur chaque moyen de transport. Cette manière de faire ne constitue pas un double emploi, mais correspond à la réalité puisqu'il existe dans ce cas plusieurs opérations successives reliées par un ou plusieurs transbordements; c'est en outre la seule méthode permettant d'attribuer aux différents moyens de transport les tonnages qu'ils acheminent.

Ne sont pas comptés dans les opérations de transport:

- les trafics de pays tiers à pays tiers en transit dans la Communauté, mais sans transbordement;
- les marchandises chargées au titre de soutages;
- les transports militaires;
- les transports intérieurs d'entreprises effectués, par exemple, par chemin de fer minier ou téléphérique;
- les transports de service en régime intérieur: par contre les transports internationaux effectués contre rémunération dans un pays et sous le régime de service dans l'autre sont relevés.

L'objectif de cette statistique est de réaliser un relevé exhaustif de toutes les marchandises soumises au Traité, de l'ensemble des moyens de transport qui les acheminent et des opérations de transport qui concernent le territoire de la Communauté.

L'ensemble des principes, des méthodes et des objectifs a conduit à une triple ventilation des résultats:

- par marchandise
- par mode de transport
- par zone géographique.

b) Catégories de produits

- L'ensemble des marchandises relevant du Traité de la C.E.C.A. a été ventilé selon les 9 catégories suivantes:

- 1 - houille et agglomérés de houille
- 2 - lignite et agglomérés de lignite
- 3 - coke et semi-coke de houille et de lignite
- 4 - minerai de fer (pyrites exclues)
- 5 - minerai de manganèse (y compris les minerais de fer manganésifères d'une teneur en manganèse de 20 % et plus)
- 6 - ferraille (déchets, débris et vieux ouvrages en fer, fonte ou acier)
- 7 - fonte et acier bruts (fonte, fer, acier et ferro-manganèse carburé en lingots, gueuses, morceaux, masses ou massiaux)
- 8 - demi-produits sidérurgiques (blooms, billettes, brames, largets, ébauches en rouleaux pour tôles)
- 9 - produits laminés (tôles, feuillards, fil machine, ronds et carrés, barres, profilés, palplanches, rails, etc... sauf tubes et tuyaux)

Il convient de faire remarquer que certains produits non C.E.C.A. peuvent parfois être comptés dans les relevés de cette statistique. Il s'agit en particulier des ferrailles pour lesquelles la distinction n'est pas basée sur la nature du produit mais sur l'utilisation finale qui n'est pas toujours connue du transporteur, ni indiquée sur les documents de transport. Dans ce cas, il a paru plus juste de compter également dans la statistique les déchets de fer ou d'acier non déclarés pour la refonte par l'expéditeur (produits non C.E.C.A.), étant donné qu'une très grande partie de ces marchandises adressées à des intermédiaires est finalement refondue. Il convient d'autre part de faire remarquer que les poussières de hauts fourneaux, récemment ajoutés à la liste des produits C.E.C.A. n'ont pas été relevés jusqu'à maintenant dans cette statistique; mais il est envisagé de les compter à l'avenir.

c) Modes de transport

L'ensemble des marchandises C.E.C.A. a été ventilé par modes de transport:

- 1 - chemin de fer
- 2 - navigation fluviale
- 3 - navigation maritime
- 4 - route.

Les relevés concernant les 3 premiers modes de transport sont exhaustifs depuis la mise en route de cette statistique, tandis que les données relatives à la route sont encore partielles. Les résultats des transports routiers qui ont été obtenus n'ont pas été

ajoutés à ceux des autres modes de transport pour ne pas en détruire l'homogénéité et donner l'illusion d'une statistique complète, mais ils ont été présentés dans un chapitre séparé afin de mettre en évidence leur caractère propre et de mieux montrer leur physionomie.

Les transports mixtes fluviaux-maritimes sont comptés dans les résultats de la navigation maritime. Il s'agit principalement des transports rhénans-maritimes assurés par des caboteurs qui remontent le cours du Rhin.

d) Régions de transport

Sur proposition des Gouvernements membres et en accord avec eux, le territoire de la Communauté a été découpé en 42 régions de transport choisies en fonction de leurs caractéristiques économiques (régions de production, de consommation, de transbordement). Ce découpage territorial a permis pour la première fois de suivre dans la Communauté les courants d'interpénétration régionale et de substituer la notion de "région" à celle de "pays" retenue jusqu'ici dans les statistiques internationales.

La liste, la définition et la carte des régions de transport de la Communauté sont données à la fin de ce rapport -

e) Ventilation des résultats

Cette triple ventilation : par produit, mode de transport et région, est combinée, ce qui permet à la fois d'effectuer tous les regroupements voulus, à quelque niveau que ce soit, et de retrouver chaque donnée élémentaire, par exemple le trafic intéressant un produit, un moyen de transport et une région.

Les principes et les méthodes de cette statistique, ainsi exposés, expliquent que les données contenues dans ce rapport ne peuvent pas coïncider avec les statistiques du Commerce Extérieur. En effet, les diverses catégories de trafic considérées dans les transports sont déterminées par les lieux de chargement et de déchargement alors que les statistiques douanières utilisent des notions différentes telles que l'origine ou la provenance de la marchandise, sa destination première ou finale. Ainsi les réceptions des pays tiers mentionnées dans les statistiques de transport ne concordent pas avec les importations, non plus que les expéditions vers les pays tiers avec les exportations.

f) Catégories de trafic

Pour chaque mode de transport, diverses catégories de trafic peuvent être distinguées, compte tenu de la ventilation géographique utilisée, selon l'emplacement des lieux de chargement et de déchargement de la marchandise.

La définition des catégories de trafic et les termes correspondants employés dans le texte du rapport sont les suivants:

- trafic intrarégional : trafic dont les points de chargement et de déchargement se trouvent à l'intérieur d'une même région de transport de la Communauté.
- trafic entre régions : trafic dont les points de chargement et de déchargement se trouvent dans 2 régions de transport différentes de la Communauté.

- trafic à l'intérieur d'un pays membre (trafic national) trafic dont les points de chargement et de déchargement se trouvent à l'intérieur d'un même pays membre de la Communauté.
- trafic entre pays membres : trafic dont les points de chargement et de déchargement se trouvent dans 2 pays différents de la Communauté.
- trafic intracommunautaire : trafic dont les points de chargement et de déchargement se trouvent à l'intérieur de la Communauté.
- réceptions en provenance des pays tiers : trafics dont les points de chargement se trouvent dans les pays tiers et les points de déchargement dans la Communauté.
- expéditions à destination des pays tiers : trafics dont les points de chargement se trouvent dans la Communauté et les points de déchargement dans les pays tiers.
- trafic avec les pays tiers : trafic dont un des points de chargement ou de déchargement se trouve dans le Communauté et l'autre point dans les pays tiers.
- trafic total de la Communauté : trafic dont au moins un des points de chargement ou de déchargement se trouve dans le Communauté.

Ces définitions des catégories de trafic permettent évidemment toutes les additions à quelque niveau que ce soit. Ainsi:

le trafic à l'intérieur d'un pays membre est égal à la somme des trafics intrarégionaux et des trafics entre les régions de ce pays membre.

le trafic intracommunautaire est égal à la somme des trafics à l'intérieur des six pays membres et des trafics entre les six pays membres; il est aussi égal à la somme du total des trafics intrarégionaux et du total des trafics entre les 42 régions.

Les catégories de trafic, comme les opérations de transports, se définissent donc par la même notion de point de chargement et de déchargement, ce qui assure l'homogénéité des critères de ventilation. La catégorie de trafic est attribuée selon le parcours effectif assuré par chaque moyen de transport; par exemple, un même envoi acheminé:

1. d'un pays tiers à Rotterdam par navire de mer est classé sur ce tronçon dans les réceptions des pays tiers et compté dans les tonnages de la navigation maritime.
2. de Rotterdam à Strasbourg par le Rhin est classé sur ce tronçon dans les trafics entre pays membres et compté dans les tonnages de la navigation fluviale.
3. de Strasbourg à Lyon par chemin de fer est classé sur ce tronçon dans les trafics à l'intérieur d'un pays membre et compté dans les tonnages du transport ferroviaire.
4. de Lyon vers la Suisse par la route est classé sur ce dernier tronçon dans les expéditions vers les pays tiers et compté dans les tonnages des transports routiers.

Dans ce cas extrême, les statistiques du commerce extérieur peuvent indiquer un transit douanier de pays tiers à pays tiers, alors qu'en fait il y a quatre opérations de transport qui intéressent la Communauté.

g) Présentation et améliorations

Comme dans les rapports antérieurs et dans un souci de rendre possibles toutes les comparaisons voulues, les résultats chiffrés qui font l'objet de ce rapport relatif à 1961, sont présentés selon les trois niveaux habituels : communautaire, national et régional.

Depuis 1956, de nombreuses améliorations ayant été apportées, aussi bien dans les relevés que dans la présentation; il a paru utile de les rappeler ici brièvement:

En ce qui concerne les relevés:

1) Relations avec les pays tiers

- la Suisse et l'Autriche participent aux relevés depuis 1957, ce qui a permis de les distinguer parmi les pays tiers.
- à partir de 1959, les pays tiers ont pu être ventilés comme suit: Suisse, Autriche, Grande-Bretagne, Scandinavie, Etats-Unis et autres pays tiers.

2) Trafics maritimes

- les trafics maritimes de la Communauté ont été complétés par l'inclusion du cabotage italien (depuis 1958) et français (depuis 1960)
- la ventilation régionale des trafics maritimes de la France avec les pays tiers a été améliorée

3) Trafics fluviaux

- les expéditions fluviales de l'Allemagne (R.F.) vers Berlin et divers pays de l'Est sont disponibles et fournies de manière détaillée pour la première fois dans ce rapport 1961.

4) Trafics routiers

- les transports routiers entre pays membres sont relevés pour chaque catégorie de produits à partir de 1960
- une enquête par sondage sur les transports routiers de toutes marchandises (dont produits C.E.C.A.) a été entreprise dans chaque pays de la Communauté au cours de l'année 1962, sur la base d'échantillons- véhicules tirés des fichiers automobiles nationaux. Ce sondage, considéré comme enquête-pilote, sera poursuivi en 1963, après amélioration des fichiers.
- enfin des données relatives au transport routier de produits laminés (zone longue) concernant la République fédérale d'Allemagne ont été ajoutées pour les années 1955, 1958, 1960 et 1961.

En ce qui concerne la présentation des résultats:

- 1) - des cartes de trafic ont été insérées qui illustrent, pour chaque catégorie de produits, les tableaux d'interpénétration régionale.
- 2) - la ventilation régionale des trafics avec les pays tiers a été ajoutée à partir de 1958.
- 3) - dans les tableaux de trafics des pays membres (I à X) ont été ajoutés les totaux des trafics entre pays membres, ainsi que - à partir de 1961 - les expéditions et les réceptions totales comprenant les trafics avec les pays tiers.

- 4) - à partir de 1961 également, et à la demande des utilisateurs, un 10<sup>e</sup> tableau, qui est l'addition des neuf catégories de produits C.E.C.A., est ajouté à chacune des deux séries : trafics des pays membres et tableaux d'interpénétration régionale.
- 5) - Enfin, pour remédier à l'absence de données exprimées en tonnes kilométriques, des "tonnages indexés" ont été calculés sur la base d'indices de relation de région à région.

CHAPITRE II

Résultats globaux de la statistique des transports de produits C.E.C.A. en 1961 et rétrospective depuis 1956

Depuis l'établissement de la statistique régionale des transports en produits du Traité, des changements d'une importance essentielle se sont produits dans le domaine du charbon et de l'acier. Ces changements découlent, d'une part de la concurrence croissante des autres formes d'énergie, principalement des produits pétroliers et du gaz naturel, qui ont progressivement évincé le charbon de beaucoup de ses anciennes positions, et d'autre part du progrès technique, notamment en sidérurgie, qui a permis d'importantes économies de houille et de coke. Ces deux facteurs ont eu une influence négative sur le secteur des transports de combustibles solides; par contre l'essor de l'industrie sidérurgique a entraîné une demande accrue sur le Marché Commun de minerai de fer et de produits sidérurgiques.

Quelle que soit, au cours des années, la résultante de ces deux tendances contraires, la part des transports de tous les produits C.E.C.A. sur la totalité des marchandises acheminées par l'ensemble des moyens de transport, reste essentielle. Elle est en effet pour les deux grands moyens de transports intérieurs: d'environ 50 % pour le chemin de fer et 20 % pour la navigation intérieure. Il sera vraisemblablement possible de fournir des pourcentages plus exacts l'année prochaine grâce aux travaux entrepris, dans le cadre de l'extension des statistiques transports, par l'Office Statistique des Communautés Européennes. En ce qui concerne le troisième moyen de transport intérieur, à savoir la route, il ne joue un rôle important pour les charbons et la ferraille que sur les transports à courte distance: les transports de minerais ne sont pratiquement pas effectués par camion. Par contre, les transports routiers de laminés, et en particulier des tôles, feuillard, profilés, ronds et carrés, qui sont acheminés sur de longues distances, c'est-à-dire au-delà de la zone de 50 kms, sont en forte expansion. Mais il n'est pas encore possible d'évaluer exactement la part des produits C.E.C.A. dans les transports routiers toutes marchandises, les chiffres des trafics intérieurs des pays manquant presque totalement.

Pour mieux saisir la portée des éléments dont il est fait état ci-dessus, il convient sans doute d'attirer l'attention sur le fait suivant: la part réservée à chaque moyen de transport intérieur dépend essentiellement de ses possibilités d'accès aux lieux de production et de consommation, et de ses possibilités d'utilisation. Il est en effet évident que la navigation fluviale, moyen de transport pourtant le moins cher, sera toujours défavorisée par rapport aux deux autres moyens de transports intérieurs.

Taille des réseaux de la Communauté

(chiffres arrondis)

- chemin de fer:	96 000 kms
- fleuves et canaux navigables:	23 000 kms
- routes (1):	153 000 kms

---

(1) seulement autoroutes et voies à grande circulation; l'important réseau de routes départementales et vicinales n'est pas compté ici.

A. Résultats globaux de la statistique des transports de produits C.E.C.A. en 1961

Le trafic total (1) de la Communauté en produits C.E.C.A. (trafic intracommunautaire et trafics avec les pays tiers) s'est élevé en 1961 à:

484,2 millions de tonnes

dont - trafics intracommunautaires:	390,4
- réceptions en provenance des pays tiers:	68,0
- expéditions vers pays tiers:	25,8

Par rapport à 1960, le trafic total a baissé de 1,6 %, le trafic intracommunautaire de 2,2 %, les expéditions vers les pays tiers de 3,4 %; les réceptions en provenance des pays tiers ont, elles, augmenté de 2,3 %.

La part des trafics avec les pays tiers sur le trafic total est pour 1961 de 19,4 %.

Par moyens de transport recensés, la répartition du trafic total de la Communauté en produits C.E.C.A. est pour 1961 la suivante (en millions de t.)

- chemin de fer:	309,7	=	64,0 %
- navigation intérieure:	90,1	=	18,6 %
- navigation maritime:	84,4	=	17,4 %

Le recul du trafic total noté ci-dessus (- 1,6 %) affecte le chemin de fer et la navigation fluviale pour lesquels on note respectivement par rapport à 1960 un recul de 1,9 % et de 4 %, tandis que la navigation maritime enregistre une augmentation de 1,9 %.

Par groupes de marchandises, la répartition du trafic total de la Communauté (y compris les pays tiers) est pour 1960 et 1961 la suivante:

Marchandises	1960		1961		% de variation 1961/1960
	1 000 t	%	1 000 t	%	
1. Houille et agglomérés	183 442	37,3	178 565	36,9	- 2,7
2. Lignite et agglomérés	25 464	5,2	25 447	5,3	- 0,1
3. Coke	51 146	10,4	48 346	10,0	- 5,5
4. Minerai de fer	126 159	25,6	125 951	26,0	- 0,2
5. Minerai de manganèse	2 325	0,4	2 540	0,5	+ 9,2
6. Ferraille	23 700	4,8	23 886	4,9	+ 0,8
7. Fonte et acier bruts	12 631	2,6	12 731	2,6	+ 0,8
8. Demi-produits	18 313	3,7	17 688	3,7	- 3,4
9. Produits laminés	49 089	10,0	49 014	10,1	- 0,1
Total	492 269	100	484 170	100	- 1,6

(1) Sans transports routiers.

B. Rétrospective 1956/1961

1) Transports intracommunautaires

L'ensemble des transports dépend de beaucoup de facteurs difficiles à énumérer dans leur totalité. Par le double fait de la conjoncture et de leur structure, les transports subissent de constantes fluctuations. Des courants de trafic naissent, se développent et peuvent aussi bien disparaître, sans qu'il soit toujours possible de trouver la cause de ces modifications.

Il est donc assez difficile de faire une analyse valable de l'évolution des transports intracommunautaires qui irait jusqu'au plus petit détail, c'est-à-dire, pour cette statistique, la région.

On peut néanmoins, au niveau de la Communauté, dégager un certain nombre de tendances très nettes, mises en évidence par le tableau de la page suivante.

L'examen de ces chiffres, au niveau des 3 grands groupes de produits - combustibles, minerais/ferraille, produits sidérurgiques - montre avec netteté que, depuis 1956, la part du premier dans le total tous produits est en constant recul, (55 % contre 62 %), alors que celle des 2 autres grands groupes est en progrès, lui aussi régulier (de 25 à 29 % pour les minerais/ferraille, de 13 à 16 % pour les produits sidérurgiques). La ventilation des 9 groupes de marchandises par chacun des moyens de transport qui les acheminent permet, elle, d'observer des tendances plus précises.

Evolution des transports par chemin de fer à l'intérieur  
de la Communauté en 1956, 1958, 1960 et 1961

millions de t.

produits	1956	1958	1960	1961
1. Houille et agglomérés	120,9	103,3	105,9	103,2
2. Lignite et briquettes	21,3	19,3	17,8	17,7
3. Coke	40,8	35,8	41,3	39,2
4. Minerai de fer	60,5 r	60,6 r	67,7 r	67,3
5. Minerai de manganèse	0,5	0,6	0,6	0,6
6. Ferraille	18,5	14,9	18,6	18,5
7. Fonte et acier bruts	6,9	6,0	7,9	7,6
8. Demi-produits	11,0	10,1	15,0	14,1
9. Produits laminés	27,0	26,1	30,1	30,0

r) chiffres rectifiés

Les transports intracommunautaires de houille et d'agglomérés par chemin de fer ont de nouveau diminué en 1961 par rapport à 1960 de 2,7 millions de t; depuis l'existence de cette statistique, ces transports ont été en constant recul, à l'exception de l'année 1960.

EVOLUTION DES TONNAGES TRANSPORTES A L'INTERIEUR DE LA COMMUNAUTE  
PAR GRANDS GROUPES DE PRODUITS C.E.C.A. 1956 à 1961

en millions de t

Produits	1956	1957	1958	1959	1960	1961
1. Houille et agglomérés	171,6	173,9	148,9	145,5	157,2	152,5
2. Lignite et agglomérés	24,2	24,3	22,3	20,3	20,6	20,5
3. Coke et semi-coke	48,2	48,2	41,1	42,1	46,0	43,5
1+2+3 COMBUSTIBLES	244,0	246,4	212,3	207,9	223,7	216,5
%	62	61	59	58	56	55
4. Minerai de fer	76,2	81,2	78,0	78,0	89,4	88,7
5. Minerai de manganèse	1,0	1,0	0,7	0,6	0,8	0,9
6. Ferraille	21,0	22,0	16,7	17,9	21,4	21,1
4+5+6 MINERAIS ET FERRAILLE	98,2	104,2	95,4	96,6	111,5	110,8
%	25	26	27	27	28	29
7. Fonte, acier bruts	8,5	9,6	7,8	7,9	10,5	10,7
8. Demi-produits sidérurgiques	11,5	11,8	11,1	13,1	16,2	15,3
9. Produits laminés	31,9	32,9	31,6	32,7	37,0	37,1
7+8+9 PRODUITS SIDERURGIQUES	51,9	54,3	50,5	53,8	63,7	63,1
%	13	13	14	15	16	16
Total tous produits C.E.C.A.	394,1	404,9	358,1	358,2	399,0	390,4
%	100	100	100	100	100	100

Les transports ferroviaires de lignite et briquettes de lignite ont, de 1956 à 1960, sensiblement reculé et se sont maintenus depuis à ce niveau.

Les données relatives au minerai de fer ont dû être rectifiées pour les années 1960 et antérieures, car aussi bien la République Fédérale d'Allemagne que le Luxembourg avaient relevé des tonnages transportés par des chemins de fer industriels qui, d'après les méthodes arrêtées pour cette statistique, n'auraient pas dû être pris en considération.

Ainsi corrigés, ces chiffres permettent de constater, après un essor régulier durant plusieurs années, une certaine stabilisation du transport ferroviaire de minerai de fer.

Alors que les transports par chemin de fer de ferraille sont depuis 6 années restés pratiquement au même niveau (à l'exception de 1958), les trafics des produits sidérurgiques - qu'il s'agisse de produits bruts, demi-produits ou laminés - ont augmenté entre 1956 et 1957, accusé en 1958 le déclin général, enregistré en 1959 et 1960 une importante augmentation, qui ne se poursuit pas en 1961.

On ne peut toutefois, à l'aide des chiffres disponibles, se faire une idée très exacte de l'évolution des transports de ce groupe des produits sidérurgiques et de leur répartition sur les différents moyens de transport, car la part de ces trafics effectués par la route est dans une large mesure inconnue.

Evolution des transports par voie navigable à l'intérieur de la Communauté en 1956, 1958, 1960, 1961

en millions de t.

produits	1956	1958	1960	1961
1. Houille et agglomérés	48,2	43,3	46,2	44,2
2. Lignite et briquettes	2,9	3,0	2,8	2,8
3. Coke	7,3	5,1	4,5	4,0
4. Minerai de fer	15,1	16,2	21,1	20,3
5. Minerai de manganèse	0,4	0,2	0,2	0,3
6. Ferraille	2,3	1,6	2,4	2,3
7. Fonte et acier bruts	1,5	1,5	2,2	2,6
8. Demi-produits	0,4	0,9	0,9	0,9
9. Produits laminés	4,7	5,2	6,6	6,6

Pour la navigation intérieure également, les transports de houille et d'agglomérés de houille, tout comme ceux de coke décroissent, alors que les trafics fluviaux de lignite et briquettes de lignite restent depuis 1956 pratiquement au même niveau. Les transports de minerai de fer ont connu entre 1956 et 1960 diverses fluctuations généralement orientées vers la hausse; en 1961, une légère baisse - de l'ordre de 0,8 million t - peut être relevée. On peut noter par contre un léger progrès des transports par voie navigable des produits sidérurgiques.

Evolution des transports maritimes à l'intérieur  
de la Communauté, en 1956, 1958, 1960 et 1961

en millions de t.

Grands groupes de produits	1956	1958	1960	1961
Combustibles solides	2,7	2,4	5,3	5,4
Minerais et ferraille	0,8	1,4	1,6	1,5
Produits sidérurgiques	0,4	0,7	1,0	1,4

La tendance à la hausse des transports maritimes entre régions de la Communauté, (y compris le cabotage) ressort très nettement du tableau ci-dessus établi par grands groupes de produits C.E.C.A.

Mais la navigation maritime à l'intérieur de la Communauté porte sur des quantités relativement faibles, puisqu'elle ne représente que 1 à 2 % environ de l'ensemble des trafics de produits C.E.C.A. (sans la route).

2) Trafics avec les pays tiers

a. Réceptions de la Communauté en provenance des pays tiers  
1956/1961

Pour l'ensemble des produits du Traité, les réceptions de la Communauté en provenance des pays tiers ont baissé entre 1956 et 1961 de près de 8 millions de t (75,9 contre 68,0), mais la part relative de chaque moyen de transport dans ces trafics est restée inchangée (90 % concernent toujours la navigation maritime). En les analysant par grands groupes de produits C.E.C.A. (combustibles, minerais et ferraille, produits sidérurgiques) on peut remarquer que les réceptions des combustibles ont très fortement diminué (près de 50 %) alors que celles du groupe minerais/ferraille se sont considérablement accrues - elles concernent d'ailleurs essentiellement le minerai de fer (24 millions de t en 1956, 36 en 1961); les réceptions de produits sidérurgiques, bien que d'un niveau relativement faible (de l'ordre de 5 % du total tous produits) restent orientées vers la hausse (tableau page ).

b. Expéditions de la Communauté vers les pays tiers 1956/1961

Le recul entre 1956 et 1961 de l'ensemble des expéditions tous produits C.E.C.A., est relativement plus important que le recul des réceptions, mais il porte sur des tonnages moindres, expéditions totales: 29,6 millions de t en 1956, 25,8 en 1961.

L'observation de cette évolution analysée, comme les réceptions par grands groupes de produits, montre qu'en fait ce recul concerne presque exclusivement les combustibles qui baissent régulièrement de 1956 à 1961.

Pour le groupe des produits sidérurgiques, on observe exactement la tendance inverse. La hausse régulière des expéditions communautaires est d'autant plus à souligner qu'elle concerne des tonnages représentant en 1961 la moitié des expéditions totales tous produits C.E.C.A. vers les pays tiers.

Evolution des réceptions en provenance des pays tiers, par grands groupes  
de produits C.E.C.A. - 1956, 1958, 1960 et 1961

millions de t

Groupes de produits	Moyen de transport (1)	1956		1958		1960		1961	
		Tonnages	%	tonnages	%	tonnages	%	tonnages	%
Combustibles minéraux solides (houille, lignite et coke)	C	4,9	11	5,4	14	4,9	20	5,0	20
	F	0,1	-	0,1	-	0,1	1	0,1	1
	M	40,6	89	33,6	86	19,1	79	19,5	79
	T	45,6	100	39,1	100	24,2	100	24,6	100
indice (1956 = 100)		<u>100</u>		<u>86</u>		<u>53</u>		<u>53</u>	
Minerais et Ferraille	C	0,2	1	0,1)	1	0,1)	1	0,1)	1
	F	0,5	2	0,1)		0,2)		0,2)	
	M	27,1	97	27,2	99	38,4	99	39,8	99
	T	27,8	100	27,5	100	38,7	100	40,0	100
indice (1956 = 100)		<u>100</u>		<u>99</u>		<u>139</u>		<u>144</u>	
Produits sidérurgiques (fonte - acier bruts, demi-produits et laminés)	C	0,6	24	0,6	27	0,7	20	0,6	18
	F	0,4	16	0,3	14	0,5	14	0,5	15
	M	1,5	60	1,3	59	2,3	66	2,2	67
	T	2,5	100	2,2	100	3,6	100	3,3	100
indice (1956 = 100)		<u>100</u>		<u>88</u>		<u>144</u>		<u>132</u>	
Total produits C.E.C.A.	C	5,7	8	6,1	9	5,8	9	5,7	8
	F	1,0	1	0,6	1	0,9	1	0,8	2
	M	69,3	91	62,1	90	59,8	90	61,5	90
	T	75,9	100	68,7	100	66,5	100	68,0	100

(1) C = chemin de fer; F = navigation fluviale; M = navigation maritime; T = Total

Evolution des expéditions vers les pays tiers, par grands groupes  
de produits C.E.C.A. - 1956, 1958, 1960, 1961

millions de t

Groupes de produits	Moyen de transport (1)	1956		1958		1960		1961	
		Tonnages	%	tonnages	%	tonnages	%	tonnages	%
Combustibles minéraux solides (houille, lignite et coke)	C	3,9	21	4,2	34	3,9	32	3,5	32
	F	5,2	28	4,0	32	4,5	37	3,7	33
	M	9,3	51	4,2	34	3,8	31	3,9	35
	T	18,4	100	12,4	100	12,2	100	11,2	100
	indice (1956 = 100)		<u>100</u>		<u>67</u>		<u>66</u>		<u>61</u>
Minerais et Ferraille	C	0,5	29	0,7	47	0,6	32	0,7	44
	F	0,5	29	0,3	20	0,6	32	0,4	25
	M	0,7	42	0,5	33	0,7	36	0,5	31
	T	1,7	100	1,5	100	1,9	100	1,6	100
	indice (1956 = 100)		<u>100</u>		<u>88</u>		<u>112</u>		<u>94</u>
Produits sidérurgiques (fonte, acier bruts, demi-produits et laminés)	C	1,0	11	0,7	6	1,2	9	1,5	12
	F	0,6	6	0,5	5	1,0	8	1,3	10
	M	7,9	83	9,6	89	10,5	83	10,2	78
	T	9,5	100	10,8	100	12,7	100	13,0	100
	indice (1956 = 100)		<u>100</u>		<u>114</u>		<u>134</u>		<u>137</u>
Total produits C.E.C.A.	C	5,3	18	5,5	22	5,7	21	5,8	22
	F	6,4	22	4,8	20	6,0	22	5,4	21
	M	17,9	60	14,3	58	15,0	57	14,6	57
	T	29,6	100	24,6	100	26,7	100	25,8	100

(1) C = chemin de fer; F = navigation fluviale; M = navigation maritime; T = total.

CHAPITRE III

Analyse des résultats de 1961

A. Vue d'ensemble

Si l'on a pu écrire dans le rapport relatif à l'année 1960 que celle-ci était "caractérisée par une forte reprise des transports des produits C.E.C.A., par rapport aux deux années précédentes" il convient de dire ici que cette remontée ne s'est pas poursuivie en 1961.

Cependant les transports de produits C.E.C.A. se sont maintenus à un niveau très élevé.

Si d'une part en 1961 il a été transporté, à l'intérieur de la Communauté, moins de combustibles qu'en 1960, le niveau reste néanmoins supérieur de plusieurs millions de t à celui de 1958 et 1959. Seules les expéditions de houille et d'agglomérés de houille vers les pays tiers ont accusé d'année en année un constant recul. Si d'autre part les transports intracommunautaires de minerais et ferraille et de produits sidérurgiques ne se sont pas accru par rapport à 1960, ils sont restés très voisins des chiffres record de cette dernière année; les expéditions vers les pays tiers de produits sidérurgiques ont à nouveau augmenté entre 1960 et 1961, de 283 000 t.

Le détail par produits et moyens de transport des trafics intracommunautaires de produits C.E.C.A. en 1961 fait l'objet du 1er tableau de l'annexe statistique (tableau A).

noté dans les résultats globaux, le trafic intracommunautaire a augmenté de 2,2 % par rapport à 1960.

transport, les variations sont les suivantes :

	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>Différence</u>
	304,2	298,2	- 6,0
Produits des produits du Traité CECA	86,9	84,0	- 2,9
1961	7,9	8,2	+ 0,3
total	<u>399,0</u>	<u>390,4</u>	- 8,6

Par rapport à 1960, le recul du chemin de fer est de 2 %, celui de la navigation fluviale de 3,3 %; l'augmentation de la navigation maritime est de 3,8 %.

Pour les 9 catégories de produits et les 3 grands groupes - combustibles solides, minerais et ferraille, produits sidérurgiques - les variations 1960/1961 (en %) figurent ci-dessous:

Produits	% de variation 1960/1961	
1. Houille et agglomérés	- 3,0 )	- 3,2
2. Lignite et briquettes	- 0,3 )	
3. Coke	- 5,4 )	
4. Minerai de fer	- 0,8 )	- 0,7
5. Minerai de manganèse	+14,8 )	
6. Ferraille	- 1,1 )	- 1,0
7. Fonte et acier bruts	+ 1,8 )	
8. Demi-produits	- 5,4 )	
9. Produits laminés	+ 0,2 )	
total	- 2,2	

Cette régression totale de 2,2 % par rapport à 1960 - qui, rappelons-le, avait été une année de pointe pour l'ensemble des transports - doit être interprétée au niveau de ses divers éléments. En effet, si le recul en valeur absolue est important pour la houille et le coke (plus de 7 millions de t au total), il ne porte que sur des quantités minimales pour les 7 autres groupes de produits.

Les trafics avec les pays tiers ont en 1961 suivi deux tendances contraires:

les réceptions en provenance des pays tiers se sont à nouveau accrues par rapport à 1960 (de 600 000 t pour le minerai de fer, de 500 000 t pour la ferraille, de 300 000 t pour la houille). Après la forte régression constatée en 1958 et 1959, on enregistre en 1961, pour la 2<sup>e</sup> année consécutive, une remontée très sensible.

Des changements sont également intervenus dans la provenance de ces transports. Les réceptions de houille de Grande-Bretagne et des "autres pays tiers" ont augmenté au détriment de celles des U.S.A.: à côté des réceptions traditionnelles de minerais de fer scandinaves, on peut noter un progrès très sensible en provenance des U.S.A. (26 000 t en 1960, 106 000 t en 1961): la baisse constatée dans les livraisons américaines de produits laminés (- 134 000 t) est à peu près compensée par une augmentation de ces mêmes livraisons par les "autres pays tiers" (+ 105 000 t).

Le tableau B de l'annexe statistique fournit une vue d'ensemble des réceptions en provenance des pays tiers, en 1961, ventilées suivant les 9 catégories de produits, les 3 moyens de transport recensés et les principaux pays de provenance.

les expéditions vers les pays tiers ont baissé entre 1960 et 1961 de 0,9 million de t, soit 3,4 %.

La diminution de ces trafics concerne avant tout les combustibles (houille et coke) et à un moindre degré le minerai de fer, la ferraille et les laminés; par contre les expéditions de fonte et acier bruts et demi-produits ont augmenté.

Les expéditions à destination de la Suisse, de l'Autriche et de la Scandinavie ont baissé pour les combustibles: elles se sont maintenues ou ont augmenté pour les produits sidérurgiques. Les "autres pays tiers" sont restés de très bons clients de la Communauté; le niveau des expéditions vers ces derniers est resté stable et de l'ordre de 13 millions de t en 1961, pour l'ensemble des produits C.E.C.A.

Le tableau C de l'annexe statistique donne le détail des expéditions communautaires, avec la même ventilation que pour les réceptions.

#### B. Analyse des transports par catégorie de trafic

Cette partie de l'étude est illustrée par le tableau D de l'annexe statistique qui est établi pour la première fois dans ce rapport. Il permet une vue d'ensemble sur le trafic total de la Communauté en 1961 et sa répartition suivant les différentes catégories de trafic existantes. La nouveauté de cette présentation consiste dans la combinaison des catégories de produits avec les moyens de transport et les catégories de trafic définies dans le chapitre I.

Il est ainsi possible de relever pour chacune des 9 catégories de produits et pour chacun des 3 moyens de transport, les tonnages transportés soit:

- a) à l'intérieur des 42 régions de la Communauté.
- b) entre les 42 régions de la Communauté.
- c) à l'intérieur des 6 pays membres.
- d) entre les 6 pays membres.

Il est évident que l'addition de a et b, comme de c et d représente le trafic total à l'intérieur de la Communauté, mais si (c + d) correspond à la présentation classique et traditionnelle des statistiques, à savoir transports à l'intérieur des pays et entre pays, par la combinaison (a + b), les courants de trafic peuvent être suivis au niveau de la région - transports intrarégionaux et transports entre régions de la Communauté, qui ne tiennent pas compte des frontières nationales.

Bien entendu, pour une catégorie de produits et un moyen de transport donnés, les résultats seront très différents selon les diverses catégories de trafic étudiées, mais ces considérations entraîneraient une analyse plus détaillée du tableau D qui ne peut être faite ici.

Au niveau du trafic total de la Communauté (à l'intérieur de la Communauté et avec les pays tiers), pour tous les produits C.E.C.A. et tous les moyens de transport, la ventilation des différentes catégories de trafic est la suivante:

		( a) intrarégionaux	30 %
trafic intra- communautaire:	81 %	( b) entre les 42 régions	51 %
		( c) à l'intérieur des	
		( 6 pays	62 %
		( d) entre pays membres	19 %
trafic avec les pays tiers:	19 %	( réceptions:	14 %
		( expéditions:	5 %
Total	100		

### C. Analyse des trafics par catégorie de produits

Les considérations d'ensemble qui précèdent sont insuffisantes si l'on veut se faire une idée précise de l'évolution dans les transports des produits relevant du Traité de la C.E.C.A. Des observations plus détaillées sont nécessaires qui font l'objet de l'analyse ci-après, présentée selon les 9 catégories de produits que distingue cette statistique des transports.

#### 1. Houille et agglomérés de houille

Entre 1956 et 1961 l'extraction de houille et la production d'agglomérés de houille des pays de la Communauté ont baissé respectivement de 19 et 5 millions de tonnes.

Entre 1960 et 1961, cette régression est de l'ordre de 4 millions de t pour la houille. Elle se répercute nécessairement sur les transports, n'étant pas compensée par des sorties de stocks - en recul - ou par des réceptions provenant des pays tiers restées à peu près stables.

Le total du trafic de houille intracommunautaire et venu des pays tiers accuse, en effet, de 1960 à 1961 un recul de 4,4 millions de t (171,8 contre 176,2).

Dans cette tendance générale orientée vers la baisse, le tableau suivant montre que les principaux bassins houillers subissent l'influence de cette baisse en 1961 par rapport à 1960, mais maintiennent cependant un niveau d'expéditions supérieur à celui de 1959.

#### Expéditions des principaux bassins houillers vers la Communauté

	1 000 t		
	1959	1960	1961
Duisbourg, Ruhr, Westphalie (Régions 05, 06 et 07)	47 490	55 460	53 215
bassin d'Aix la Chapelle (08)	7 701	7 389	6 369
bassin du Limbourg (35)	9 238	10 109	10 210
Belgique (Anvers exclu) (30)	21 944	22 744	22 244
Sarre (16)	11 836	11 853	12 358
bassin Nord/Pas de Calais (40)	16 153	16 732	16 210
Lorraine (44)	8 687	8 790	8 797

Les réceptions de houille en provenance des pays tiers, qui n'ont augmenté que faiblement entre 1960 et 1961 - moins de 300 000 t, soit 1,5 % - n'ont pas sensiblement modifié l'approvisionnement des régions que leur situation géographique oriente vers les ports maritimes d'importation.

Toutefois, la tendance observée en 1960 d'un approvisionnement accru de ces régions en houille communautaire, au détriment de houille importée, ne se confirme pas en 1961, comme en témoignent les 3 exemples ci-dessous :

	en 1 000 t		
	1959	1960	1961
1. région 04 (Hanovre, Salzgitter)			
- réceptions des ports de la mer du Nord (01, 02, 03)	170	128	258
- réceptions en provenance du reste de la Communauté (trafic intrarégional exclu)	6 369	7 016	6 985
2. régions 01+02+03 (Hambourg, Brème, Emden)			
- réceptions en provenance des pays tiers	5 020	5 179	4 846
- réceptions en provenance de la Ruhr - Westphalie (05+06+07)	4 629	5 187	4 592
3. région 42 (Normandie)			
- réceptions en provenance des pays tiers	1 269	1 014	1 374
- réceptions en provenance de la Communauté (trafic intrarégional exclu)	1 378	1 747	1 541

Les trafics à l'intérieur de la Communauté sont généralement en régression, à l'exception des échanges entre la Belgique et les Pays-Bas et des réceptions de l'Italie en provenance du reste de la Communauté:

Echanges de houille entre Belgique et Pays-Bas

	1 000 t	
	<u>1960</u>	<u>1961</u>
Réceptions de la Belgique en provenance des Pays-Bas	848	944
Réceptions des Pays-Bas en provenance de la Belgique	958	1 106

Réceptions de houille de l'Italie

	1 000 t	
	<u>1960</u>	<u>1961</u>
en provenance d'Allemagne		
directement par chemin de fer	410	709
par voie maritime	473	460
en provenance de la Communauté:		
par Rotterdam	1 604	1 615
par Anvers	456	484
autres	39	51
Total	2 982	3 319

Enfin les expéditions de houille à destination des pays tiers sont en baisse pour tous les pays sauf la Belgique où les tonnages expédiés passent de 352 000 à 674 000 tonnes, cette augmentation intéressant uniquement la voie maritime.

## 2. Lignite et agglomérés

L'extraction du lignite et la production des briquettes poursuivent en 1961 la remontée déjà notée en 1960. Entre ces deux années la progression est de l'ordre de 2 %.

Cependant les quantités transportées dans la Communauté sont légèrement inférieures à celles de 1960 (- 0,3 %). Ce phénomène est la résultante de divers facteurs entrant en jeu. En effet, la consommation propre de lignite récent a baissé de 5 % entre 1960 et 1961, ce qui, associé à une production accrue, devrait augmenter les quantités offertes au transport. Mais par ailleurs les tonnages utilisés sur place pour la fabrication des briquettes sont en augmentation, de même que les stocks, la consommation propre de lignite ancien et les livraisons de lignite récent aux centrales électriques publiques; autant d'éléments qui ont pour résultat d'augmenter les quantités échappant au transport.

Cette légère régression du transport de lignite est sensible pour le chemin de fer et la navigation intérieure. On note par contre une augmentation des tonnages transportés par voie maritime, mais elle porte sur des quantités peu importantes: de 22 000 à 37 000 tonnes.

Comme toujours le trafic se concentre au départ de la région 08 - Rhénanie du Nord - qui à elle seule représente en 1961 70 % du trafic communautaire total par chemin de fer, 96 % du trafic fluvial, 54 % du trafic maritime. Les 15 millions de t expédiés en 1961 par cette région se distribuent dans tous les pays membres et, à l'intérieur de chacun d'eux, dans presque toutes les régions de la Communauté: 14 millions de t dans les régions de la R.F. d'Allemagne, 41 000 t en Belgique, 126 000 t au Luxembourg, 211 000 t aux Pays-Bas, 460 000 t dans les régions de France et 105 000 t dans l'ensemble de l'Italie.

Les réceptions en provenance des pays tiers restent stables. Acheminées pour la presque totalité par chemin de fer, elles proviennent des pays de l'Est et aboutissent principalement dans les régions de Hambourg (22 %), de Franconie (35 %) et de Bavière (27 %). Quant aux expéditions à destination des pays tiers, si elles marquent par rapport à 1960 une progression de 7 %, elles n'en restent pas moins à un faible niveau: 377 000 tonnes. C'est bien entendu de la région 08 que part la presque totalité de cette catégorie de trafic.

## 3. Coke

La production communautaire de coke marque en 1961 un léger recul par rapport à 1960. La réduction des stocks se poursuit mais à un moindre rythme. Il en résulte une diminution des disponibilités qui à son tour entraîne une baisse de 5,4 % des quantités transportées à l'intérieur de la Communauté:

Cette diminution se répercute sur le transport ferroviaire (- 5 %) et plus encore sur la navigation intérieure (- 9 %). Pour cette dernière la régression est d'ailleurs constante et affecte les principaux courants de trafic: les expéditions fluviales de la Ruhr, premier producteur de coke, continuent à décroître: 4,0 millions de t en 1956, 2,3 en 1959, 2,1 en 1960, 2,0 en 1961; les réceptions fluviales des régions 9 et 10 passent de 0,8 million de t

en 1959 à 0,5 en 1960 et à 0,4 en 1961: les réexpéditions fluviales de Duisbourg (no. 5) décroissent de 860 000 t en 1959 à 690 000 en 1960 et à 573 000 tonnes en 1961; enfin celles de Rotterdam (no. 37) passent entre 1960 et 1961 de 143 000 à 65 000 tonnes.

Par contre, en dépit de la baisse, au niveau de la Communauté, des tonnages transportés par chemin de fer, et qui a été signalée plus haut, les principales régions consommatrices de coke enregistrent des arrivées par voie ferrée qui se maintiennent au même niveau: Luxembourg: 4 114 000 tonnes en 1961 contre 4 121 000 en 1960 ou qui sont même en légère augmentation: région industrielle de l'Est de la France (no. 44): 8 750 000 tonnes en 1961 contre 8 678 000 en 1960.

Les réceptions de coke provenant des pays tiers représentent un trafic négligeable: quant aux expéditions de la Communauté vers les pays tiers - dont 65 % environ sont acheminés par mer, essentiellement vers la Scandinavie - elles oscillent, depuis 1956, autour de 4 millions de t.

#### 4. Minerai de fer

La production marchande de minerai de fer dans les mines de la Communauté qui de 1956 à 1960 semblait suivre une progression continue (mis à part un léger fléchissement en 1958) accuse en 1961 une légère diminution qui est de l'ordre de 413 000 t soit - 0,5 % par rapport à 1960.

Cette diminution de la production qui affecte tous les pays, à l'exception du Luxembourg, coïncide avec une augmentation des stocks: 745 000 tonnes contre 5 000 tonnes en 1960, et qui, elle, est générale dans tous les pays producteurs.

Les réceptions en provenance des pays tiers ne s'étant accrues que de 600 000 t environ entre 1960 et 1961, il en résulte une légère diminution des disponibilités (- 0,5 %) qui se traduit par un abaissement des tonnages transportés de 0,9 % pour l'ensemble de la Communauté (1).

Les réceptions de la Communauté en provenance des pays tiers de l'ordre de 36 millions de t en 1961 marquent une progression de 1,7 % par rapport à 1960, qui était déjà une année record. Les arrivées par mer représentent, à elles seules, plus de 99 % de ces réceptions.

Les expéditions à destination des pays tiers, beaucoup plus modestes, puisque de l'ordre de 1,4 million de t, sont pour l'ensemble de la Communauté en léger déclin par rapport à 1960 (100 000 t).

La Communauté compte 4 grands bassins producteurs de minerai de fer. Leurs expéditions intracommunautaires en 1960 et 1961 sont résumées ci-après:

---

(1) Les chiffres des tonnages transportés en 1960 et au cours des années antérieures ont été rectifiés (cf. chapitre II-B-1).

1 000 t

Centres producteurs	1960	1961	% de variation 1961/1960
<b>1. <u>Salzgitter</u> (région 04)</b>			
Total des expéditions vers la Communauté	7 573	7 436	- 1,8
(dont trafic intrarégional)	(4 502)	(4 907)	(+ 9,0)
- vers la Ruhr (05 + 06)	2 712	2 164	- 20,2
<b>2. <u>Luxembourg</u> (34)</b>			
Total des expéditions vers la Communauté	2 980	3 109	+ 4,3
(dont trafic intrarégional)	(2 300)	(2 437)	(+ 6,0)
- vers la Belgique (30)	680	671	- 1,3
<b>3. <u>Ouest de la France</u> (42 + 50)</b>			
Total des expéditions vers la Communauté	2 364	2 455	+ 3,8
(dont trafic intrarégional)	(489)	(536)	(+ 9,6)
- vers la Belgique (30)	476	488	+ 2,5
- vers le Nord de la France (40)	1 062	1 017	- 4,2
<b>4. <u>Est de la France</u> (région 44)</b>			
Total des expéditions vers la Communauté	36 595	36 737	+ 0,4
(dont trafic intrarégional)	(14 306)	(14 785)	(+ 3,3)
- vers la Belgique (30)	7 110	7 091	- 0,3
- vers le Luxembourg (34)	2 083	2 149	+ 3,2
- vers la Sarre (16)	8 842	8 740	- 1,2
- vers le reste de l'Allemagne	646	610	- 5,6
- vers le Nord de la France (40)	3 435	3 139	- 8,6

A l'exception du bassin de Salzgitter, tous les grands gisements de minerai de fer de la Communauté ont entre 1960 et 1961 augmenté leurs expéditions globales à l'intérieur de la Communauté, mais au niveau des échanges entre régions les tendances d'évolution sont très variables.

Une autre série de courants de trafic a comme origine les ports d'importation de minerai d'outre-mer. Entre 1960 et 1961, l'évolution des réexpéditions de minerai de fer à l'intérieur de la Communauté fait l'objet du tableau ci-dessous, limité aux principaux ports d'importation de ce produit.

Départs vers la Communauté des principaux ports  
d'importation de minerai de fer

1 000 t

Ports	1960	1961	% de variation 1961/1960
Brême (région O2)	1 768	1 516	- 14,3
Emden (O3)	6 984	6 424	- 8,0
Anvers (31)	3 366	3 967	+ 17,9
Amsterdam (36)	1 781	1 777	=
Rotterdam (37)	12 728	12 755	+ 0,2
	<u>26 627</u>	<u>26 439</u>	

Les grands courants de réexpédition liés au transbordement maritime subissent en 1961 des évolutions diverses: Anvers continue sa progression, Amsterdam et Rotterdam maintiennent leur position: seuls les ports de l'Allemagne du Nord accusent une baisse de trafic.

5. Minerai de manganèse

La production de minerai de manganèse, très faible dans la Communauté, a été de 46 804 tonnes en 1960 et de 47 218 tonnes en 1961. Or, la consommation totale de la Communauté est passée dans le même temps de 1 423 000 tonnes à 1 500 000 t. C'est dire que tous les pays de la Communauté sont de plus en plus tributaires des pays tiers. Les réceptions en provenance de ces pays ont effectivement augmenté de 9 % en 1961 par rapport à 1960. Il s'agit essentiellement d'arrivées par mer, les principaux pays fournisseurs étant la Russie, l'Union Sud-Africaine, le Maroc et l'Inde.

Le trafic à l'intérieur de la Communauté qui, sauf pour de faibles tonnages transportés en Italie, consiste uniquement en réexpéditions de minerais importés, a augmenté en 1961 de près de 15 %, remplaçant le montant des tonnages transportés (936 000 tonnes) au niveau élevé des années 1956 et 1957. Cette augmentation se répercute de manière assez diffuse dans toutes les régions industrielles consommatrices et sur les trois modes de transport, mais particulièrement sur la navigation intérieure : 241 000 tonnes en 1960, 336 000 tonnes en 1961.

Quant aux expéditions à destination des pays tiers, elles sont négligeables et consistent en d'infimes réexpéditions de minerais d'importation.

6. Ferraille

Entre 1960 et 1961 la consommation de ferraille dans la Communauté est restée stationnaire et de l'ordre de 33 millions de t, niveau jamais atteint dans le passé. Elle va de pair avec les ressources propres de la Communauté (ferraille de l'industrie sidérurgique - échappant au transport - et ferraille de collecte) qui elles aussi

se sont maintenues à un niveau record; les réceptions en provenance des pays tiers sont passées de 2 à 2,6 millions de t et compensent la légère diminution de la collecte de ferraille sur le marché commun.

Les trafics à l'intérieur de la Communauté reflètent cette stabilité: 21,1 millions de tonnes en 1961 contre 21,4 en 1960 (- 1 %). Ce léger recul affecte principalement la voie fluviale.

La baisse relative entre 1960 et 1961 des expéditions à destination de pays tiers est importante, mais elle porte sur de faibles tonnages: 298 000 t en 1960, 168 000 t en 1961.

L'Italie reste, et de loin, le plus important "acheteur" de ferraille des pays membres, absorbant à elle seule plus du quart du trafic total de la Communauté. La somme des tonnages transportés pour toutes les catégories de trafic: national, avec les cinq autres pays membres et avec les pays tiers, atteignait 5 673 000 t en 1960: elle s'est élevée en 1961 à 6 315 000 t, correspondant à une hausse de 11,3 %.

L'Italie du Nord-Ouest (région no. 60) où se trouvent les principaux centres sidérurgiques du pays, tout en augmentant légèrement ses réceptions en provenance des pays tiers, maintient sensiblement en 1961 le niveau de ses réceptions en provenance de la Communauté.

1 000 t

	1959	1960	1961
Réceptions de l'Italie du Nord-Ouest (no. 60)			
- en provenance des autres pays de la Communauté	1 563	1 854	1 757
dont Allemagne	493	840	819
dont France du Sud Est (Régions 45 à 47)	712	662	607
- en provenance du reste de l'Italie	152	154	170

Le sud de l'Allemagne (régions 12 à 15) qui fournit 80 % des expéditions allemandes à destination de cette région a encore accru ses envois en 1961 (651 000 t) par rapport à 1960 (423 000 t). Cet exemple illustre le développement des trafics ferroviaires en transit par la Suisse et l'Autriche.

#### 7. Fonte et acier bruts

La production de fonte et d'acier bruts ne s'est pas ralentie en 1961, mais la progression est moins spectaculaire que celle constatée entre 1959 et 1960.

Les trafics à l'intérieur de la Communauté reflètent cette tendance, en dépit de l'abaissement des quantités importées et d'une autoconsommation engloutissant 90 % de la production. Si l'ensemble des trafics intracommunautaires ne fait apparaître qu'une augmentation assez faible de 1960 à 1961 (190 000 tonnes, soit 2 %), celle-ci

se répercute différemment sur les trois moyens de transport: la navigation maritime (y compris le cabotage) a considérablement augmenté - 336 000 à 566 000 tonnes - tout comme la navigation fluviale - de 2,2 à 2,6 millions de tonnes -; seul le chemin de fer enregistre une diminution de l'ordre de 5 %: 7,5 contre 7,9 millions de t.

Tous les pays membres, à l'exception de l'Allemagne, reflètent l'augmentation constatée entre 1960 et 1961. Les taux d'augmentation de leurs réceptions en provenance des autres pays membres sont de: 22 % pour la Belgique, 13 % pour la France et le Luxembourg, 120 % pour l'Italie et de 46 % pour les Pays-Bas.

Les réceptions de la Communauté en provenance des pays tiers ont diminué de 12 % par rapport à 1960. Ce recul se localise en Allemagne et en Italie.

Quant aux expéditions à destination des pays tiers, elles ont augmenté de 13 %, cette augmentation intéressant seulement le trafic maritime car les autres modes de transport enregistrent des tonnages plus faibles qu'en 1960.

#### 8. Demi-produits sidérurgiques

Une production communautaire à peine accrue par rapport à 1960 (0,4 %), une baisse des réceptions en provenance des pays tiers (5,5 %) aboutissent à une réduction du trafic intracommunautaire de près de 900 000 t soit 5,4 %. Il est vrai que l'année 1960 avait marqué un record des tonnages transportés pour toutes les catégories de trafic: à l'intérieur de la Communauté, avec les pays tiers et dans chaque catégorie pour tous les modes de transport. Malgré cette diminution, les chiffres de 1961 restent généralement très supérieurs à ceux de 1959.

Les expéditions à destination des pays tiers ont augmenté, passant de 1 357 000 à 1 646 000 tonnes, soit 21 %. Cette différence porte évidemment surtout sur la navigation maritime. Les réceptions en provenance des pays tiers n'ont pratiquement pas varié entre 1960 et 1961.

L'évolution, au cours des 3 dernières années, des expéditions au départ des principales régions productrices et celle des réceptions des principales régions consommatrices de demi-produits est indiquée ci-après.

Transports de demi-produits sidérurgiques  
dans la Communauté

1 000 t

	1959	1960	1961
<u>Expéditions dans la Communauté</u>			
au départ de :			
Duisbourg (05)	1 754	1 840	1 585
Ruhr (06)	3 770	5 090	4 813
Nord de la France (40)	1 150	1 487	1 457
Est de la France (44)	1 884	1 916	1 881
<u>Réceptions en provenance de</u>			
<u>  la Communauté</u>			
Westphalie (07)	1 808	2 245	1 949
- dont en provenance de la Ruhr (06)	1 289	1 606	1 367
Rhénanie du Nord (08)	1 699	2 056	1 605
- dont en provenance de Duisbourg (05)	730	666	514
en provenance de la Ruhr (06)	736	1 135	854
Picardie (41)	741	863	832
- dont en provenance du Nord de la France (40)	677	794	782

Le recul est général entre 1960 et 1961, mais il est beaucoup plus sensible pour les grandes régions industrielles de la R.F. d'Allemagne que pour la France.

9. Produits laminés

Le trafic des produits laminés a, dans l'ensemble, peu varié de 1960 à 1961.

1 000 t

	1960	1961	% de variation 1961/1960
Tonnages transportés :			
- à l'intérieur de la Communauté	37 042	37 106	+ 1,7
- en provenance des pays tiers	1 405	1 358	- 3,3
- à destination des pays tiers	10 642	10 550	- 0,9

Toutefois il ne faut pas perdre de vue que les transports routiers, qui absorbent une part appréciable des transports de produits laminés, ne figurent pas dans ces chiffres.

L'année 1960 ayant établi des chiffres records dans tous les secteurs, on peut dire que l'année 1961 est satisfaisante, puisqu'elle fait état ou de faibles augmentations ou de faibles diminutions.

En ce qui concerne le trafic à l'intérieur de la Communauté, le tableau suivant met en évidence la part de chaque pays et la répartition entre trafic national et trafic entre pays membres.

Trafic de produits laminés à l'intérieur  
de la Communauté

1 000 t

Pays	à l'intérieur des pays membres		vers les autres pays membres		Total	
	1960	1961	1960	1961	1960	1961
Allemagne	14 522	14 382	2 517	2 810	17 039	17 192
Belgique	3 004	3 052	1 454	1 358	4 458	4 410
France	8 420	8 527	2 386	2 420	10 806	10 947
Italie	1 432	1 395	52	45	1 484	1 440
Luxembourg	27	29	2 213	2 186	2 240	2 215
Pays-Bas	613	541	401	360	1 014	901
	28 018	27 926	9 023	9 179	37 042	37 106
% de variation	- 0,3		+ 1,7		+ 0,2	

Si l'augmentation du trafic total intracommunautaire est faible, il est intéressant de remarquer l'évolution contraire des deux éléments qui le composent : les transports nationaux sont en légère régression, alors que les transports entre pays membres accusent un progrès sensible. Cet exemple d'intégration est particulièrement souligné en R.F. d'Allemagne (qui à elle seule représente près de la moitié du trafic intracommunautaire de laminés) : le trafic national a baissé de 1 % alors que les expéditions vers les 5 autres pays membres se sont accrues de 12 %.

Au niveau de la région, les chiffres d'expéditions des principales zones productrices montrent une relative stabilité, l'écart le plus notable étant le léger recul de celles de la Ruhr-Westphalie qui de 1959 à 1960 avaient connu un accroissement important.

Expéditions de produits laminés  
des principales régions productrices

1 000 t

	1959	1960	1961
Expéditions de la Ruhr-Westphalie (05, 06, 07) vers l'ensemble de la Communauté	8 608	10 602	10 382
Expéditions de la Sarre (16) vers l'ensemble de la Communauté (dont trafic intrarégional)	2 158 (524)	2 223 (518)	2 355 (543)
vers le reste de l'Allemagne	529	705	683
vers la France	1 005	941	1 035
Expéditions du Luxembourg (34) vers l'ensemble de la Communauté	2 072	2 240	2 215
Expéditions de l'Est de la France (44) vers l'ensemble de la Communauté (dont trafic intrarégional)	6 795 (1 187)	7 162 (1 180)	7 220 (1 265)
vers l'Allemagne	631	671	613

Quant aux expéditions à destination des pays tiers, elles continuent un léger mouvement décroissant déjà observé en 1960.

Expéditions de produits laminés de la Communauté  
vers les pays tiers

				1 000 t
	1959	1960	1961	% de variation 1961/1960
Chemin de fer	997	995	1 290	+ 30
Voie fluviale	489	609	798	+ 31
Voie maritime	9 292	9 038	8 463	- 6
Total	10 778	10 642	10 550	- 1

La diminution est ressentie par le trafic maritime, tandis que les trafics ferroviaire et fluvial enregistrent des gains appréciables, quoique portant sur de faibles tonnages.

D. Tonnages indexés

Faute de connaître les prestations de trafic des produits de la C.E.C.A., exprimées en tonnes-kilomètres, les tonnages transportés ont été pondérés par des "indices de relation". Un indice a été attribué à chacune des relations possibles entre les 42 régions de transport de la Communauté, sur la base des distances moyennes de transport obtenues par la méthode statistique ou par l'estimation. Les différents indices adoptés selon les distances moyennes établies, sont les suivants:

entre	1 et	125 kms	: 1
"	125 et	250 kms	: 2
"	250 et	375 kms	: 3
"	375 et	500 kms	: 4
"	500 et	625 kms	: 5
"	625 et	750 kms	: 6
"	750 et	875 kms	: 7
"	875 et	1 000 kms	: 8
au delà de		1 000 kms	: 9

La table détaillée des indices de relation a été publiée dans le rapport des transports des produits de la C.E.C.A., année 1960, aussi n'est-elle pas reproduite ici.

L'application de ces indices aux trafics ferroviaires, fluviaux et maritimes entre les régions et à l'intérieur des régions donne les "tonnages indexés". Certes, ces tonnages indexés ne remplacent pas les tonnes-kilomètres, car ils comportent un certain nombre de simplifications, entre autres l'application d'un même indice par relation, quels que soient le mode de transport, le sens de trafic et la catégorie de produit: mais ils donnent cependant, en raison même de la méthode employée, des indications générales et comparables sur la dispersion géographique des trafics et sur l'évolution de la répartition des transports. Il est alors possible de calculer les indices moyens et de suivre ainsi le rapport entre les tonnes transportées et les "tonnages indexés" pour un même produit et au cours

d'une même période. Le calcul et la comparaison ont porté sur les années 1957, 1960 et 1961 et sur quatre catégories de produits : houille, coke, minerai de fer et produits laminés (v. tabl. page suiv.).

Les résultats relatifs aux transports totaux à l'intérieur de la Communauté aussi bien qu'aux transports entre régions (après déduction des trafics intrarégionaux caractérisés par de grandes quantités et de faibles indices de relation) montrent que l'évolution des tonnes transportées et des tonnages indexés se poursuit dans le même sens au cours de la période considérée. Toute baisse des tonnes transportées correspond à une baisse des tonnages indexés et toute hausse des premières entraîne également une hausse de ces derniers. Cette observation tout à fait normale doit cependant être complétée par une constatation importante: on remarque en effet que les variations des tonnages indexés sont en général plus accentuées, soit dans le sens de la hausse, soit dans le sens de la baisse, que celles des tonnes transportées correspondantes. Cette remarque indique qu'une augmentation des tonnages transportés s'accompagne d'un développement des relations entre régions plus éloignées, tandis qu'une diminution des tonnages transportés provoque une contraction géographique des transports. Les relations de voisinage seraient donc les moins affectées par les variations globales des quantités transportées. En effet, si la variation des tonnes transportées était répartie également sur toutes les relations de trafic, il existerait un parallélisme rigoureux entre l'évolution des tonnages réels et indexés; inversement la hausse ou la baisse plus que proportionnelle des tonnages indexés prouve que les variations des quantités transportées affectent davantage les relations dont l'indice est supérieur à 1. Ceci apparaît peut-être plus clairement si l'on considère l'évolution de l'indice de relation moyen en calculant le rapport entre tonnes transportées et tonnages indexés. Ainsi l'indice de relation moyen de la houille tombe de 2,32 en 1957 à 2,29 en 1961, celui du coke de 2,35 à 2,29, pendant que les indices relatifs au minerai de fer et aux produits laminés passent respectivement de 2,02 à 2,04 et de 2,37 à 2,51 durant la même période. A défaut de calcul plus exact, ces indices de relation moyens peuvent donner une approximation de la distance moyenne de transport dans la Communauté. Cette distance moyenne serait comprise entre 125 et 250 kms, avec une tendance à diminuer pour la houille et le coke et une tendance à croître pour le minerai de fer et les produits laminés. Bien entendu les indices moyens des courants de trafic entre régions sont légèrement supérieurs mais la différence n'est pas grande, ce qui est une preuve de la prédominance des relations entre régions voisines.

La houille et les produits laminés présentent les indices moyens les plus élevés dans les relations interrégionales avec 3,00 et 2,86 en 1961.

Ces indications d'ordre général, basées sur les tonnages indexés ne peuvent pas être poussées plus en détail, sans exiger des calculs plus précis, que la méthode actuellement utilisée ne peut certes pas autoriser.

Trafics à l'intérieur de la Communauté (sans la route)

(1 000 t)

	1957	1960	1961	%60/57	%61/57	%61/60
<u>Houille</u>						
- transports totaux						
tonnes transportées	173 802	156 275	152 503	-10,1	-12,3	- 2,4
tonnages indexés	403 309	362 255	349 385	-10,2	-13,4	- 3,6
- transp. entre régions (1)						
tonnes transportées	100 956	91 951	88 718	- 8,9	-12,1	- 3,5
tonnages indexés	307 628	278 806	266 196	- 9,4	-13,5	- 4,5
<u>Coke</u>						
- transports totaux						
tonnes transportées	48 202	45 990	43 526	- 4,6	- 9,7	- 5,4
tonnages indexés	113 433	105 066	99 990	- 7,4	-11,9	- 4,8
- transp. entre régions (1)						
tonnes transportées	34 915	31 751	30 120	- 9,1	-13,7	- 5,1
tonnages indexés	95 360	86 173	82 082	- 9,6	-13,9	- 4,7
<u>Minerai de fer</u>						
- transports totaux						
tonnes transportées	82 367	93 673	88 672	+13,7	+ 7,7	- 5,3
tonnages indexés	166 416	190 914	180 726	+14,7	+ 8,6	- 5,3
- transp. entre régions (1)						
tonnes transportées	52 004	61 667	59 881	+18,6	+15,1	- 2,9
tonnages indexés	114 779	135 380	130 474	+17,9	+13,7	- 3,6
<u>Produits laminés</u>						
- transports totaux						
tonnes transportées	32 892	37 042	37 106	+12,6	+12,8	+ 0,2
tonnages indexés	77 951	92 603	93 048	+18,8	+19,4	+ 0,5
- transp. entre régions (1)						
tonnes transportées	24 603	28 388	28 368	+15,4	+15,3	- 0,1
tonnages indexés	66 960	80 772	81 072	+20,6	+21,1	+ 0,4

(1) trafics intrarégionaux exclus.

CHAPITRE IV

Evolution de l'intégration du Marché Charbon-Acier depuis 1956.

L'un des objectifs de la statistique interrégionale des produits du Traité est de mettre en évidence les courants d'échanges entre régions de production et de consommation de la C.E.C.A. Elle doit permettre de répondre à la double question :

1. dans quelle mesure les consommateurs ont-ils en pratique fait usage des avantages de ce Marché Commun.
2. dans quelle mesure les relations traditionnelles existant avant ce marché et entravées par toutes les contingences douanières et tarifaires, ont-elles fait place à de nouveaux courants de trafic entre régions économiques de ce marché.

Pour pouvoir répondre à ces questions, ce chapitre devrait mettre en évidence l'évolution, au cours des six dernières années, d'une part des échanges entre pays membres, et d'autre part des courants de trafic entre les 42 régions de la Communauté.

Mais une telle étude ne pourra donner une image complète de cette évolution car des changements se sont déjà produits entre 1952 et 1955, dès la création du Marché Commun, et avant l'existence de cette statistique.

A. Evolution des trafics entre pays membres

Le degré d'intégration du marché peut être mesuré par l'évolution du rapport entre les courants d'échanges entre pays membres et les transports à l'intérieur des pays membres. Entre 1956 et 1961, ce rapport a évolué comme suit pour l'ensemble des produits C.E.C.A. et les trois modes de transport recensés :

en %

	Transports entre pays membres	Transports à l'intérieur des pays membres
1956 :	20,3	79,7
1957 :	20,9	79,1
1958 :	21,4	78,6
1959 :	21,3	78,7
1960 :	22,9	77,1
1961 :	23,3	76,7

Cet accroissement régulier des transports entre les pays membres peut être considéré comme un signe d'intégration progressive.

Sur la base des statistiques existantes, on peut aussi constater que, en général, les variations dans les quantités offertes aux transports de produits C.E.C.A. ont, dans le cas d'une baisse, une répercussion plus forte dans les transports nationaux qu'entre pays membres et, par contre, en cas de hausse une répercussion plus forte sur les trafics entre pays membres que sur les transports nationaux.

La comparaison 1960/1961 fait apparaître pour 1961 un recul de 2,6 % pour les transports de tous les produits à l'intérieur des pays membres et de 0,6 % seulement pour les transports entre pays membres.

En faisant abstraction de la houille, ces variations sont respectivement les suivantes : - 2,3 % et + 0,1 %.

#### B. Evolution des trafics entre régions de transport de la Communauté.

Les exemples ci-dessous, choisis pour quelques catégories de produits, mettent en évidence l'évolution entre 1956 et 1961 de certaines relations caractéristiques entre régions de transport de la Communauté.

##### 1. approvisionnement en ferraille de l'industrie sidérurgique italienne

Les cinq autres pays membres ont expédié vers l'Italie, essentiellement par chemin de fer :

833 000 t en 1956  
2 117 000 t en 1961.

La République fédérale d'Allemagne, à elle seule, a fourni à la première zone industrielle de l'Italie - région 60 : Gênes, Milan, Turin -

en 1956 : 321.000 t  
dont : 275 000 t en provenance de  
l'Allemagne du Sud (régions 12 à 15)  
en 1961 : 819 000 t  
dont : 650 000 t des régions 12 à 15.

Les livraisons de ferraille de la R.F. d'Allemagne vers le Nord-Ouest de l'Italie (région 60) se sont accrues de 155 % entre 1956 et 1961; elles proviennent, à concurrence de 80 % environ, des régions de l'Allemagne du Sud, empruntant ainsi le chemin le plus court.

La même tendance peut être observée dans l'approvisionnement de cette région 60 auprès des régions les plus voisines de France : régions 45 à 47 - Dijon, Lyon, St. Etienne, Marseille.

Les réceptions de ferraille de la région 60 en provenance de (45 + 46 + 47) ont évolué comme suit :

302 000 t en 1956  
607 000 t en 1961.

## 2. approvisionnement du Luxembourg en coke

Les expéditions de coke de la R.F. d'Allemagne vers le Luxembourg ont évolué comme suit :

expéditions de la région 08 (Aix la Chapelle)

1956 :	854 000 t
1961 :	1 387 000 t

expéditions de la région 06 (Ruhr)

1956 :	2 317 000 t
1961 :	2 108 000 t

Alors que les départs de la Ruhr ont baissé de 200 000 t environ, ceux de la région 08, géographiquement beaucoup plus proche, ont augmenté de plus de 500 000 t.

## 3. approvisionnement de la Sarre en minerai de fer

La Sarre (région de transport no. 16) qui à partir de 1945 était économiquement réunie à la France, recevait le minerai de fer de Lorraine (région no. 44). Depuis la réintégration de la Sarre dans l'économie allemande, ces courants traditionnels se sont non seulement maintenus, mais ont sensiblement augmenté :

réceptions de la Sarre en minerai de fer lorrain :

1956 :	7 807 000 t
1961 :	8 741 000 t

## 4. approvisionnement en produits laminés de la R.F. d'Allemagne en provenance de France et du Luxembourg

Les transports de produits laminés (catégorie no. 9) de France vers l'Allemagne du Sud (transports routiers exclus), ont quadruplé entre 1956 et 1961. De la Lorraine (région 44) vers l'Allemagne du Sud (régions 12 à 15) ces transports ont quintuplé.

	<u>1956</u>	<u>1961</u>
France vers Allemagne du Sud (12 à 15)	75 400 t	300 747 t
dont: Lorraine (44) vers (12 à 15)	43 500 t	210 000 t

En ce qui concerne les départs du Luxembourg vers l'Allemagne, il est possible d'y inclure les transports routiers de produits laminés, mais ces derniers sont fournis globalement pour la République fédérale, sans ventilation régionale.

	<u>1956</u>	<u>1961</u>
Luxembourg (34) vers Allemagne (RF) (Sarre comprise)	460 000 t	559 753 t

Il serait évidemment possible de fournir d'autres exemples de cette interpénétration des régions de production et de consommation, exemples qui mettraient en évidence, eux aussi, les progrès de l'intégration.

## CHAPITRE V

### Etude des Transports routiers

En 1961 également, l'attention particulière de l'Office Statistique a été portée sur l'amélioration des statistiques de transports routiers dans la Communauté.

Des efforts ont été entrepris, dont certains ont abouti aux résultats qui figurent dans ce rapport, ou qui seront présentés dès que les renseignements seront disponibles.

Ces efforts ont porté:

- en premier lieu sur la réalisation d'un sondage des transports routiers de marchandises, entrepris en 1962 dans les six pays membres. Etant donné que quelques pays n'avaient en la matière aucune expérience, cette enquête par sondage est considérée comme une enquête pilote; les sondages seront poursuivis à partir de 1963, sur des bases améliorées.

L'enquête est axée sur les transports de toutes les marchandises à l'intérieur des six pays; une ventilation régionale de ces trafics - basée sur les régions de transport C.E.C.A. - est prévue pour les 3 pays de plus grande superficie (Allemagne, France, Italie); la classification des marchandises est faite d'après la nomenclature uniforme pour les statistiques de transports (NST) comprenant 176 positions, dans lesquelles se retrouvent tous les produits C.E.C.A.

Les résultats de cette enquête pilote seront vraisemblablement disponibles vers le milieu de l'année 1963.

- sur les transports routiers de produits C.E.C.A. entre pays membres en 1961.
- sur une étude des transports de produits laminés en zone longue pour l'Allemagne (RF) en 1961.
- sur les transports routiers de combustibles solides au départ des mines, pour lesquels quelques données recueillies peuvent être publiées.

#### A. Transports routiers de produits C.E.C.A. entre les Pays-Membres en 1961.

Des données sur les transports routiers de produits C.E.C.A., entre pays membres, ont pu être rassemblées en 1961 comme il avait été déjà fait en 1960.

Toutefois il convient de préciser que ces données ne doivent être considérées qu'à titre indicatif, car il n'a pas été possible d'obtenir des renseignements susceptibles d'assurer une homogénéité parfaite. En effet le principe des relevés à l'arrivée n'a pas pu être appliqué dans tous les cas et il a fallu avoir recours aux relevés au départ et à quelques estimations.

Malgré cette imperfection, les renseignements ainsi obtenus permettent d'avoir une vue d'ensemble des transports routiers entre les pays membres.

Les deux tableaux ci-après font état: le premier de la part prise par la route dans le total des échanges entre pays membres, le deuxième de la ventilation de ce trafic routier par pays de départ et d'arrivée et par catégorie de produits C.E.C.A.

Echanges entre les pays de la Communauté en 1961

(1.000 t)

	chemin de fer	navig. intérieure	navig. maritime	route	tous transports
Houille	9.967	11.770	3.406	363	25.506
%	39,1	46,1	13,4	1,4	100
Lignite	788	254	3	226	1.271
%	62,0	20,0	0,2	17,8	100
Coke	9.652	834	127	84	10.697
%	90,2	7,8	1,2	0,8	100
Minerai de fer	20.632	15.895	219	404	37.150
%	55,5	42,8	0,6	1,1	100
Minerai de manganèse	69	167	9	-	245
%	28,2	68,2	3,7	-	100
Ferraille	2.385	1.142	213	17	3.757
%	63,5	30,4	5,7	0,5	100
Fonte et acier bruts	498	2.060	330	46	2.934
%	17,0	70,2	11,2	1,6	100
Demi-produits	1.123	410	155	3	1.691
%	66,4	24,2	9,2	0,2	100
Produits laminés	5.557	3.398	225	1.246	10.426
%	53,3	32,6	2,2	12,0	100
Tous produits	50.671	35.930	4.687	2.389	93.677
%	54,1	38,4	5,0	2,6	100

Ces tableaux montrent que le trafic routier entre les pays membres ne représente qu'une faible part du total des échanges: moins de 3 %. Pourtant les tonnages relevés ici sont en augmentation par rapport à ceux de 1960 pour la plupart des produits, sauf le minerai de fer pour lequel les chiffres de la route ont baissé de moitié.

La majeure partie du trafic routier intéresse les produits laminés qui à eux seuls représentent 52 % du total des chargements routiers de produits C.E.C.A. en trafic international. C'est pourquoi le transport routier des produits laminés (en Allemagne) a fait l'objet d'un examen plus détaillé qu'on trouvera plus loin.

D'autres chiffres attirent également l'attention par leur volume. Ils se rapportent aux échanges de combustibles (houille, lignite et coke) expédiés d'une part d'Allemagne vers les régions proches des Pays-Bas, et d'autre part des Pays-Bas vers les régions voisines d'Allemagne et de Belgique.

Transports routiers entre pays membres - 1961 -

(1 000 t)

arrivée dép.	produits	Allem.	Belg.	France	Ita- lie	Lux.	P-B.	C.E.C.A.
Allemagne	houille		24	-	-	3	178	205
	lignite		-	-	-	-	221	221
	coke		1	1	-	-	9	11
	ferraille		-	-	-	-	-	-
	fonte acier bruts		3	1	-	6	11	21
	demi-produits		-	1	-	-	-	1
	produits laminés		23	157	1	3	84	268
Belgique	houille	1		3	-	-	2	6
	coke	-		7	-	-	-	7
	ferraille	1		3	-	-	2	6
	fonte acier bruts	1		7	-	-	-	8
	demi-produits	-		1	-	-	1	2
	produits laminés	100		50	-	-	101	251
France	houille	11	4		-	-	-	15
	coke	-	1		-	-	-	1
	minerai de fer	-	-		-	390	-	390
	ferraille	4	2		-	-	-	6
	fonte acier bruts	1	7		-	-	-	8
	demi-produits	-	-		-	-	-	-
	produits laminés	270	50		-	-	7	327
Italie	produits laminés	1	1	-		-	-	2
Luxembourg	fonte acier bruts	7	-	-	-		-	7
	produits laminés	151	181	-	-		(1)	332
Pays-Bas	houille	77	60	-	-	-		137
	lignite	5	-	-	-	-		5
	coke	61	4	-	-	-		65
	minerai de fer	14	-	-	-	-		14
	ferraille	2	2	-	-	-		4
	fonte acier bruts	2	-	-	-	-		2
	produits laminés	41	20	5	-	-		66
C.E.C.A.	houille	89	88	3	-	3	180	363
	lignite	5	-	-	-	-	221	226
	coke	61	6	8	-	-	9	84
	minerai de fer	14	-	-	-	390	-	404
	ferraille	7	4	3	-	-	2	17
	fonte acier bruts	11	10	8	-	6	11	46
	demi-produits	-	-	2	-	-	1	3
	produits laminés	563	275	212	1	3	192	1.246

(1) chiffres compris dans ceux de la Belgique

## B. Les transports de produits laminés en Allemagne en 1961

Comme au cours des années précédentes, une étude spéciale est présentée sur les transports routiers de produits laminés relatifs à l'Allemagne, dans le but de donner un exemple des expéditions par camion de certaines marchandises relevant de la C.E.C.A., à défaut de relevé exhaustif. Les résultats de ces trafics ont été communiqués par l'Office fédéral de statistique de Wiesbaden, sur la base des relevés effectués par le "Bundesanstalt für Fernverkehr" pour les transports professionnels et par le "Kraftfahrt Bundesamt" pour les transports privés.

Cette étude ne concerne que les produits laminés (catégorie C.E.C.A. No 9) et que le territoire de la République fédérale d'Allemagne aussi bien dans les relations régionales intérieures que dans les relations internationales en provenance et à destination des autres pays de la Communauté et des pays tiers. Le territoire fédéral allemand a été découpé suivant les 16 régions de transport de la C.E.C.A., tandis que les autres pays sont présentés sans ventilation régionale. La définition des produits et la délimitation des territoires sont les mêmes que pour les autres modes de transport, de sorte qu'une comparaison est possible dans une certaine mesure. Cependant, l'attention est attirée sur le fait que les relevés du trafic routier allemand (entre les régions Nos 1 à 16) ne portent que sur la zone longue, c'est-à-dire sur les transports dépassant un cercle de 50 km de rayon tracé autour du point d'attache de chaque véhicule, tandis que les relevés du trafic international comprennent au contraire les transports sur toutes distances. Ainsi le trafic entre l'Allemagne et l'étranger est représenté intégralement, alors que le trafic intérieur allemand n'est représenté que dans la mesure où il concerne la zone longue. Ce fait explique que les trafics à l'intérieur d'une même région de transport, surtout si sa superficie est faible, paraissent assez réduits. Ce fait provoque aussi un manque d'homogénéité dont il convient de tenir compte dans l'utilisation des différents résultats présentés dans cette étude.

Il faut éviter de rapprocher les résultats qui concernent les trafics routiers intérieurs allemands et les trafics routiers internationaux; il faut comparer avec prudence les trafics routiers intérieurs allemands et les données des transports ferroviaires, fluviaux et maritimes. Par contre, une comparaison peut être assurée dans tous les autres cas.

Les résultats sont reproduits ci-après dans un seul tableau qui rassemble toutes les données des transports routiers professionnels et privés. De plus, une carte montre les courants de trafic interrégionaux égaux ou supérieurs à 100 000 t au cours de l'année 1961. Le seuil de tonnage choisi pour la représentation cartographique est le même que celui qui est utilisé dans la carte No 9 reprise dans la partie statistique de ce rapport et relative aux trafics de produits laminés par chemin de fer, voie fluviale et navigation maritime.

Pour les raisons qui viennent d'être exposées, l'analyse des résultats concerne séparément les trafics intérieurs allemands et les trafics internationaux.

### a) trafics intérieurs allemands (zone longue)

La caractéristique dominante des transports routiers de produits laminés à l'intérieur de l'Allemagne est l'importance des tonnages acheminés, avec 7.221.851 tonnes en 1961, soit le tiers du total des chargements. La place du transport routier de zone longue

est donc considérable, comme le montre la répartition des tonnages entre tous les modes de transport en présence :

	t	%
chemin de fer	12.854.120	59,50
navigation intérieure	1.346.407	6,23
cabotage maritime	181.153	0,84
route (zone longue)	7.221.851	33,43
tous transports :	21.603.531	100,00

Le chemin de fer et la route enlèvent 93% des tonnages de produits laminés transportés en 1961. Cette répartition très inégale n'a rien de surprenant, car elle correspond aux caractéristiques de livraison des produits laminés, livraisons qui touchent une multitude d'usines ou de chantiers métallurgiques disséminés sur le territoire et pour lesquels le chemin de fer et la route offrent de meilleurs services en raison de leurs plus grandes possibilités de pénétration et de diffusion. La part des tonnages enlevés par la route, déjà importante, présente une légère tendance à croître au cours des années puisqu'elle était de 32,8% en 1960 et de 27,1% en 1958.

Le développement des transports routiers apparaît encore plus marqué si l'on considère l'évolution des tonnages transportés au cours des années précédentes :

1955 = 4 638 644 tonnes	
1958 = 4 551 042 "	- 2 %
1960 = 7 101 013 "	+ 56 %
1961 = 7 221 851 "	+ 1,7 %

Le développement le plus net a été réalisé pendant la période de 1958 à 1960, pour se stabiliser en 1961. Cette période correspond à une phase d'expansion de l'industrie sidérurgique qui a profité à tous les moyens de transport; mais il est vrai que l'accroissement de la route a été parmi les plus forts :

chemin de fer	+ 15,2 %	de 1958 à 1961
navigat.intérieure	+ 41,2 %	" " " "
cabotage maritime	+ 81,2 %	" " " "
route (zone longue)	+ 58,7 %	" " " "
tous transports	+ 28,9 %	" " " "

Les transports routiers de produits laminés à l'intérieur de l'Allemagne ont gagné 2 671 000 t depuis 1958 et augmenté de cette façon leur importance aussi bien en valeur absolue qu'en valeur relative. Il faut cependant noter que le développement des transports routiers semble assez irrégulier puisque l'accroissement n'est que de 1,7 % de 1960 à 1961; au cours de cette dernière année certains courants de trafic présentent même une stagnation ou un recul surtout dans les régions du Nord et du Centre de l'Allemagne.

En plus de ces considérations d'ordre général, la physionomie des trafics routiers de zone longue offre quelques particularités dignes d'intérêt. On remarquera d'abord que les expéditions sont très concentrées; en effet trois régions de transport, sur un total de seize, représentent 54 % des chargements; ce sont les régions Nos 6, 7 et 8, qui comprennent les ensembles sidérurgiques de la Ruhr, de la Westphalie et de la Rhénanie du Nord. Les transports

routiers de zone longue trouvent leur origine dans les centres industriels producteurs et non pas dans les ports de transbordement et de réexpédition (les régions Nos 5 et 11 par exemple, qui représentent les ports fluviaux de Duisburg, Mannheim et Ludwigshafen, n'expédient comparativement que des tonnages minimes par la route).

Les réceptions apparaissent bien entendu beaucoup plus dispersées et les déchargements se répartissent moins inégalement entre les régions que les chargements. Cependant deux régions reçoivent des quantités supérieures au million de tonnes, ce sont le Württemberg (No 13) et la Basse-Saxe autour de Hanovre (No 4), mais c'est l'Allemagne du Sud (régions No 12 à 15) qui constitue la principale zone de déchargement des trafics routiers de produits laminés, avec 2 685 000 de t en 1961, soit 37 % du trafic intérieur total. La distribution des trafics routiers est donc nettement orientée sur un axe nord-sud, ayant les centres sidérurgiques de Rhénanie du Nord-Westphalie comme origine et les pays de Bade-Württemberg et de Bavière comme zone principale de livraison. Sur ces relations typiques de zone longue, on observe même que les courants de trafic routiers sont égaux ou supérieurs aux trafics ferroviaires et fluviaux réunis.

C'est également sur ces relations que le plus fort développement des transports routiers a pu être constaté, avec une augmentation de l'ordre de 50 à 65 % par rapport à l'année 1958. Les expéditions routières en direction du Nord de l'Allemagne, de tonnage moindre, ne se sont pas développées à un tel rythme.

En résumé, la distribution des produits laminés à l'intérieur de l'Allemagne est axée sur les régions sidérurgiques de Rhénanie du Nord-Ruhr-Westphalie qui constituent le foyer d'origine d'où partent des courants de trafic: à prépondérance routière en direction du Sud (régions No 12 à 15), à dominance ferroviaire en direction du nord (régions No 1 à 3) et à égalité entre ces deux modes de transport vers les régions centrales (No 4, 9 et 10). D'après les renseignements disponibles, cette répartition géographique des trafics par mode de transport aurait tendance à se maintenir.

Des indications complémentaires sur la nature des produits sidérurgiques laminés expédiés par route en Allemagne permettent d'indiquer que ce sont surtout les profilés (barres, ronds et carrés, poutrelles, palplanches etc...) qui constituent les chargements des camions avec 3 436 516 tonnes (48 % du total des produits laminés), suivis des feuillards et des tôles (1 958 230 tonnes, 27%) et du fil machine (503 176 t, 7%).

Bien que cette analyse aboutisse à certaines conclusions sur les caractères et le développement des trafics routiers, elle ne peut donner qu'une vue partielle de la situation de la route; car, d'une part, elle ne concerne qu'un seul pays et laisse ignorant sur les tendances peut être différentes dans les autres parties de la Communauté, d'autre part elle ne se rapporte qu'au trafic de zone longue.

#### b) trafics internationaux (toutes distances)

Les transports routiers de produits laminés passant la frontière allemande n'atteignent pas l'ampleur des trafics intérieurs; les quantités acheminées sont beaucoup plus modestes: 648 973 t à l'entrée dont 563 114 t en provenance des 5 autres pays de la Communauté, et 528 186 t à la sortie dont 268 419 t à destination des

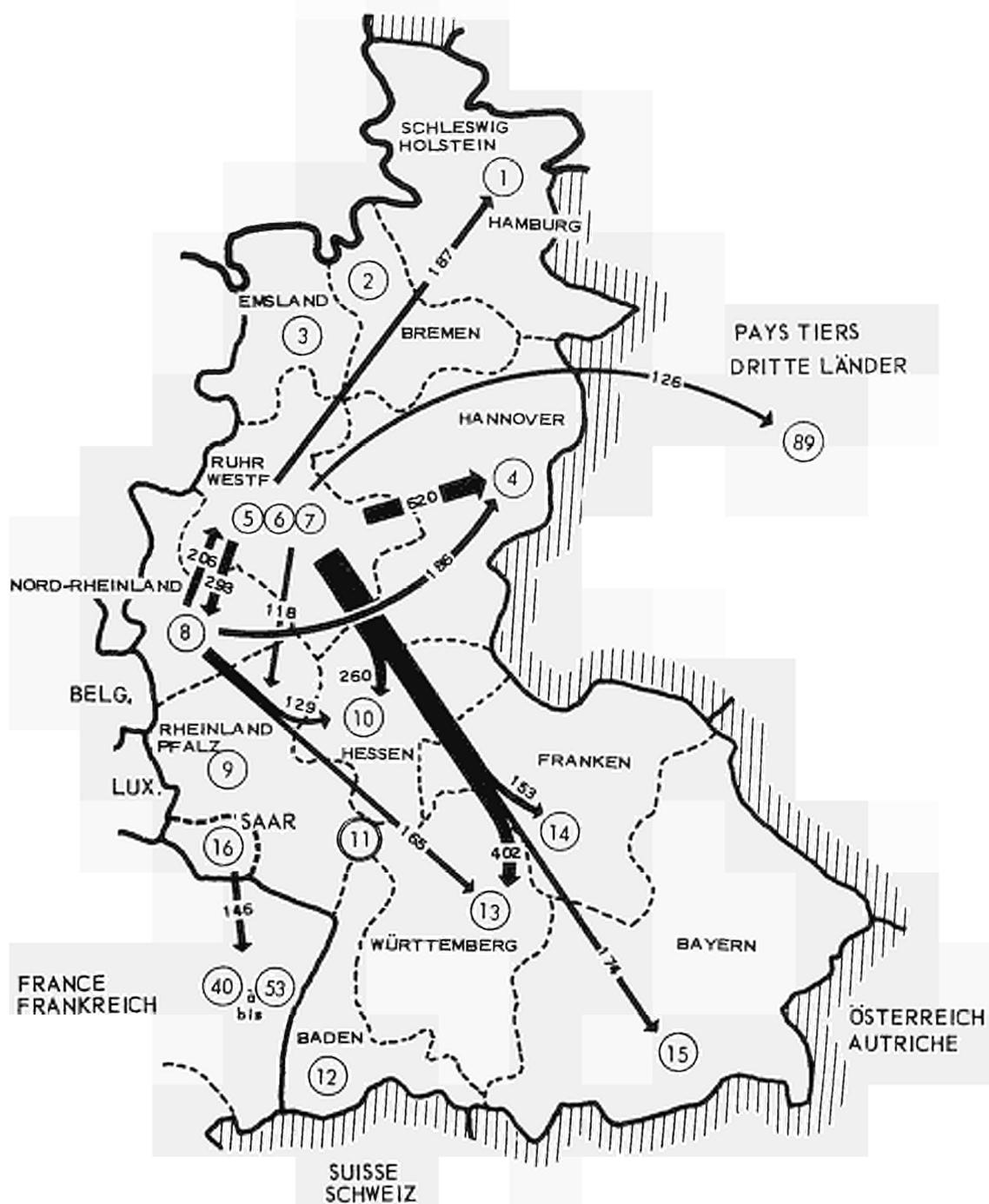
TRANSPORTS ROUTIERS DE PRODUITS LAMINES EN ZONE LONGUE  
 FERNVERKEHR MIT KRAFTFAHRZEUGEN VON WALZSTAHLFERTIGERZEUGNISSEN

1961

○ Numéro des régions  
 Nummer der Verkehrsgebiete

Chiffres en 1 000 t  
 Zahlen in 1 000 T

Courants de trafic  
 Verkehrsströme  $\geq$  100.000 T



TRANSPORTS ROUTIERS DE PRODUITS LAMINES - ALLEMAGNE - 1961  
 BEFORDERUNG VON WALZSTAHLFERTIGERZEUGNISSEN MIT KRAFTFAHRZEUGEN - DEUTSCHLAND - 1961

en tonnes  
 in Tonnen

Régions d'arrivée Empfangsgebiete		Schles- wig/Hol- stein Elbe- gebiet	Mittel/ Unter- weser- gebiet	Emsland Olden- burg	Uebr. Nieder- sachsen Nord- Hessen	Duis- burg	Ruhr- gebiet	West- falen	Nord- Rhein- land	Rhein- land/ Pfalz	Mittel/ Süd- Hessen	Ludwig- hafen Mann- heim	Baden/ Ober- rhein- ge- biet	Würt- temberg Neckar- ge- biet	Franken	Süd- bayern Ober- pfalz	Saar- land	Total Allemagne Insgesamt Deutschland	Belgi- que Belgien	Luxem- bourg Luxem- burg	Pays- Bas Nieder- lande	France Frank- reich	Italie Italien	Total C.E.C.A. E.G.K.S. Insgesamt	Suisse Schweiz	Autri- che Oster- reich	Scandi- navie Skandi- navien	Autres Pays Übrige Länder	Expéditions totales Gesamt- Versand
Régions de départ Versandgebiete		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16		30/31	34	35/37	40/53	60/65		80	81	83	89	
01	Schleswig-Holstein Elbegebiet .....	45 382	7 693	2 541	18 180	980	4 897	2 827	8 821	1 041	2 889	199	1 684	1 400	905	1 669	52	101 160	24	-	213	68	-	101 465	474	79	110	3 699	105 827
02	Mittel/Unterwesergebiet	14 377	4 077	11 281	15 571	2 191	13 175	15 052	16 947	2 235	8 783	1 300	1 800	23 035	5 018	12 482	389	147 713	27	-	931	17	-	148 688	12	-	10	9 179	157 889
03	Emsland-Oldenburg .....	1 572	3 051	3 478	6 948	569	1 243	2 285	951	140	259	82	24	183	13	42	-	20 840	-	28	74	8	-	20 950	-	24	-	25	20 999
04	Uebrigues Niedersachsen Nord-Hessen .....	58 260	29 328	18 780	127 863	3 565	31 472	44 919	46 927	8 223	25 823	18 433	8 806	32 132	9 280	17 923	655	482 389	288	94	1 727	58	-	484 556	349	116	41	17 817	502 879
05	Duisburg .....	22 025	5 281	3 490	89 230	163	8 311	63 049	16 980	10 831	9 131	628	8 403	26 082	5 053	10 502	480	279 639	1 645	99	8 119	854	-	290 356	44	1 866	39	13 156	305 461
06	Ruhrgebiet .....	90 143	38 956	29 646	236 127	2 774	28 278	226 433	103 570	68 490	84 265	22 667	34 748	131 664	53 888	65 663	6 639	1 223 951	6 841	353	34 658	3 614	113	1 269 530	996	1 095	127	58 185	1 329 933
07	Westfalen .....	74 748	40 357	21 028	295 067	5 218	59 346	142 142	171 985	39 125	166 552	32 435	45 381	244 733	94 476	98 208	3 232	1 534 033	2 179	291	14 844	1 409	56	1 552 812	1 364	851	676	54 504	1 610 207
08	Nordrheinland .....	49 300	28 974	7 903	185 798	2 648	46 585	156 708	95 758	44 595	128 681	25 891	34 161	165 036	80 258	55 731	6 698	1 114 725	6 942	764	20 782	2 495	233	1 145 941	7 919	2 816	631	32 200	1 189 507
09	Rheinland-Pfalz .....	39 683	6 575	2 133	50 674	4 313	20 789	33 495	68 976	30 642	30 919	8 857	17 831	57 975	24 073	36 381	4 853	438 169	386	461	1 300	124	186	440 626	107	4 599	26	8 288	453 646
10	Mittel/Süd-Hessen .....	8 661	4 000	1 887	31 630	1 013	25 115	18 787	31 951	18 735	66 360	17 012	17 015	42 063	27 973	30 677	1 672	344 551	742	282	450	232	31	346 288	251	347	180	5 877	352 943
11	Ludwigshafen - Mannheim	655	43	195	2 613	193	1 707	2 396	6 521	13 983	22 577	1 582	28 531	29 201	10 836	7 134	5 225	133 392	18	9	5	98	17	133 539	107	292	-	751	134 689
12	Baden - Oberrheingebiet	682	117	-	3 025	319	1 821	2 017	1 391	4 217	5 625	2 852	30 520	27 499	3 970	13 429	438	97 922	20	36	155	764	7	98 904	7 753	145	20	331	107 153
13	Württemberg/Neckargebiet	2 430	2 131	560	7 724	495	5 608	4 961	23 465	6 517	19 465	9 938	51 084	208 351	33 566	84 481	3 124	463 900	100	77	157	677	47	464 958	1 952	281	30	3 330	470 551
14	Franken .....	1 139	210	125	1 956	219	2 575	2 707	4 265	2 126	6 039	962	4 855	28 834	57 288	65 663	665	179 628	44	26	32	43	37	179 810	192	307	11	1 933	182 253
15	Südbayern/Oberpfalz ....	2 485	599	220	2 641	196	1 669	3 471	4 769	5 699	15 177	1 940	10 420	56 953	48 252	171 863	208	326 562	30	67	158	207	186	327 210	400	3 157	4	9 219	339 990
16	Saarland .....	3 577	1 288	325	7 037	1 080	10 619	17 243	24 974	34 550	28 922	13 695	28 158	97 973	23 137	38 462	2 237	333 277	3 306	809	888	146 322	35	484 637	656	158	74	585	486 110
TOTAL ALLEMAGNE INSGESAMT DEUTSCHLAND		415 119	172 680	103 592	1 082 084	25 936	263 210	738 492	628 251	291 149	621 467	158 473	323 421	1 173 114	477 973	710 323	36 567	7 221 851	22 592	3 396	84 493	156 990	948	7 490 270	22 576	16 133	1 979	219 079	7 750 037
30/31	Belgique/Belgien	4 232	1 106	941	6 028	3 231	13 351	14 243	36 882	2 276	5 669	974	1 319	4 715	1 791	2 054	756	99 568	NOTA - ANMERKUNG - Trafic intérieur allemand (régions 1 à 16) - zone longue seulement - Deutschland Binnenverkehr (Gebiete 1 bis 16) - nur Fernverkehr  - Trafic international - toutes distances - Grenzüberschreitender Verkehr - Nah- und Fernverkehr zusammen										
34	Luxembourg/Luxemburg	1 015	68	233	4 826	513	5 128	13 607	15 302	29 203	5 579	3 810	8 291	33 751	4 552	20 917	4 373	151 168											
35/37	Pays-Bas/Niederlande	714	120	622	2 037	1 082	6 911	8 866	15 725	2 679	483	40	167	295	285	196	561	40 783											
40/53	France/Frankreich	3 599	1 029	256	3 247	690	5 488	18 465	26 134	16 606	16 929	8 742	29 772	74 083	8 036	29 067	28 212	270 355											
60/65	Italie/Italien	20	-	-	-	120	-	434	11	-	20	-	470	135	-	30	-	1 240											
TOTAL C.E.C.A. E.G.K.S. insgesamt		424 699	175 003	105 644	1 098 222	31 572	294 088	794 107	722 305	341 913	650 147	172 039	363 440	1 286 093	492 637	762 587	70 469	7 784 965											
80	Suisse/Schweiz	23	26	-	3	3	68	46	64	1	53	6	1 890	284	18	185	2	2 672											
81	Autriche/Osterreich	361	101	-	208	24	364	164	923	1 434	4 388	960	1 980	4 960	3 734	7 384	26	27 011											
83	Scandinavie/Skandinavien	899	45	-	39	-	612	115	50	-	-	-	19	85	13	1	-	1 878											
89	Autres Pays/Übrige Länder	6 822	1 907	329	8 995	1 633	11 109	2 347	8 497	575	1 824	286	540	1 461	3 170	4 568	235	54 293											
RECEPTIONS TOTALES GESAMTEMPFANG		432 804	177 082	105 973	1 107 467	33 232	306 241	796 779	731 839	343 923	656 412	173 291	367 869	1 292 883	499 572	774 725	70 732	7 870 824											



autres pays de la Communauté. Le mouvement total du trafic international allemand s'élève donc à 1 177 159 t; il n'atteint pas le sixième du trafic routier intérieur de zone longue. Pour les autres modes de transport le trafic international représente en général le quart des tonnages totaux. Il apparaît dans cette perspective que la route ne joue pas un rôle prépondérant dans les trafics internationaux, d'autant plus que les produits laminés sont justement, parmi les marchandises relevant de la C.E.C.A., celles dont le transport par route est sans aucun doute le plus courant. Les trafics routiers représentent 19,7 % du total des tonnages de produits laminés entrés en Allemagne en 1961 et 8,8 % du total des tonnages sortis. A la réception en Allemagne, on note que les pays de la Communauté fournissent le gros des tonnages, tandis qu'au départ d'Allemagne les expéditions se répartissent par moitié entre les pays tiers et les pays de la C.E.C.A. Les principaux pays originaires des trafics routiers vers l'Allemagne sont la France et le Grand-Duché de Luxembourg, les principaux pays destinataires sont la France et les Pays-Bas. Les relations avec la France représentent plus de la moitié des échanges routiers de produits laminés entre l'Allemagne et le reste de la Communauté. Par contre, les relations avec l'Italie sont pratiquement nulles, les Alpes formant une barrière difficilement franchissable par les camions. Les trafics avec la Suisse, l'Autriche et la Scandinavie sont aussi négligeables, les seuls courants d'échanges importants en dehors de la Communauté se développent vers l'Est (il s'agit dans ce cas des trafics avec Berlin).

Les résultats de cette statistique recourent ceux qui sont présentés dans le chapitre relatif aux transports routiers internationaux des produits de la C.E.C.A., mais ici apparaît la ventilation régionale des trafics de produits laminés touchant l'Allemagne. La répartition régionale des trafics routiers au départ d'Allemagne est très inégale, trois zones seulement fournissent la majorité des expéditions: la Sarre (No 16) la Rhénanie du Nord (No 8) et la Ruhr (No 6). Les réceptions touchent au contraire un nombre plus élevé de régions en Allemagne, mais plusieurs d'entre elles se distinguent toutefois par l'importance des tonnages qu'elles reçoivent de l'étranger: le Württemberg (No 13) avec 119 769 t la Rhénanie du nord (No 8) avec 103 588 t, la Bavière (No 15) avec 64 402 t, la Westphalie (No 7) avec 58 287 t; viennent ensuite la Rhénanie-Palatinat et le Bade. Cette ventilation régionale des trafics montre qu'ils se déroulent surtout sur les relations de voisinage, les Pays-Bas expédient vers la Rhénanie du Nord et la Westphalie, la Ruhr vers les Pays-Bas, la Belgique vers la Rhénanie du Nord, le Luxembourg vers le Palatinat et l'Allemagne du sud, la Sarre vers la France, la France vers le Bade-Württemberg et la Bavière. Les expéditions routières de la France vers le sud de l'Allemagne (régions 12 à 15) sont particulièrement notables avec plus de 140 000 tonnes. On pourrait en déduire que les trafics routiers internationaux se déroulent en général sur des distances moyennes.

La nature des produits laminés transportés dans ces trafics internationaux est semblable à celle des trafics intérieurs allemands, les profilés et les tôles dominent avec 1 million de tonnes environ sur un total de 1 177 159 t.

En ce qui concerne le trafic international, il est difficile d'assurer une comparaison avec les années précédentes et de suivre ainsi l'évolution, en raison des modifications des renseignements relatifs à la Sarre et à Berlin. La comparaison devra se limiter aux relations entre l'Allemagne et le reste de la Communauté en 1960 et

1961. Par rapport à l'année dernière, les échanges routiers de produits laminés entre l'Allemagne et la Communauté se sont accrus de 8,2 %; les entrées en Allemagne augmentent davantage (+ 8,8 %) que les sorties (+ 6,9 %). Ce sont les expéditions de la France vers l'Allemagne qui offrent le plus fort développement + 18,4 %. Par ailleurs quelques légères baisses sont enregistrées dans les relations Pays-Bas vers l'Allemagne et Sarre vers France. La répartition des échanges avec la Communauté et leur évolution se présentent comme suit :

(1 000 t)

	au départ de l'Allemagne			à destination de l'Allemagne		
	1960	1961	% 61/60	1960	1961	% 61/60
chemin de fer	1 281	1 447	+ 13	1 423	1 234	- 13,2
navigation fluviale	1 215	1 306	+ 7,5	671	638	- 4,9
navigation maritime	21	59	+ 181	52	36	- 30,8
route	251	268	+ 6,9	518	563	+ 8,8
tous transports	2 768	3 080	+ 11,3	2 664	2 471	- 7,3

#### C. Transports routiers de combustibles solides au départ des mines.

Dans le souci de remédier, au moins partiellement, au manque de données sur les transports routiers à l'intérieur des pays membres, l'Office Statistique des Communautés Européennes a rassemblé ci-dessous des renseignements publiés par les organisations professionnelles de quelques pays.

Les données reproduites ci-après concernent les transports routiers de charbon au départ des mines de la R.F. d'Allemagne, de la France et de la Belgique (pour les autres pays membres et les autres produits C.E.C.A., aucune publication n'existe). Les réexpéditions par camion au départ des ports, des entrepôts et des stocks chez les négociants en charbon ne sont pas comprises ici.

Ces chiffres ne peuvent donc pas être rapprochés des résultats statistiques faisant l'objet de ce rapport.

Les données de la R.F. d'Allemagne et de la France ne concernent que les expéditions à l'intérieur du pays; pour la Belgique les chiffres contiennent aussi les expéditions routières vers les autres pays de la Communauté, mais celles-ci ne représentent qu'une très faible part.

Expéditions routières de charbon, au départ des mines allemandes vers l'intérieur de la République Fédérale

(en 1 000 t)

Année	Transports routiers (Landweg)	en % des transports totaux au départ des mines
1956	12 123	11,6
1957	10 954	10,7
1958	9 610	10,9
1959	9 380	10,0
1960 (1)	11 109	9,2
1961 (1)	11 119	9,8

(1) Y compris la Sarre

Source: Zahlen zur Kohlenwirtschaft.

La part de la route sur les transports totaux au départ des mines s'élève à environ 10 % avec une tendance à la baisse entre 1956 et 1961.

Expéditions routières des Charbonnages de France en houille et agglomérés de houille, vers l'intérieur du pays

(en 1 000 t)

Année	Transports routiers, y compris ventes aux carreaux	en % des transports totaux au départ des mines
1956	4 648	10,2
1957	4 156	9,2
1958	3 928	8,9
1959	3 915	8,9
1960	4 274	9,8
1961	4 426	10,4

Source: Charbonnages de France

Pour la France également, la part de la route dans les transports au départ des mines (sans les transports de coke) est de l'ordre de 10 %; mais ici on constate après une période de régression allant de 1956 à 1958, une remontée faible mais régulière au cours des 3 dernières années.

Des constatations à peu près semblables peuvent être faites sur les données concernant la Belgique, avec toutefois un développement assez remarquable à partir de 1960.

Expéditions routières des mines belges en  
houille et agglomérés de houille

(en 1 000 t)

Année	Transports routiers	en % des transports totaux au départ des mines
1956	2 158	8,5
1957	1 980	8,2
1958	1 768	9,9
1959	1 875	9,9
1960	2 302	11,4
1961	2 602	12,5

Source: Comptoir belge des charbons

## CHAPITRE VI

### Comparaison entre statistiques de transport de la C.E.C.A. et données économiques

Les transports, de par leur fonction, se situent entre la production et la consommation. Leur physionomie et leur évolution doivent donc refléter la double tendance de la production et de la consommation, et l'observation du rapport qui lie les transports à ces données économiques devrait permettre de mieux déterminer leur place dans l'économie, d'expliquer leur évolution et de déceler certaines corrélations. Une telle observation demande évidemment que des séries statistiques assez détaillées et homogènes soient disponibles. Si les statistiques de consommation font encore défaut dans de nombreux cas, par contre, les statistiques de transport existent depuis 1956 et les chiffres de production des marchandises relevant du Traité de la C.E.C.A. sont assez développés. Les données économiques dont on peut ainsi disposer et la période que l'on peut prendre en considération sont suffisantes pour que l'on puisse procéder à un premier essai de comparaison avec les transports.

Avant de poursuivre cette étude, il convient d'attirer l'attention sur le fait que le rapport entre les statistiques de transport et les données économiques n'est jamais direct, car la liaison entre le producteur ou expéditeur initial d'une certaine catégorie de marchandises et le consommateur ou destinataire final est rarement simple, mais s'accompagne de phénomènes intermédiaires tels que stockage, pertes, réexpéditions et même parfois transformation. Des difficultés d'ordre statistique s'ajoutent à la complexité des transactions: la définition des produits n'est pas toujours identique dans les chiffres de production, de transport ou de consommation, les relevés eux-mêmes ne sont pas toujours exhaustifs et laissent échapper quelque secteur de l'économie ou quelque phase du phénomène étudié; par exemple, les statistiques de transport de la C.E.C.A. ne comprennent pas les chiffres relatifs aux trafics routiers. Une comparaison à caractère rigoureux est donc exclue. Néanmoins, il est nécessaire de choisir parmi les données disponibles celles qui permettent la meilleure adaptation de la théorie à la pratique et qui forment les séries de données les plus propices à une comparaison. Ce choix, qui résulte de la détermination des principes et des méthodes, est essentiel dans ce cas, car il permet dans toute la mesure du possible l'élimination des lacunes, des imperfections et des causes statistiques de divergence.

#### A. Principes, méthodes et degré de comparabilité

##### Principes

La détermination des principes de cette étude permet de délimiter et de définir les termes de la comparaison. En effet le but n'est pas de faire coïncider deux séries statistiques, mais de découvrir leur rapport et de chercher à expliquer leur différence. Pour cette raison, l'étude doit être aussi étalée que possible dans le temps afin de comparer les évolutions et d'établir de cette manière les relations de cause à effet. Les deux facteurs économiques qui provoquent le déplacement des marchandises, production et consommation, sont eux-mêmes étroitement liés, aussi suffit-il dans cette étude de choisir l'un des deux comme terme de comparaison avec les transports. Le choix se portera sur les données économiques de production dont les statistiques sont plus complètes.

Sur cette base, il sera nécessaire de calculer d'une part les quantités qui peuvent théoriquement intéresser les transports ou disponibilités, et de rechercher d'autre part les catégories de trafic correspondantes. Le calcul des disponibilités ne doit pas comprendre uniquement la masse des quantités extraites ou produites sur le territoire de la Communauté, mais doit aussi prendre en considération les mouvements de stocks à la production et les quantités provenant des pays tiers. Les disponibilités ainsi définies doivent donc être comparées au total des départs ou chargements.

Selon ces définitions, les disponibilités résulteront des chiffres de production corrigés des mouvements de stocks et augmentés des quantités en provenance des pays tiers. Les augmentations ou entrées de stocks viendront en déduction de la production puisque ces quantités sont soustraites aux transports, et les diminutions ou sorties de stocks seront ajoutées à la production puisque ces quantités sont offertes aux transports.

En face de ces disponibilités, les quantités transportées prises en considération résulteront de l'addition des trafics à l'intérieur de la Communauté et des expéditions à destination des pays tiers. Cette addition correspond au total des chargements sur le territoire de la Communauté quelle que soit la destination des expéditions et quelle que soit l'origine des marchandises (indigène ou d'importation).

Les données supplémentaires qui seraient disponibles comme l'autoconsommation, l'utilisation sur les lieux de production etc... seront indiquées pour expliquer le cas échéant l'écart qui apparaît entre les disponibilités et les quantités transportées. Ces éléments donneront une idée des quantités qui échappent normalement aux transports. La différence entre les disponibilités et ces quantités qui échappent au transport donnera une indication plus précise sur les quantités théoriquement transportables, lesquelles doivent se rapprocher sensiblement des quantités réellement transportées.

Ces quelques principes aussi simples que possible seront appliqués à chacune des catégories de produits considérées dans cette statistique et permettront d'établir les comparaisons de manière identique.

#### Méthodes

Pour des raisons de simplicité et de commodité, cette étude comparative s'appliquera à l'ensemble du territoire de la Communauté (1), à une période de six années - de 1956 à 1961 - et à chacune des 9 catégories de produits distinguées dans la statistique des transports.

Les données statistiques relatives aux disponibilités présentent deux difficultés du point de vue des méthodes. Les définitions des catégories de produits ne coïncident pas toujours dans les statistiques de production et les statistiques de transport, surtout dans le domaine des produits sidérurgiques, mais les différences restent minimes. Les tonnages en provenance des pays tiers, à ajouter aux chiffres de production, peuvent être obtenus de deux manières différentes:

---

(1) Il serait possible dans la majorité des cas de réaliser des études semblables à l'échelon national.

soit sur la base des statistiques douanières qui fournissent les importations, soit sur la base des statistiques de transport qui fournissent les réceptions totales en provenance des pays tiers. Ces deux sources donnent des chiffres différents, les réceptions étant en général supérieures aux importations, parce qu'elles comprennent aussi les quantités déchargées en vue de la réexpédition après transbordement, vers un autre pays tiers. Pour cette étude axée sur les transports, les chiffres de réception ont été choisis, étant donné que les chiffres douaniers d'importation se rapportent au commerce spécial qui ne correspond pas obligatoirement aux opérations de transport et comprennent les transactions avec Berlin-ouest, lequel ne fait pas partie du territoire de la Communauté. Sans entrer dans les détails, il suffit de faire observer que ce traitement statistique différent aboutit à un classement contradictoire des trafics (1). Les disponibilités comprendront donc:

production + mouvements des stocks + réceptions en provenance des pays tiers

Les données statistiques relatives aux quantités transportées sont plus homogènes que les disponibilités, car elles proviennent toutes des statistiques de transport. Elles comprennent plusieurs catégories de trafics: expéditions au départ des lieux de production de la Communauté vers les lieux de consommation situés sur son territoire, avec ou sans transbordement intermédiaire; expéditions au départ des lieux de production de la Communauté vers les lieux de consommation situés en dehors de son territoire, avec ou sans transbordement intermédiaire; réexpéditions à l'intérieur de la Communauté de marchandises provenant des pays tiers; réexpéditions en dehors de la Communauté de marchandises provenant des pays tiers après transbordement sur le territoire de la Communauté.

Comme il est impossible de distinguer dans la pratique les quantités transportées selon leur origine (indigène ou d'importation), il est nécessaire de prendre en considération dans les transports l'ensemble de ces trafics qui correspond au total des chargements. Ainsi dans ce total seront comprises les expéditions à destination des pays tiers qui englobent indistinctement les envois de marchandises produites dans la Communauté et les réexpéditions de marchandises produites dans les pays tiers mais transbordées dans la Communauté. De cette manière les réceptions en vue du transit, incluses dans les disponibilités, et les réexpéditions vers les pays tiers après transbordement, incluses dans les chargements, s'équilibrent et n'influent pas en faveur de l'un ou de l'autre terme de la comparaison. Seul le transit direct sans transbordement de pays tiers à pays tiers n'est pas compté, mais il ne concerne ni la production ni la consommation de la Communauté. Les quantités transportées comprendront donc :

transports intracommunautaires + expéditions à destination des pays tiers (2)

- (1) Les sorties d'entrepôts du commerce spécial sont des importations pour les statistiques douanières et des trafics intérieurs pour les transports; les envois vers Berlin-ouest sont des trafics intérieurs pour la douane et des expéditions vers les pays tiers pour les statistiques de transport.
- (2) Les expéditions fluviales de la R.F. d'Allemagne vers Berlin et divers pays de l'Est ont été ajoutées aux chiffres des expéditions vers les pays tiers, car ces données n'avaient pas pu être incluses dans les résultats des transports de 1956 à 1960.

Ainsi définies, elles présentent cependant quelques lacunes puisque les transports routiers et les transports ferroviaires en service ne sont pas relevés. Cependant ces lacunes ne peuvent biaiser les résultats de cette étude comparative que dans la mesure où l'évolution des phénomènes qui échappent à la statistique diffère de l'évolution des phénomènes saisis dans la statistique.

Toutes les données relatives aux transports (réceptions en provenance des pays tiers, trafics intra-communautaires et expéditions vers les pays tiers) proviennent de la statistique des transports des produits du Traité de la C.E.C.A., les données économiques sont tirées des Bulletins statistiques de la Haute Autorité et du rapport général sur l'activité de la Communauté, certaines données économiques complémentaires sont extraites de renseignements non publiés de l'Office Statistique des Communautés Européennes.

#### Degré de comparabilité

La comparaison des séries statistiques relatives aux transports et aux données économiques n'est pas directe pour plusieurs raisons.

1. Certaines quantités produites, et comptées dans les disponibilités, ne sont pas réellement offertes au transport car elles sont soit consommées, soit transformées sur place. La consommation sur les lieux de production est importante pour certaines catégories de produits, au titre de l'autoconsommation, des livraisons au personnel, des livraisons à des entreprises situées sur les lieux de production, des livraisons aux chemins de fer en trafic de service.

La transformation a pour résultat de changer la catégorie de la marchandise; cette dernière est alors expédiée sous la forme de produits finis ou semi-finis qui parfois ne relèvent plus de la C.E.C.A. et sortent des catégories saisies dans cette statistique (par exemple les tôles peuvent être travaillées dans l'usine et expédiées sous forme d'articles manufacturés métalliques). En outre peuvent intervenir les diminutions de poids dues aux pertes et à la dessiccation pour certains produits. Ces raisons expliquent que les quantités transportées peuvent être très inférieures aux quantités relevées à la production et donc aux disponibilités.

2. Certaines quantités de marchandises sont transportées plusieurs fois, avant de parvenir à leur destination finale, par suite de transbordement. La statistique relève chaque opération de transport pour chaque mode de transport, de sorte qu'une même quantité d'une marchandise donnée se trouve naturellement relevée autant de fois qu'il y a de chargements distincts, ce qui est normal pour le calcul du volume réel du trafic et la ventilation par moyen de transport. Un tel cas se produit par exemple pour les marchandises acheminées d'un lieu de production situé à l'intérieur du territoire de la Communauté vers un port où s'effectue un transbordement pour une destination plus lointaine. C'est une cause qui peut provoquer, dans une certaine mesure, une augmentation des quantités transportées par rapport aux disponibilités.
3. La statistique des transports n'est pas exhaustive; elle concerne les trafics commerciaux par chemin de fer, navigation fluviale et navigation maritime, mais ne comprend pas les transports routiers, ni les transports d'entreprises (par exemple les transports industriels effectués en général à courte distance par voie ferrée privée ou téléphérique). De même les quantités transportées

en régime de service par les administrations de chemins de fer ne sont pas relevées; ces quantités représentent des tonnages importants de combustibles. C'est une cause de diminution des chiffres des quantités transportées par rapport aux disponibilités et même par rapport aux quantités théoriquement transportables.

Cependant, l'importance des transports routiers dans ce genre d'étude ne doit pas être surestimée. En effet, les renseignements particuliers dont on dispose indiquent que la part des produits de la C.E.C.A., expédiés par camion au départ des établissements producteurs est relativement faible, le gros des tonnages routiers provenant de réexpéditions en liaison avec le chemin de fer et la navigation et se trouvant lié, de ce fait, à l'évolution des tonnages acheminés par ces modes de transport.

4. Une partie des réceptions en provenance des pays tiers, comptée dans le calcul des disponibilités, ne donne lieu à aucun transport sur le territoire de la Communauté, en raison de la consommation locale dans les ports et dans les usines situées sur le littoral. Par exemple, les villes portuaires reçoivent une partie de leur approvisionnement en charbon par importation maritime directe; de même les usines sidérurgiques côtières reçoivent des matières premières importées directement par navire. Ce fait accroît la différence entre les disponibilités et les quantités transportées au profit des premières.

L'action combinée de ces facteurs explique qu'il existe toujours une différence entre les disponibilités, les quantités théoriquement transportables et les quantités réellement transportées.

Ce qui importe n'est pas l'ampleur de cette différence, laquelle peut varier suivant les principes adoptés et les données statistiques utilisées, mais sa constance, ou encore la constance de ses modifications.

Les comparaisons entre données économiques et statistiques de transport sont exposées ci-après pour chaque catégorie de produits C.E.C.A., avec tableau et graphique correspondants.

## B. Analyse par produits

### Houille et agglomérés

Les disponibilités sont relativement aisées à calculer pour cette catégorie de produits en raison des nombreuses séries statistiques disponibles. Une difficulté découle cependant du fait que la catégorie de produit No 1 des statistiques de transport comprend deux produits différents, la houille brute et les agglomérés de houille, lesquels correspondent à deux stades successifs d'élaboration. Les agglomérés correspondent à une quantité à peu près équivalente de houille brute utilisée comme matière première. Malgré ce double emploi apparent, il convient d'enregistrer dans les disponibilités à la fois le total des tonnages d'extraction de houille et le total de la production des agglomérés, car ces produits peuvent être transportés en premier lieu de la mine à l'usine d'agglomération, en second lieu de l'usine d'agglomération vers le consommateur. En réalité, il est fréquent que les usines d'agglomération soient attenantes à la mine, cas qui sera pris en considération dans le calcul des quantités qui échappent au transport.

1. HOUILLE ET AGGLOMERES

Comparaison entre statistiques de transport et données économiques

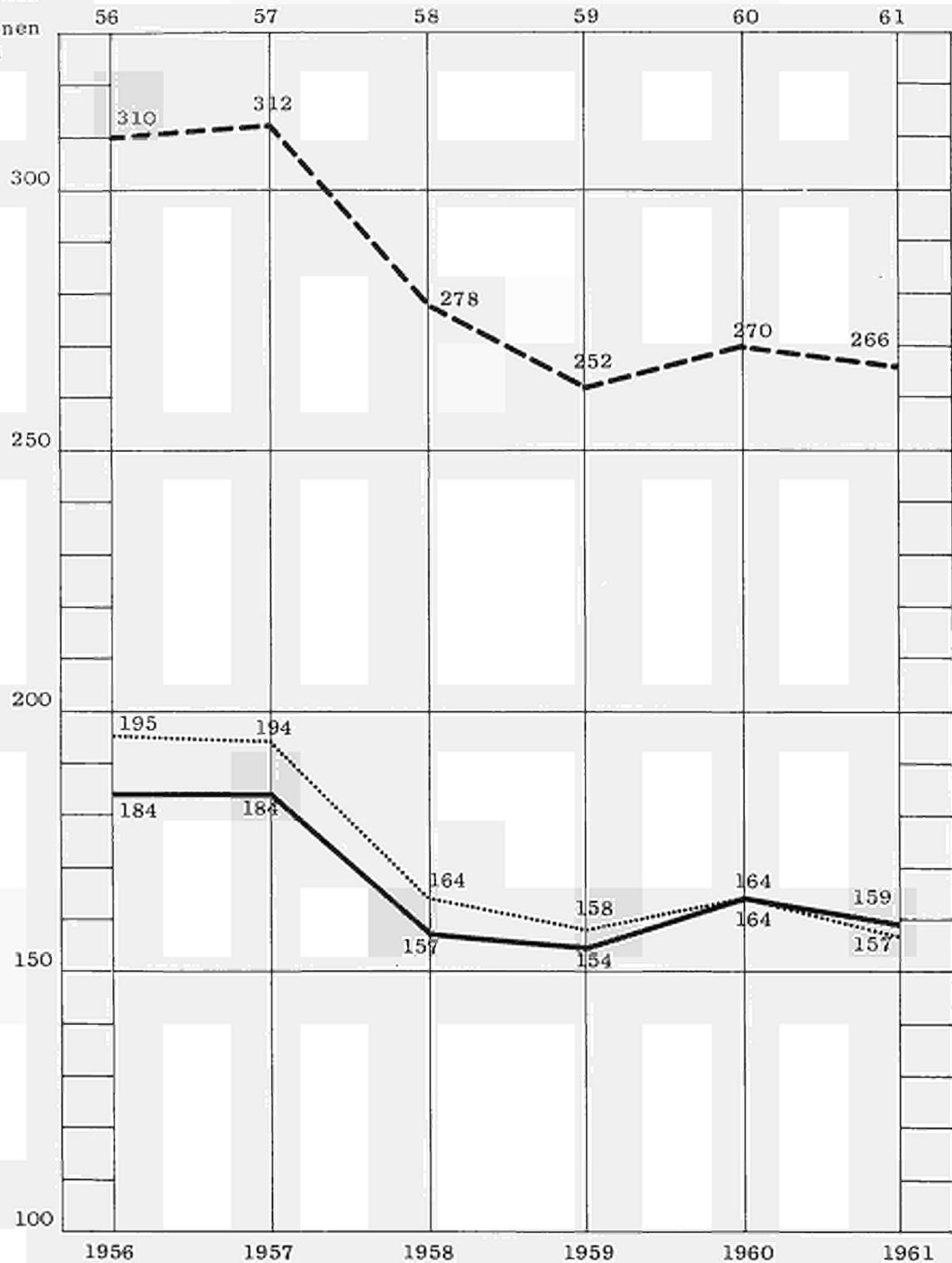
1000 t

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Sources
1 Production de houille	249 092	247 888	246 390	234 908	233 947	229 976	Bulletin Stat. Charbon et autres sources d'énergie 1962 No. 1 C 1
2 Stocks entrées (-) sorties (+)	+ 1 718	- 1 480	-17 265	- 6 655	+ 3 529	+ 2 608	" C 11
3 Production d'agglomérés	18 455	19 060	15 141	13 649	13 926	13 601	" C 9
4 Réception des pays tiers (houille et agglomérés)	40 604	46 120	33 265	20 236	19 032	19 323	Transports des prod. C.E.C.A.
5 Disponibilités (1 + 2 + 3 + 4)	309 869	311 588	277 531	262 138	270 434	265 508	Bulletin Stat. Charbon et autres sources d'énergie
6 Consommation propre des mines (a)	28 287	28 622	27 244	25 506	24 721	24 948	1962 No. 1 C 49
7 Livraisons de houille au personnel	5 013	4 809	4 728	4 485	4 355	4 104	" C 51
8 Livraisons aux cokeries minières	66 094	68 412	67 782	61 538	64 870	66 884	Office Stat. des Com. Européennes
9 Livraisons aux fab. d'agglom. minières	14 527	15 210	12 800	11 605	11 867	11 697	
10 Consommation propre des fab. d'aggl.	139	124	117	100	94	92	1962 No. 1 C 53
11 Livraisons d'agglomérés au personnel	---783	---770	---794	---799	---873	---845	" C 51
12 Quantités échappant au transp. (6 + 7 + 8 + 9 + 10 + 11)	114 843	117 947	113 465	104 033	106 780	108 570	
13 Quantités transportables (5 - 12)	195 026	193 641	164 066	158 105	163 654	156 938	
14 Transports intracom- munautaires	171 730	173 911	148 899	145 544	157 160	152 503	Transports des prod. C.E.C.A.
15 Expéditions vers pays tiers	10 954	8 108	7 089	6 668	6 052	)	" " " "
16 Expéditions fluv. de l'Allem. (R.F.) vers Berlin et divers pays de l'Est	1 139	1 772	914	1 420	1 198	) 6 739	Binnenschiffahrt (Statist. Bundesamt, Wiesbaden)
17 Quantités transportées (14 + 15 + 16)	183 823	183 791	156 902	153 632	164 410	159 242	

(a) y compris centrales électriques minières

1) HOUILLE ET AGGLOMERES  
 1) STEINKOHLE UND STEINKOHLBRIKETS

Millions  
de tonnes  
Millionen  
Tonnen



---  
Disponibilités  
Verfügbarkeit

.....  
Quantités transportables  
Für den Transport verfügbare  
Mengen

—  
Quantités transportées  
Transportierte Mengen

Le montant des disponibilités évolue selon une tendance décroissante, le niveau le plus bas se situant en 1959, année après laquelle on observe une remontée qui laisse toutefois les chiffres de 1960 et de 1961 à un niveau inférieur à celui de 1956. Les quantités transportées évoluent exactement de la même façon, mais décroissent relativement moins que les disponibilités.

Les séries économiques et les statistiques de transport sont cependant en harmonie, et le graphique qui les représente montre leur similitude d'aspect sinon leur parallélisme rigoureux.

Dans l'ensemble, les quantités transportées représentent 56 à 60 % des disponibilités, ce qui paraît normal si l'on considère que les quantités qui échappent au transport, et que l'on a pu calculer avec suffisamment de précision, totalisent de 37 à 41 % de ces mêmes disponibilités. L'écart entre quantités transportables et quantités transportées ne dépasse jamais 3,6 % des disponibilités, avec une tendance décroissante nettement marquée. Il arrive même à partir de 1960 que les quantités réellement transportées dépassent quelque peu les quantités théoriquement transportables: constatation qui est à rapprocher de la moindre décroissance des transports par rapport aux disponibilités. L'offre de houille et d'agglomérés de houille aux transports est en régression, davantage du fait de la diminution des disponibilités que de l'augmentation de la part de houille qui échappe aux transports par suite de l'utilisation sur les lieux d'extraction. Cependant cette offre, exprimée par les quantités transportables, occasionne, malgré sa régression, des trafics proportionnellement plus importants, sans doute à cause des réexpéditions et de l'approvisionnement des ports maritimes, de plus en plus orienté vers les bassins de la Communauté, depuis la diminution des livraisons d'outre-mer.

#### Lignite et agglomérés

Comme pour la catégorie houille et agglomérés, la statistique des transports englobe ici deux produits différents quant à leur degré d'élaboration - le lignite brut et les produits dérivés tels que les briquettes, le poussier et le lignite séché. Comme il n'est pas possible actuellement de chiffrer l'importance respective des transports de lignite brut et des agglomérés et produits connexes, la comparaison devra porter sur le total de ces marchandises bien que cela constitue un double emploi du point de vue de la production.

Les disponibilités ainsi calculées oscillent, au cours de la période considérée, entre 120 et 125 millions de tonnes pour la Communauté, tandis que les quantités transportées se situent entre 20 et 25 millions de tonnes.

L'écart considérable qui existe entre disponibilités et tonnages transportés frappe immédiatement. Un tel écart est normal si l'on considère que près de 90 % de la production de lignite brut sont utilisés sur place, soit pour l'autoconsommation qui comprend les livraisons au personnel et l'approvisionnement des centrales électriques minières, soit pour les besoins des fabriques d'agglomérés, de poussier, de lignite séché et des centrales électriques publiques, tous établissements qui, à quelques rares exceptions près, se trouvent sur les lieux d'extraction. Les tonnages utilisés pour ces besoins et par ces établissements échappent au transport. Il faut savoir également que, si la fabrication des briquettes et des produits connexes absorbe à elle seule environ 36 % de la production

2. LIGNITE ET AGGLOMERES

Comparaison entre statistiques de transport et données économiques

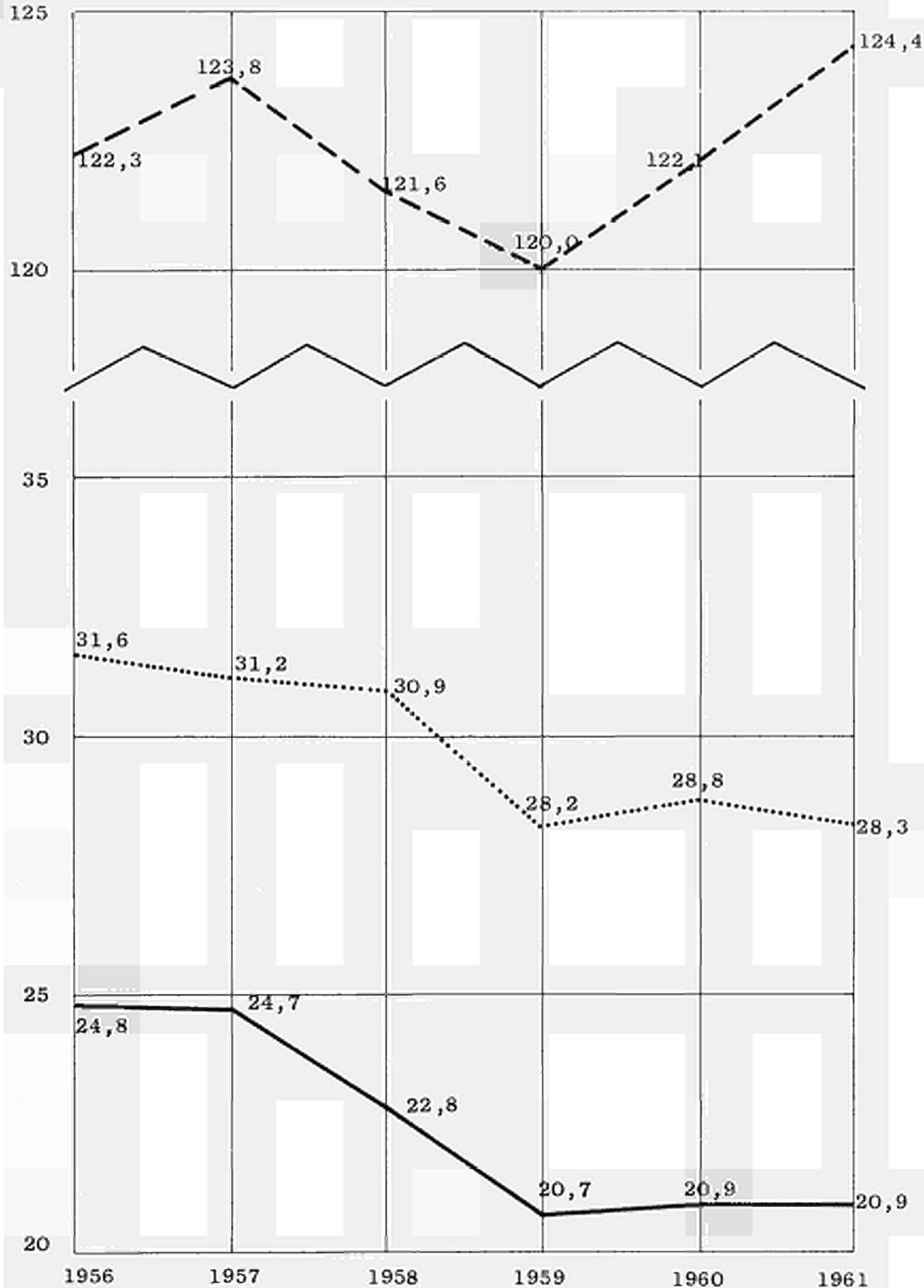
1000 t

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Sources
1 Production de lignite récent	96 571	98 141	95 748	96 359	98 237	100 151	Bulletin Stat. Charbon et autres sources d'énergie
2 Production de lignite ancien	3 438	3 644	3 527	3 353	3 210	3 218	1962 no. C 63
3 Stocks lignite ancien: entrées (-) sorties (+)	+ 17	- 146	- 254	- 29	- 77	- 24	" C 70
4 Production de briquettes de lignite	17 036	16 907	16 512	15 269	15 310	15 589	" C 63
5 Production de poussier de lignite et de lignite séché	1 131	1 228	1 206	1 038	927	942	" C 66
6 Réceptions des pays tiers (lignite et briquettes)	4 156	3 980	4 853	4 027	4 530	4 554	Transp. des prod. de la C.E.C.A.
7 Disponibilités (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6)	122 349	123 754	121 592	120 017	122 137	124 430	
8 Consommation propre de lig. réc.	15 156	14 406	13 509	12 593	12 429	11 852	Bulletin Stat. Charbon et autres sources d'énergie 1962 No. C 67
9 Consommation propre lig.anc.	679	730	794	915	870	1 047	" C 70
10 Enfournement de lignite réc. (1)	39 828	39 538	38 755	35 763	35 312	35 821	" C 67
11 Livraisons de lignite récent aux centrales électr. publ.	34 711	37 562	37 285	42 113	44 303	46 948	" C 68
12 Livraisons de lignite ancien aux centrales électr. publ.	376	327	398	405	447	500	" C 72
13 Quantités échappant au transport (8 + 9 + 10 + 11 + 12)	90 750	92 563	90 741	91 789	93 361	96 168	
14 Quantités transportables (7 - 13)	31 599	31 191	30 851	28 228	28 776	28 262	
15 Transp. intracommunautaires	24 263	24 254	22 318	20 322	20 583	20 516	Transp. des prod. de la C.E.C.A.
16 Expéditions vers pays tiers	490	432	435	345	346)		" " "
17 Expéditions fluviales Allem. vers Berlin et divers pays de l'Est	1	1	2	-	5)	377	Binnenschiffahrt (Statistisches Bundesamt Wiesbaden)
18 Quantités transportées (15 + 16 + 17)	24 754	24 687	22 755	20 667	20 934	20 893	

(1) pour la fabrication des briquettes, du semi-coke, du poussier de lignite et du lignite séché.

2) LIGNITE ET AGGLOMERES  
2) BRAUNKOHLE UND BRAUNKOHLENBRIKETTS

Millions  
de tonnes  
Millionen 125  
Tonnen



-----  
Disponibilités  
Verfügbarkeit

.....  
Quantités transportables  
Für den Transport verfügbare Mengen

—————  
Quantités transportées  
Transportierte Mengen

de lignite récent, la transformation entraîne une perte de moitié par évaporation, la teneur en eau du brut atteignant couramment 50%. ce qui contribue à augmenter l'écart entre production brute et quantités offertes au transport, et par conséquent l'écart entre les disponibilités et les quantités réellement transportées. Les quantités qui échappent au transport exercent une influence importante par leur tonnage (de 90 à 96 millions de tonnes) et par leur tendance à augmenter (+ 6 % de 1956 à 1961).

Il en résulte que les quantités transportées restent très éloignées des disponibilités tant pour les tonnages que pour les fluctuations. L'accroissement des quantités qui échappent au transport explique l'écart grandissant entre les disponibilités et les tonnages transportés.

#### Coke et semi-coke

Les disponibilités découlent essentiellement de la production qui se répartit entre les cokeries minières, sidérurgiques, indépendantes et les usines à gaz. Seules les usines à gaz et les cokeries minières et indépendantes donnent lieu à des expéditions massives vers les consommateurs, puisque les cokeries sidérurgiques sont situées à proximité des hauts fourneaux et n'occasionnent en principe aucun transport de coke sur la voie publique. C'est pour cette raison que la production des cokeries sidérurgiques a été soustraite des disponibilités pour aboutir à une meilleure approximation des quantités transportables.

Le montant des disponibilités, se situant entre 78 et 87 millions de tonnes, évolue de la façon suivante: légère montée en 1957, chute en 1958 poursuivie en 1959, importante remontée en 1960, régression en 1961.

Les quantités transportées, variant entre 45 et 54 millions de tonnes, suivent à peu près la même évolution malgré un léger manque de parallélisme: la chute s'amorce dès 1957 et se poursuit en 1958; la remontée qui se dessine dès 1959 et s'accroît en 1960 ne se prolonge pas en 1961 où l'on note un recul de près de 6 % sur l'année précédente.

Pourtant les séries économiques et les statistiques de transport restent liées et les courbes du graphique présentent les mêmes mouvements généraux, malgré le léger manque de parallélisme signalé, et qui provient des fluctuations trimestrielles et de l'influence des trafics avec les pays tiers.

Dans l'ensemble, les quantités transportées représentent de 57 à 63 % des disponibilités. Ce rapport est satisfaisant puisqu'il apparaît que la différence est presque comblée par les quantités qui échappent au transport: 27 à 30 % des disponibilités.

Les quantités transportées serrent donc d'assez près les quantités transportables, l'écart entre les deux séries variant entre 10 et 13 % des disponibilités.

### 3. COKE ET SEMI-COKE

Comparaison entre statistiques de transport et données économiques

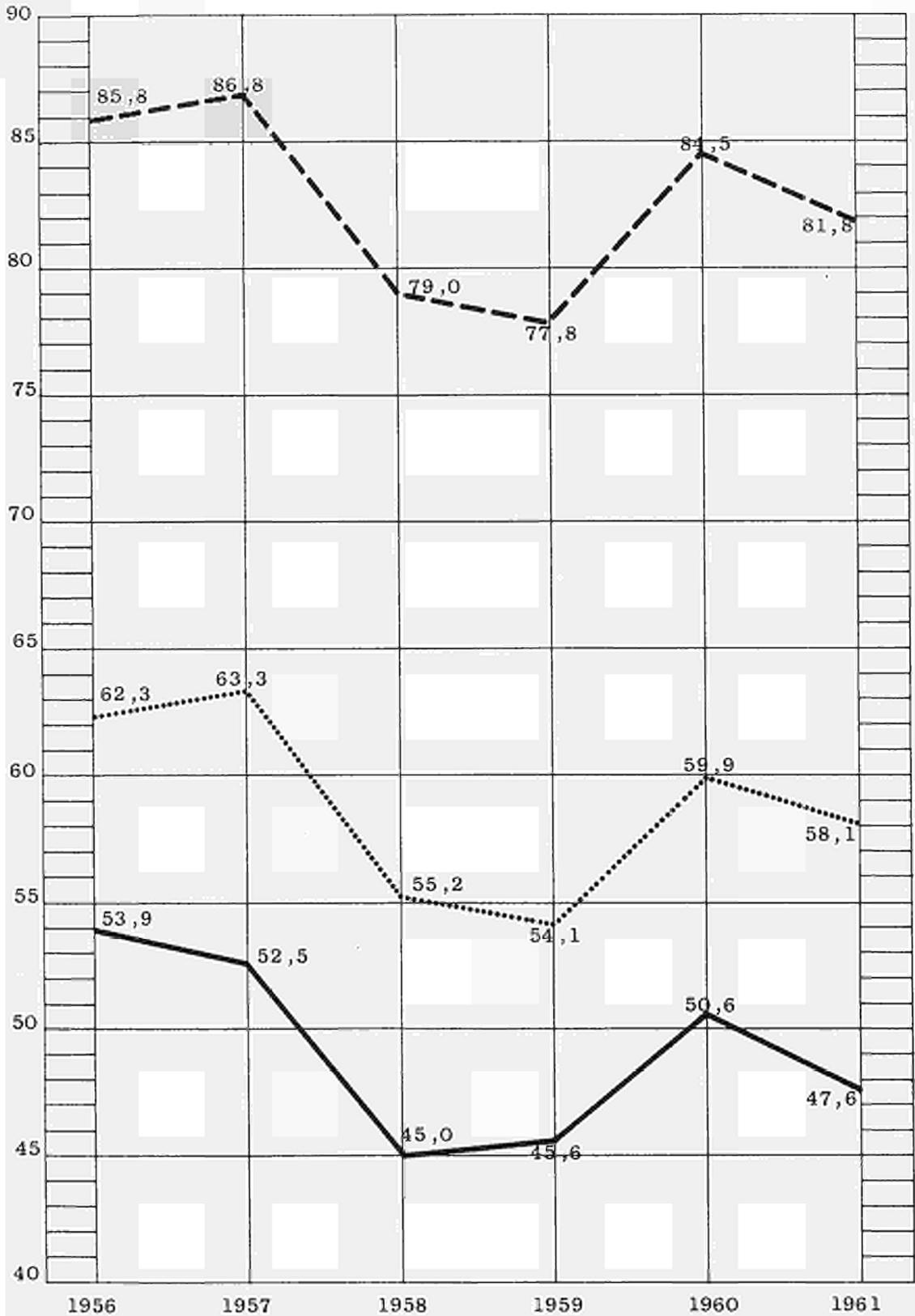
1000 t

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Sources
1 Production de coke de four	74 809	77 168	74 431	70 187	73 919	73 442	Bulletin Stat. Charbon et autres sources 1962 No.1C 7
2 Stocks:entrées (-) sorties (+)	- 23	-1 075	-5 362	-1.554	+1 916	+ 224	" C 14
3 Production de coke de gaz	9 078	8 592	7 711	7 291	7 070	6 415	" C 74
4 Stocks:entrées (-) sorties (+)	- 25	- 488	+ 271	+ 70	- 42	- 59	" C 76
5 Production semi-coke de houille	510	485	468	471	437	489	" C 7
6 Production semi-coke de lignite	585	583	598	595	602	601	" C 7
7 Réceptions des pays tiers	884	1 548	943	786	590	716	Transp. des prod. C.E.C.A.
8 <u>DISPONIBILITES</u>							
(1 ± 2 + 3 ± 4 + 5 + 6 + 7)	<u>85 818</u>	<u>86 813</u>	<u>79 060</u>	<u>77 846</u>	<u>84 492</u>	<u>81 828</u>	Bulletin Stat. Charbon et autres sources d'énergie 1962 No. 1C 50
9 Consommation propre des cokeries	2 694	2 439	2 620	2 786	2 451	1 926	
10 Livr. au pers. des cokeries	445	433	488	497	532	550	" C 51
11 Prod. des cokeries sidérurg.	17 714	18 133	18 307	18 390	19 791	19 762	" C 7
12 Consommation propre usines à gaz (1)	2 703	2 512	2 464	2 087	1 799	1 538	" C 75
13 Quantités échappant au transp. (9 + 10 + 11 + 12)	23 556	23 517	23 879	23 760	24 573	23 776	
14 <u>Quantités transportables</u> (8 - 13)	<u>62 262</u>	<u>63 296</u>	<u>55 181</u>	<u>54 086</u>	<u>59 919</u>	<u>58 052</u>	
15 Transp. intracommunautaires	48 155	48 203	41 060	42 020	45 990	43 526	Transp. des prod. C.E.C.A.
16 Expéditions vers pays tiers	5 405	3 936	3 656	3 373	4 188)		" " " "
17 Expéditions fluv. de l'Allemagne (RF) vers Berlin et divers pays de l'Est	376	401	255	239	378)	4 104	Binnenschiffahrt (Stat. Bundesamt Wiesbaden)
18 <u>Quantités transportées</u> (15 + 16 + 17)	<u>53 926</u>	<u>52 540</u>	<u>44 971</u>	<u>45 632</u>	<u>50 556</u>	<u>47 630</u>	

(1) y compris livraisons au personnel

3) COKE ET SEMI-COKE  
 3) KOKS UND SCHWELKOKS

Millions  
de tonnes  
Millionen  
Tonnen



-----  
Disponibilités  
Verfügbarkeit

.....  
Quantités transportables  
Für den Transport verfügbare Mengen

—————  
Quantités transportées  
Transportierte Mengen

### Minerai de fer

Le montant des disponibilités de 1957 à 1961 est constamment supérieur à celui de 1956. Toutefois, les mouvements suivants sont notables: montée en 1957, baisse légère en 1958, faible remontée en 1959, forte poussée en 1960 qui se stabilise en 1961.

Les quantités transportées suivent ces fluctuations; à aucun moment non plus, les chiffres de 1957 à 1961 ne sont au-dessous de ceux de 1956.

Le graphique montre la similitude de ces évolutions malgré une tendance légèrement inversée entre 1958 et 1959. Cette discordance provient d'une forte réduction des stockages sur les lieux de production qui fait plus que compenser la diminution des réceptions en provenance des pays tiers et accroît ainsi les disponibilités, tandis que les quantités transportées diminuent par suite de la contraction des expéditions vers les pays tiers. Le rapport entre quantités transportées et disponibilités est en constante régression: 79 % en 1956 et 1957, 78 % en 1958, 76 % en 1959, 73 % en 1960 et 1961.

On ne dispose pas de données économiques permettant une évaluation des quantités théoriquement transportables; en effet les tonnages qui échappent au transport ne sont pas chiffrés jusqu'à maintenant bien que leur acheminement soit connu: utilisation de minerais importés dans les usines sidérurgiques côtières, livraisons directes de la mine à l'usine par chemin de fer industriel privé ou par téléphérique, expéditions routières. Cependant l'accroissement de l'écart entre disponibilités et transports peut sans doute être attribué, non pas aux transports routiers dont le rôle est négligeable dans ce cas, mais au développement de la sidérurgie côtière qui reçoit directement le minerai d'outre-mer sans aucun transport sur le territoire de la Communauté. Il ne peut pas être attribué à l'emploi de plus en plus fréquent dans la sidérurgie de minerais concentrés puisque les disponibilités sont basées non pas sur l'extraction brute de minerai de fer, mais sur la production marchande qui comprend les concentrés.

A titre indicatif les chiffres de consommation de la sidérurgie figurent dans le tableau. On remarquera qu'ils serrent de près ceux des disponibilités, les dépassant d'ailleurs légèrement en 1959, probablement en raison d'une diminution des stocks sur les lieux d'utilisation

### Minerai de manganèse

Les disponibilités en minerai de manganèse dépendent principalement des réceptions maritimes en provenance des pays tiers, étant donné que la production de la Communauté est très faible et ne couvre qu'une infime partie des besoins. Tous les phénomènes observés seront donc liés aux importations d'outre-mer.

Les disponibilités présentent des mouvements de grande amplitude: forte poussée en 1957, forte chute en 1958, qui se continue en 1959, brusque remontée en 1960, poursuivie en 1961, établissant un dernier montant supérieur de 22 % à celui de 1956.

Les quantités transportées subissent les mêmes fluctuations bien que généralement atténuées: hausse en 1957, chute en 1958,

4. MINERAI DE FER

Comparaison entre statistiques de transport et données économiques

1 000 t

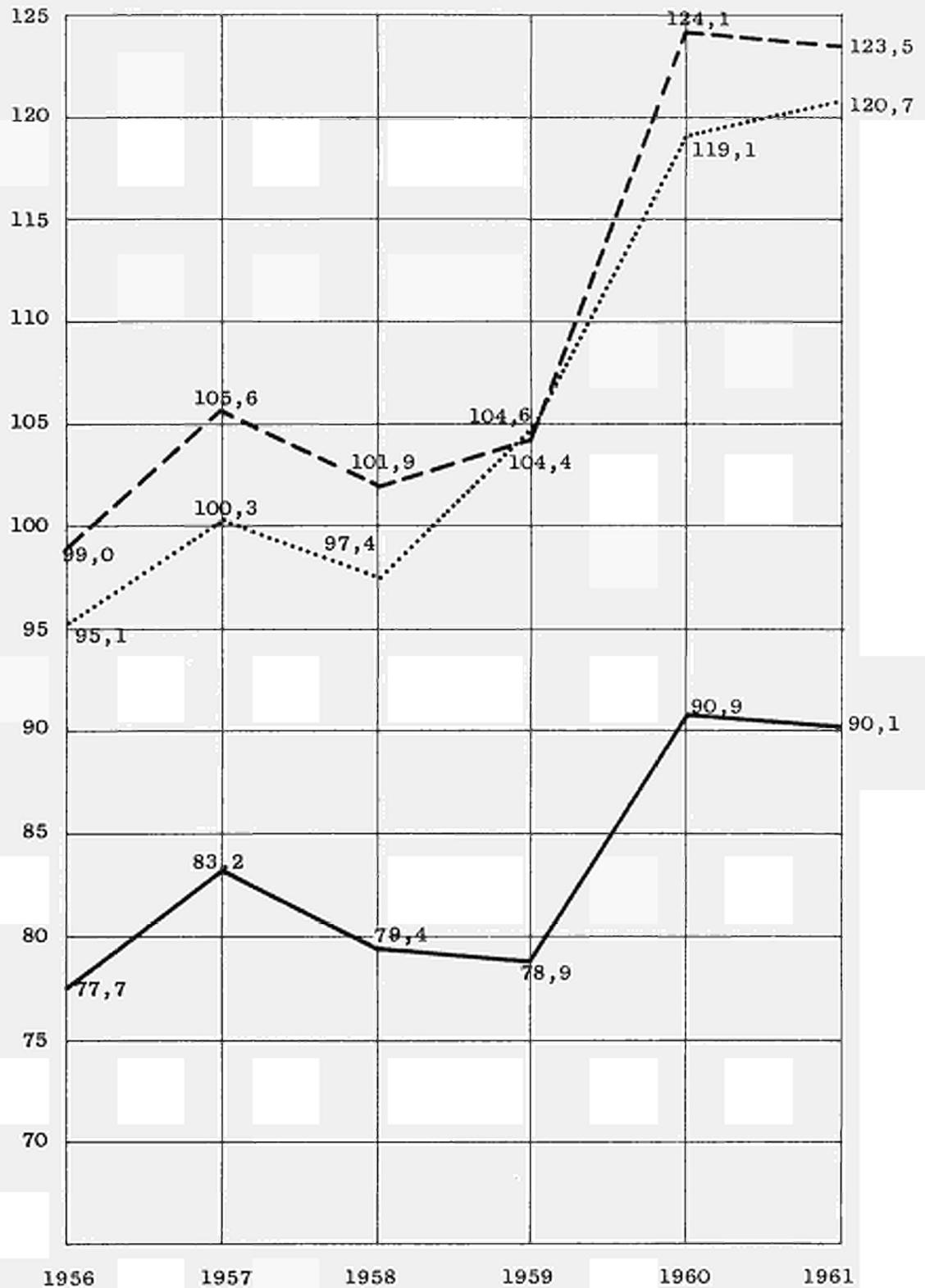
	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Sources
1 Production marchande	74 270	80 459	80 056	81 607	88 825	88 412	Bulletin Stat. Sidérurgie 1962 No.1 tab. 119
2 Stocks: entrées (-) sorties (+)	+ 798	- 1 249	- 2 286	- 784	- 5 <sup>r</sup>	- 745	1962 No.1 tab. 119
3 Réception des pays tiers	23 952	26 350	24 082	23 552	35 282 <sup>r</sup>	35 877	Transports des produits de la C.E.C.A.
4 <u>DISPONIBILITES</u> (1 + 2 + 3)	<u>99 020</u>	<u>105 560</u>	<u>101 852</u>	<u>104 375</u>	<u>124 102</u>	<u>123 544</u>	Bulletin Stat. Sidérurgie 1962 No.1 Tab. 91
5 Consommation	95 133	100 326	97 434	104 633	119 107	120 650	
6 Transports intracommunautaires	76 180 <sup>r</sup>	81 167 <sup>r</sup>	78 009 <sup>r</sup>	78 019 <sup>r</sup>	89 373 <sup>r</sup>	88 672	Transports des produits de la C.E.C.A.
7 Expéditions vers pays tiers	1 446	1 757	1 217	810	1 335	)	
8 Expéditions fluv. de l' Allemagne vers Berlin et divers pays de l'Est	102	249	135	83	169	) 1 402 )	Binnenschiffahrt (Stat. Bundesamt, Wiesbaden)
9 <u>Quantités transportées</u> (6 + 7 + 8)	<u>77 728</u>	<u>83 173</u>	<u>79 351</u>	<u>78 912</u>	<u>90 877</u>	<u>90 074</u>	

r = chiffres rectifiés

4) MINÉRAI DE FER  
4) EISENERZ

Millions  
de tonnes

Millionen  
Tonnen



-----  
Disponibilités  
Verfügbarkeit

.....  
Consommation  
Verbrauch

—————  
Quantités transportées  
Transportierte Mengen

5. MINERAI DE MANGANESE

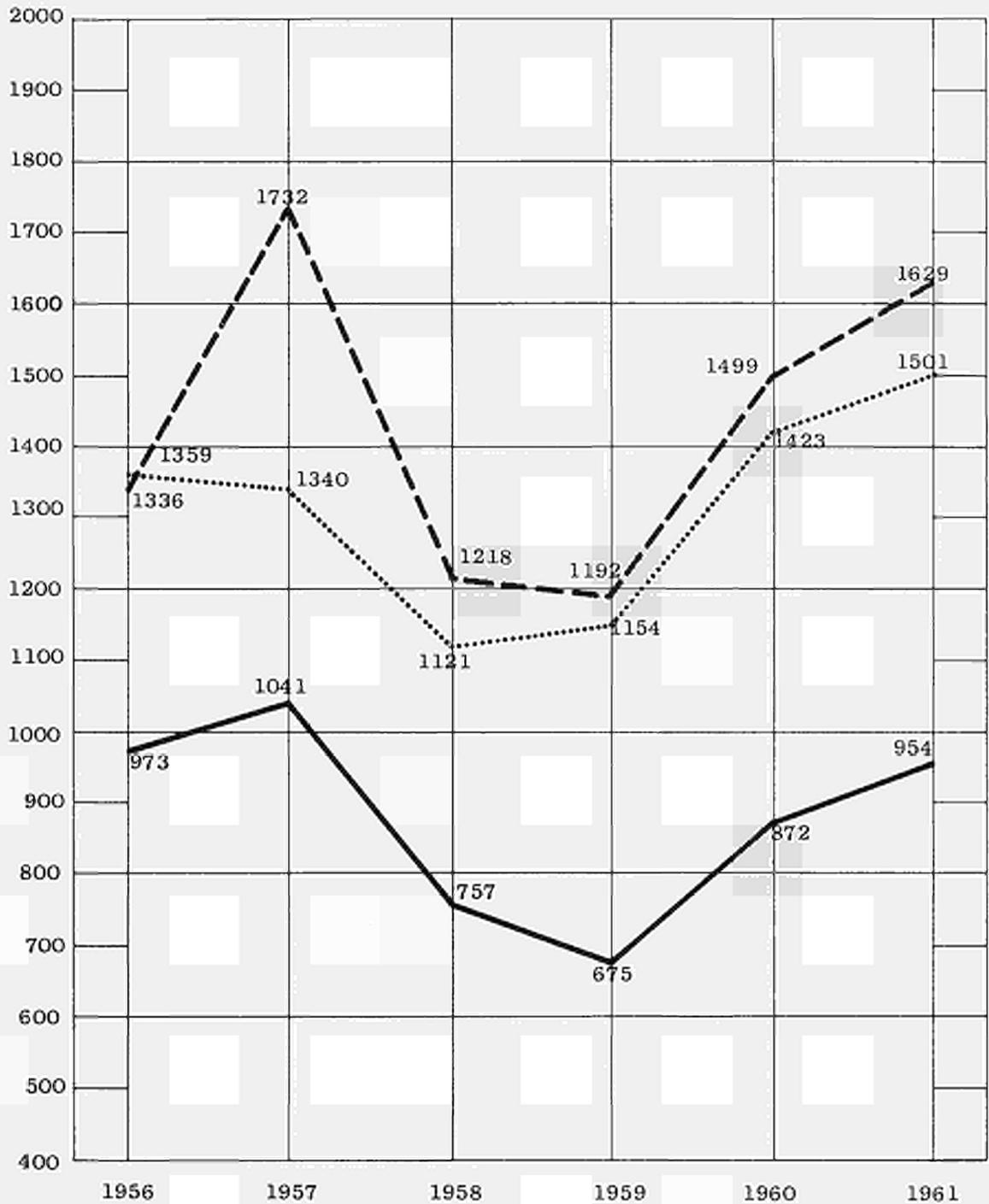
Comparaison entre statistiques de transport et données économiques

1 000 t

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Sources
1 Production de minerai de manganèse	45	43	43	50	47	47	Bulletin Stat. Sidérurgie 1962 No. 1 Tab. 127
2 Stocks: entrées (-) sorties (+)	+ 4	- 1	- 12	- 2	- 1	- 4	1962 No. 1 Tab. 127
3 Réception des pays tiers	1 287	1 690	1 187	1 144	1 453	1 586	Transports des produits de la C.E.C.A.
4 <u>Disponibilités</u> (1 + 2 + 3)	<u>1 336</u>	<u>1 732</u>	<u>1 218</u>	<u>1 192</u>	<u>1 499</u>	<u>1 629</u>	
5 Consommation	1 359	1 340	1 121	1 154	1 423	1 501	Bulletin Stat. Sidérurgie 1962 No. 1 Tab. 92
6 Transports intracommunautaires	958	988	736	636	815	936	Transports des produits de la C.E.C.A.
7 Expéditions vers pays tiers	15	41	7	8	46	)	
8 Expéditions fluviales de l'Allemagne vers Berlin et divers pays de l'Est	-	12	14	31	11	) ) ) )	18 Binnenschiffahrt (Statist. Bundesamt, Wiesbaden)
9 <u>Quantités transportées</u> (6 + 7 + 8)	<u>973</u>	<u>1 041</u>	<u>757</u>	<u>675</u>	<u>872</u>	<u>954</u>	

## 5) MINERAL DE MANGANESE

## 5) MANGANERZ

Milliers  
de tonnesTausend  
Tonnen

-----  
Disponibilités  
Verfügbarkeit

.....  
Consommation  
Verbrauch

—————  
Quantités transportées  
Transportierte Mengen

encore accentuée en 1959, remontée en 1960 et 1961 laissant cependant ce dernier niveau 2 % plus bas qu'en 1956.

Une similitude existe donc entre données économiques et statistiques de transport et le graphique le reflète clairement. Pourtant si l'on examine de plus près chiffres et graphique, on s'aperçoit que le rapport quantités transportées/disponibilités offre moins de constance que pour les combustibles ou le minerai de fer. En effet s'il est de 73 % en 1956, il tombe à 60 % en 1957 et à 58 % environ en 1960 et 1961. Mais ces variations ne sont pas anormales si l'on considère la faiblesse des tonnages en cause et les possibilités de stockage dans les ports et sur les lieux de consommation.

Des données économiques manquent pour évaluer les quantités transportables. Les chiffres de consommation indiqués à titre d'information sont très voisins de ceux des disponibilités, sauf en 1957.

### Ferraille

En ce qui concerne la ferraille, une comparaison entre données économiques et statistiques de transports se heurte à plus de difficultés que pour tout autre produit C.E.C.A. en raison de l'absence de notion de production, de l'absence de renseignements précis sur les stocks et de l'importance des réexpéditions.

Du point de vue des disponibilités, lorsqu'il s'agit de combustibles ou de minerais on dispose de renseignements précis sur l'extraction; lorsqu'il s'agit de produits sidérurgiques on a des chiffres de production; or pour la ferraille il n'existe rien de semblable. La ferraille consommée a des origines diverses: chutes, déchets, récupération, ramassage; ce qui tient lieu de production est lié à ces éléments divers.

Du point de vue des quantités transportables l'incertitude est la même. En effet les usines sidérurgiques disposent de ressources propres, qui sont connues, et qui représentent de 53 à 60 % des quantités relevées à la consommation. En principe ces ressources propres échappent au transport, mais ceci n'est vrai que dans une certaine mesure car ces usines peuvent avoir des surplus qu'elles vendent, soit à d'autres usines, soit à des négociants; de plus, même les tonnages qu'elles utilisent donnent parfois lieu à des transports entre des établissements qui dépendent d'elles. Enfin, le négoce de la ferraille multiplie les transactions telles que les ventes entre négociants qui, si elles ne modifient nullement le montant des disponibilités, augmentent cependant le montant des quantités transportées. Par exemple les livraisons des négociants à d'autres négociants, qui représentaient 752 000 t en 1960, donnent lieu en général à trois opérations de transport, la première lors du ramassage sur le marché, la deuxième lors du transport d'un négociant à un autre, la troisième lors de la livraison du dernier négociant au consommateur.

Tout ce qui précède explique pourquoi les tonnages relevés dans les transports sont supérieurs à ceux des quantités théoriquement transportables.

La série qui compose les disponibilités a été élaborée à partir des données économiques connues. Des combinaisons diverses sont possibles. Celle qui a été retenue ici, si elle ne prétend pas refléter à coup sûr la réalité, a du moins le mérite d'être en harmonie

## 6. FERRAILLE

Comparaison entre statistiques de transport et données économiques

1 000 t

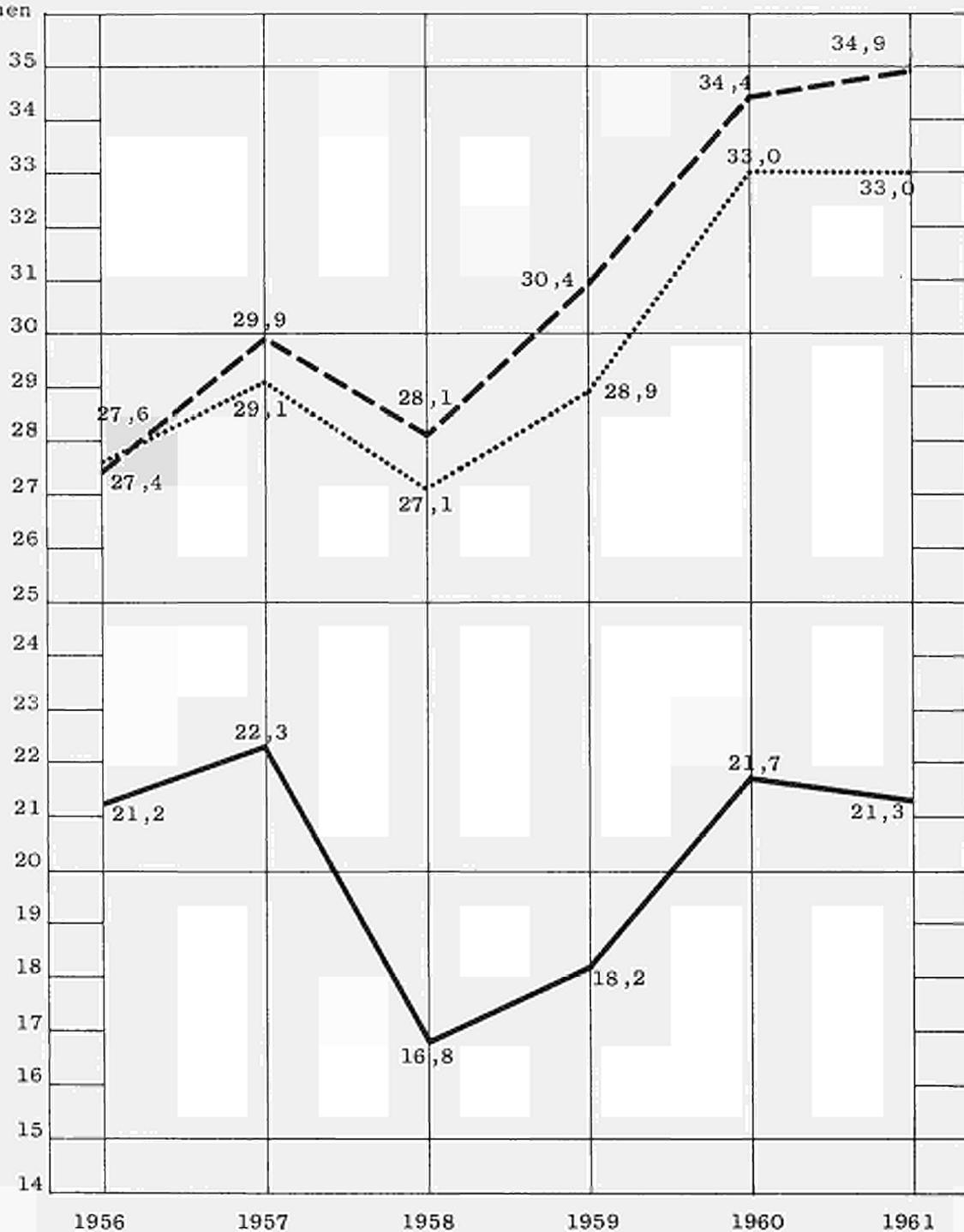
	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Sources
1 Ressources propres de la sidérurgie	14 690	15 560	15 960	16 820	19 260	19 530	Dixième Rapport Général sur l'activité de la Comm. Annexe Stat. Tab. 26
2 Ressources provenant du mar. comm.	10 210	10 410	9 920	12 450	13 100	12 830	Annexe Stat. Tab. 26
3 Réceptions des pays tiers	2 549	3 909	2 189	1 154	2 042	2 576	Transports des produits C.E.C.A.
4 <u>Disponibilités</u> (1 + 2 + 3)	<u>27 449</u>	<u>29 879</u>	<u>28 069</u>	<u>30 424</u>	<u>34 402</u>	<u>34 936</u>	
5 Ventes de la sidérurgie	360	430	600	650	800	750	Renseignements fournis par la C.E.C.A.
6 Quantités échappant au transport (1 - 5)	14 330	15 130	15 360	16 170	18 460	18 780	Renseignements fournis par la C.E.C.A.
7 <u>Quantités transportables</u> (4 - 6)	<u>13 119</u>	<u>14 749</u>	<u>12 709</u>	<u>14 254</u>	<u>15 942</u>	<u>16 156</u>	
8 Consommation	27 568	29 054	27 095	28 860	32 951	33 024	Bulletin Stat. Sidérurgie 1962 No. 1 Tab. 94
9 Livraisons totales des négociants	12 984	13 668	11 720	14 166	15 624	14 478	1962 No. 1 Tab. 113
10 Transports intracommunautaires	21 018	22 026	16 674	17 940	21 360	21 142	Transports des produits C.E.C.A.
11 Expéditions vers pays tiers	163	321	117	237	294	)	Transports des produits C.E.C.A.
12 Expéditions de l'Allem. (RF) vers Berlin et divers pays de l'Est	2	-	3	4	4	)	Binnenschiffahrt
13 <u>Quantités transportées</u> (10 + 11 + 12)	<u>21 183</u>	<u>22 347</u>	<u>16 794</u>	<u>18 181</u>	<u>21 658</u>	<u>21 310</u>	

6) FERRAILLE

6) SCHROTT

Millions  
de tonnes

Millionen  
Tonnen



---  
Disponibilités  
Verfügbarkeit

.....  
Consommation  
Verbrauch

—  
Quantités transportées  
Transportierte Mengen

à la fois avec la consommation et les transports. D'ailleurs une certaine logique permet de considérer comme acceptable une combinaison qui, pour situer les disponibilités, rassemble les ressources propres des usines sidérurgiques, les autres ressources de la Communauté et enfin les réceptions en provenance des pays tiers.

Si on examine maintenant les diverses séries présentées, on remarque que les disponibilités, pour les années de 1957 à 1961, ne sont jamais inférieures à leur niveau de 1956. Une seule baisse, d'une année à l'autre, est à noter en 1958. Les quantités transportées évoluent de la même manière, mais avec des fluctuations plus marquées.

Cependant, données économiques et statistiques de transport restent en accord, comme le montre le graphique. Quant au rapport quantités transportées/disponibilités, il accuse fortement la chute signalée en 1958: il passe de 77 % en 1956 à 60 % en 1959 pour s'y maintenir depuis.

Dans le tableau figurent, à titre d'information complémentaire, les chiffres de la consommation, très apparentés aux disponibilités, et ceux des livraisons des négociants, très proches des quantités théoriquement transportables. On n'accordera toutefois à ces derniers qu'une valeur indicative.

#### Fonte et acier bruts

Cette catégorie de produits considérée dans les statistiques de transport comprend en fait deux produits sidérurgiques différents qui correspondent à des stades successifs de production: la fonte brute et l'acier brut. L'addition des deux productions dans le calcul des disponibilités constitue donc un double emploi indubitable, car la majeure partie de la fonte brute est destinée à être transformée en acier; compte tenu de ce fait, les quantités qui échappent au transport doivent être très importantes. En effet, seuls seront transportés les tonnages de fonte de moulage destinés aux fonderies indépendantes, les tonnages de fonte d'affinage livrés aux aciéries indépendantes ou échangés entre établissements, et les tonnages d'acier brut pour moulage ou laminage non utilisés sur les lieux de production. Or on sait que la plus grande partie de la production d'acier est laminée dans les mêmes établissements sidérurgiques, sans aucun transport. L'écart entre les disponibilités et les transports est ainsi considérable.

Le montant des disponibilités, de 1957 à 1961 se situe toujours au-dessus du niveau de 1956. La progression est nette et continue sauf en 1958 où l'on note une baisse légère par rapport à 1957. Le niveau de 1961 est supérieur de 27 % à celui de 1956.

Les quantités transportées présentent les mêmes fluctuations mais très atténuées, en raison de l'importance des tonnages qui échappent aux transports.

Le rapport quantités transportées/disponibilités se situe un peu au-dessous de 10 %, avec un minimum en 1958 et 1959. De plus, l'écart entre disponibilités et quantités transportées s'accroît sensiblement.

A titre d'indication complémentaire, les chiffres estimés d'autoconsommation de fonte et d'acier bruts par les usines sidérurgiques figurent dans le tableau. Leur montant démontre bien qu'on ne

## 7. FONTE ET ACIER BRUTS

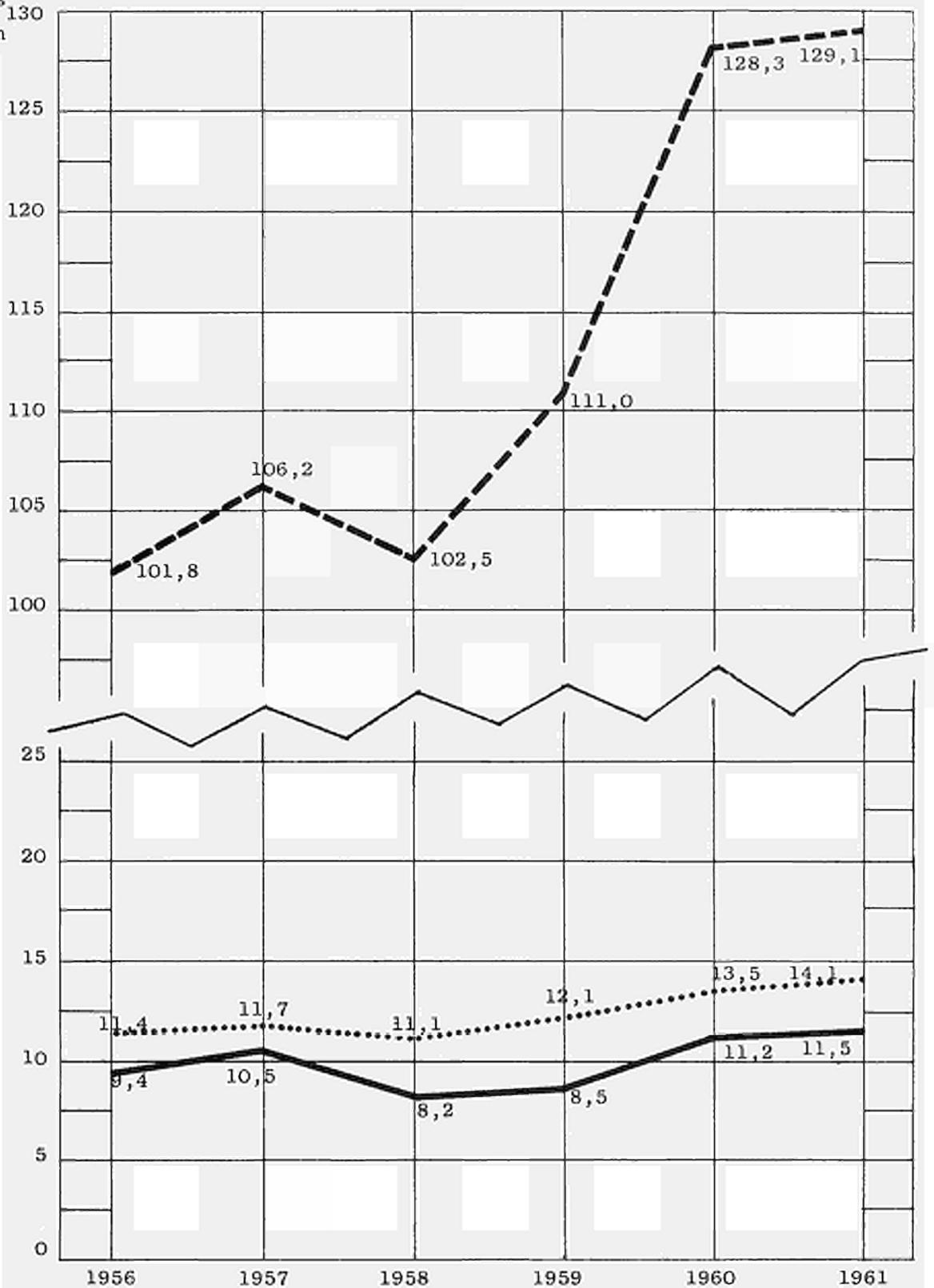
Comparaison entre statistiques de transport et données économiques

1 000 t

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Sources
1 Product. de fonte brute	43 565	45 114	43 516	46 676	54 039	54 607	Bulletin Stat. Sidérurgie 1962 No. 1 Tab. 2 1962 No. 1 Tab. 3 Transports produits de la C.E.C.A.
2 Product. d'acier brut	56 795	59 805	57 997	63 161	72 836	73 267	
3 Réceptions des pays tiers	1 392	1 236	970	1 131	1 440	1 264	
4 <u>Disponibilités</u> <u>(1 + 2 + 3)</u>	<u>101 752</u>	<u>106 155</u>	<u>102 483</u>	<u>110 968</u>	<u>128 315</u>	<u>129 138</u>	
5 Autoconsommation de fonte par les usines	39 209	40 603	39 164	42 008	48 635	49 146	Estimation (90 % de la production)
6 Autoconsommation d' acier par les usines	51 115	53 825	52 197	56 845	65 552	65 940	Estimation (90 % de la production)
7 Quantités échappant au transport (5 + 6)	90 324	94 428	91 361	98 853	114 187	115 086	
8 <u>Quantités transportables</u> <u>(4 - 7)</u>	<u>11 428</u>	<u>11 727</u>	<u>11 122</u>	<u>12 115</u>	<u>13 498</u>	<u>14 052</u>	
9 Transports intracommunautaires	8 529	9 640	7 752	7 905	10 502	10 692	Transports des produits de la C.E.C.A.
10 Expéditions vers pays tiers	886	787	419	559	661	)	Transports des produits de la C.E.C.A.
11 Expéditions de l'Allem. (RF) vers Berlin et di- vers pays de l'Est	30	40	43	19	28	) 775 ) )	Binnenschiffahrt, Stat. Bundesamt, Wiesbaden
12 <u>Quantités transportées</u> <u>(9 + 10 + 11)</u>	<u>9 445</u>	<u>10 467</u>	<u>8 214</u>	<u>8 483</u>	<u>11 191</u>	<u>11 467</u>	

7) FONTE ET ACIER BRUTS  
7) ROHEISEN UND ROHSTAHL

Millions  
de tonnes  
Millionen  
Tonnen



-----  
Disponibilités  
Verfügbarkeit

.....  
Quantités transportables  
Für den Transport verfügbare Mengen

—————  
Quantités transportées  
Transportierte Mengen

peut guère s'attendre, pour les quantités transportées, à des chiffres différents de ceux qui sont relevés.

### Demi-produits

Comme il n'existe pas de statistique directe de production de demi-produits sidérurgiques (blooms, billettes, brames, largets et coils pour relaminage), les disponibilités ont été calculées sur la base de la production de lingots d'acier non destinés au moulage, ces lingots étant, sauf exception, destinés au laminage pour donner les demi-produits.

Les demi-produits ainsi obtenus sont en général relaminés dans le même établissement sidérurgique pour donner les produits finis, ce qui explique le très grand écart constaté entre les disponibilités et les quantités transportées. Ces dernières concernent surtout les échanges entre établissements, les expéditions en vue de l'exportation et les livraisons d'ébauches en rouleau pour tôles (coils).

Les tonnages considérés comme représentant les disponibilités sont constamment supérieurs à ceux de 1956, malgré une baisse aussi faible que passagère en 1958. Les chiffres de 1960 et de 1961 sont supérieurs de 29 % à ceux de 1956.

Les quantités transportées évoluent de la même façon, mais si la baisse de 1958 est plus accentuée, la remontée en 1959 et en 1960 l'est également, les chiffres de 1960 étant supérieurs de 42 % à ceux de 1956. Les transports montrent cependant une légère baisse en 1961 qui provient des trafics à l'intérieur de la Communauté.

La statistique annuelle sur les transports de produits C.E.C.A. avait déjà montré le développement des trafics de demi-produits sidérurgiques, la présente comparaison montre de plus que ce développement est supérieur à celui de la production ou des disponibilités. Ce fait, assez rare pour être noté, provient sans doute de l'accroissement des expéditions à destination des pays tiers et du développement des installations de relaminage à proximité des zones de consommation éloignées des centres de production d'acier, ce qui a pour résultat de créer des trafics nouveaux de demi-produits sidérurgiques.

### Produits laminés

Le montant des disponibilités qui découle principalement de la production est en progression, mis à part un léger fléchissement en 1958. De 1957 à 1961 le niveau reste toujours supérieur à celui de 1956. Les chiffres de 1961 dépassent de 30 % ceux de 1956.

Les quantités transportées reflètent exactement la même évolution mais avec moins d'ampleur: progression continue avec léger fléchissement en 1958, niveau toujours supérieur à celui de 1956, chiffres de 1960 et 1961 supérieurs de 20 % à ceux de 1956.

Données économiques et statistiques de transport sont liées et les courbes qui les représentent sont ressemblantes et très voisines. En effet, le pourcentage des quantités transportées par rapport aux disponibilités est très élevé, étant toujours supérieur à 90 %. On constate pourtant depuis 1957 une diminution de ce pourcentage qui passe de 99,9 % en 1957 à 91,0 en 1961.

### 8. DEMI-PRODUITS

Comparaison entre statistiques de transport et données économiques

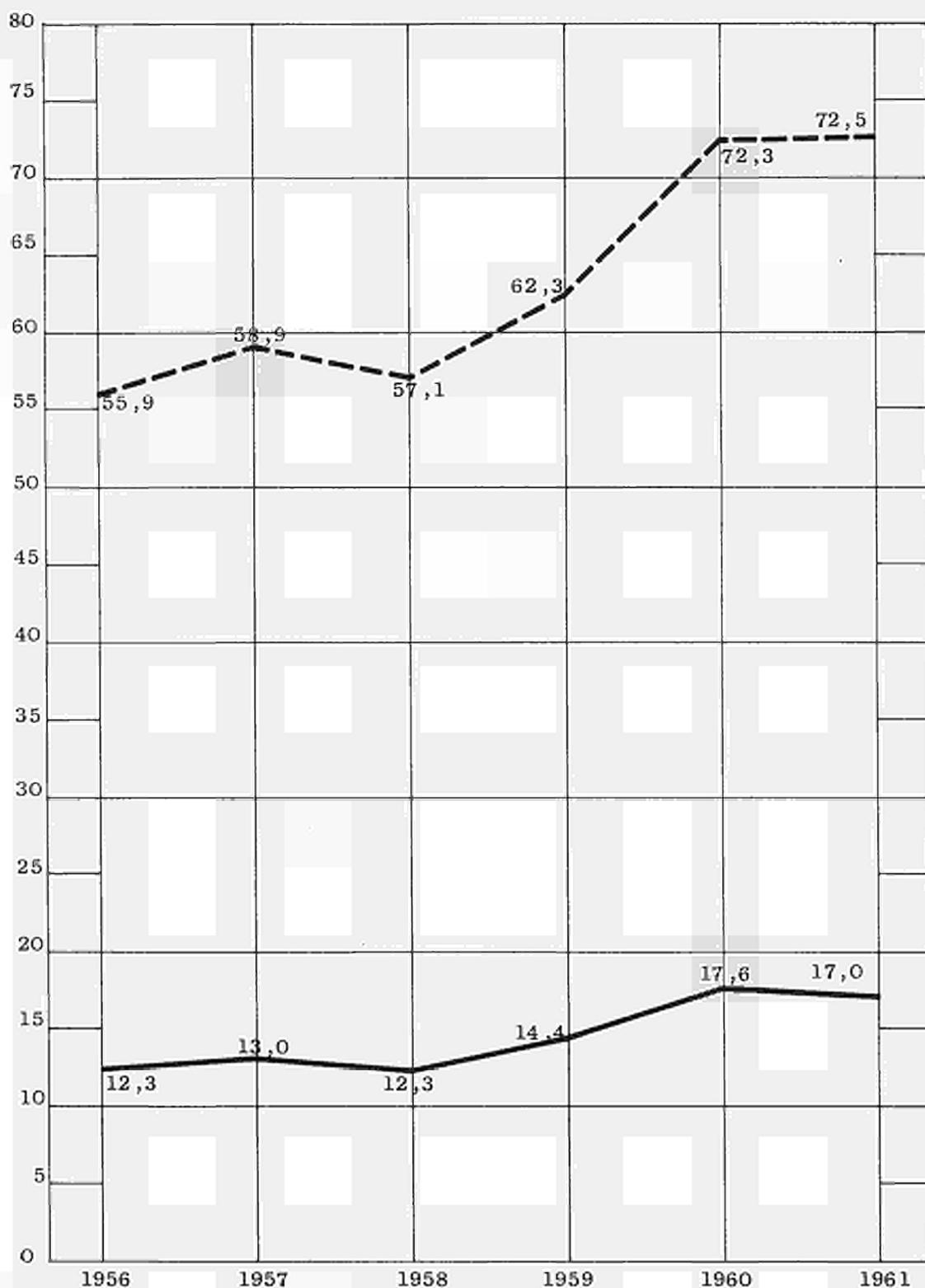
1 000 t

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Sources
1 Production de demi-produits sidérurgiques	55 572	58 564	56 809	62 061	71 535	71 793	Bulletin Stat. Sidérurgie 1962 No. 1 Tab. 15 (lingots pour laminage= prod. de demi-produits)
2 Réception des pays tiers	281	351	329	266	762	720	Transports des produits de la C.E.C.A.
3 <u>Disponibilités</u> (1 + 2)	<u>55 853</u>	<u>58 915</u>	<u>57 138</u>	<u>62 327</u>	<u>72 297</u>	<u>72 513</u>	
4 Transports intracommunautaires	11 467	11 795	11 098	13 101	16 194	15 322	Transports des produits de la C.E.C.A.
5 Expéditions vers pays tiers	858	1 155	1 145	1 272	1 303	)	Transports des produits de la C.E.C.A.
6 Expéditions fluv. de l'Allem. (RF) vers Berlin et divers pays de l'Est	2	28	19	32	54	) 1 646	Binnenschiffahrt (Stat. Bundesamt, Wiesbaden)
7 <u>Quantités transportées</u> (4 + 5 + 6)	<u>12 327</u>	<u>12 978</u>	<u>12 262</u>	<u>14 405</u>	<u>17 551</u>	<u>16 968</u>	

## 8) DEMI-PRODUITS SIDERURGIQUES

## 8) HALBZEUG

Millions  
de tonnes  
Millionen  
Tonnen



---  
Disponibilités  
Verfügbarkeit

—  
Quantités transportées  
Transportierte Mengen

9. PRODUITS LAMINES

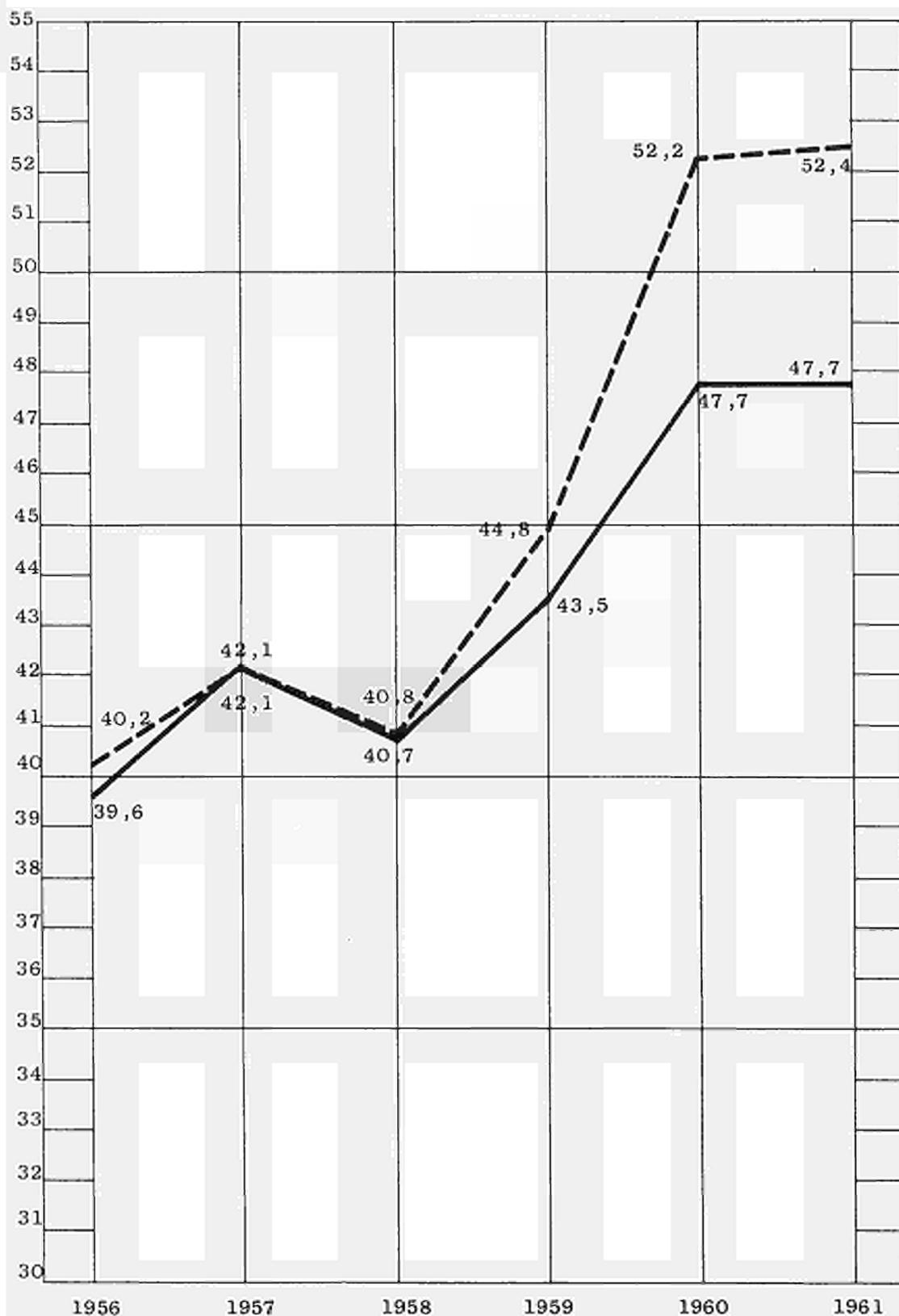
Comparaison entre statistiques de transport et données économiques

1 000 t

	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Sources
1 Production de produits laminés	39 377	41 159	39 894	43 760	50 792	51 010	Bulletin Stat. Sidérurgie 1962 No. 1 Tab. 29
2 Réceptions des pays tiers	827	978	917	1 013	1 405	1 358	Transports des produits de la C.E.C.A.
3 <u>Disponibilités</u> (1 + 2)	<u>40 204</u>	<u>42 137</u>	<u>40 811</u>	<u>44 773</u>	<u>52 197</u>	<u>52 368</u>	
4 Transports intracommunautaires	31 872	32 892	31 601	32 749	37 042	37 106	Transports des produits de la C.E.C.A.
5 Expéditions vers pays tiers	7 577	9 014	8 939	10 490	10 377	)	Transports des produits de la C.E.C.A.
6 Expéditions fluv. de l'Allem. (RF) vers Berlin et divers pays de l'Est	122	193	203	288	265	)10 550 )	Binnenschiffahrt (Stat. Bundesamt, Wiesbaden)
7 <u>Quantités transportées</u> (4 + 5 + 6)	<u>39 571</u>	<u>42 099</u>	<u>40 743</u>	<u>43 527</u>	<u>47 684</u>	<u>47 656</u>	

9) PRODUITS LAMINES  
9) WALZSTAHL-ERZEUGNISSE

Millions  
de tonnes  
Millionen  
Tonnen



-----  
Disponibilités  
Verfügbarkeit

—————  
Quantités transportées  
Transportierte Mengen

Il est normal pour cette catégorie de produits que les quantités transportées soient très proches des disponibilités car presque toute la production sidérurgique est destinée à être livrée aux consommateurs et expédiée en dehors des usines. Il n'existe en principe aucune quantité échappant aux transports. Les quelques écarts qui subsistent entre la série statistique des disponibilités et la série statistique des transports proviennent de la différence de définition des produits, des mouvements de stocks à la production (non connus), des transports routiers (non relevés) et des réexpéditions.

### C. Conclusions générales

Une vue d'ensemble des renseignements présentés dans les commentaires relatifs à chaque catégorie de produits permet de tirer quelques conclusions d'ordre général.

#### 1. Les quantités transportées sont toujours inférieures aux disponibilités

Les causes qui diminuent les possibilités de transport des quantités disponibles (consommation ou utilisation sur les lieux de production ou dans les ports d'importation) sont toujours prépondérantes, tandis que les phénomènes qui augmentent les tonnages transportés par rapport aux disponibilités (principalement les réexpéditions d'une même marchandise entre le point de départ initial et le point de réception final) n'exercent qu'une influence secondaire.

Le rapport entre disponibilités et quantités transportées, s'il est toujours de même signe, varie cependant considérablement selon la nature des produits considérés, allant d'un maximum de 99,9 % pour les produits sidérurgiques laminés à un minimum de 7 ou 8 % environ pour la catégorie fonte et acier bruts.

L'incidence de la production et des disponibilités sur les transports dépend étroitement de la nature du produit et varie dans de grandes proportions avec elle. Lorsque la part des disponibilités effectivement transportées est très élevée, ce sont les variations de la production qui exercent une influence prépondérante sur les transports; lorsque la part des disponibilités effectivement transportées est au contraire faible, ce sont les phénomènes d'auto-consommation et d'utilisation locale qui agissent principalement sur les quantités transportées.

Le tableau ci-après donne le pourcentage des quantités transportées par rapport aux disponibilités pour les 9 catégories de produits et le total des produits C.E.C.A. :

en % des disponibilités

	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Houille	59,3	59,0	56,6	58,6	60,8	59,9
Lignite	20,2	19,9	18,7	17,2	17,1	16,8
Coke	62,8	60,5	56,9	58,6	59,8	58,2
Minerai de fer	78,5	78,8	77,9	75,6	73,3	72,9
Minerai de manganèse	72,8	60,1	62,2	56,6	58,2	58,6
Ferraille	77,2	74,8	59,8	59,8	63,0	60,9
Fonte et acier bruts	9,3	10,0	8,0	7,6	8,7	8,8
Demi-produits	22,1	22,0	21,5	23,1	24,3	23,4
Produits laminés	98,4	99,9	99,8	97,2	91,4	91,0
TOTAL tous produits C.E.C.A.	50,2	50,0	47,3	47,2	47,8	47,0

2. Les quantités transportées sont souvent inférieures aux quantités transportables

Chaque fois que cela a été possible, les quantités théoriquement transportables ont été calculées en déduisant des disponibilités les tonnages qui échappent aux transports. Ce calcul a abouti à une série beaucoup plus proche des tonnages transportés mais souvent supérieure. Cette différence peut provenir des expéditions routières qui échappent encore à la statistique des transports.

Le tableau ci-après donne le pourcentage des quantités transportées par rapport aux quantités transportables pour les produits pour lesquels le calcul a été possible :

en % des quantités transportables

	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Houille	94,3	94,9	95,6	97,2	100,5	101,5
Lignite	78,3	79,1	73,8	73,2	72,7	73,9
Coke	86,6	83,0	81,5	84,4	84,4	82,0
Ferraille	161,5	151,5	132,1	127,6	135,9	131,9
Fonte et acier bruts	82,6	89,3	73,9	70,0	82,9	81,6

Les variations de ce rapport entre quantités transportées et quantités transportables ne sont pas identiques à celles du rapport entre quantités transportées et disponibilités. Deux particularités attirent l'attention : pour la ferraille les quantités transportées sont toujours supérieures aux quantités transportables, constatation qui s'explique par les nombreuses réexpéditions entre le ramassage et l'utilisation dans la sidérurgie; pour la houille on remarque

que les quantités transportées s'accroissent par rapport aux quantités transportables, de façon très régulière au cours des six années pour dépasser ces dernières à partir de 1960.

### 3. L'évolution des disponibilités et des quantités transportées est semblable

Les disponibilités sont en progression de 1956 à 1961, sauf pour les combustibles. La progression la plus forte concerne les produits sidérurgiques. Par ailleurs on constate des fluctuations générales assez nettes : pour tous les produits une augmentation est notable de 1956 à 1957; à cette augmentation succède, pour tous les produits, une baisse en 1958 qui se poursuit en 1959 pour les combustibles et le minerai de manganèse, alors que les autres produits amorcent une remontée; pour tous les produits on note une amélioration de 1959 à 1960; enfin l'année 1961 marque un arrêt, sinon un léger recul.

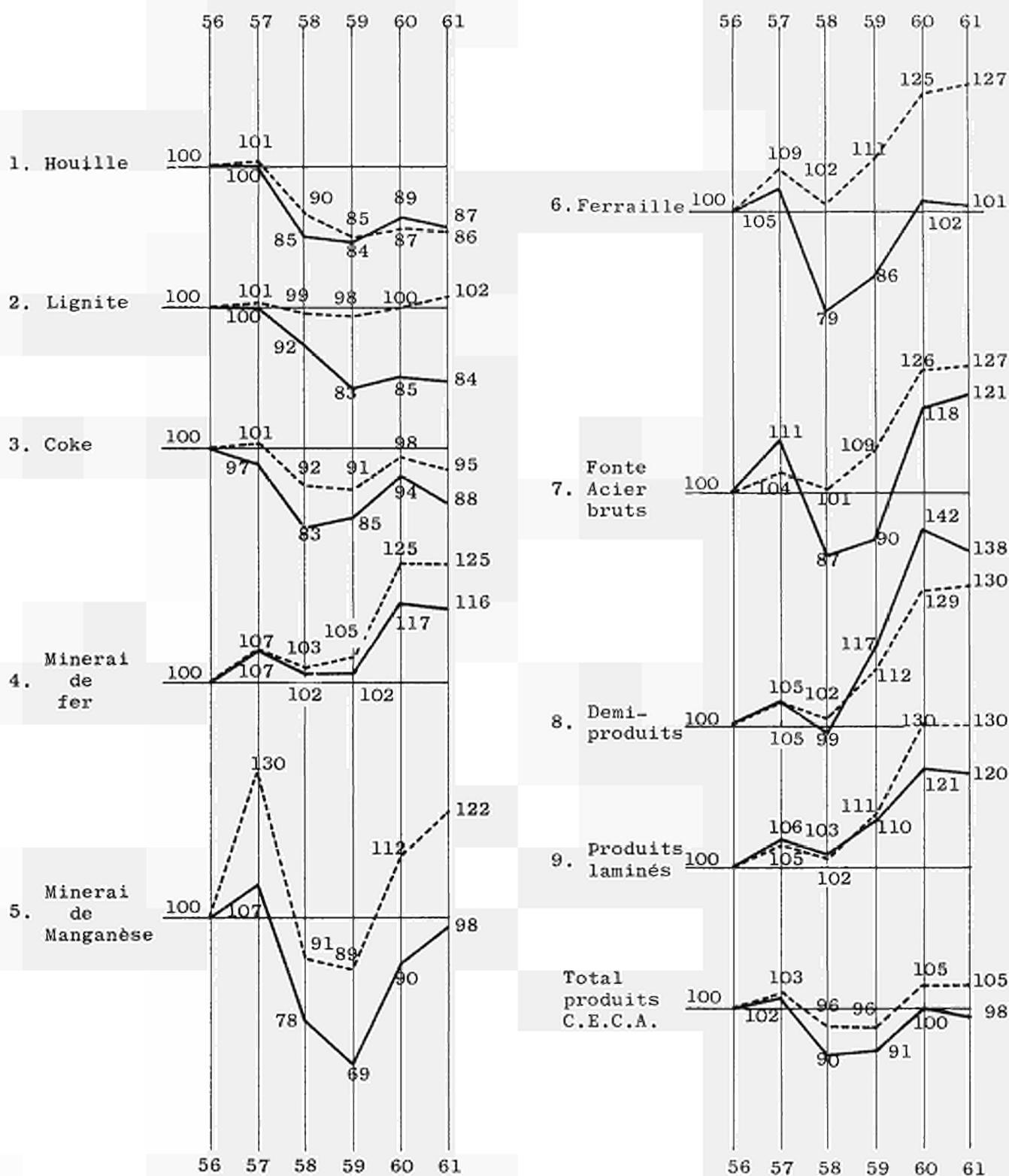
Les quantités transportées ne sont en progression que pour les produits sidérurgiques et le minerai de fer. Pour les combustibles et le minerai de manganèse le niveau de 1961 est inférieur à celui de 1956: de 12 % pour le coke, de 16 % pour le lignite, de 13 % pour la houille et de 2 % pour le minerai de manganèse. Néanmoins des points d'analogie subsistent avec les disponibilités: augmentation ou égalité entre 1956 et 1957 pour tous les produits, chute de 1957 à 1958 pour tous les produits, aggravation en 1959 pour la houille, le lignite, le minerai de manganèse et remontée pour les autres produits, amélioration de 1959 à 1960 pour tous les produits; léger recul résultant de tendances diverses en 1961.

Les deux tableaux ci-après, qui rassemblent les chiffres des disponibilités et ceux des quantités transportées, avec des indices sur la base 1956 = 100, permettent de mieux suivre ces observations.

Disponibilités a) quantités en 1 000 t  
b) indice : 1956 = 100

		1956	1957	1958	1959	1960	1961
Houille	a)	309 869	311 588	277 531	262 138	270 434	265 508
	b)	100	101	90	85	87	86
Lignite	a)	122 349	123 754	121 592	120 017	122 137	124 430
	b)	100	101	99	98	100	102
Coke	a)	85 818	86 813	79 060	77 846	84 492	81 828
	b)	100	101	92	91	98	95
Minerai de fer	a)	99 020	105 560	101 852	104 375	124 102	123 544
	b)	100	107	103	105	125	125
Minerai de manganèse	a)	1 336	1 732	1 218	1 192	1 499	1 629
	b)	100	130	91	89	112	122
Ferraille	a)	27 449	29 879	28 069	30 424	34 402	34 936
	b)	100	109	102	111	125	127
Fonte acier bruts	a)	101 752	106 155	102 483	110 968	128 315	129 138
	b)	100	104	101	109	126	127
Demi-produits	a)	55 853	58 915	57 138	62 327	72 297	72 513
	b)	100	105	102	112	129	130
Produits laminés	a)	40 204	42 137	40 811	44 773	52 197	52 368
	b)	100	105	102	111	130	130
Total tous produits C.E.C.A.	a)	843 652	866 533	809 754	814 060	889 875	885 894
	b)	100	103	96	96	105	105

EVOLUTION DES INDICES DES DISPONIBILITES  
 ET DES QUANTITES TRANSPORTEES 1956 = 100  
 VERGLEICH ZWISCHEN VERFÜGBARKEIT UND  
 TRANSPORTIERTEN MENGEN, INDEX 1956 = 100



Disponibilités  
 Verfügbarkeit

Quantités transportées  
 Transportierte Mengen

Quantités transportées a) quantités en 1 000 t  
b) indice: 1956 = 100

		1956	1957	1958	1959	1960	1961
Houille	a)	183 823	183 791	156 902	153 632	164 410	159 242
	b)	100	100	85	84	89	87
Lignite	a)	24 754	24 687	22 755	20 667	20 934	20 893
	b)	100	100	92	83	85	84
Coke	a)	53 926	52 540	44 971	45 632	50 556	47 630
	b)	100	97	83	85	94	88
Minerai de fer	a)	77 728	83 173	79 351	78 912	90 877	90 074
	b)	100	107	102	102	117	116
Minerai de manganèse	a)	973	1 041	757	675	862	954
	b)	100	107	78	69	90	98
Ferraille	a)	21 182	22 347	16 794	18 181	21 658	21 310
	b)	100	105	79	86	102	101
Fonte et acier bruts	a)	9 445	10 467	8 214	8 483	11 191	11 467
	b)	100	111	87	90	118	121
Demi-produits	a)	12 327	12 978	12 262	14 405	17 551	16 968
	b)	100	105	99	117	142	138
Produits laminés	a)	39 571	42 099	40 743	43 527	47 684	47 656
	b)	100	106	103	110	121	120
Total tous produits C.E.C.A.	a)	423 730	433 123	382 749	384 114	425 733	416 194
	b)	100	102	90	91	100	98

En conclusion, les fluctuations des disponibilités se retrouvent dans les transports, à l'exception de quelques divergences d'ailleurs exposées et expliquées dans les commentaires par catégorie de produits.

4. Le rapport entre quantités transportées et disponibilités n'est pas constant

Malgré les points d'analogie entre les disponibilités et les quantités transportées et malgré la similitude de l'évolution de ces deux séries, on constate certaines modifications de leur rapport.

En premier lieu, l'écart entre disponibilités et transports a tendance à croître quelles que soient les fluctuations dues à la conjoncture. Alors que les disponibilités des produits C.E.C.A. augmentent en général au cours de la période considérée, les transports n'ont guère tendance à se développer; de ce fait le rapport se maintient, sauf exception, en-dessous de 1 et présente même une légère tendance à décroître de 1956 à 1961. Le tableau ci-après montre l'évolution de ce rapport:

Evolution du rapport	quantités transportées 1956 disponibilités 1956 = 1					
	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Houille et agglomérés	1	0,99	0,95	0,99	1,03	1,01
Lignite et briquettes de lignite	1	0,99	0,93	0,85	0,85	0,83
Coke	1	0,96	0,91	0,93	0,95	0,93
Minerai de fer	1	1	0,99	0,96	0,93	0,93
Minerai de manganèse	1	0,83	0,85	0,78	0,80	0,80
Ferraille	1	0,97	0,77	0,77	0,82	0,79
Fonte et acier bruts	1	1,08	0,86	0,82	0,94	0,95
Demi-produits	1	1	0,97	1,05	1,10	1,06
Produits laminés	1	1,02	1,01	0,99	0,93	0,92
Total tous produits C.E.C.A.	1	1	0,94	0,94	0,95	0,94

De plus, les graphiques ci-joints donnent l'évolution des indices (1956 = 100) relatifs aux disponibilités et aux quantités transportées, montrant plus clairement encore l'évolution du rapport entre les deux termes de la comparaison et l'accroissement de l'écart pour chaque catégorie de produit ainsi que pour le total des produits de la C.E.C.A.

On constate donc en général qu'il existe une diminution relative des transports et que la part des disponibilités qui est transportée s'amenuise légèrement au cours des années. Cette constatation peut s'expliquer soit par le développement de l'utilisation des produits sur les lieux de production, soit par le développement des relations directes sans transbordement, soit encore par l'accroissement de la part prise par les transports routiers qui échappent encore aux relevés. Cependant aucune donnée suffisamment précise sur l'implantation des usines nouvelles à proximité des centres d'approvisionnement en matières premières, sur la réduction

des circuits de distribution, sur le développement de la part des tonnages emportés par la route, ne permet de confirmer ces hypothèses.

Il apparaît en outre dans la majorité des cas, que toute baisse des disponibilités se répercute de manière plus accentuée sur les transports et que toute hausse des disponibilités n'entraîne qu'un moindre accroissement des quantités transportées. Les transports semblent donc plus sensibles aux baisses de la conjoncture qu'aux hausses. Ce phénomène est, de toute évidence, lié à l'augmentation de l'écart constaté entre les disponibilités et les quantités transportées. Des exceptions sont à noter pour les demi-produits et pour la houille dont le développement des transports est d'autant plus remarquable qu'il est plus accentué que l'accroissement des disponibilités.

##### 5. Les fluctuations des disponibilités et des transports sont décalées dans le temps

Enfin, un phénomène moins net, mais qui se superpose aux deux constatations précédentes, est le décalage dans le temps entre les fluctuations des disponibilités et celles des quantités transportées. Ces dernières ne suivent qu'avec un certain retard l'évolution des disponibilités, car la répercussion des variations de la production sur les expéditions et des variations des réceptions en provenance des pays tiers sur les réexpéditions n'est pas immédiate. Ce phénomène, tout à fait normal, apparaît dans les tableaux et les graphiques, bien que les données annuelles en atténuent l'observation, surtout en cas de renversement de tendance. Une analyse des fluctuations trimestrielles a été faite pour le coke, qui a montré un décalage des transports d'environ un trimestre sur les disponibilités. Pour le coke justement, ce décalage n'apparaît pas au niveau des données annuelles en raison de très fortes fluctuations trimestrielles accompagnées de nombreux renversements de tendances, qui expliquent en particulier, que les quantités transportées augmentent en 1959 alors que les disponibilités continuent à baisser légèrement.

En conclusion, il ressort de cette comparaison que les transports ne sont pas déductibles directement des données économiques; que des considérations qualitatives, telles que la localisation des usines, jouent un rôle dans les transports; que néanmoins un rapport existe entre les données économiques (disponibilités par exemple) et les quantités transportées; que ce rapport, caractéristique de chaque catégorie de produit, n'est pas constant mais montre une légère tendance à se modifier au détriment des transports.

Cette étude comparative montre également que des renseignements supplémentaires devraient être obtenus sur la nature des marchandises transportées, les 9 catégories de produits de la C.E.C.A. distinguées dans la statistique régionale n'étant pas toujours assez détaillées et contenant parfois des produits différents quant à leur mode de production ou à leur usage, par exemple la houille et les agglomérés de houille, le lignite et les agglomérés de lignite, la fonte brute et l'acier brut. Une amélioration de cette situation est à prévoir à partir du 1er janvier 1962, date d'entrée en vigueur dans la Communauté de la nomenclature uniforme de marchandises pour les statistiques de transport (NST), laquelle comporte des positions plus détaillées à l'intérieur de chacune des 9 catégories de produits distinguées jusqu'alors dans les statistiques de transport de la C.E.C.A., et donnera pour ces positions des indications intéressantes à l'échelon national.



# TABLEAUX STATISTIQUES



Tableau A - TONNAGES DES PRODUITS DU TRAITE TRANSPORTES A L'INTERIEUR DE LA COMMUNAUTE EN 1961 (1)

Tabelle A - GESAMTRANSPORTE AN GUETERN DES VERTRAGS IN DEM JAHR 1961 INNERHALB DER GEMEINSCHAFT (1)

1 000 t

Catégorie de produits Gütergruppe	Voie ferrée Eisenbahnen		Nav. intérieure Binnenschifffahrt		Nav. maritime Seeschifffahrt		Total Zusammen	
	Quantité Menge	%	Quantité Menge	%	Quantité Menge	%	Quantité Menge	%
1. Houille et agglomérés Steinkohle und Steinkohlenbriketts	103 158	34,6	44 204	52,6	5 141	62,4	152 503	39,1
2. Lignite et briquettes Braunkohle und Braunkohlenbriketts	17 737	5,9	2 742	3,3	37	0,4	20 516	5,3
3. Coke - Semi-coke Koks und Schmelzkoks	39 250	13,2	4 060	4,8	216	2,6	43 526	11,2
4. Minerai de fer Eisenerz	67 276	22,6	20 318	24,2	1 078	13,1	88 672	22,7
5. Minerai de manganèse Manganerz	580	0,2	336	0,4	19	0,2	936	0,2
6. Ferraille Schrott	18 509	6,2	2 268	2,7	364	4,4	21 142	5,4
7. Fonte et acier bruts Roheisen und Rohstahl	7 559	2,5	2 567	3,1	566	6,9	10 692	2,7
8. Demi-produits sidér. Halbzeug aus Eisen- und Stahl	14 089	4,7	894	1,1	340	4,1	15 322	3,9
9. Produits laminés (sauf tubes et tuyaux) Walzstahl-Erzeugnisse (ohne Röhren und Rohre)	30 036	10,1	6 582	7,8	487	5,9	37 106	9,5
Total produits relevant du Traité Vertragserzeugnisse insgesamt	298 194	100,-	83 971	100,-	8 248	100,-	390 415	100,-
% par mode de transport in % je Verkehrsmittel	76,4		21,5		2,1		100	

(1) Sans transports routiers  
Ohne Strassentransporte

Tableau B - RECEPTIONS DE LA COMMUNAUTE EN PRODUITS DU TRAITE (1) - ANNEE 1961

Tabelle B - EMPFANG DER GEMEINSCHAFT AN ERZEUGNISSEN DES VERTRAGES (1) - 1961

1 000 t

Catégorie de produits Gütergruppe	Moyen de transport Transport- mittel	Provenance / Versand						Total / Zusammen	
		Suisse Schweiz	Autriche Oesterreich	Gr. Bret. Gross.Brit.	Scand. Skandin.	U.S.A.	Autres Uebrige	Tonnages Menge	en % in %
1. Houille et agglomérés Steinkohle und Steinkohlen- briketts	C	9		-	-	-	239	248	28,4
	F	-		-	-	5	5	5	
	M	-		2 591	137	12 300	4 042	19 070	
	T	9		2 591	137	12 300	4 285	19 323	
2. Lignite et briquettes Braunkohle und Braunkohlen- briketts	C	2	1		-		4 523	4 525	6,7
	F	-	-		-		17	17	
	M	-	-		1		11	12	
	T	2	1		1		4 551	4 554	
3. Coke - semi-coke Koks und Schwelkoks	C	20		-	-	-	202	222	1,0
	F	1		-	-	-	112	113	
	M	-		76	14	169	122	380	
	T	21		76	14	169	437	716	
4. Minerai de fer Eisenerz	C	-	2	-	-	-	10	13	52,8
	F	45	-	-	-	-	-	47	
	M	-	-	2	15 081	106	20 629	35 818	
	T	45	2	2	15 081	106	20 640	35 877	
5. Minerai de manganèse Manganerz	C			-	-	-	4	4	2,3
	F			-	-	-	17	17	
	M			1	5	6	1 554	1 565	
	T			1	5	6	1 574	1 586	
6. Ferraille Schrott	C	22	2	-	-	-	41	68	3,8
	F	1	-	-	-	-	99	99	
	M	-	-	86	38	1 718	567	2 408	
	T	23	2	86	38	1 718	710	2 576	
7. Fonte et acier bruts Roheisen und Rohstahl	C	24	10	-	-	-	91	125	1,9
	F	12	-	-	-	-	71	84	
	M	-	-	114	196	83	662	1 056	
	T	36	11	114	196	83	824	1 264	
8. Demi-produits sidér. Halbzeug aus Eisen und Stahl	C	86	32	-	-	-	48	167	1,1
	F	5	-	-	-	-	9	14	
	M	-	-	27	16	50	445	539	
	T	91	33	27	16	50	502	720	
9. Produits laminés (sauf tubes et tuyaux) Walzstahl-Erzeugnisse (ohne Röhren und Rohre)	C	102	121	-	-	-	111	333	2,0
	F	6	309	-	-	-	73	388	
	M	-	-	228	127	144	137	636	
	T	108	429	228	127	144	321	1 358	
Tous produits Insgesamt	C	265	168	-	-	-	5 272	5 705	8,4
	F	70	309	-	-	-	403	784	1,2
	M	-	-	3 125	15 615	14 576	28 169	61 484	90,4
	T	335	478	3 125	15 615	14 576	33 844	67 974	100,0

(1) Sans les transports routiers  
Ohne Strassentransporte

C = Chemin de fer/Eisenbahn

F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt

M = Navigation maritime/Seeschifffahrt

T = Total/Zusammen

Tableau C - EXPEDITIONS DE LA COMMUNAUTE EN PRODUITS DU TRAITE (1) - ANNEE 1961

Tabelle C - VERSAND DER GEMEINSCHAFT AN ERZEUGNISSEN DES VERTRAGES (1) - 1961

1 000 t

Catégorie de produits Gütergruppe	Moyen de transport Transportmittel	Destination / Empfang						Total / Zusammen	
		Suisse Schweiz	Autriche Oesterreich	Gr. Bret. Gross.Brit.	Scand. Skandin.	U.S.A.	Autres (2) Uebrige	Tonnages Menge	en % in %
1. Houille Steinkohle	C	720	424	-	-	-	1 372	2 516	26,2
	F	1 023	894	-	-	-	1 090	3 007	
	M	-	-	4	464	-	748	1 216	
	T	1 743	1 318	4	464	-	3 210	6 739	
2. Lignite Braunkohle	C	142	142	-	-	-	7	291	1,5
	F	86	-	-	-	-	-	86	
	M	-	-	-	-	-	-	1	
	T	228	142	-	-	-	7	377	
3. Cokes Koks	C	65	421	-	-	-	256	742	15,9
	F	421	15	-	-	-	210	645	
	M	-	-	2	1 832	1	883	2 717	
	T	487	435	2	1 832	1	1 348	4 104	
4. Minerai de fer Eisenerz	C	1	676	-	-	-	19	695	5,4
	F	7	147	-	-	-	120	274	
	M	-	-	423	-	3	7	433	
	T	8	822	423	-	3	146	1 402	
5. Minerai de manganèse Manganerz	C	2	-	-	-	-	-	2	-
	F	2	-	-	-	-	9	11	
	M	-	-	1	1	-	3	5	
	T	4	-	1	1	-	12	18	
6. Ferraille Schrott	C	6	23	-	-	-	4	32	0,7
	F	76	-	-	-	-	3	79	
	M	-	-	11	18	1	27	57	
	T	82	23	11	18	1	34	168	
7. Fonte et acier bruts Roheisen und Rohstahl	C	42	37	-	-	-	21	100	3,0
	F	107	6	-	-	-	28	141	
	M	-	-	11	76	63	385	535	
	T	149	43	11	76	63	433	775	
8. Demi-produits sidér. Halbzeug aus Eisen und Stahl	C	48	3	-	-	-	69	119	6,4
	F	296	-	-	-	-	27	323	
	M	-	-	48	17	12	1 128	1 204	
	T	343	3	48	17	12	1 223	1 646	
9. Produits laminés (sauf tubes et tuyaux) Walzstahl-Erzeugnisse (ohne Röhren und Rohre)	C	554	78	-	51	-	607	1 290	40,9
	F	474	14	-	-	-	310	798	
	M	-	-	208	1 389	1 180	5 685	8 463	
	T	1 028	92	208	1 440	1 180	6 602	10 550	
Tous produits Insgesamt	C	1 580	1 804	-	51	-	2 354	5 787	22,4
	F	2 492	1 075	-	-	-	1 797	5 363	20,8
	M	-	-	708	3 797	1 261	8 865	14 631	56,8
	T	4 071	2 878	708	3 848	1 261	13 016	25 781	100,0

C = Chemin de fer/Eisenbahn F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt M = Navigation maritime/Seeschifffahrt T = Total/Zusammen

(1) Sans les transports routiers / Ohne Strassentransporte

(2) comprend pour la première fois les expéditions fluviales estimées de l'Allemagne (RF) vers Berlin-Ouest, Berlin-Est et divers pays de l'Est  
Erstmalig sind in diesen Angaben die Abgänge nach West-Berlin, Ost-Berlin und verschiedenen Ländern des Ostens als Schätzungen enthalten.

TABLEAU D - TRANSPORTS DES PRODUITS DU TRAITE PAR CATEGORIES DE TRAFIC (1) - ANNEE 1961

TABELLE D - TRANSPORTE AN GUETERN DES VERTRAGES NACH TRANSPORTARTEN (1) - JAHR 1961

1 000 t

Catégorie de produits Gütergruppe	Moyen de transport Transportmittel	Trafics intrarégionaux Transporte innerhalb der Verkehrsgebiete a	Trafics entre régions Transporte zwischen Verkehrsgebieten b	Trafics à l'intérieur des pays membres Transporte innerhalb der Gemeinschaftsländer c	Trafics entre pays membres Transporte zwischen Gemeinschaftsländern d	Trafic intra-communautaire Binnentransporte der Gemeinschaft e = a+b = c+d	Réceptions en provenance des pays tiers Empfänge aus dritten Ländern f	Expéditions vers les pays tiers Versendungen nach dritten Ländern (2) g	Trafics avec les pays tiers Aussentransporte der Gemeinschaft h = (f+g)	Trafic total de la Communauté Gesamttransporte der Gemeinschaft	
										Tonnage Menge i = (c+h)	en % in %
1. Houille et agglomérés Steinkohle und Steinkohlenbriketts	C	51 050	52 108	93 191	9 967	103 158	248	2 516	2 764	105 922	36,9
	F	12 244	31 960	32 434	11 770	44 204	5	3 007	3 012	47 216	
	M	490	4 651	1 735	3 406	5 141	19 070	1 216	20 286	25 427	
	T	63 785	88 718	127 362	25 141	152 503	19 323	6 739	26 062	178 565	
2. Lignite et briquettes Braunkohle und Braunkohlenbriketts	C	11 467	6 270	16 949	788	17 737	4 525	291	4 816	22 553	5,3
	F	1	2 741	2 488	254	2 742	17	86	103	2 845	
	M	8	29	34	3	37	12	1	13	50	
	T	11 476	9 040	19 470	1 046	20 516	4 554	377	4 931	25 447	
3. Coke - Semi-coke Koks und Schmelzkoks	C	12 910	26 340	29 902	9 348	39 250	222	742	964	40 214	10,0
	F	487	3 573	3 226	834	4 060	113	645	758	4 818	
	M	7	209	89	127	216	380	2 717	3 097	3 313	
	T	13 406	30 120	33 217	10 309	43 526	716	4 104	4 820	48 346	
4. Minerai de fer Eisenerz	C	27 984	39 292	46 644	20 632	67 276	13	695	708	67 984	26,0
	F	433	19 885	4 423	15 895	20 318	47	274	321	20 639	
	M	372	706	859	219	1 078	35 818	433	36 251	37 329	
	T	28 791	59 881	51 927	36 745	88 672	35 877	1 402	37 279	125 951	
5. Minerai de manganèse Manganerz	C	123	457	511	69	580	4	2	6	586	0,5
	F	121	215	169	167	336	17	11	28	364	
	M	-	19	10	9	19	1 565	5	1 570	1 589	
	T	244	692	691	245	936	1 586	18	1 604	2 540	
6. Ferraille Schrott	C	8 518	9 991	16 124	2 385	18 509	68	32	100	18 609	4,9
	F	177	2 091	1 126	1 142	2 268	99	79	178	2 446	
	M	13	351	151	213	364	2 408	57	2 465	2 829	
	T	8 708	12 434	17 401	3 741	21 142	2 576	168	2 744	23 886	
7. Fonte et acier bruts Roheisen und Rohstahl	C	3 671	3 888	7 061	498	7 559	125	100	225	7 784	2,6
	F	67	2 500	507	2 060	2 567	84	141	225	2 792	
	M	3	563	236	330	566	1 056	535	1 591	2 157	
	T	3 742	6 950	7 805	2 887	10 692	1 264	775	2 039	12 731	
8. Demi-produits sidér. Halbzeug aus Eisen	C	5 447	8 642	12 966	1 123	14 089	167	119	286	14 375	3,7
	F	17	877	484	410	894	14	323	337	1 231	
	M	6	334	185	155	340	539	1 204	1 743	2 083	
	T	5 471	9 851	13 632	1 690	15 322	720	1 646	2 366	17 688	
9. Produits laminés (sauf tubes et tuyaux) Walzstahl-Erzeugnisse (ohne Röhren und Rohre)	C	8 216	21 820	24 479	5 557	30 036	333	1 290	1 623	31 659	10,1
	F	514	6 068	3 184	3 398	6 582	388	798	1 186	7 768	
	M	6	481	262	225	487	636	8 463	9 099	9 586	
	T	8 738	28 368	27 927	9 179	37 106	1 358	10 550	11 908	49 014	
Tous produits CECA Insgesamt	C	129 386	168 808	247 827	50 367	298 194	5 705	5 787	11 492	309 686	64,0
	F	14 061	69 910	48 041	35 930	83 971	784	5 363	6 147	90 118	18,6
	M	905	7 343	3 561	4 687	8 248	61 484	14 631	76 115	84 363	17,4
	T	144 360	246 056	299 432	90 983	390 415	67 974	25 781	93 755	484 170	100,0

C = Chemin de fer/Eisenbahn F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt M = Navigation maritime/Seeschifffahrt T = Total/Zusammen

(1) Sans transports routiers/Ohne Strassengütertransporte

(2) Les expéditions fluviales estimées de l'Allemagne (RF) vers Berlin-Ouest, Berlin-Est et les pays de l'Est figurent pour la première fois dans ce rapport.

Die Versendungen der Bundesrepublik Deutschland auf der Binnenwasserstrasse nach Westberlin, Ostberlin und den Ländern des Ostens sind als Schätzungen erstmalig in diesen Bericht aufgenommen worden.

TABLEAU I - TRAFIC DES PAYS MEMBRES (1) - HOUILLE ET AGGLOMERES - 1961 -

TABELLE I - HANDELSTRANSPORTE DER MITGLIEDSLÄNDER (1) - STEINKOHL E UND STEINKOHL ENBRIKETT S - 1961 -

1 000 t

Arrivée Empfang  Départ Versand	Moyen de transport Trans- port- mittel	Allemagne (RF) Deutsch- land (BR)	Belgique Belgien	France Frankreich	Italie Italien	Luxembourg Luxemburg	Pays-Bas Nieder- lande	CECA		EGKS		Pays tiers Dritte Länder  (b)	Total Zusam- men  (a + b)
								trafic nat. exclu ohne inländ. Verkehr	trafic nat. inclus einschl. inländ. Verkehr (a)				
Allemagne (RF) Deutschland (BR)	C	44 896	868	4 363	709	165	1 570	7 676	52 572	2 195	54 767		
	F	15 632	1 254	1 831	-	-	4 026	7 111	22 743	2 399 (2)	25 142		
	M	581	5	-	460	-	-	465	1 046	492	1 538		
	T	61 110	2 127	6 194	1 169	165	5 596	15 250	76 360	5 086	81 447		
Belgique Belgien	C	1	12 576	342	12	40	115	511	13 087	13	13 100		
	F	304	8 169	333	-	-	991	1 629	9 798	269	10 067		
	M	10	-	43	484	-	-	537	537	393	929		
	T	316	20 746	718	496	40	1 106	2 676	23 422	674	24 096		
France Frankreich	C	586	24	27 354	33	4	1	647	28 001	250	28 251		
	F	26	216	5 873	-	-	98	340	6 213	81	6 295		
	M	-	-	770	-	-	-	-	770	83	854		
	T	612	240	33 997	34	4	99	988	34 985	415	35 399		
Italie Italien	C	-	1	-	2 532	-	-	-	2 532	32	2 564		
	M	-	-	-	384	-	-	-	384	10	394		
	T	-	1	-	2 916	-	-	1	2 917	42	2 959		
Luxembourg Luxemburg	C	-	-	1	1	-	-	2	2	-	2		
Pays-Bas Niederlande	C	136	301	683	4	6	5 833	1 130	6 963	27	6 990		
	F	1 283	643	764	-	-	2 760	2 689	5 449	257	5 706		
	M	241	-	548	1 615	-	-	2 404	2 404	239	2 643		
	T	1 660	944	1 994	1 619	6	8 593	6 224	14 817	522	15 339		
CECA (trafic nat. exclu) EGKS (ohne inländ. Verkehr)	C	723	1 194	5 389	760	215	1 686	9 967					
	F	1 614	2 113	2 928	-	-	5 115	11 770					
	M	251	5	591	2 559	-	-	3 406					
	T	2 587	3 311	8 907	3 319	215	6 801	25 141					
CECA (trafic nat. inclus) EGKS (einschl. inländ. Verkehr) (a)	C	45 619	13 770	32 743	3 292	215	7 519		103 158	2 516	105 674		
	F	17 246	10 282	8 801	-	-	7 875		44 204	3 007 (2)	47 211		
	M	832	5	1 361	2 943	-	-		5 141	1 216	6 357		
	T	67 697	24 057	42 904	6 235	215	15 394		152 503	6 739	159 242		
Pays tiers Dritte Länder (b)	C	226	-	4	18	-	-		248				
	F	4	1	-	-	-	-		5				
	M	4 844	1 050	2 172	6 554	-	4 450		19 070				
	T	5 074	1 051	2 176	6 573	-	4 450		19 323				
Total Zusammen (a + b)	C	45 845	13 770	32 746	3 310	215	7 519		103 405				
	F	17 250	10 284	8 801	-	-	7 875		44 210				
	M	5 676	1 055	3 533	9 497	-	4 450		24 211				
	T	68 771	25 108	45 080	12 807	215	19 844		171 826				

C = chemin de fer/Eisenbahn M = navigation maritime/Seeschifffahrt  
 F = navigation fluviale/Binnenschifffahrt T = Total/ Zusammen

(1) Sans transports routiers.  
 Ohne Strassentransporte

(2) Y compris pour la première fois l'estimation des expéditions fluviales vers Berlin-Ouest, Berlin-Est et les pays de L'Est.  
 Einschliesslich erstmalig die Versendungen auf der Binnenwasserstrasse nach Westberlin, Ostberlin und den Ländern des Ostens (Schätzungen)

TABLEAU II - TRAFIC DES PAYS MEMBRES (1) LIGNITE ET AGGLOMERES DE LIGNITE - 1961 -

TABELLE II - HANDELSTRANSPORTE DER MITGLIEDSLAENDER (1) - BRAUNKOEHLE UND BRAUNKOEHLENBRIKETS - 1961 -

1 000 t

Arrivée Empfang  Départ Versand	Moyen de trans- port Trans- port- mit- tel	Allemagne (RF) Deutsch- land (BR)	Belgique Belgien	France Frankreich	Italie Italien	Luxembourg Luxemburg	Pays-Bas Nieder- lande	CECA		EGKS		Pays tiers Dritte Länder  (b)	Total Zusam- men  (a + b)
								trafic nat. exclu ohne inländ. Verkehr	trafic nat. inclus einschl. inländ. Verkehr (a)				
Allemagne (RF) Deutschland (BR)	C	16 486	42	229	133	130	210	743	17 229	289	17 518		
	F	2 429	-	240	-	-	2	242	2 671	86 (2)	2 757		
	M	22	-	-	-	-	-	-	22	-	23		
	T	18 937	42	469	133	130	211	985	19 922	375	20 297		
Belgique Belgien	C	-	1	-	-	14	-	14	15	1	16		
	F	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1		
	M	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	T	1	1	-	-	14	-	15	16	1	17		
France Frankreich	C	-	-	405	-	6	-	6	411	1	412		
	F	-	-	59	-	-	-	-	59	-	59		
	M	-	-	6	-	-	-	-	6	-	6		
	T	-	-	470	-	6	-	6	476	1	476		
Italie Italien	C	-	-	-	27	-	-	-	27	-	27		
	M	-	-	-	7	-	-	-	7	-	7		
	T	-	-	-	33	-	-	-	33	-	33		
Luxembourg Luxemburg	C	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Pays-Bas Niederlande	C	7	4	12	-	2	31	24	55	-	55		
	F	10	-	1	-	-	-	11	11	-	11		
	M	-	-	-	3	-	-	3	3	-	3		
	T	17	4	12	3	2	31	38	69	-	69		
CECA (trafic nat. exclu) EGKS (ohne inländ. Verkehr)	C	7	45	241	133	152	210	788					
	F	10	1	241	-	-	2	254					
	M	-	-	-	3	-	-	3					
	T	18	46	481	137	152	212	1 046					
CECA (trafic nat. inclus) EGKS (einschl. inländ. Verkehr) (a)	C	16 493	46	646	160	152	241		17 737	291	18 028		
	F	2 439	1	300	-	-	2		2 742	86 (2)	2 827		
	M	22	-	6	9	-	-		37	1	38		
	T	18 955	47	951	170	152	243		20 516	377	20 893		
Pays tiers Dritte Länder  (b)	C	4 476	-	2	28	-	20		4 525				
	F	17	-	-	-	-	-		17				
	M	1	-	-	11	-	-		12				
	T	4 493	-	2	39	-	20		4 554				
Total Zusammen  (a + b)	C	20 969	46	647	188	152	261		22 263				
	F	2 456	1	300	-	-	2		2 759				
	M	23	-	6	21	-	-		49				
	T	23 448	47	953	208	152	263		25 071				

C = Chemin de fer/Eisenbahn M = Navigation maritime/Seeschifffahrt  
F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt T = Total/Zusammen

(1) Sans transports routiers.  
Ohne Strassentransporte.

(2) Y compris pour la première fois l'estimation des expéditions fluviales vers Berlin-Ouest, Berlin-Est et les pays de l'Est.  
Einschliesslich erstmalig die Versendungen auf der Binnenwasserstrasse nach Westberlin, Ostberlin und den Ländern des Ostens (Schätzungen).

TABLEAU III - TRAFIC DES PAYS MEMBRES (1) - COKE - 1961 -

TABELLE III - HANDELSTRANSPORTE DER MITGLIEDSLÄNDER (1) - KOKS - 1961 -

1 000 t

Départ Versand	Arrivée Empfang	Moyen de trans- port Trans- port- mit- tel	Allemagne (RF) Deutsch- land (BR)	Belgique Belgien	France Frankreich	Italie Italien	Luxembourg Luxemburg	Pays-Bas Nieder- lande	CECA		Pays tiers Dritte Länder	Total Zusam- men
									trafic nat. exclu ohne inländ. Verkehr	EGKS trafic nat. inclus einschl. inländ. Verkehr (a)		
Allemagne (RF) Deutschland (BR)	C		18 463	23	3 616	59	3 570	278	7 546	26 009	574	26 582
	F		2 401	44	232	-	-	82	359	2 760	501 (2)	3 261
	M		46	-	5	35	-	-	40	86	2 132	2 218
	T		20 910	67	3 853	94	3 570	359	7 944	28 854	3 206	32 061
Belgique Belgien	C		-	2 287	307	7	240	-	554	2 841	3	2 844
	F		31	117	98	-	-	-	130	247	31	278
	M		-	-	1	25	-	-	26	26	170	196
	T		31	2 404	406	32	240	-	709	3 113	204	3 318
France Frankreich	C		44	1	6 830	16	-	-	63	6 893	22	6 915
	F		-	6	475	-	-	-	7	482	5	487
	M		-	-	-	-	-	-	-	-	8	8
	T		45	8	7 305	16	-	-	69	7 374	35	7 409
Italie Italien	C		-	-	8	1 007	-	-	8	1 015	110	1 125
	M		-	-	-	42	-	-	-	42	19	61
	T		-	-	8	1 049	-	-	8	1 057	129	1 186
Luxembourg Luxemburg	C		-	1	-	-	-	1	1	-	1	
Pays-Bas Niederlande	C		14	95	1 068	1	304	1 011	1 481	2 492	33	2 525
	F		172	103	64	-	-	233	339	572	109	680
	M		-	-	2	60	-	-	62	62	389	450
	T		186	198	1 133	60	304	1 244	1 882	3 126	530	3 655
CECA (Trafic nat. exclu) EGKS (ohne inländ. Verkehr)	C		58	120	4 999	83	4 114	278	9 652	-	-	-
	F		204	154	394	-	-	82	834	-	-	-
	M		-	-	7	120	-	-	127	-	-	-
	T		262	274	5 400	203	4 114	360	10 613	-	-	-
CECA (trafic nat. inclus) EGKS (einschl. inländ. Verkehr) (a)	C		18 521	2 407	11 829	1 090	4 114	1 289	-	39 250	742	39 992
	F		2 605	271	869	-	-	315	-	4 060	645 (2)	4 705
	M		46	-	7	162	-	-	-	216	2 717	2 933
	T		21 172	2 678	12 705	1 252	4 114	1 604	-	43 526	4 104	47 630
Pays tiers Dritte Länder (b)	C		201	-	1	21	-	-	-	222	-	-
	F		113	-	-	-	-	-	-	113	-	-
	M		34	4	-	314	-	29	-	380	-	-
	T		348	4	1	334	-	29	-	716	-	-
Total Zusammen (a + b)	C		18 722	2 407	11 830	1 111	4 114	1 289	-	39 472	-	-
	F		2 718	271	870	-	-	315	-	4 173	-	-
	M		80	4	7	476	-	29	-	596	-	-
	T		21 520	2 682	12 706	1 586	4 114	1 632	-	44 241	-	-

C = Chemin de fer/Eisenbahn

F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt

M = Navigation maritime/Seeschifffahrt

T = Total/Zusammen

(1) Sans transports routiers.  
Ohne Strassentransporte.(2) Y compris pour la première fois l'estimation des expéditions fluviales vers Berlin-Ouest, Berlin-Est et les pays de l'Est.  
Einschliesslich erstmalig die Versendungen auf der Binnenwasserstrasse nach Westberlin, Ostberlin und den Ländern des Ostens (Schätzungen).

TABLEAU IV - TRAFIC DES PAYS MEMBRES (1) - MINERAI DE FER - 1961 -

TABELLE IV - HANDELSTRANSPORTE DER MITGLIEDSLÄNDER (1) - EISENERZ - 1961 -

1 000 t

Arrivée Empfang  Départ Versand	Moyen de trans- port Trans- port- mit- tel	Allemagne (RF) Deutsch- land (BR)	Belgique Belgien	France Frankreich	Italie Italien	Luxembourg Luxemburg	Pays-Bas Nieder- lande	CECA	EGKS	Pays tiers Dritte Länder  (b)	Total Zusam- men  (a + b)
								trafic nat. exclu ohne inländ. Verkehr	trafic nat. inclus einschl. inländ. Verkehr (a)		
Allemagne (RF) Deutschland (BR)	C	19 400	1	5			1	8	19 408	104	19 812
	F	3 892	-	6			3	9	3 901	268 (2)	4 168
	M	1	-	-			-	-	1	5	6
	T	23 294	1	10	-	-	4	16	23 310	677	23 986
Belgique Belgien	C	5	3 573	40		61		105	3 678	-	3 678
	F	742	514	219		-		960	1 474	-	1 474
	M	-	-	-		-		-	-	1	1
	T	747	4 087	258	-	61	-	1 065	5 152	1	5 154
France Frankreich	C	9 325	8 179	21 062	-	2 197	-	19 702	40 764	-	40 764
	F	246	2	5	-	-	-	248	253	-	253
	M	41	10	95	1	-	125	176	271	410	681
	T	9 612	8 191	21 162	1	2 197	125	20 126	41 288	410	41 698
Italie Italien	C	-	-		172		-	-	172	291	463
	M	6	9		764		2	17	781	17	798
	T	6	9	-	936	-	2	17	953	309	1 261
Luxembourg Luxemburg	C	1	671	-	-	2 437	-	672	3 109	-	3 109
Pays-Bas Niederlande	C	140	3	2	-		1	144	145	-	145
	F	14 618	59	1	-		11	14 679	14 690	6	14 696
	M	8	-	-	17		-	25	25	-	25
	T	14 766	62	3	17	-	12	14 848	14 860	6	14 866
CECA (trafic nat. exclu) EGKS (ohne inländ. Verkehr)	C	9 471	8 855	46	-	2 259	1	20 632			
	F	15 607	61	224	-	-	3	15 895			
	M	55	19	-	18	-	127	219			
	T	25 132	8 935	271	18	2 259	130	36 745			
CECA (trafic nat. inclus) EGKS (einschl. inländ. Verkehr) (a)	C	28 871	12 428	21 108	172	4 696	2		67 276	695	67 972
	F	19 499	575	229	-	-	14		20 318	274 (2)	20 591
	M	56	19	95	782	-	127		1 078	433	1 511
	T	48 426	13 022	21 433	954	4 696	142		88 672	1 402	90 074
Pays tiers Dritte Länder  (b)	C	3	-	10	-		-		13		
	F	45	-	-	-		2		47		
	M	8 076	5 349	1 071	3 928		17 393		35 818		
	T	8 125	5 349	1 081	3 928	-	17 395		35 877		
Total Zusammen  (a + b)	C	28 874	12 428	21 118	172	4 696	2		67 289		
	F	19 544	575	229	-	-	15		20 364		
	M	8 132	5 368	1 166	4 709	-	17 520		36 896		
	T	56 550	18 371	22 514	4 882	4 696	17 537		124 549		

C = Chemin de fer/Eisenbahn  
F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt

M = Navigation maritime/Seeschifffahrt  
T = Total/Zusammen

(1) Sans transports routiers.  
Ohne Strassentransporte.

(2) Y compris pour la première fois l'estimation des expéditions fluviales vers Berlin-Ouest, Berlin-Est et les pays de l'Est.  
Einschliesslich erstmalig die Versendungen auf der Binnenwasserstrasse nach Westberlin, Ostberlin und den Ländern des Ostens (Schätzungen).

TABEAU V - TRAFIC DES PAYS MEMBRES (1) - MINERAI DE MANGANESE - 1961 -  
 TABELLE V - HANDELSTRANSPORTE DER MITGLIEDSLAENDER (1) - MANGANERZ - 1961 -

1 000 t

Départ Versand	Arrivée Empfang	Moyen de transport Trans- port- mit- tel	Allemagne (RF) Deutsch- land (BR)	Belgique Belgien	France Frankreich	Italie Italien	Luxembourg Luxemburg	Pays-Bas Nieder- lande	CECA	EGKS	Pays tiers Dritte Länder	Total Zusam- men
									trafic nat. exclu ohne inländ. Verkehr	trafic nat. inclus einschl. inländ. Verkehr (a)		
Allemagne (RF) Deutschland (BR)	C		114	-				2	2	116	-	117
	F		58	1				1	1	59	9 (2)	68
	M		-	-				-	1	1	3	3
	T		172	1	-	-	-	2	4	176	12	188
Belgique Belgien	C		-	42	1		55		56	98	1	100
	F		17	95	-		-		17	112	-	112
	M		-	-	-		-		-	-	-	-
	T		17	137	1	-	55	-	73	210	1	212
France Frankreich	C		4		284	1			5	289		289
	F		-		-	-			-	-		-
	M		-		-	8			9	9		9
	T		4	-	284	9	-	-	14	298	-	298
Italie Italien	C				1	72			2	74		74
	M				-	10			-	10		10
	T				1	82			2	84		84
Luxembourg Luxemburg	C											
Pays-Bas Niederlande	C		1						3	3		3
	F		133	17				16	149	165	1	167
	M		-	-				-	-	-	2	2
	T		134	17	-	-	-	16	152	168	4	172
CECA (trafic nat. exclu) EGKS (ohne inländ. Verkehr)	C		6	1	3	2	55	2	69			
	F		150	17	-	-	-	-	167			
	M		-	-	-	8	-	1	9			
	T		156	18	3	10	55	3	245			
CECA (trafic nat. inclus) EGKS (einschl. inländ. Verkehr) (a)	C		120	43	287	74	55	2		580	2	583
	F		208	112	-	-	-	16		336	11 (2)	347
	M		-	-	-	18	-	1		19	5	24
	T		328	155	287	92	55	19		936	18	954
Pays tiers Dritte Länder (b)	C		2		2					4		
	F		17		-					17		
	M		41	400	662	127		336		1 565		
	T		60	400	664	127	-	336		1 586		
Total Zusammen (a + b)	C		122	43	289	74	55	2		585		
	F		224	112	-	-	-	16		353		
	M		41	400	662	145	-	336		1 584		
	T		388	555	951	219	55	355		2 521		

C = Chemin de fer/Eisenbahn  
 F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt  
 M = Navigation maritime/Seeschifffahrt  
 T = Total/Zusammen

(1) Sans transports routiers.  
 Ohne Strassentransporte.

(2) Y compris pour la première fois l'estimation des expéditions  
 fluviales vers Berlin-Ouest, Berlin-Est et les pays de l'Est.  
 Einschliesslich erstmalig die Versendungen auf der Binnenwas-  
 serstrasse nach Westberlin, Ostberlin und den Ländern des Ostens (Schätzungen).

Tableau VI - TRAFIC DES PAYS MEMBRES (1) - FERRAILLE - 1961

Tabelle VI - HANDELSTRANSPORTE DER MITGLIEDSLÄNDER (1) - SCHROTT - 1961 -

1 000 t

Départ Versand	Arrivée Empfang	Moyen de trans- port Trans- port- mit- tel	Allemagne (RF) Deutsch- land (BR)	Belgique Belgien	France Frankreich	Italie Italien	Luxembourg Luxemburg	Pays-Bas Nieder- lande	CECA		EGKS		Pays tiers Dritte Länder (b)	Total Zusammen (a + b)
									trafic nat. exclu ohne inländ. Verkehr	trafic nat. inclus einschl. inländ. Verkehr (a)				
Allemagne (RF) Deutschland (BR)	C		9 205	9	136	950	9	1	1 107	10 312	17	10 328		
	F		752	23	51	-	-	18	91	843	67(2)	910		
	M		84	-	-	119	-	2	120	204	31	235		
	T		10 041	32	187	1 069	9	21	1 318	11 359	114	11 474		
Belgique Belgien	C		5	832	174	1	44	2	226	1 058	-	1 058		
	F		116	30	150	-	-	11	277	307	7	314		
	M		-	-	-	36	-	-	36	36	7	43		
	T		121	862	324	37	44	13	539	1 401	14	1 415		
France Frankreich	C		11	38	3 293	959	14	-	1 022	4 315	-	4 315		
	F		8	7	99	-	-	-	14	113	1	114		
	M		-	-	-	21	-	-	21	21	2	23		
	T		18	45	3 392	980	14	-	1 058	4 450	4	4 453		
Italie Italien	C		-	-	-	2 520	-	-	1	2 521	13	2 534		
	M		-	-	-	67	-	6	6	73	8	81		
	T		-	-	-	2 587	-	6	7	2 594	21	2 615		
Luxembourg Luxemburg	C		-	3	1	-	66	-	5	71	-	71		
Pays-Bas Niederlande	C		22	2	1	1	-	207	25	232	2	235		
	F		647	64	49	-	-	245	760	1 005	4	1 009		
	M		-	-	-	30	-	-	30	30	9	39		
	T		669	66	50	31	-	452	815	1 267	15	1 282		
CECA (trafic national exclu) EGKS (ohne inländ. Verkehr)	C		38	52	313	1 911	68	3	2 385					
	F		771	94	249	-	-	28	1 142					
	M		-	-	-	206	-	7	213					
	T		809	146	562	2 117	68	39	3 741					
CECA (trafic national inclus) EGKS (einschl. inländ. Verkehr) (a)	C		9 243	884	3 606	4 431	134	210		18 509	32	18 541		
	F		1 523	124	348	-	-	273		2 268	79(2)	2 348		
	M		84	-	-	273	-	7		364	57	421		
	T		10 850	1 008	3 954	4 704	134	491		21 142	168	21 310		
Pays tiers Dritte Länder (b)	C		34	-	8	26	-	-		68				
	F		99	-	-	-	-	-		99				
	M		111	240	33	1 559	-	465		2 408				
	T		244	240	41	1 586	-	465		2 576				
Total Zusammen (a + b)	C		9 277	884	3 614	4 458	134	210		18 577				
	F		1 623	124	348	-	-	273		2 368				
	M		195	240	33	1 832	-	473		2 773				
	T		11 095	1 248	3 995	6 290	134	956		23 717				

C = Chemin de fer/Eisenbahn M = Navigation maritime/Seeschifffahrt F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt  
T = Total/Zusammen

(1) Sans transports routiers / Ohne Strassentransporte

(2) Y compris pour la première fois l'estimation des expéditions fluviales vers Berlin-Ouest, Berlin-Est et les pays de l'Est  
Einschliesslich erstmalig die Versendungen auf der Binnenwasserstrasse nach Westberlin, Ostberlin und den Ländern des Ostens.  
(Schätzungen)

Tableau VII - TRAFIC DES PAYS MEMBRES (1) - FONTE ET ACIER BRUTS - 1961

Tabelle VII - HANDELSTRANSPORTE DER MITGLIEDSLÄNDER (1) - ROHEISEN UND ROHSTAHL - 1961 -

1 000 t

Départ Versand	Arrivée Empfang	Moyen de trans- port Trans- port- mit- tel	Allemagne (RF) Deutsch- land (BR)	Belgique Belgien	France Frankreich	Italie Italien	Luxembourg Luxemburg	Pays-Bas Nieder- lande	CECA	EGKS	Pays tiers Dritte Länder (b)	Total Zusammen (a + b)	
									trafic nat. exclu ohne inländ. Verkehr	trafic nat. inclus einschl. inländ. Verkehr (a)			
Allemagne (RF) Deutschland (BR)	C		3 438	12	34	23	12	15		96	3 534	71	3 605
	F		183	829	57	-	-	373		1 259	1 442	111 (2)	1 553
	M		7	1	-	107	-	2		110	117	175	292
	T		3 628	842	90	130	12	390		1 464	5 092	358	5 450
Belgique Belgien	C		27	204	87	1	32	1		148	352	-	352
	F		22	102	23	-	-	3		47	149	5	154
	M		1	-	-	11	-	-		12	12	77	90
	T		50	306	110	12	32	3		207	513	83	596
France Frankreich	C		79	16	2 099	42	69	4		210	2 309	13	2 322
	F		42	311	169	-	-	4		358	527	2	529
	M		-	1	51	12	-	7		20	71	43	114
	T		122	328	2 319	54	69	15		588	2 907	59	2 966
Italie Italien	C		2	-	-	1 251	-	-		2	1 253	14	1 267
	M		-	-	-	178	-	1		1	179	51	230
	T		2	-	-	1 429	-	1		3	1 432	65	1 497
Luxembourg Luxemburg	C		2	-	-	2	12	-		4	16	-	16
Pays-Bas Niederlande	C		31	4	2	-	2	56		39	95	1	96
	F		310	59	26	-	-	54		395	449	23	472
	M		1	-	-	186	-	-		187	187	188	375
	T		343	63	27	186	2	110		622	732	212	943
CECA (trafic natio- nal exclu) EGKS (ohne inländ. Verkehr)	C		142	32	122	68	113	21		498			
	F		375	1 199	106	-	-	380		2 060			
	M		2	2	-	316	-	10		330			
	T		519	1 233	228	384	113	410		2 887			
CECA (trafic natio- nal inclus) EGKS (einschl. in- länd. Verkehr) (a)	C		3 580	236	2 221	1 319	125	77			7 559	100	7 658
	F		558	1 301	275	-	-	434			2 567	141 (2)	2 708
	M		9	2	51	494	-	10			566	535	1 101
	T		4 147	1 539	2 547	1 813	125	520			10 692	775	11 467
Pays tiers Dritte Länder (b)	C		92	-	-	31	-	2			125		
	F		81	2	-	-	-	1			84		
	M		107	93	31	461	-	364			1 056		
	T		280	95	31	492	-	367			1 264		
Total Zusammen (a + b)	C		3 672	236	2 221	1 350	125	79			7 683		
	F		639	1 303	275	-	-	434			2 651		
	M		116	95	82	955	-	374			1 621		
	T		4 427	1 634	2 578	2 305	125	887			11 956		

C = Chemin de fer/Eisenbahn F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt M = Navigation maritime/Seeschifffahrt

T = Total/Zusammen

(1) Sans transports routiers / Ohne Strassentransporte

(2) Y compris pour la première fois l'estimation des expéditions fluviales vers Berlin-Ouest, Berlin-Est et les pays de l'Est  
Einschliesslich erstmalig die Versendungen auf der Binnenwasserstrasse nach Westberlin, Ostberlin und den Ländern des Ostens.  
(Schätzungen)

Tableau VIII - TRAFIC DES PAYS MEMBRES (1) - DEMI-PRODUITS SIDERURGSIQUES - 1961  
 Tabelle VIII - HANDELSTRANSPORTE DER MITGLIEDSLÄNDER (1) - HALBZEUG - 1961 -

1 000 t

Départ Versand	Arrivée Empfang	Moyen de trans- port Trans- port mit- tel	Allemagne (RF) Deutsch- land (BR)	Belgique Belgien	France Frankreich	Italie Italien	Luxembourg Luxemburg	Pays-Bas Nieder- lande	CECA	EGKS	Pays tiers Dritte Länder (b)	Total Zusammen (a + b)
									trafic nat. exclu ohne inländ. Verkehr	trafic nat. inclus einschl. inländ. Verkehr (a)		
Allemagne (RF) Deutschland (BR)	C		7 567	17	337	84		1	438	8 005	104	8 109
	F		415	48	27	-		163	238	653	281(2)	935
	M		1	-	-	29		-	29	30	191	221
	T		7 982	64	364	113	-	164	706	8 688	577	9 265
Belgique Belgien	C		40	767	172	19	-	-	232	999	1	1 000
	F		48	51	35	-	-	4	87	138	9	145
	M		-	-	15	26	-	-	41	41	455	496
	T		88	818	222	45	-	4	359	1 177	464	1 642
France Frankreich	C		15	16	3 343	129		1	161	3 504	12	3 516
	F		6	2	16	-		1	9	25	31	56
	M		-	-	-	4		-	4	4	51	55
	T		21	19	3 358	133	-	2	176	3 534	93	3 626
Italie Italien	C		3		3	1 269			6	1 275	2	1 277
	M		-		-	184			-	184	240	424
	T		3		3	1 453			6	1 459	242	1 701
Luxembourg Luxemburg	C		146	13	59	31	15	1	250	265	-	265
Pays-Bas Niederlande	C		36		-	-		5	36	41	1	42
	F		76		1	-		1	77	78	2	80
	M		-		11	69		-	80	80	268	348
	T		111		12	69		6	194	200	271	470
CECA (trafic national exclu) EGKS (ohne inländ. Verkehr)	C		240	46	570	264		3	1 123			
	F		129	50	63	-		168	410			
	M		-	-	26	129		-	155			
	T		370	96	660	393		171	1 690			
CECA (trafic national inclus) EGKS (einschl. inländ. Verkehr) (a)	C		7 807	813	3 913	1 533	15	8		14 089	119	14 208
	F		544	101	79	-	-	169		894	323(2)	1 216
	M		1	-	26	313	-	-		340	1 204	1 544
	T		8 352	914	4 018	1 846	15	177		15 322	1 646	16 968
Pays tiers Dritte Länder (b)	C		25	-	14	128		-		167		
	F		14	-	-	-		-		14		
	M		14	81	60	281		104		539		
	T		52	81	74	409		104		720		
Total Zusammen (a + b)	C		7 832	813	3 927	1 661	15	8		14 256		
	F		558	101	79	-	-	169		908		
	M		14	81	86	594	-	104		879		
	T		8 404	995	4 092	2 255	15	281		16 042		

C = Chemin de fer/Eisenbahn F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt M = Navigation maritime/Seeschifffahrt  
 T = Total/Zusammen

(1) Sans transports routiers  
 Ohne Strassentransporte

(2) Y compris pour la première fois l'estimation des expéditions fluviales vers Berlin-Ouest, Berlin-Est et les pays de l'Est  
 Einschliesslich erstmalig die Versendungen auf der Binnenwasserstrasse nach Westberlin, Ostberlin und den Ländern des Ostens (Schätzungen)

Tableau IX - TRAFIC DES PAYS MEMBRES (1) - PRODUITS SIDERURGIQUES LAMINES - 1961

Tabelle IX - HANDELSTRANSPORTE DER MITGLIEDSLÄNDER (1) - WALZSTAHLFERTIGERZEUGNISSEN - 1961 -

1 000 t

Départ Versand	Moyen de transport Trans- port mit- tel	Allemagne (RF) Deutsch- land (BR)	Belgique Belgien	France Frankreich	Italie Italien	Luxembourg Luxemburg	Pays-Bas Nieder- lande	CECA	EGKS	Pays tiers Dritte Länder (b)	Total Zusammen (a + b)
								trafic nat. exclu ohne inländ. Verkehr	trafic nat. inclus einschl. inländ. Verkehr (a)		
Allemagne (RF) Deutschland (BR)	C	12 854	70	1 030	187	5	154	1 447	14 301	696	14 996
	F	1 346	211	268	-	-	827	1 306	2 652	567(2)	3 218
	M	181	-	19	34	-	5	59	240	1 694	1 933
	T	14 382	281	1 317	221	5	986	2 810	17 192	2 956	20 148
Belgique Belgien	C	33	2 344	194	36	6	26	294	2 638	23	2 661
	F	214	709	211	-	-	583	1 009	1 718	93	1 810
	M	16	-	13	24	-	2	55	55	4 541	4 596
	T	263	3 052	418	60	6	611	1 358	4 410	4 657	9 067
France Frankreich	C	696	511	7 885	275	1	23	1 506	9 391	454	9 845
	F	282	350	637	-	-	224	856	1 493	90	1 583
	M	10	31	4	3	-	15	60	64	1 104	1 167
	T	988	892	8 527	278	1	262	2 420	10 947	1 648	12 595
Italie Italien	C	23	-	18	1 318	-	-	41	1 359	34	1 393
	M	2	-	2	77	-	-	4	81	230	311
	T	25	-	19	1 395	-	-	45	1 440	264	1 703
Luxembourg Luxemburg	C	421	1 397	229	82	29	58	2 186	2 215	78	2 293
Pays-Bas Niederlande	C	62	4	17	1	-	49	84	133	5	138
	F	142	60	27	-	-	492	228	720	49	769
	M	8	-	16	25	-	-	49	49	894	943
	T	211	64	59	26	-	541	360	901	948	1 850
CECA (trafic nat. exclu) EGKS (ohne inländ. Verkehr)	C	1 234	1 983	1 487	582	11	260	5 557			
	F	638	620	506	-	-	1 634	3 398			
	T	1 907	2 635	2 042	668	11	1 916	9 179			
CECA (trafic nat. inclus) EGKS (einschl. in- länd. Verkehr)(a)	C	14 088	4 327	9 372	1 900	40	309		30 036	1 290	31 326
	F	1 984	1 329	1 143	-	-	2 126		6 582	798(2)	7 380
	T	16 289	5 687	10 569	2 063	40	2 457		37 106	10 550	47 656
Pays tiers Dritte Länder (b)	C	175	-	3	134	-	21		333		
	F	383	1	-	-	-	4		388		
	M	183	86	22	142	-	203		636		
	T	742	87	25	277	-	227		1 358		
Total Zusammen (a + b)	C	14 263	4 327	9 375	2 034	40	330		30 370		
	F	2 367	1 330	1 143	-	-	2 129		6 970		
	M	400	117	76	305	-	225		1 124		
	T	17 031	5 774	10 595	2 339	40	2 685		38 464		

C = Chemin de fer/Eisenbahn F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt M = Navigation maritime/Seeschifffahrt  
T = Total/Zusammen

(1) Sans transports routiers  
Ohne Strassentransporte

(2) Y compris pour la première fois l'estimation des expéditions fluviales vers Berlin-Ouest, Berlin-Est et les pays de l'Est  
Einschliesslich erstmalig die Versendungen auf der Binnenwasserstrasse nach Westberlin, Ostberlin und den Ländern des Ostens. (Schätzungen)

Tableau X - TRAFIC DES PAYS MEMBRES (1) - TOUS PRODUITS CECA - 1961

Tabelle X - HANDELSTRANSPORTE DER MITGLIEDSLÄNDER (1) - ALLE EKGS GUETER INSGESAMT - 1961 -

1 000 t

Arrivée Empfang  Départ Versand	Moyen de transport Trans- port mit- tel	Allemagne (RF) Deutsch- land (BR)	Belgique Belgien	France Frankreich	Italie Italien	Luxembourg Luxemburg	Pays-Bas Nieder- lande	CECA	EGKS	Pays tiers Dritte Länder (b)	Total Zusammen (a + b)
								trafic nat. exclu ohne inländ. Verkehr	trafic nat. inclus einschl. inländ. Verkehr (a)		
Allemagne (RF) Deutschland (BR)	C	132 423	1 042	9 750	2 145	3 891	2 232	19 063	151 486	4 350	155 834
	F	27 108	2 410	2 712	-	-	5 495	10 616	37 724	4 289(2)	42 013
	M	923	6	24	784	-	9	824	1 747	4 723	6 470
	T	160 456	3 457	12 484	2 929	3 891	7 733	30 499	190 954	13 361	204 315
Belgique Belgien	C	111	22 626	1 317	76	492	144	2 140	24 766	42	24 808
	F	1 494	9 787	1 069	-	-	1 592	4 157	13 944	414	14 358
	M	27	-	72	606	-	2	707	707	5 644	6 351
	T	1 634	32 413	2 457	682	492	1 737	7 001	39 414	6 099	45 513
France Frankreich	C	10 760	8 785	72 555	1 455	2 291	29	23 322	95 877	752	96 629
	F	610	894	7 333	-	-	327	1 832	9 165	210	9 375
	M	51	42	926	49	-	147	290	1 216	1 701	2 917
	T	11 422	9 723	80 814	1 505	2 291	503	25 445	106 259	2 665	108 924
Italie Italien	C	28	1	30	10 168	-	-	60	10 228	496	10 724
	M	8	9	2	1 713	-	9	28	1 741	575	2 316
	T	36	10	31	11 880	-	9	89	11 969	1 072	13 041
Luxembourg Luxemburg	C	570	2 085	290	116	2 559	59	3 120	5 679	78	5 757
Pays-Bas Niederlande	C	449	413	1 785	7	314	7 193	2 966	10 159	69	10 228
	F	17 391	1 005	933	-	-	3 812	19 327	23 139	451	23 590
	M	258	-	577	2 005	-	-	2 840	2 840	1 989	4 829
	T	18 097	1 418	3 292	2 011	314	11 005	25 135	36 140	2 508	38 648
CECA (trafic national exclu) EGKS (ohne inländ. Verkehr)	C	11 919	12 328	13 170	3 803	6 987	2 464	50 671			
	F	19 498	4 309	4 711	-	-	7 412	35 930			
	M	344	57	674	3 445	-	167	4 687			
	T	31 760	16 694	18 554	7 249	6 987	10 042	91 287			
CECA (trafic national inclus) EGKS (einschl. inländ. Verkehr) (a)	C	144 342	34 954	85 725	13 971	9 546	9 657		298 194	5 787	303 981
	F	46 606	14 096	12 044	-	-	11 224		83 971	5 363(2)	89 334
	M	1 267	57	1 600	5 157	-	167		8 248	14 631	22 879
	T	192 216	49 107	99 368	19 129	9 546	21 047		390 414	25 781	416 194
Pays tiers Dritte Länder (b)	C	5 234	-	44	386		43		5 705		
	F	773	4	-	-		7		784		
	M	13 411	7 303	4 051	13 377		23 344		61 484		
	T	19 418	7 307	4 095	13 765		23 393		67 974		
Total Zusammen (a + b)	C	149 575	34 954	85 768	14 357	9 546	9 700		303 900		
	F	47 380	14 101	12 044	-	-	11 229		84 755		
	M	14 678	7 359	5 651	18 534	-	23 511		69 732		
	T	211 634	56 414	103 463	32 891	9 546	44 440		458 388		

C - Chemin de fer/Eisenbahn    F - Navigation fluviale/Binnenschifffahrt    M - Navigation maritime/Seeschifffahrt  
T - Total/Zusammen

(1) Sans transports routiers  
Ohne Strassentransporte

(2) Y compris pour la première fois l'estimation des expéditions fluviales vers Berlin-Ouest, Berlin-Est et les pays de l'Est

Einschliesslich erstmalig die Versendungen auf der Binnenwasserstrasse nach Westberlin, Ostberlin und den Ländern des Ostens (Schätzungen).

Tableau 1 - INTERPENETRATION DES REGIONS C.E.C.A. DANS LE TRANSPORT DE LA HOUILLE - Année 1961 (1)  
 Tabelle 1 - VERFLECHTUNGEN IM VERKEHR VON STEINKOEHLE UND STEINKOEHLENBRIKETS - Jahr 1961 (1)

HOUILLE  
 STEINKOEHLE

1 000 t

Régions - ou groupes de régions - de départ Versandregionen	C F M T	Régions - ou groupes de régions - d'arrivée / Empfangsregionen																																						
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12-13	14-15	16	30	31	34	35	36	37	40	41-43	42	44	45-46	47	48/52	53	60-61	62/65			01/65	80/89					
ALLEMAGNE (RF) DEUTSCHLAND (BR) Schleswig-Holstein Elbegebiet	01	C F M	13 245 2	1																													101 254 6	177 327 21	C F M	01				
Unter - Mittel Wesergebiet	02	C F M		113	1	249																											133 365 48	284	C F M	02				
Emsland - Oldenburg	03	C F M			1																												2 3 854	186	C F M	03				
Uebrigtes Niedersachs. Nordhessen	04	C F	11	4	23	1024 6																											1051 19		C F	04				
Duisburg	05	C F M	8	3 7	8 1	4	14	87 85	2	25 17	2	411	3	615	775	847	3	421	6	825 4	2	30 1	8	654	2	401	1373	3	6	46	14	18	5	651	2	167 7215 14	251	C F M	05	
Ruhrgebiet	06	C F M	1253 83 106	647 662	344 1024 16	2023 3288	4640 39	8078 466	2212 107	2565 391	273 492	577 1191	26 934	891 1586	3448 280	366	271 327	67 22	59	370 314	149 111	137 1060	8 11	35 5	4	266 281	13 1	10	1	438	544	74	30161 13117 122	1560 819	C F M	06				
Westfalen	07	C F M	136 2 1	122 18	105 45 1	447 361	34 1	105 3	480	83 3	3 2	8 12	18	45 11	34 3		68 21	10	2	172	5 2	2 8	1 1	4 10		4	10 1	3	2	8			1899 522 2	13	C F M	07				
Nordrheinland	08	C F	1	8	5	20	1	10	21	2051	42	50	4	154	268	700	386	57	66	641	39	39	45	256	2	554	64		19			22	41	1	5545 819	82 20	C F	08		
Rheinland-Pfalz	09	C F																																23 47	9	C F	09			
Mittel - Südhessen	10	C F																																105 13		C F	10			
Ludwigshafen - Mannheim	11	C F																																308 117	2 66	C F	11			
Baden - Württemberg	12-13	C F																																	654 23	3 6	C F	12-13		
Franken - Bayern	14-15	C F																																	293 6	9 894	C F	14-15		
Saarland	16	C F																																	12126 233	346 9	C F	16		
BELGIQUE/BELGIEN (31 excl.)	30	C F M																																	12637 9405 1	12 247 2	C F M	30		
Anvers/Antwerpen	31	C F M																																	249 395 535	27 391	C F M	31		
LUXEMBOURG/LUXEMBURG	34	C																																1		C	34			
PAYS-BAS/NIEDERLANDE (36, 37 excl.)	35	C F M																																		6628 3578 7	26 43 4	C F M	35	
Noordzeekanaal (Amsterdam)	36	C F M																																	185 540 75	60 20	C F M	36		
Nieuwe Waterweg (Rotterdam)	37	C F M																																	148 1331 2323	154 215	C F M	37		
FRANCE/FRANKREICH Nord	40	C F M																																	11823 4329 60	3 15	C F M	40		
Picardie - Ile-de-France	41-43	C F																																	32 57		C F	41-43		
Normandie	42	C F M																																	419 250 342	1	C F M	42		
Nord - Est	44	C F																																	8285 512	162	C F	44		
Bourgogne - Rhône - Alpes	45-46	C F																																	3064 717	74	C F	45-46		
Méditerranée	47	C F M																																	1962 5 2	67	C F M	47		
Sud-ouest, Bretagne, Loire Centre - Auvergne	48/52	C F M																																	1495 10 342		C F M	48/52		
Strasbourg	53	C F M																																	922 331 25	1 81	C F M	53		
ITALIE DU NORD/NORDITALIEN	60-61	C M																																	1310 29	402 11	1712 40	32 5	C M	60-61
Italia centrale e meridionale, Sicilia, Sardegna	62/65	C M																																	49 29	772 315	871 344	5	C M	62/65
COMMUNAUTE/GEMEINSCHAFT		C F M T	1463 341 813 2617	801 808 1096 1609	483 1096 20 1599	4341 3532 73	4689 73	8280 603	2722 112	4791 456	917 949	787 2982	172 7601	3521 3331	4968 809	7083	3227 9401 4	541 487 1	213	5727 3485	931 1290	862 3099	5996 1908	8619 2485	974 232 730	8918 2094	3465 602	932 63	3299 159	937 1324	2041 1434	1249 1508	103158 44204 5141	7516 3007 1216	C F M T					
Pays tiers, Dritte Länder	80/89	C F M T	1 3557 3558	1111 1111	177 177	2																													248 5		C F M T	80/89		

(1) Sans transports routiers  
 Ohne Güterstrassentransporte

C = Chemin de Fer/Eisenbahn

F = Navigation fluviale  
 Binnenschifffahrt

M = Navigation maritime  
 Seeschifffahrt

T = Total/Insgesamt



Tableau 2 - INTERPENETRATION DES REGIONS C.E.C.A. DANS LE TRANSPORT DU LIGNITE - Année 1961 - (1)  
 Tabelle 2 - VERFLECHTUNGEN IM VERKEHR VON BRAUNKOHLE - Jahr 1961 - (1)

LIGNITE  
 BRAUNKOHLE

1 000 t

Régions - ou groupes de régions - de départ Versandregionen	NOM DES REGIONS DE DEPART	Régions - ou groupes de régions - d'arrivée / Empfangsregionen																																		
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	30	34	35	36	37	40	41/43	44	45-46	47	48/52	53			60-61	62/65	01/65	80/89	
ALLEMAGNE (RF) DEUTSCHLAND (BR) Schleswig - Holstein Elbegebiet	01	C M	16 1																													16 1	C M	01		
Unter - Mittel Wesergebiet	02	C		4																											4	C	02			
Emsland - Oldenburg	03	C F M			1 1																								6		1 6 1	C F M	03			
Uebriges Niedersachsen Nordhessen	04	C	135	110	291	1941			3		1	8		1	2	18	7														2517	1	C	04		
Duisburg	05	C F									2		1		1														2	1	1 6	C F	05			
Ruhrgebiet	06	C F		1	1	3			1		14						1				3									14	22 16	6	C F	06		
Westfalen	07	C F		1	1				5								1													1	8 3	C F	07			
Nordrheinland	08	C F M	153 3	256 5	315 37 17	345 1	17	153 7	594 3	7285	1000 89	541 456	2 497	92 515	277 576	201 219	355	104	1	126	181 2	15	13	7	47	147	7	2	2	16 232	102	3	12399 2639 20	281 86	C F M	08
Rheinland-Pfalz	09	C									11	1																			13		C	09		
Mittel - Südhessen	10	C										130																			135		C	10		
Ludwigshafen - Mannheim	11	C F									52 1	3	11	12	23	1															1	103 1	C F	11		
Baden - Oberrheingebiet	12	C F									7			102 1	99																	208 1	C F	12		
Württemberg - Neckargebiet	13	C													185		3														1	189	C	13		
Franken	14	C										1			20	124	11															156	C	14		
Südbayern - Oberpfalz	15	C									2	9	3	3	10	34	1385														9	1456	C	15		
Saarland	16	C									1							2													3		C	16		
BELGIQUE/BELGIEN (Anvers/Antwerpen excl.)	30	C																			4										4	1	C	30		
Anvers	31	C																			11										11		C	31		
PAYS-BAS/NIEDERLANDE (36, 37 excl.)	35	C F			1						1	1	6			3 1	1				2	29	2	1	1	7	4				55 9		C F	35		
Nieuwe Waterweg (Rotterdam)	37	C F M									1		1																		1 1 3		C F M	37		
FRANCE/FRANKREICH Nord	40	F																						2							2		F	40		
Nord - Est	44	C																			6					2					8		C	44		
Méditerranée	47	C M																								49	217 6	11			277 6		C M	47		
Strasbourg	53	C F																								92 54	33 3				125 57	1	C F	53		
ITALIE DU NORD/NORDITALIEN	60-61	C M																												23	2 2	25 2		C M	60-61	
Italia centrale e meridionale, Sicilia, Sardegna	62/65	C																												1	1 4	1 5		C M	62/65	
COMMUNAUTE/GEMEINSCHAFT		C F M T	304 4 308	371 6 377	608 39 18 665	2289 1	17	154 7	602 3	7286	1074 92	694 473	16 503	210 519	616 576	386 221	1763	106	45	152	210 2	17	14	7	48 2	250 54	93 3	219 6	13	16 240	152 4	6 6	17737 2742 37 1	291 86 1	C F M T	
Pays tiers/Dritte Länder	80/89	C F M T	992 10 1 1003	16		596 6					1	25	1	2	3	1614	1225				18	1	2		1					27	1	4525 17 12 4554		C F M T	80/89	

(1) Sans transports routiers  
 Ohne Güterstrassentransporte

C = Chemin de Fer/Eisenbahn

F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt

M = Navigation maritime/Seeschifffahrt

T = Total/Insgesamt



Tableau 3 - INTERPENETRATION DES REGIONS C.E.C.A. DANS LE TRANSPORT DU COKE - Année 1961 - (1)  
 Tabelle 3 - VERFLECHTUNGEN IM VERKEHR VON KOKS - Jahr 1961 - (1)

COKE  
KOKS

1 000 t

Régions - ou groupes de régions - de départ Versandregionen	MOYENS DE TRANSP. UTILISÉS	Régions - ou groupes de régions - d'arrivée, Empfängerregionen																																																
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12/15	16	30	31	34	35	36	37	40	41/43	44	45	46	47	48/52	53	60	61			62/65	01/65	80/89															
ALLEMAGNE (RF) DEUTSCHLAND (BR) Schleswig-Holstein Elbegebiet	01	C F M	85 3 6	12 4		47	6																									97 50 22	1 21 443	C F M	01															
Unter - Mittel Wesergebiet	02	C F M	1	42 3	1	1 2	5		6			1																			49 12 21	1106	C F M	02																
Emsland - Oldenburg	03	C F M	9	1	2		1		1																						1 2 25	574	C F M	03																
Uebrigtes Niedersachsen - Nordhessen	04	C F	63 1	23 1	11	745 2		1	1		1	6 1		121	1																973 5	8	C F	04																
Duisburg	05	C F M	2	8	3	8	13	105	6	108 1	11 33	19 137	14 20	52 128	7	22			2 2	6	21		2	9		1		190		358 572	3 130 2	C F M	05																	
Ruhrgebiet	06	C F M	724 26 8	1309 66	642 101 11	1130 524	1876 76	3554 83	1946 69	884 44	456 95	479 75	21 552	1600 157	161	20 20	2	2108	163 3	45 13	42 35	72	1	2493 7				8	26	1	19752 1957 19	551 310 8	C F M	06																
Westfalen	07	C F		1 1	1	4	1	2	3			3							1												14 3	1	C F	07																
Nordrheinland	08	C F			1	1	3 2	23 1	3	320	10 5	3 1	2 2	131 10	49	3		1387	26										5	1		1990 23	1	C F	08															
Rheinland - Pfalz	09	C F								1	46 3	10 10	1	3 6	6														2			68 20	3	C F	09															
Mittel - Südhessen	10	C F				2			2		6	75 40	1	24 40	4														1			114 81	11	C F	10															
Ludwigshafen, Mannheim	11	C F									13	1	81 1	32 17				73														200 20	8	C F	11															
Süd-Deutschland	12/15	C F										2	1	13 1	565 4	3													11	2		597 5	3 19	C F	12/15															
Saarland	16	C F												5	118																	1797 13	5	C F	16															
BELGIQUE/BELGIEN (31 excl.)	30	C F M					3					2	6	7	9																	2837 241 1	3 29 128	C F M	30															
Anvers/Antwerpen	31	C F M										1	2	1																		2 6 3	3 43	C F M	31															
LUXEMBOURG/LUXEMBURG	34	C																														1		C	34															
PAYS-BAS/NIEDERLANDE (36, 37 excl.)	35	C F M		1 7	1 23	15	3		2	2 6	4	2 15	10	2 21		94 86	1	304	382 19	482 206	127 2		2 6	1065 53		2							2468 480	33 100 17	C F M	35														
Noordzeekanaal (Amsterdam)	36	C F M		1		1	1					2	10	5		3			8 5	11	1											20 30 20	2 312	C F M	36															
Nieuwe Waterweg (Rotterdam)	37	C F M			1		6				5 4	1	5	14	20		13	1														6 67 42	6 61	C F M	37															
FRANCE/FRANKREICH Nord	40	C F														2 6																1303 72	315 38	1703 84	67 1	61	2	131	1		3585 201	5	C F	40						
Picardie, Normandie, Ile-de-France	41/43	C F														1																	128 132	101 25	11 6	103 16	45	44 1		1		433 181	2	C F	41/43					
Nord - Est	44	C F										2	1	36	5																		2	1878 29	10 5	33	7		12 1	4		1990 35	5 1	C F	44					
Bourgogne, Franche-Comté	45	C F																																2 1	6		1			9 1		C F	45							
Rhône - Alpes	46	C F																																6	223	8 3	10				11		258 3	8	C F	46				
Méditerranée	47	C M																																		14	6	1				21	1 8	C M	47					
Sud-ouest, Bretagne, Loire Centre, Auvergne	48/52	C																																3		2	71	37	227				340	2	C	48/52				
Strasbourg	53	C F																																								261 63	4	C F	53					
Italia - Nord occidentale	60	C M																																									571	20	16 17	615 17	7 5	C M	60	
Italia - Nord orientale	61	C M																																									9	75	4 8	88 8	101 12	C M	61	
Italia centrale e meridionale, Sicilia, Sardegna	62/65	C M																																										44	29	240 16	313 16	2 2	C M	62/65
COMMUNAUTE/GEMEINSCHAFT		C F M T	874 30 24 928	1396 80 4 1480	657 128 13 798	1891 591 8 2482	1892 98 6 1996	3685 84 3769	1968 71 2039	1325 55 1380	665 143 808	599 294 893	132 621 753	2631 418 3049	806	2386 268	21 4	4114	582 29	558 225	171 59	1449 99	454 205 6 665	8752 315	104 13	532 17	112 3	417 1 2	14 220	702 49	128 56	260 57	39250 4060 216 43526	742 645 2717 4104	C F M T															
Pays tiers - Dritte Länder	80/89	C F M T	1 33 34			3 108 111	2	1						198																														21		223 113 380 716		C F M T	80/89	

(1) Sans transports routiers  
Ohne Güterstrassentransporte

C = Chemin de Fer/Eisenbahn

F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt

M = Navigation maritime/Seeschifffahrt

T = Total/Insgesamt



Tableau 4 - INTERPENÉTRATION DES RÉGIONS C.E.C.A. DANS LE TRANSPORT DU MINÉRAI DE FER - Année 1961 (1)  
Tabelle 4 - VERFLECHTUNGEN IM VERKEHR VON EISENERZ - Jahr 1961 (1)

1 000 t

Régions - ou groupes de régions de départ Versandregionen	Code	Mode de transport	Régions - ou groupes de régions - d'arrivée / Empfangsregionen																																		Total	Code	Total				
			01	02	03	04	05	06	07	08	09-10	11	12-13	14-15	16	30	31	34	35	36	37	40	41	42-50	43	44	45-46	47	48-49	51-52	53	60-61	62/65	01/65	80/89								
ALLEMAGNE (RF)/DEUTSCHLAND (BR) Schleswig - Holstein Elbegebiet	01	C F M	4 1	8		2		32	69	1			10	1																				119 9	150 120 5	C F M	01						
Unter - Mittel Wesergebiet	02	C F	1	52 1		254 39	5	58 103	898		38		62	3												1	1							1367 149	32	C F	02						
Emsland - Oldenburg	03	C F M	1			13 53	1 2	2151 2572 1	1105	2	300		1	144	75												2	1							3794 2629 1		C F M	03					
Uebrigtes Niedersachsen - Nordhessen	04	C F	17	111 1		4907	516 106	1476 67	225		7		1	4																					7264 174		C F	04					
Duisburg	05	C F				48	169 414	34 305	8	7	1			11	8												2								286 721		C F	05					
Ruhrgebiet	06	C F	2			46 1	134	2574 3	46	8	5			1	9																				2825 4		C F	06					
Westfalen	07	C	1			30	164	109	73	2	49			11																					439		C	07					
Nordrheinland	08	C F				13	49 12	114	25	23	48			2	3																					278 15		C F	08				
Rheinland-Pfalz, Mittel- Südhesen	09-10	C F	4			47	376 51	497 8	241	17	263		3	5 1	30	1				1															1485 60	2	C F	09-10					
Ludwigshafen, Mannheim	11	C F					6								4																				4 6	1	C F	11					
Baden, Württemberg	12-13	C F					1 130	826					192	4	1																				1624 130		C F	12-13					
Franken - Bayern	14-15	C F				12																													376	219 147	C F	14-15					
Saarland	16	C													146																				147		C	16					
BELGIQUE / BELGIEN (31 excl.)	30	C F					38	59		1 7					4 1	840 6		4																		856 329		C F	30				
Anvers/Antwerpen	31	C F M					366	271		1						2732 507		57																		2822 1145		C F M	31				
LUXEMBOURG / LUXEMBURG	34	C													1	671		2437																		3109		C	34				
PAYS-BAS / NIEDERLANDE (36, 37 excl.)	35	C F					138	143	5	1		1			2 34																					8 318		C F	35				
Noordzeekanaal (Amsterdam)	36	C F					1340	285	131	4						8																				132 1645	1	C F	36				
Nieuwe Waterweg (Rotterdam)	37	C F M		8			2	6165	6304	1	1 231		4			1 17																				3 12726 25	5	C F M	37				
FRANCE / FRANKREICH Nord	40	C F M			1			1							10	610 1		11																		1345 2 1		C F M	40				
Picardie	41	C													6																					6		C	41				
Normandie - Bretagne - Loire	42-50	C M		6	33										23	478 10		38			86		40	1017	1	441 95	3	183	1							2185 270	410	C M	42-50				
Ile - de - France	43	F						4																												4		F	43				
Nord - Est	44	C F				6		436	155		11	1		1	8647 94	7091		2149																			14781 4		223	36640 98		C F	44
Bourgogne - Franche-Comté Rhône - Alpes	45-46	C F						1							3		1																				5 1		C F	45-46			
Méditerranée	47	C													20													26								388		C	47				
Midi - Pyrénées, Sud-Ouest	48-49	C M				1			1						3																						175 2		C M	48-49			
Centre, Auvergne, Limousin	51-52	C																																			17		C	51-52			
Strasbourg	53	C F					79	69							1																						1 148		C F	53			
ITALIE DU NORD/NORDITALIEN	60-61	C M		6																																	147	11	147 19	291 4	C M	60-61	
Italia centrale e meridionale, Sicilia, Sardegna	62/65	C M														9																					12 222	12 533	24 764	12	C M	62/65	
COMMUNAUTE / GEMEINSCHAFT		C F M T	30 1 10 20 31	163 10 20 193	1 34 35	5378 95 8853 5473	1410 10193 18504	8309 2 2	2982	62 244	722	1 4	196 1	616 1	9002 95	12426 574 19	13019		4696		1 9 88 98	6			4694 218	1	467 95	3	15255 9	275	1	185	1	223	159	12	67276 20318 1078 433	695 274 433	C F M T				
Pays tiers - Dritte Länder	80/89	C F M T	552 552	1600 1600	5919 5919	3 3	19 20	25 27				1 1				876 876	4474 4474				265 265	4220 4220	12909 12911	2		542 542		205 205										13 47 7		C F M T	80/89		

(1) Sans transports routiers  
Ohne Güterstrassentransporte

C = Chemin de Fer/Eisenbahn

F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt

M = Navigation maritime/Seeschifffahrt

T = Total/Insgesamt











Tableau 7 - INTERPENETRATION DES REGIONS C.E.C.A. DANS LE TRANSPORT DE LA FONTE ET DE L'ACIER BRUTS - Année 1961 (1)  
 Tabelle 7 - VERFLECHTUNGEN IM VERKEHR VON ROHEISEN UND ROHSTAHL - Jahr 1961 (1)

FONTE ET ACIER BRUTS  
 ROHEISEN UND ROHSTAHL

1 000 t

Régions - ou groupes de régions - de départ Versandregionen	Moyens de transport Transportmittel	Régions - ou groupes de régions - d'arrivée / Empfangsregionen																																						
		01/03	04	05	06	07	08	09	10	11	12/15	16	30	31	34	35	36	37	40	41	42	43	44	45	46	47	48/52	53	60			61	62/65	61/65	80/89					
ALLEMAGNE (RF) DEUTSCHLAND (BR) Norddeutschland	C F M	51 2	57	1 1	22 4 1	6 1	13	2 1	3		14	1	1 2	1		2																	171 11 112	20 8 171	C F M	01/03				
Uebrigtes Niedersachsen, Nordhessen	C F	4	27	22 4	206 6	15	3		1		1		9 2																				274 27	8	C F	04				
Duisburg	C F M	3 5 1	11 14	42	280 1	47 1	189 2	26 23	7 7	2 28	19 31	17	2 95 1	396	1	1	5	304	42	10			2 2										649 967 2	3 67 2	C F M	05				
Ruhrgebiet	C F M	5 6 2	34 2	90	635 1	80	235 1	19 5	10 7	1 1	43 5	8	4 12	234	6	1	5 1	3 57	6			2		2									1188 335 2	7 17 1	C F M	06				
Westfalen	C F	50	19	34	17	126	51	9	7 1	2	16	29				1																	373 1	10	C F	07				
Nordrheinland	C F M	3 1	3	4	55	22	108 1	1	1		5 2	2	3 9	35																			216 49 1	2 1	C F M	08				
Rheinland/Pfalz	C F	1	2	4 8	92	4	21	64	10	3	17	24	6	3																			242 17	2	C F	09				
Mittel-Südhesen	C F	1	4		9	4	6	2	91	1	7	18	2 1	4	5								6										158 5	14 1	C F	10				
Ludwigshafen u. Mannheim	C F							5		3		5	2	14																			13 16	3	C F	11				
Süd-Deutschland	C F		10	2 3	33	3	3 4	2	4 1	4	92	1	5	1				2															162 16	14 7	C F	12/15				
Saarland	C							7	1	1		67											14										91		C	16				
BELGIQUE/BELGIEN (31 excl.)	C F M	1 1	1	7	2 1		3		10 1	1		14	182 37	1 50	27	1		3	49 5	5 4			34 2										326 116 1	1 3	C F M	30				
Anvers/Antwerpen	C F M			4	1		2			2			21 14	1	5								12										26 36 11	4 74	C F M	31				
LUXEMBOURG/LUXEMBURG	C											2			12																		16		C	34				
PAYS-BAS/NIEDERLANDE (36,37 excl.)	C F			1	2							1 5	10		2					1													4 19	1	C F	35				
Noordzeekanaal (Amsterdam)	C F M	1	1	1	2		1 8	6	1	3	2	2	3 20	4		52 48	3	2	7				1 17										69 125 20	12 26	C F M	36				
Nieuwe Waterweg (Rotterdam)	C F M	1 1	8	148	44	1	16 23	11	6	22	21		16 4		4 2																		21 306 166	2 10 163	C F M	37				
FRANCE/FRANKREICH Nord	C F M			3	2		3					23	7 12	12	22				4	453 21	2	6	27	82 2	2	1		1				3	5	632 52 9	40	C F M	40			
Picardie	C F				1								1							10				29									40 1		C F	41				
Normandie	C F M				1															46 1	1 2	19	12	70 66	1	1		7					157 70	3 2 1	C F M	42				
Ile-de-France	F			2	1																		1										4		F	43				
Nord-Est (Champagne, Lorraine, Alsace)	C F		1	3	3 3	2	5	2		5	8	19	6 1	2 14	47	1	3 4			37	30	8	45	839 3	16 1	10	1	38	1	9			1137 30	8	C F	44				
Bourgogne, Franche-Comté	C F			7																			33				1						36 7		C F	45				
Rhône-Alpes	C F										2	3 4								2 36	1 12		1	20 23	17 2	21	1	3	1	25	1		94 81	2	C F	46				
Méditerranée	C M																						32	5									38 2	1 3	C M	47				
Sud-Ouest, Bretagne, Loire, Centre, Auvergne	C M											3								31 49	1	3	30	35	16	11			40				171 59	1	C M	48/52				
Strasbourg	F			5			1		5	1	1		21	251									1										286	1	F	53				
Italia - Nord occidentale	C M																																	712	19	100 37	831 37	11 8	C M	60
Italia - Nord orientale	C M																																	52	152	3 3	207 38	2 38	C M	61
Italia centrale e meridionale, Sicilia, Sardegna	C M																																	200 90	16	13 32	213 139	1 6	C M	62/65
COMMUNAUTE/GEMEINSCHAFT	C F M T	123 19 6 146	169 25	199 197	1357 68 1	318 3	654 45	139 45	144 30	22 60	221 63	236 6	233 267	3 1036	127	59 52	12 14	5 369	634 113	40 28	36	116 1	1197 131	57 3	44	2	90				1029 173	116	7559 2567	100 141	C F M T					
Pays tiers/Dritte Länder	C F M T	73 43 63 179	3 6	5 25 41 71	3 2 1 6	1	2 1 2 5	1			2 1	5 1		2 1 13				2	8 8	11 11	345 347											22 9	379 401	55 64	27 27	1096 1264		C F M T	80/89	

(1) Sans transports routiers  
Ohne Güterstrassentransporte

C - Chemin de Fer/Eisenbahn

F - Navigation fluviale/Binnenschifffahrt

M - Navigation maritime/Seeschifffahrt

T - Total/Insgesamt



Tableau 8 - INTERPENETRATION DES REGIONS C.E.C.A. DANS LE TRANSPORT DES DEMI-PRODUITS - Année 1961 (1)  
 Tabelle 8 - VERFLECHTUNGEN IM VERKEHR VON HALBZEUG - Jahr 1961 (1)

DEMI-PRODUITS

HALBZEUG

1 000 t

Régions - ou groupes de régions - de départ Versandregionen	MOYENS DE TRANSPORT	Régions - ou groupes de régions - d'arrivée / Empfangsregionen																																				
		01/03	04	05	06	07	08	09-10	11	12/15	16	30	31	34	35	36	37	40	41	42	43	44	45	46	47/49	50	51-52	53	60	61	62/65			01/65	80/69			
ALLEMAGNE (RF) DEUTSCHLAND (Bf) Norddeutschland	01/03	C F M	5 1	4		2	2	4			1						1					2							5 10			20 7 30	2 1 189	C F M	01/03			
Uebrigtes Niedersachsen, Nordhessen	04	C F M	42 109	13	80	1 33	45	9	1		2 20						1	5				1									116 249	1 46 1	C F M	04				
Duisburg	05	C F M	1	41	220	384	189	914	7	26	17 26	32	3	17		2	35	41	6			1 5		1				6	6	3	1407 176	5 142 1	C F M	05				
Ruhrgebiet	06	C F M	50 2 1	11	471 1	1451 8	1367	854	303 6	1	54 80	15	2	27		1	27	54	3			1	3 1						12	4	4	4606 209 1	55 74	C F M	06			
Westfalen	07	C F	3	5	1	9	143	163	16	1	27																				368	2	C F	07				
Nordrheinland	08	C F	1		3	18	25	8	1		5 1								1	1	1		4								74 5	4 9	C F	08				
Rheinland-Pfalz, Mittel-Südhessen	09-10	C F		1		2	136	1	35			1																			181 1	1	C F	09-10				
Ludwigshafen, Mannheim	11	C F			2							24																			26 4	7	C F	11				
Süddeutschland	12/15	C F		1	1		7	1	102			511		14																	669 1	7 1	C F	12/15				
Saarland	16	C				1	1	1		3	2	206							11												537	29	C	16				
BELGIQUE/BELGIEN (31 excl.)	30	C F M			7	1		4 6	34			34	578 4	187 46		3		1	49 15	10		1	91 7	1	3 1						987 130 5	1 5 9	C F M	30				
Anvers/Antwerpen	31	C F M										1	2						1				6 6								11 7 36	3 445	C F M	31				
LUXEMBOURG/LUXEMBURG	34	C						39		2		105	7	6	15	1			9	2		11	32		4						267		C	34				
PAYS-BAS/NIEDERLANDE (36,37 excl.)	35	C F					2									1	4	2														8 1		C F	35			
Noordzeekanaal (Amsterdam)	36	C F M					36		2	54																					34 54 15	1 1 176	C F M	36				
Nieuwe Waterweg (Rotterdam)	37	F M			15				6	1																					22 66	1 93	F M	37				
FRANCE/FRANKREICH Nord	40	C F M									7	2 1				1			438	782	1	4	159	2	5		50					1452 2 1	1 36	C F M	40			
Picardie	41	C																													5		C	41				
Normandie	42	C M																														19 1	14	C M	42			
Ile-de-France	43	C																				1	1								4		C	43				
Nord-Est, (Champagne, Lorraine, Alsace)	44	C F						1 1		1		4	12	2 1					340 6	37	3	57 1	882 3	124 1	63	3	132	13	100	86	6	1866 13	11 6	C F	44			
Bourgogne, Franche-Comté	45	C										1							1			1	3	24	7	3		1	3	1	45		C	45				
Rhône - Alpes	46	C																				14	2	1	12			1	18	2	50		C	46				
Méditerranée, Midi-Pyrénées, Sud-Ouest	47/49	C M																					3		2						6	1	C M	47/49				
Bretagne - Loire	50	C M																				1									1 2		C M	50				
Centre, Auvergne, Limousin	51/52	C																	1			35	1								38		C	51/52				
Strasbourg	53	C F			1				1																							13 11	24	C F	53			
Italia - Nord occidentale	60	C M	3																												785	25	61 39	877 39	2 42	C M	60	
Italia - Nord orientale	61	C M																														13	5	2 5	20 5	135	C M	61
Italia centrale e meridio- nale, Sicilia, Sardegna	62/65	C M																														180 55	3 18	196 67	379 140	63	C M	62/65
Communauté/Gemeinschaft		C F M T	104 113 1 218	72 4 107	695 43	1867 43	1949	1599 8	459 108	8 29	621 131	428	617 9	197 91	15	1	4 63	2 100	855 34	832	15	126 2	1470 27	153 2	100 2	6	182	15	161 11	1211	58	264 14089 894	14089 323	119 323	C F M T			
Pays tiers/Drittes Länder	80/89	C F M T	13 13	1		7	1	11	5		12 2			80 80				88 88	14 14	59 59		1		13					1	90	20	19 14	167 14		C F M T	80/89		

(1) Sans transports routiers  
Ohne Güterstrassentransporte

C = Chemin de Fer/Eisenbahn

F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt

M = Navigation maritime/Seeschifffahrt

T = Total/Insgesamt



Tableau 9 - INTERPENETRATION DES REGIONS C.E.C.A. DANS LE TRANSPORT DES PRODUITS LAMINES - Année 1961 (1)  
 Tabelle 9 - VERFLECHTUNGEN IM VERKEHR VON WALZSTAHLFERTIGERZEUGNISSEN - Jahr 1961 (1)

PRODUITS LAMINES  
 WALZSTAHLFERTIGERZEUGNISSE

1 000 t

Régions - ou groupes de régions - de départ Versandregionen	Moyen de transport Transportmittel	Régions - ou groupes de régions - d'arrivée / Empfangsregionen																																C	F	M	T
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12-13	14-15	16	30	31	34	35	36	37	40	41/43	44	45	46	47	48/52	53	60-61	62/65	61/65	80/89				
ALLEMAGNE (RF)/DEUTSCHLAND (BR)	01	C	69	3		2	1	4	1	2	1		1	2																			87	11	C	01	
Schleswig - Holstein Elbegebiet		F	6	1	1	2	1																									12		F			
Unter - Mittel Wesergebiet	02	M	2	1	1	2	1																									20	284	M	02		
Emsland - Oldenburg	03	C	7	177	18	54	42	47	16	35	1	22	3	14	11																	461	13	C			
Uebrigtes Niedersachsen Nordhessen		F	3	2	8	8	4	8		8			2	1	11																	51	1	F			
Duisburg	05	M	1	3	2		1	2																								14	1328	M	03		
Ruhrgebiet	06	C	138	206	53	600	3	25	59	14	13	13	7	7	13	26	2															1169	23	C	04		
Westfalen	07	F	108	76	1	9	46	27	3	3	1	7	15	24	7																	433	157	F			
Nordrheinland	08	M	1	1	1																												74	13	M	05	
Rheinland/Pfalz	09	C	30	57	8	38	147	499	196	320	17	14	1	10	19	6	2															1383	20	C			
Mittel - Südhessen	10	F	5	7	1	34	3	64	1	1	4	39	51	155	15	55	50															865	216	F	06		
Ludwigshafen u. Mannheim	11	M	68	41	48	312	341	1773	590	683	68	110	21	68	98	12	10	2														74	54	M			
Baden - Württemberg	12-13	C	270	476	48	64	341	1773	590	683	68	110	21	68	98	12	10	2														1383	20	C	07		
Franken - Bayern	14-15	F	85	41	52	64	341	1773	590	683	68	110	21	68	98	12	10	2														782	118	F			
Saarland	16	M	1	258	37	173	140	245	433	412	40	92	7	69	67	3	12	1														2144	135	M	08		
BELGIQUE/BELGIEN (31 excl.)	30	C	37	92	1	61	18	126	116	2	183	12	18	6	29	22	3	4														772	76	C			
Anvers/Antwerpen	31	F	12	24	1	4		6	1	5	2	1	14	8	62	288	1	23														170	33	F	09		
LUXEMBOURG/LUXEMBURG	34	M	5	9		15	1	4	1	2	1	5	2	138	21	2																170	33	M			
PAYS-BAS/NIEDERLANDE (36,37 excl.)	35	C	4	5		5	1	10	6	3	3	31	3	5	10	2																134	5	C	10		
Noordzeekanaal (Amsterdam)	36	F	1	1		1		1	2	1	5	2	1	1	1	1	1	1														170	33	F			
Nieuwe Waterweg (Rotterdam)	37	M	19	87		7	1	9	23	46	83	50	136	158	64	543	4	34	4													134	5	M	11		
FRANCE/FRANKREICH Nord	40	C	1	4	6	10	24	29	6	8	1	2	11	19	35	2	2	824	1438	6	19	1	5	44	57	53	8	13	4	13	2	31	2	2552	23	C	30
Picardie - Normandie - Ile-de-France	41/43	F	12															10	72		2	1	4	1	1	68						86	26	F	31		
Nord-Est (Champagne, Alsace Lorraine)	44	M	4	1		1	9	10		13		1	3	6			14	72		2	1	4	1	1	68						148	26	M				
Bourgogne - Franche-Comté	45	C	1		1	6	3	37	42	78	32	36	28	80	43	33	609	788	29	37	20	1	50	72	61	4	22	1	6	12	82	2214	78	C	34		
Rhône - Alpes	46	F																2	12		1	1	22	1	3						28	3	F	35			
Méditerranée	47	M	1		6	10	24	29	6	8	1	2	11	19	35	2	2	824	1438	6	19	1	5	44	57	53	8	13	4	13	2	31	2	125	2	M	
Sud-Ouest, Bretagne, Loire Centre, Auvergne	48/52	C	5	5														2	12		1	1	22	1	3						1	1	28	3	C	36	
Strasbourg	53	F	5															2	12		1	1	22	1	3						1	1	125	2	F		
ITALIE DU NORD / NORDITALIEN	60-61	C	1		1	6	3	37	42	78	32	36	28	80	43	33	609	788	29	37	20	1	50	72	61	4	22	1	6	12	82	2214	78	C	37		
Italie centrale et méridionale, Sicile, Sardaigne	62/65	F																2	12		1	1	22	1	3							1	1	125	2	F	
COMMUNAUTE/GEMEINSCHAFT	80/89	M	2	3				1	2					4	12																	791	170	M	60-61		
Pays tiers - Dritte Länder		C	658	1414	169	1397	700	2810	1554	1845	328	477	284	851	760	847	1620	2709	40	207	67	38	2120	2182	1848	497	540	293	1032	857	1406	493	30036	1290	C	80/89	
		F	124	133	77	168	160	341	12	138	41	146	175	407	56	847	1620	2709	40	207	67	38	2120	2182	1848	497	540	293	1032	857	1406	493	30036	1290	F		
		M	208	6	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	M		
		T	990	1553	248	1565	861	3151	1566	1984	369	623	459	1258	816	847	2152	3543	40	952	384	1132	2223	2498	2057	538	813	407	1084	955	1485	578	37166	10550	T		

(1) Sans transports routiers  
Ohne Güterstrassentransporte

C = Chemin de Fer/Eisenbahn

F = Navigation fluviale/Binnenschiffahrt

M = Navigation maritime/Seeschiffahrt

T = Total/Insgesamt



TOUS PRODUITS C.E.C.A.

Tableau 10



Tableau 10 - INTERPENETRATION DES REGIONS DE TRANSPORT - TOUS PRODUITS C.E.C.A. - Année 1961 (1)  
 Tabelle 10 - VERKEHRSVERFLECHTUNGEN ALLER EGKS-ERZEUGNISSE INSGESAMT - Jahr 1961 (1)

TOUS PRODUITS C.E.C.A.  
 ALLE EGKS-ERZEUGNISSE INSGESAMT

1 000 t

Régions - ou groupe de régions - de départ Versandregionen	Moyen de Transp. - Transportmittel	Régions - ou groupe de régions - d'arrivée - Empfangsregionen																																				62/65	01/65	80/89																											
		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36					37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62/65
FRANCE/FRANKREICH Nord	C F M			1	2		2	2	9	1	3	1	2	9	4	2	5	716	50	34	2	15	12	4	2	9185	2471	964	2839	2907	247	195	29	28	87	534	576	57	5	2	14	1	21039	4667	39	C	F	M	T																		
Picardie	C F			14			1	4		4		2	7			10	15	16			1	2		3	212	29	26	168	89	43	10	3	2	1	9	9	1	2	24	5	709	16	41	C	F	M	T																				
Normandie	C F M		6	33			1	1								1	351							602	33	588	299	109	15	36	4	20	17	71	69	7	2	21	1	2246	324	3	C	F	M	T																					
Ile - de - France	C F M					9	5	2						1		3	19	15			1	3	1	1	288	36	103	141	536	96	203	56	19	10	44	52	10		73	7	1681	376	1	C	F	M	T																				
Nord - Est	C F	1	3		63	2	445	182	27	127	37	57	196	263	49	103	8190	7195	302	2219	14	4	2	4824	684	213	2341	24697	664	507	177	58	85	442	253	126	1946	343	25	57272	1278	548	C	F	M	T																					
Bourgogne - Franche-Comté	C F					7		1								2	1	3			1		1	8	1	11	151	123	758	188	6	5	27	56	97	29	38	5	124	9	2	1641	733	30	C	F	M	T																			
Rhône - Alpes	C F					2		1			2		1			5	1	1			1			7	43	2	58	92	72	1652	57	4	5	3	18	23	2	470	17	2	3023	194	67	C	F	M	T																				
Méditerranée	C F M											1				20								35		28	101	71	39	884	1081	281	128	20	61	158		167	10	3	3088	6	9	C	F	M	T																				
Midi - Pyrénées	C															2								2	1		194	11	16	74	110	370	289	4	14	42		18	1	1148	2	2	C	F	M	T																					
Sud - Ouest	C M			1			1									4							4	51		4	13	33	11	28	2	37	218	17	26	12		20		433	1	2	C	F	M	T																					
Bretagne - Loire	C F M	5	5							1						23	128	1	38				8	519	3	25	4	200	23	13	1	5	16	128	12	20	7	2	37	1	1195	12	3	C	F	M	T																				
Centre	C F															1	1						27	5	2	6	18	31	57	2	5	13	7	35	8		32	1	250	1	1	C	F	M	T																						
Limousin - Auvergne	C F																						1	3	1	2	1		224	5	9	32	3	18	48	100	94	233	6	14		789	5	1	C	F	M	T																			
Strasbourg	C F M			7	137	92	1	28	6	37	45	1	60	8		2	25	299				7	9	180	2		1	1239	85	21	2				1	1	1	18	4	2	1365	1355	5	C	F	M	T																				
Italia - Nord occidentale	C M	2	5				1		1						8								6			1	1	2		5	19						5914	329	757	7048	38	1	29184	83971	5787	C	F	M	T																		
Italia - Nord orientale	C M		1					1							4							2															187	453	53	694	452	1	395	114	5	C	F	M	T																		
Italia centrale e meridionale, Sicilia, Sardegna	C M																1	9					1														595	86	1802	2483	7	1	1365	1355	25	C	F	M	T																		
COMMUNAUTE / GEMEINSCHAFT	C F M T	3463	4629	1946	15881	10765	29618	13360	18486	4248	3565	792	2030	4558	3206	8268	19523	31475	3478	9545	6853	1711	1092	16382	3487	2055	8614	39188	2368	4221	1600	873	982	1566	1440	749	2207	9844	1390	2731	298184	83971	5787	C	F	M	T																				
Pays tiers - Dritte Länder	C F M T	1114	18		611	7	17	31	21	12	35	4	12	23	1733	1597		3	2		22	5	16	7		2	22		2							1	273	90	21	5705	784	1	4295	2908	6105	61484	67974	C	F	M	T																

(1) Sans transports routiers  
 Ohne Güterstrassentransporte

C = Chemin de Fer/Eisenbahn

F = Navigation fluviale/Binnenschifffahrt

M = Navigation maritime/Seeschifffahrt

T = Total/Insgesamt



LISTE DES REGIONS DE LA COMMUNAUTE

VERZEICHNIS DER VERKEHRSGEBIETE DER GEMEINSCHAFT

N°	Régions Gebiete	Capitales, ports, centres sidérurgiques Hauptstädte, Häfen, Zentren der Eisen- und Stahlindustrie
	<u>ALLEMAGNE (R.F.)</u> <u>DEUTSCHLAND (B.R.)</u>	
01	Schleswig-Holstein Elbegebiet	Hamburg, Lübeck, Kiel, Flensburg
02	Mittel/Unterwesergebiet	Bremen, Bremerhaven, Brake, Nordenham, Celle
03	Emsland - Oldenburg	Emden, Wilhelmshaven, Oldenburg, Lingen
04	Uebrigues Niedersachsen, Nordhessen	Hannover, Braunschweig, Bielefeld, Minden, Kassel, Peine-Ilse
05	Duisburg	Duisburg, Duisburg-Hamborn, Duisburg-Ruhrort
06	Ruhrgebiet	Essen, Bochum, Bottrop, Dorsten, Dortmund, Gelsenkirchen, Hamm, Herne, Kettwig, Mühl- heim, Oberhausen, Castrop-Rauxel, Reckling- hausen, Rheinhausen, Unna, Walsum
07	Westfalen	Münster, Osnabrück, Hagen, Paderborn, Soest, Siegen
08	Nord-Rheinland	Köln, Düsseldorf, Krefeld, Mönchen-Gladbach, Bonn, Aachen, Eschweiler, Wuppertal, Rem- scheid, Solingen
09	Rheinland-Pfalz	Mainz, Koblenz, Neuwied, Trier, Kaisers- lautern
10	Mittel/Südhessen	Frankfurt, Wiesbaden, Darmstadt, Hanau, Giessen, Wetzlar, Fulda
11	Ludwigshafen-Mannheim	Ludwigshafen, Mannheim, Mannheim-Rheinau
12	Baden-Oberrheingebiet	Karlsruhe, Kehl, Freiburg im Breisgau
13	Württemberg-Neckargebiet	Stuttgart, Heidelberg, Heilbronn, Ulm
14	Franken	Nürnberg, Würzburg, Aschaffenburg, Schweinfurt
15	Südbayern - Oberpfalz	München, Augsburg, Regensburg, Amberg
16	Saarland	Saarbrücken, Völklingen, Neunkirchen, Homburg, Dillingen
	<u>BELGIQUE/BELGIEN</u>	
30	Belgique/Belgien (Anvers excl.)	Bruxelles, Gand, Liège, Charleroi, Mons
31	Anvers	Anvers

N°	Régions Gebiete	Capitales, ports, centres sidérurgiques Hauptstädte, Häfen, Zentren der Eisen- und Stahlindustrie
34	<u>LUXEMBOURG/LUXEMBURG</u>	Luxembourg, Esch sur Alzette, Dudelange, Differdange
35	<u>PAYS-BAS/NIEDERLANDE</u> (36, 37 excl.)	Utrecht, Dordrecht, Nijmegen, Eindhoven, Leiden, Groningen, Delfzijl, Terneuzen/Axel, Maastricht
36	Noordzeekanaal	Amsterdam, Zaandam, IJmuiden, Velsen, Haarlem, Hilversum
37	Nieuwe Waterweg	Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Hoek van Holland, Den Haag, Delft
	<u>FRANCE/FRANKREICH</u>	
40	Nord	Lille, Dunkerque, Calais, Boulogne, Valenciennes, Lens, Arras
41	Picardie	Amiens, St. Quentin, Laon, Beauvais, Creil
42	Normandie	Rouen, Le Havre, Caen, Cherbourg, Evreux, Alençon
43	Ile de France	Paris, St. Denis, Mantes, Melun, Meaux
44	Nord-Est	Nancy, Metz, Thionville, Reims, Châlons sur Marne, Troyes, Mézières-Charleville, Epinal, Colmar, Mulhouse
45	Bourgogne - Franche-Comté	Dijon, Le Creusot, Châlon-sur-Saône, Mâcon, Nevers, Besançon, Belfort
46	Rhône-Alpes	Lyon, St. Etienne, Vienne, Valence, Grenoble
47	Méditerranée	Marseille, Toulon, Nice, Avignon, Nîmes, Montpellier, Sète, Perpignan, Alès
48	Midi - Pyrénées	Toulouse, Montauban, Albi, Tarbes, Décazeville
49	Sud-Ouest	Bordeaux, La Rochelle - La Pallice, Agen, Angoulême, Bayonne, Pau
50	Bretagne - Loire	Nantes, St. Nazaire, Rennes, Brest, Lorient, Angers, Le Mans
51	Centre	Orléans, Tours, Bourges, Châteauroux, Poitiers, Montluçon
52	Limousin - Auvergne	Clermont-Ferrand, Limoges, Périgueux
53	Strasbourg	Strasbourg
	<u>ITALIE/ITALIEN</u>	
60	Italie du Nord-Ouest Nord-West Italien	Milano, Genova, Torino, Savona, La Spezia, Brescia, Bergamo, Monza, Cremona

N°	Régions Gebiete	Capitales, ports, centres sidérurgiques Hauptstädte, Häfen, Zentren der Eisen- und Stahlindustrie
61	Italie du Nord-Est Nord-Ost Italien	Venezia, Mantova, Verona, Padova, Trieste, Udine, Bolzano, Trento, Bologna, Ferrara, Ravenna
62	Italie Centrale Mittel-Italien	Roma, Firenze, Livorno, Pisa, Ancona, Terni, Piombino
63	Italie Méridionale Sud-Italien	Napoli, Bari, Foggia, Barletta, Reggio, Brindisi
64	Sicile/Sizilien	Palermo, Catania, Siracusa, Messina
65	Sardaigne/Sardinien	Cagliari, Sassari
<u>PAYS TIERS/DRITE LAENDER</u>		
80	Suisse/Schweiz	
81	Autriche/Oesterreich	
82	Grande Bretagne/ Grossbritannien	
83	Scandinavie/Skandinavien	Norvège, Suède, Danemark
84	ETATS-UNIS/ U.S.A.	
89	Autres Pays/Uebrige Länder	



VERKEHRSGBIETE DER GEMEINSCHAFT  
REGIONS DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE  
REGIONI DI TRASPORTO DELLA COMUNITA'  
VERVOERSGBIEDEN VAN DE GEMEENSCHAP



- NUMERO DES REGIONS  
NUMMER DER VERKEHRSGBIETE  
NUMERO DELLE REGIONI  
NUMMER DER VERKEHRSGBIEDEN
- REGION DE TRANSDORSEMENT  
UNRSCHLUSPLATZ  
REGIONI DI TRASBORGO  
PLAATS VAN OMSLAG
- LIMITES DES REGIONES  
GRENZSGRENZEN  
CONFINI REGIONALI  
GRENZEN VAN DE VERKEHRSGBIEDEN
- CENTRES MINIERES OU SIDERURGIQUES  
HOEHL- ODER STAHLZENTREN  
CENTRI MINERARI O SIDERURGICI  
MIJNCENTRUM OF IJZER- EN STAALCENTRUM
- ~ VOIES NAVIGABLES > 1 350 T  
BINNENSCHIFFAART  
FIUMI E CANALI > 1 350 T  
BINNENSCHIFFVAART > 1 350 T

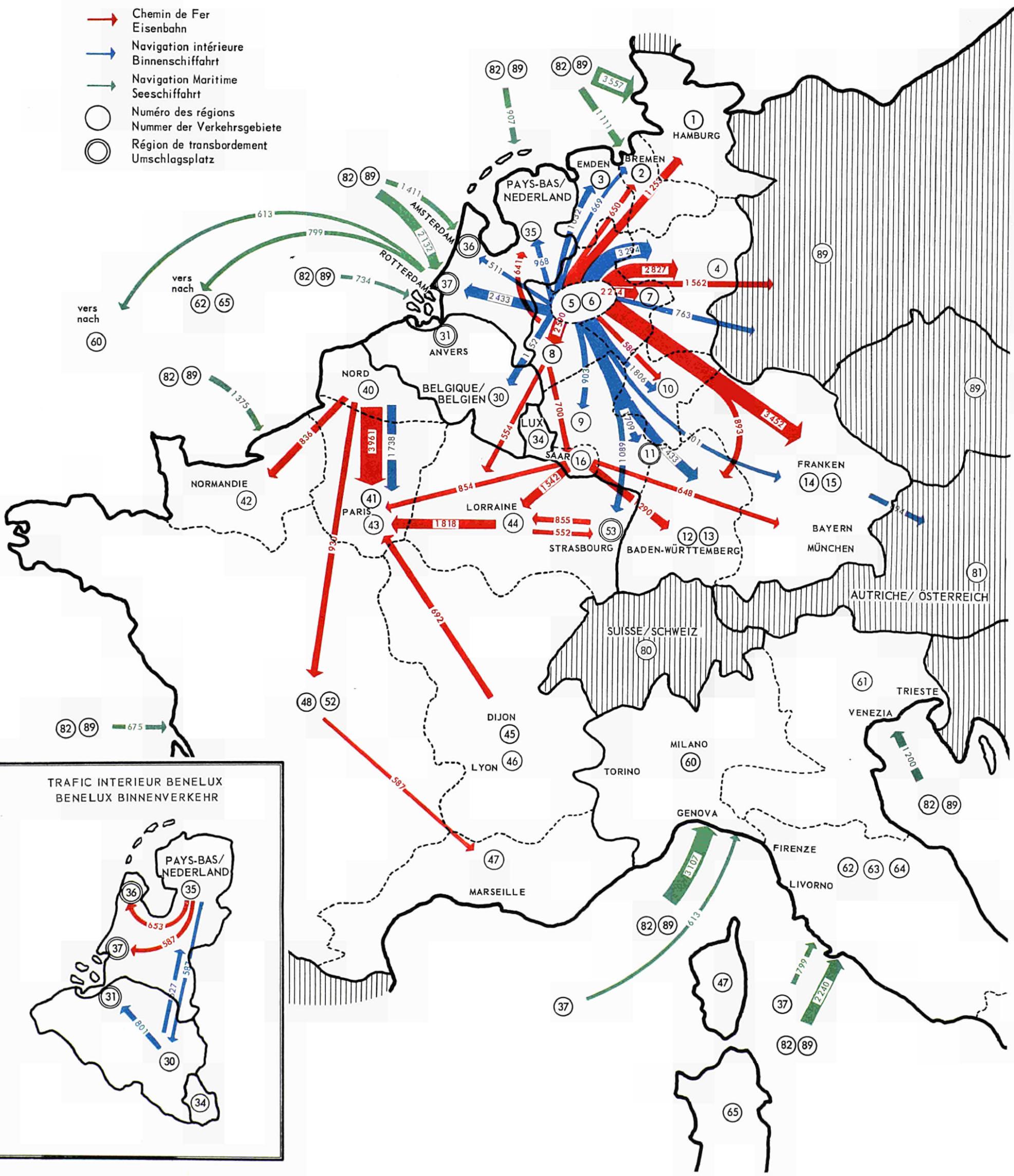


# HOUILLE - STEINKOHLE - 1961

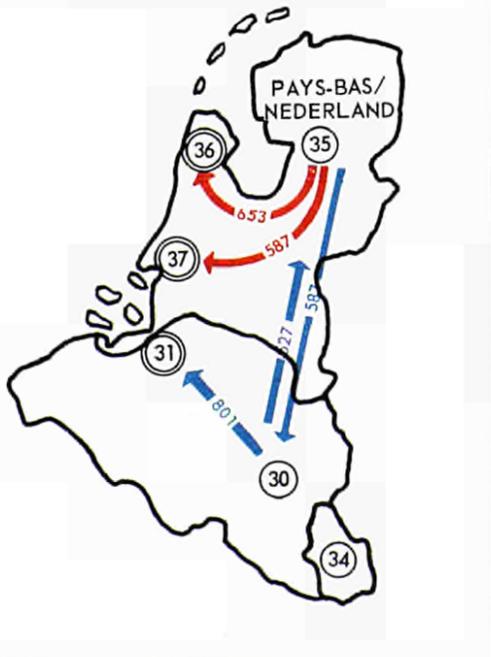
Courants de trafic égaux ou supérieurs à 500.000 t.  
Verkehrsströme von 500.000 t. und mehr.

Chiffres en 1 000 t  
Zahlen in 1 000 T

-  Chemin de Fer Eisenbahn
-  Navigation intérieure Binnenschifffahrt
-  Navigation Maritime Seeschifffahrt
-  Numéro des régions Nummer der Verkehrsgebiete
-  Région de transbordement Umschlagsplatz



TRAFIC INTERIEUR BENELUX  
BENELUX BINNENVERKEHR





# LIGNITE - BRAUNKOHLE - 1961

Courants de trafic égaux ou supérieurs à 50.000 t.  
Verkehrsströme von 50.000 t. und mehr.

Chiffres en 1 000 t  
Zahlen in 1 000 T

-  Chemin de Fer  
Eisenbahn
-  Navigation intérieure  
Binnenschifffahrt
-  Numéro des régions  
Nummer der Verkehrsgebiete
-  Région de transbordement  
Umschlagsplatz



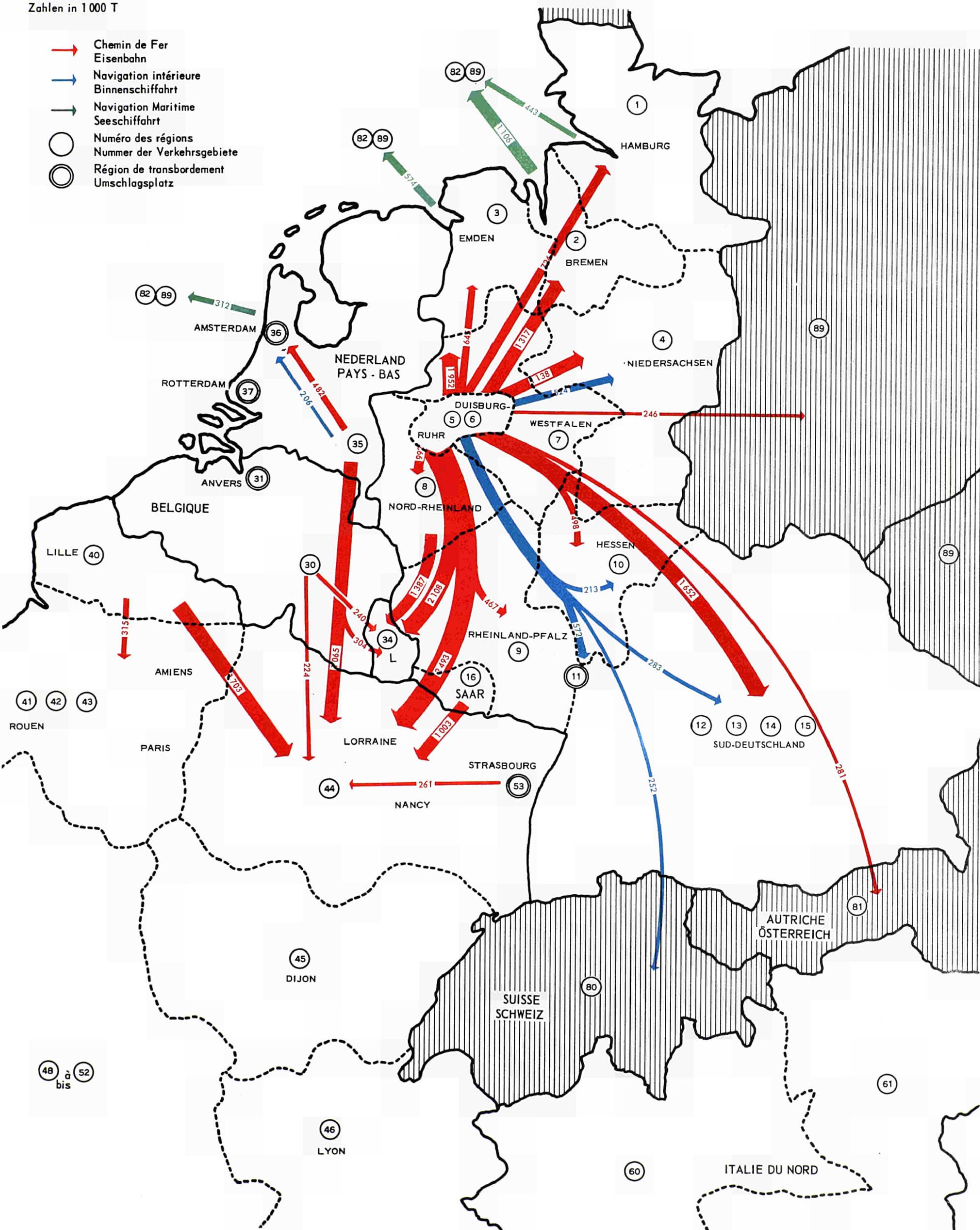


# COKE - KOKS - 1961

Courants de trafic égaux ou supérieurs à 200:000 t.  
Verkehrsströme von 200.000 t. und mehr.

Chiffres en 1 000 t  
Zahlen in 1 000 T

-  Chemin de Fer  
Eisenbahn
-  Navigation intérieure  
Binnenschifffahrt
-  Navigation Maritime  
Seeschifffahrt
-  Numéro des régions  
Nummer der Verkehrsgebiete
-  Région de transbordement  
Umschlagsplatz



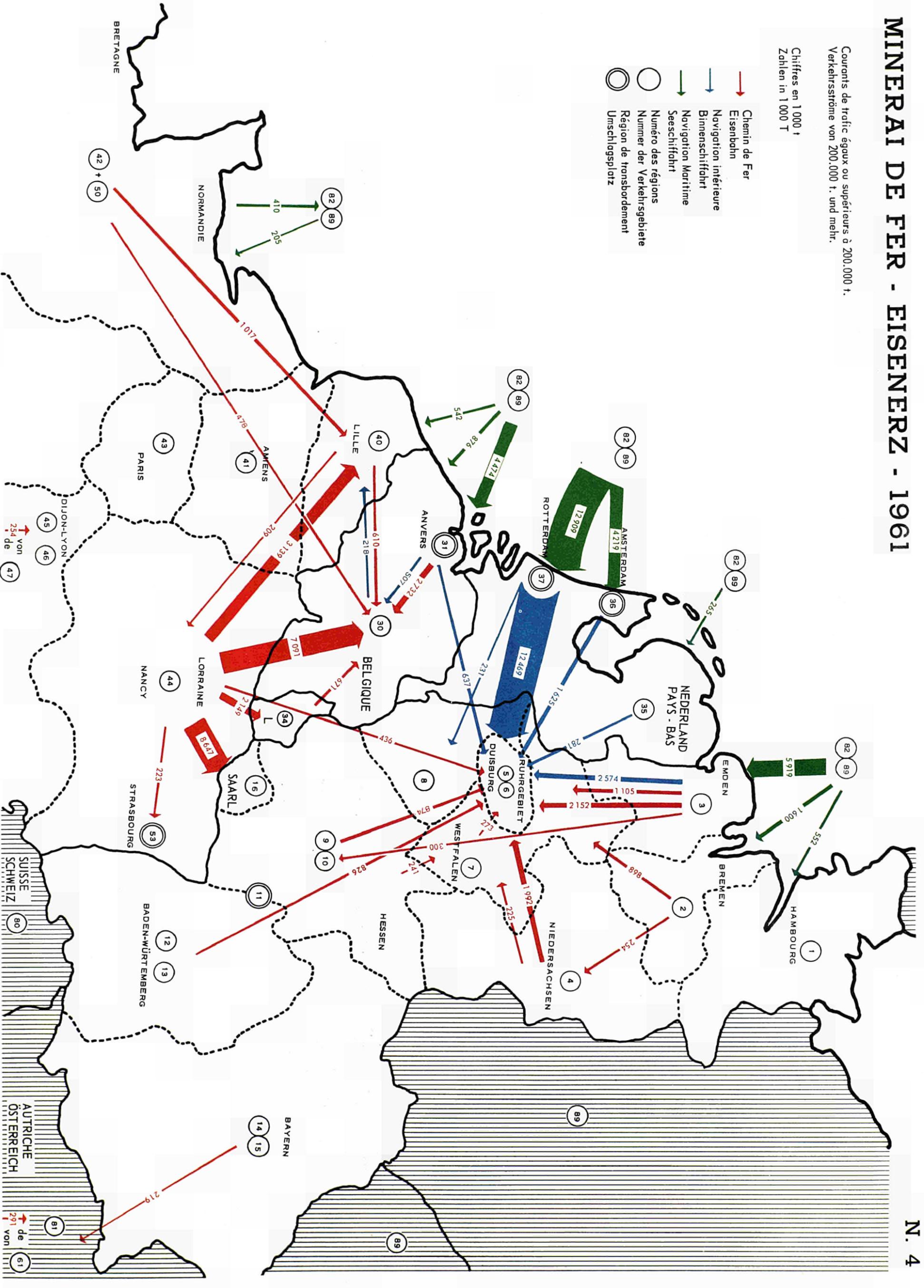


# MINÉRAI DE FER - EISENERZ - 1961

Courants de trafic égaux ou supérieurs à 200.000 t.  
Verkehrsströme von 200.000 t. und mehr.

Chiffres en 1 000 t  
Zahlen in 1 000 T

- Chemin de Fer Eisenbahn
- Navigation intérieure Binnenschiffahrt
- Navigation Maritime Seeschiffahrt
- Numéro des régions Nummer der Verkehrsgebiete
- Région de transbordement Umschlagsplatz



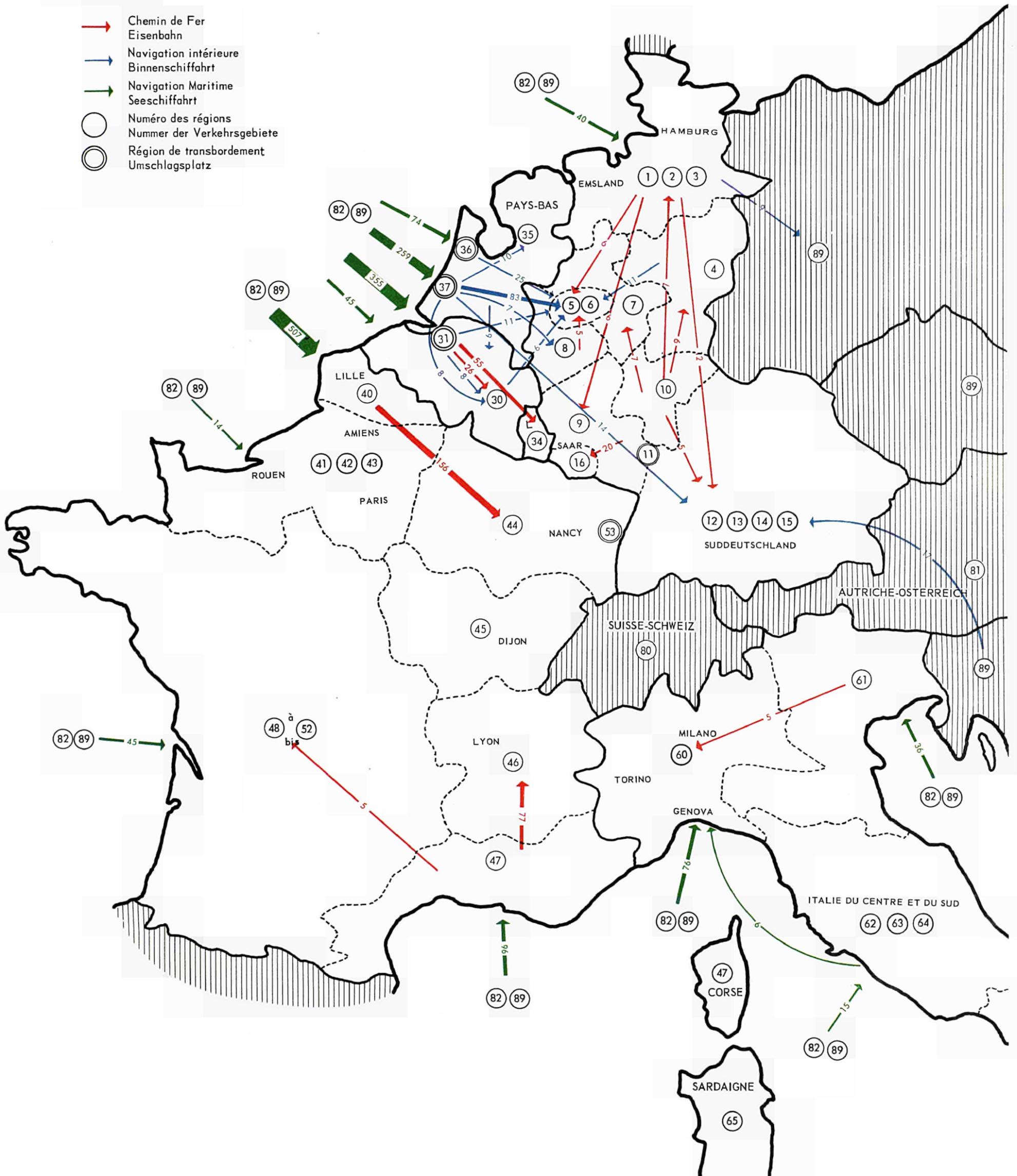


# MINERAI DE MANGANESE - MANGANERZ - 1961

Courants de trafic égaux ou supérieurs à 5 000 t.  
Verkehrsströme von 5 000 t. und mehr.

Chiffres en 1 000 t  
Zahlen in 1 000 T

- Chemin de Fer  
Eisenbahn
- Navigation intérieure  
Binnenschifffahrt
- Navigation Maritime  
Seeschifffahrt
- Numéro des régions  
Nummer der Verkehrsgebiete
- ⊙ Région de transbordement  
Umschlagsplatz

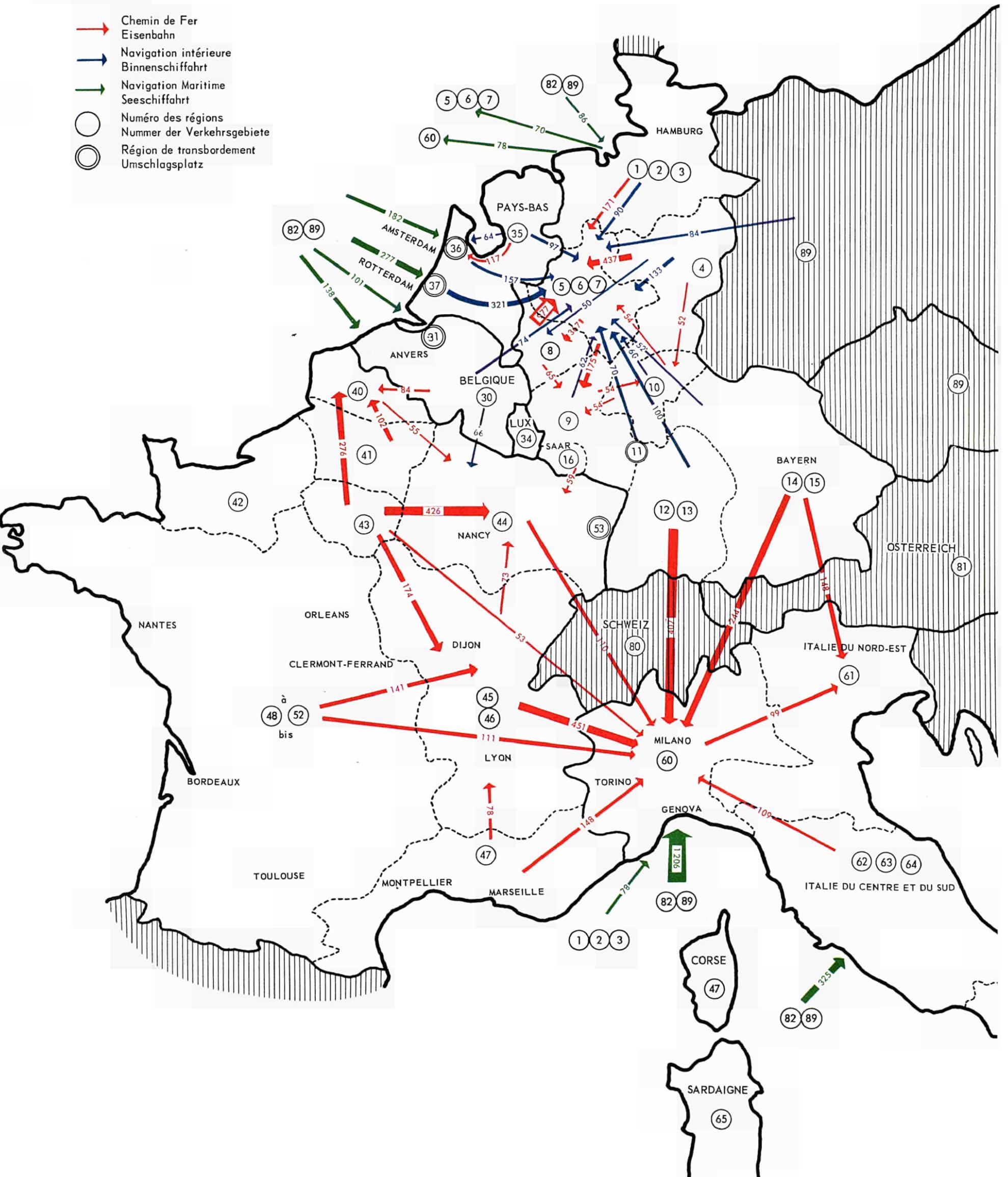




Courants de trafic égaux ou supérieurs à 50.000 t.  
Verkehrsströme von 50.000 t. und mehr.

Chiffres en 1 000 t  
Zahlen in 1 000 T

- Chemin de Fer  
Eisenbahn
- Navigation intérieure  
Binnenschifffahrt
- Navigation Maritime  
Seeschifffahrt
- Numéro des régions  
Nummer der Verkehrsgebiete
- ⊙ Région de transbordement  
Umschlagsplatz



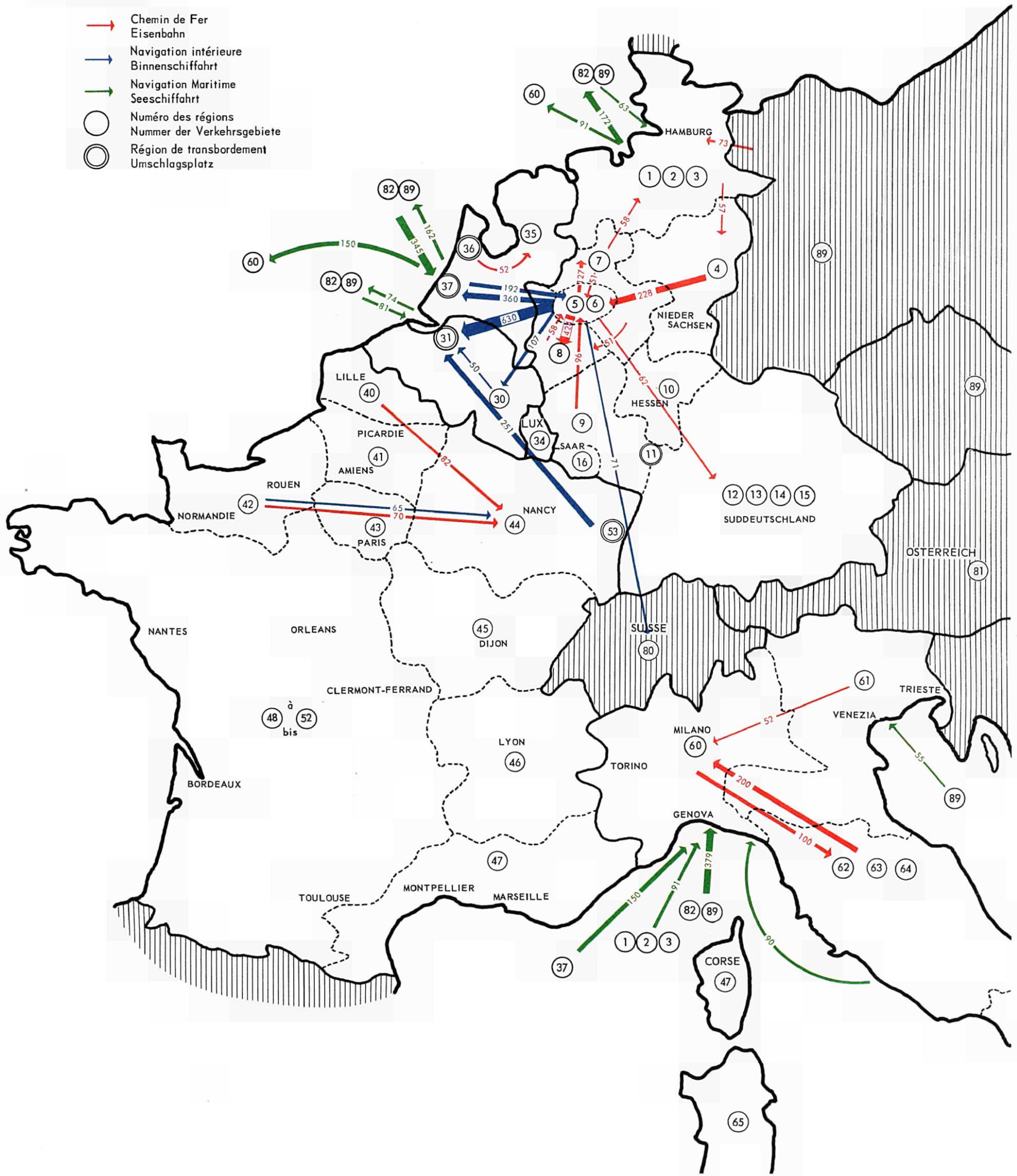


# FRANCE ET ALLEMAGNE - BRUTTES ERZEUGNISSE - 1961

Courants de trafic égaux ou supérieurs à 50.000 t.  
Verkehrsströme von 50.000 t. und mehr.

Chiffres en 1 000 t  
Zahlen in 1 000 T

- Chemin de Fer  
Eisenbahn
- Navigation intérieure  
Binnenschifffahrt
- Navigation Maritime  
Seeschifffahrt
- Numéro des régions  
Nummer der Verkehrsgebiete
- Région de transbordement  
Umschlagsplatz



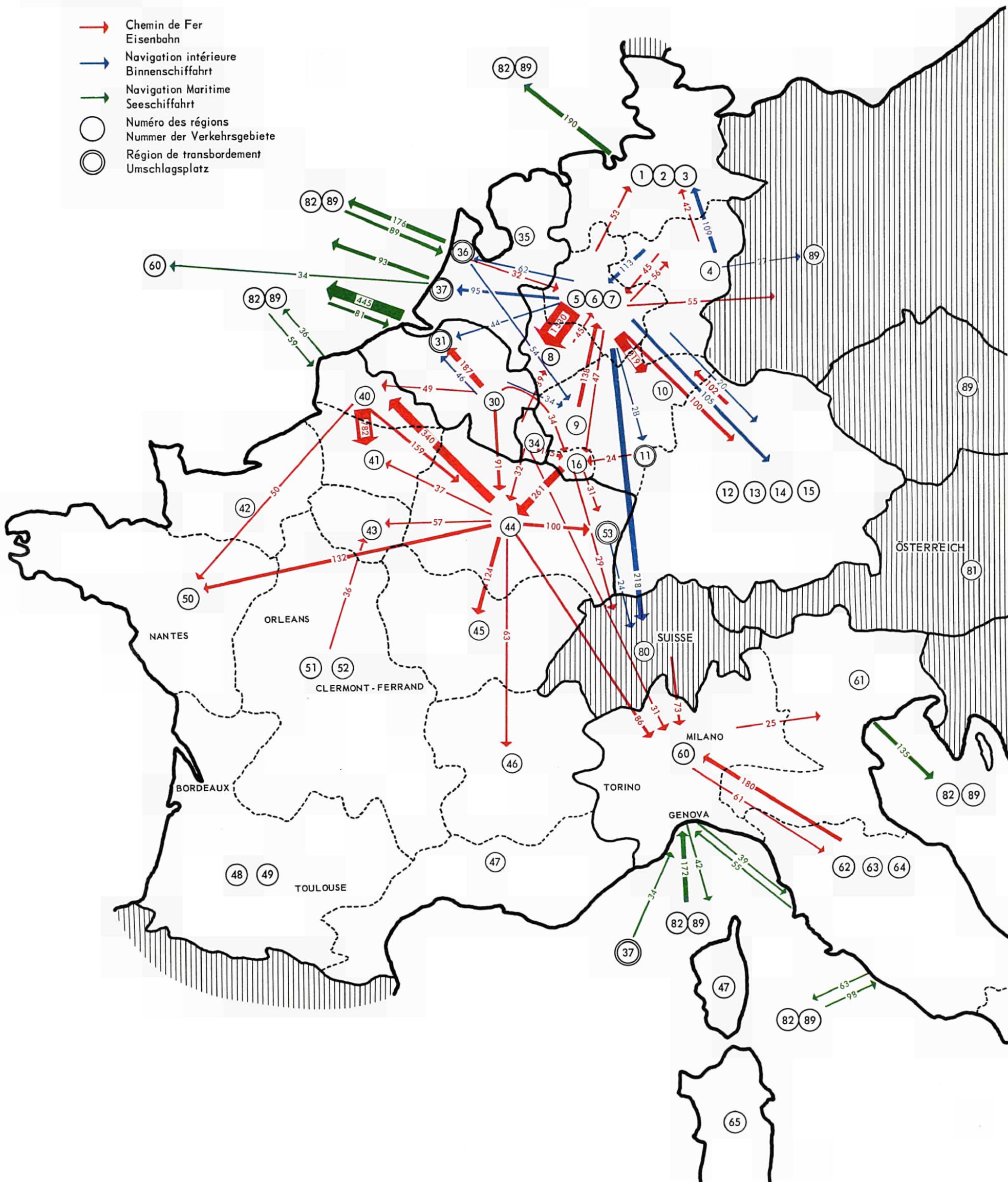


# DEMI-PRODUITS - HALBZEUG - 1961

Courants de trafic égaux ou supérieurs à 20.000 t.  
Verkehrsströme von 20.000 t. und mehr.

Chiffres en 1 000 t  
Zahlen in 1 000 T

- Chemin de Fer  
Eisenbahn
- Navigation intérieure  
Binnenschifffahrt
- Navigation Maritime  
Seeschifffahrt
- Numéro des régions  
Nummer der Verkehrsgebiete
- ⊙ Région de transbordement  
Umschlagsplatz



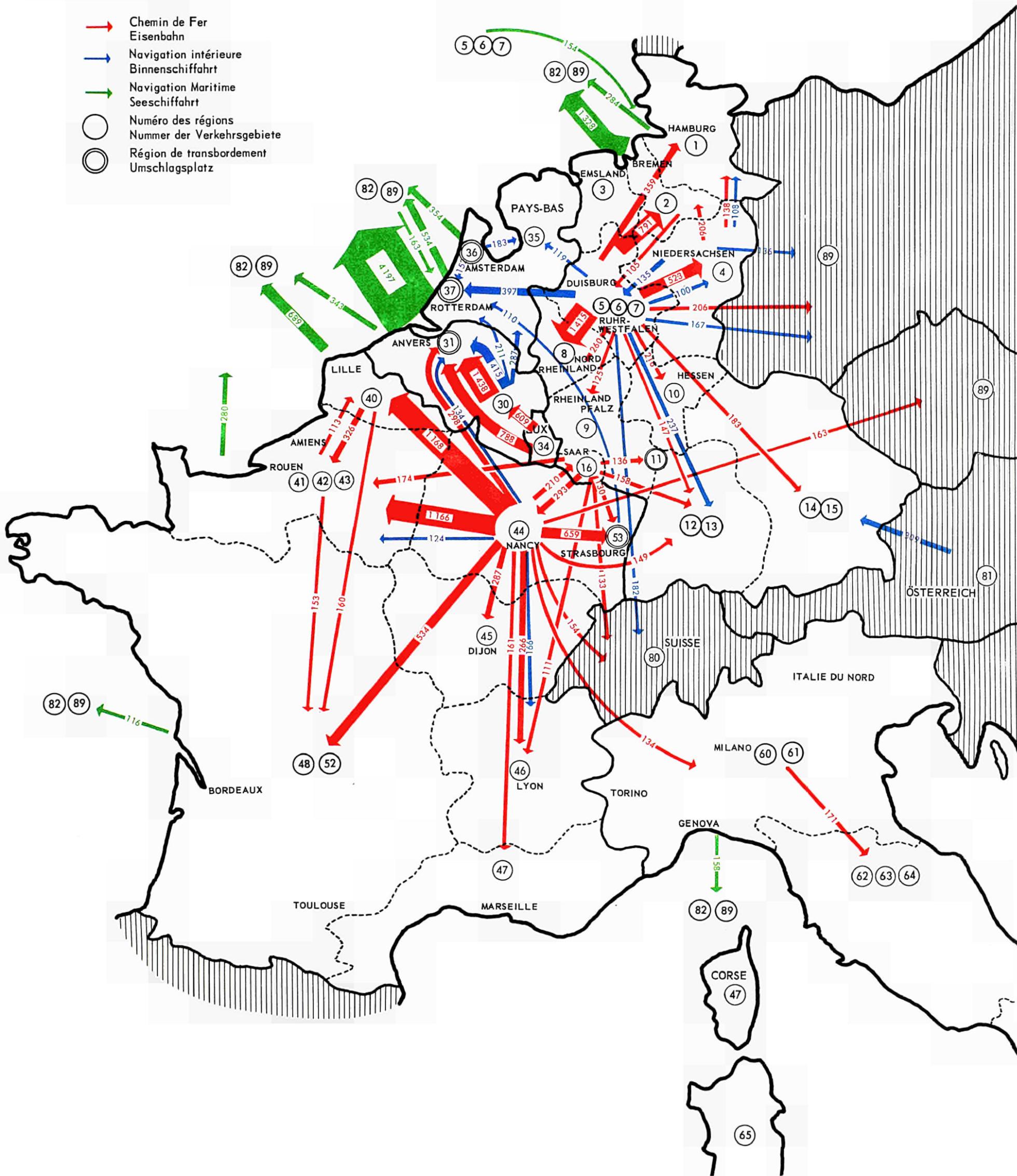


# PRODUITS LAMINES - WALZSTAHLFERTIGERZEUGNISSE - 1961

Courants de trafic égaux ou supérieurs à 100.000 t.  
Verkehrsströme von 100.000 t. und mehr.

Chiffres en 1 000 t  
Zahlen in 1 000 T

- Chemin de Fer  
Eisenbahn
- Navigation intérieure  
Binnenschifffahrt
- Navigation Maritime  
Seeschifffahrt
- Numéro des régions  
Nummer der Verkehrsgebiete
- ⊙ Région de transbordement  
Umschlagsplatz







JUJ  
UUAX62010FRC