

SECTION III

RAPPORT MARCHANDISES



SOMMAIRE

CHAPITRE 1 - PRESENTATION	131
CHAPITRE 2 - INVENTAIRE DES BESOINS	133
2-1 Cadrage des besoins	133
2-2 Les differents types de trafics	134
2-3 Les flux TransManche	135
2-4 Les chaines" TransManche	135
2-5 Le marché	136
CHAPITRE 3 - BILAN DES SOURCES ACTUELLES	137
3-1 Les sources statistiques	137
3-2 Les sources réglementaires	140
3-3 Les enquêtes disponibles	141
CHAPITRE 4 - RECOMMANDATIONS	145
4-1 Recommandations générales	145
4-2 Le suivi statistique des flux TransManche	146
4-3 Le suivi des "chaines" TransManche	149
4-4 Le suivi du marché	154
CHAPITRE 5 - CONCLUSION	155
Annexes	
ANNEXE 1 : Principaux tableaux statistiques	159
ANNEXE 2 : Enquêtes réalisées dans différents pays	175
ANNEXE 3 : Proposition pour une sauvegarde du système d'information	211

CHAPITRE 1 : PRESENTATION

Le groupe de travail COST 312 a reçu pour mandat de préparer la mise en place d'un observatoire des trafics "TransManche"⁽¹⁾ afin de fournir aux différents acteurs économiques politiques et sociaux un outil statistique fiable, précis et harmonisé.

Ce travail peut être décomposé en trois phases :

- Identification des besoins statistiques
- Bilan critique des statistiques et enquêtes disponibles
- Recommandations sur les nouveaux outils à mettre en place et sur les améliorations à apporter aux outils existants.

Le lien fixe affectera la structure des échanges. Cette nouvelle infrastructure crée un transport qui sera effectué, pour les marchandises, par le train (une cinquantaine par jour pour les deux compagnies B.R. et S.N.C.F.) et les navettes, en parallèle avec les services maritimes et aériens existants.

Il faut souligner que l'impact du lien fixe dépend des infrastructures qui le prolongent aux deux bouts et du réseau européen qui sera ainsi constitué.

D'après les estimations de la SETEC-Economie et Wilbur Smith Associates diffusées par Eurotunnel, le trafic induit par l'existence du système est de 1% pour les années 2003 et 2013, soit respectivement 1,3 et 1,8 millions de tonnes. Quant à la part du trafic d'Eurotunnel elle est estimée à un peu plus de 18%, non compris ce trafic induit, sur toute la période. Dès 1993, sur un trafic trans-Manche estimé à 89,2 millions de tonnes (dont 42,6 de marchandises en vrac et véhicules neufs) le trafic réalisé par Eurotunnel serait de 16,2 millions.

La priorité retenue est celle d'un suivi "avant/après" dans le but de repérer les effets de captation et de création de trafics avec le souci de se situer dans les deux cadres d'analyse suivants: les coupes instantanées et les séries chronologiques. Cette préoccupation, jointe à celle inhérente au secteur des marchandises qui oblige à la mise en cohérence de statistiques multiples du point de vue des pays, des modes et des marchés impliqués, nécessite, compte tenu du court délai imparti pour l'observation "avant", de s'appuyer sur le dispositif existant et de le reconduire en phase "après".

La principale source qui permette une bonne connaissance des flux de marchandises, est sans aucun doute celle du commerce extérieur des pays, recueillie par les organismes douaniers. Malheureusement, l'échéance de la mise en place de l'Acte unique incite à réfléchir sur une autre méthode de connaissance des échanges. En effet, 1993 verra logiquement la disparition totale des documents douaniers en intra-communautaire.

¹ "Transmanche" doit s'entendre ici dans un sens large et concerne l'ensemble des échanges entre le Royaume Uni et le Continent

Cette disparition va entraîner une méconnaissance totale des flux de marchandises. S'il est vrai que de nombreuses enquêtes existent, il faut également insister sur le fait qu'elles s'appuient sur une armature constituée par les données douanières. En effet, comment choisir un échantillon représentatif si on ne connaît pas préalablement la structure de la population totale ?

La mise en place du Document Administratif Unifié (DAU) le 1er janvier 1988 avait déjà entraîné la disparition d'un nombre important de renseignements. La connaissance de nombreuses informations fournies par les douanes françaises s'arrête ainsi à l'année 1987. Il est néanmoins vrai que cette source douanière présentait quelques difficultés : l'unité (tonnages nets) ne permet aucune comparaison avec les autres sources, le trafic de transit n'est pas pris en compte, les définitions géographiques des pays ne sont pas harmonisées, les méthodes de classification des produits sont multiples...

Le trafic transManche défini dans ce rapport, aurait été en 1987 évalué à 80 millions de tonnes nettes. Mais, compte tenu des remarques faites, il ne s'agit que d'un ordre de grandeur.

D'autres sources intéressantes seront citées, les données portuaires par exemple. Mais, dans le cas présent leur utilisation est rendue difficile, car les organismes portuaires ont souvent des méthodes différentes pour aborder le trafic roulier. Cette mauvaise connaissance du trafic roulier provient du fait qu'il n'y a pas de rupture de charge de la marchandise qui permette de connaître la nature des produits transportés et leur tonnage. Dans la plupart des annuaires statistiques, la rubrique 999 de la NST comprend la tare des véhicules et de la marchandise transportée. De plus, ce trafic est l'objet d'un transit international très élevé.

Les organismes portuaires, en collaboration avec les compagnies maritimes, ont donc essayé de mettre en place une méthode de comptage. Or, il s'est avéré impossible d'avoir une vue globale de ce trafic particulier, sauf à mettre en péril la rapidité de leurs services en imposant un nouveau contrôle, ou à compromettre la confidentialité de la clientèle. Une collaboration est également envisageable avec les compagnies aériennes. Ces sources seraient, certes, tout à fait incomplètes, mais elles pourraient fournir une armature fiable pour d'éventuelles enquêtes qui aborderaient le problème selon une vision beaucoup plus complète des chaînes de transport.

A l'inverse, les statistiques des trafics de cargos conventionnels sont relativement harmonisées. Les chargeurs, les commissionnaires de transport et les transporteurs pourraient être les principales cibles des enquêtes.

Le trafic des ports situés entre Roscoff et Rotterdam aurait été de 100 à 110 millions de tonnes brutes en 1987 (y compris la tare des moyens de transport).

CHAPITRE 2 : L'INVENTAIRE DES BESOINS

2.1 - Cadrage des besoins

- 2.1.1 Le suivi avant-après de l'impact du lien fixe TransManche nécessite la mise en place d'un recueil statistique précis, cohérent et stable.

Ce suivi doit concerner en priorité les zones les plus proches mais il doit aussi permettre d'appréhender les trafics sur les zones moyennes et longues et ceci avec un double souci: appréhender les "effets transport" que ce soit une création ou un détournement de trafics, avec concurrence ou complémentarité de modes et les "effets de localisation des entreprises" susceptibles d'être mis en relation avec les problèmes de coût ou de temps.

La carte des flux de transports de marchandises entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni ne restera pas stable. Les modifications de la carte industrielle en Angleterre, au centre et au sud de la R.F.A., en Belgique et dans le nord et le nord-est de la France influenceront le trafic par le lien fixe. Dans le cas de l'Irlande, le tunnel affectera la structure des flux.

La libéralisation des échanges qu'amènera le marché unique européen est susceptible d'avoir des effets importants sur les localisations industrielles. Il devient donc particulièrement souhaitable de pouvoir disposer d'études et de modèles pour isoler les effets du tunnel des autres effets. Les modèles utilisent des statistiques, créent des besoins en statistiques et peuvent éventuellement pallier des carences en statistiques d'une nature différente de celles utilisées. A l'inverse un bon système statistique peut se substituer au manque de modélisation en particulier des comportements.

L'enjeu de ces modifications est important pour les réseaux ferroviaires européens relativement bien placés pour les transports de produits industriels.

- 2.1.2 L'ouverture du Marché unique européen pose un problème redoutable en raison de la suppression des barrières douanières en 1993. Il devient, d'une manière générale, nécessaire de renforcer le système d'observation du secteur des transports et de sa restructuration du fait de la déréglementation et du Marché Unique.

Au delà de ces besoins statistiques, il convient de définir les éléments nécessaires à l'observation de l'impact économique direct et indirect du lien fixe. Les différents éléments rassemblés par les participants à l'action COST 312 incitent à faire l'hypothèse que les effets du lien fixe porteront essentiellement, dans un premier temps, sur la répartition des trafics par mode. A court terme, une modification significative de la matrice des échanges économiques reste peu probable, sauf effet d'anticipation très important. A moyen terme, un suivi des modifications de cette matrice et des chaînes de transport devient indispensable.

- 2.1.3 L'analyse de l'impact économique du lien fixe relève des missions confiées à l'action COST 317. La définition des besoins doit s'accompagner de celle de l'univers pris en compte, c'est-à-dire celui des trafics susceptibles d'être affectés par la mise en service du lien fixe.

L'observation des trafics par type de produits et par zonage origine et destination et du transport situé dans son environnement est donc complémentaire de l'affectation de ces trafics sur le réseau TransManche.

Ils peuvent être utilisés pour la constitution de modèles d'analyse et de prévision des trafics marchandises dans lesquels différentes variables, le prix et le temps de transport par exemple, interviennent.

2.2 - Les différents types de trafics

- 2.2.1 La concurrence future et l'évolution des modifications de trafics porteront sur les marchandises diverses. L'observation des trafics actuels (cf. annexe 1) montre que le trafic roulier est le plus important en nombre et celui qui connaît la plus forte croissance depuis l'entrée du Royaume Uni dans le marché commun.

De même, le trafic de conteneurs est en forte croissance et se verra offrir avec le lien fixe, de nouvelles possibilités par l'utilisation des réseaux ferroviaires européens.

Le suivi de ces trafics en terme de volume, d'origine-destination et de nature des marchandises est donc indispensable.

- 2.2.2 Il en est de même pour le trafic ferroviaire. Actuellement, des difficultés d'acheminement du trafic marchandises existent du côté anglais, en raison des contraintes de gabarit. Le gabarit qui varie, sur chaque itinéraire emprunté, en fonction du dimensionnement des ouvrages d'art et des quais, est différent selon les réseaux.

Il existe cependant des normes internationales, auxquelles les réseaux adaptent progressivement leurs infrastructures.

Les réseaux ferroviaires du continent font l'objet de dégagements de gabarit, ce qui doit permettre, à l'horizon de la mise en service du lien fixe, l'utilisation des principaux axes du réseau par des wagons porte-semi-remorque et porte-conteneur. Il n'en est pas de même du réseau britannique dont le gabarit est le plus petit d'Europe, en hauteur comme en largeur, ce qui limite les dimensions des semi-remorques ou des conteneurs à 2 m 50 de long et 2 m 60 de haut.

Le développement du trafic ferroviaire dépend donc de la capacité des réseaux ferroviaires à s'adapter. Déjà, les deux sociétés SNCF et B.R. envisagent avec Intercontainer de faire réaliser 1 600 wagons multifrets adaptés au gabarit britannique.

2.2.3 Trois points peuvent être analysés séparément :

- Le transport TransManche qui représente le segment de transport qui franchit la mer sans rupture de charge.
- La chaîne de transport qui prend en compte les différents segments avec éventuellement changement de mode ainsi que les points nodaux, plates formes et plus particulièrement les ports.
- L'observation du marché qui prend en compte les transporteurs mais aussi les autres acteurs essentiels pour le sujet qui nous intéresse, à savoir les entreprises et en particulier, les entreprises de transport, les collectivités locales et l'Etat, les consommateurs.

2.3 - Le transport TransManche

- 2.3.1 Les besoins concernent le maintien des séries statistiques comparables par mode pour juger de la nouvelle répartition liée à l'ouverture du lien fixe et de l'augmentation des volumes des échanges. La mise en place du système Intrastat devrait fournir une base de données mais, comme il ne peut en aucun cas remplacer à l'identique la base douanière, d'autres sources s'avèrent nécessaires.

La mesure précise de la part prise par le lien fixe nécessite toutefois qu'une attention particulière soit accordée au recueil du trafic routier qui empruntera les navettes et du trafic acheminé par les réseaux de chemins de fer, en particulier celui des conteneurs.

- 2.3.2 D'une manière générale, il s'agit ici de produire des statistiques compatibles avec celles existantes afin de pouvoir dégager des évolutions, cohérentes entre pays et entre modes, afin d'établir des comparaisons et de pouvoir faire des analyses inter et multimodales. Il faut souligner le problème crucial du retard pris pour la mise en place de tels travaux. Il faut être conscient du fait que de nombreuses analyses et synthèses statistiques seront impossibles à réaliser car un nouveau système statistique n'a pas été établi en temps voulu.

2.4 - La chaîne TransManche

- 2.4.1 La modification de l'affectation du trafic sur le réseau qui proviendra d'une modification du coût global des différents itinéraires pour les opérateurs transport, aura un impact certain sur l'environnement économique. Différents éléments comme la durée de la traversée par les navettes, qui ne permettra pas, à l'inverse des itinéraires assurés en ferrys, d'attribuer deux heures de repos aux chauffeurs, peuvent déjà être analysés.

- 2.4.2 A un niveau plus global, il est important d'évaluer l'impact de la modification des itinéraires pour les ports et les activités qu'ils font vivre. Ces préoccupations sont déjà celles de pays directement concernés comme les Pays-Bas, mais également l'Irlande pour laquelle l'utilisation du lien fixe pourrait amener un report du trafic avec le Continent (franchissant actuellement la mer d'Irlande au niveau de l'Irlande du Nord),

sur des itinéraires (routiers ou ferroviaires) situés plus au Sud, entre le Pays de Galles et l'Irlande. Ces différents éléments montrent qu'il est nécessaire d'analyser le comportement des opérateurs pour établir des prévisions à moyen terme.

2.4.3 Il convient donc ici de suivre :

- Le trafic des différents segments de la chaîne (distance, prix, coût ou dépenses, une méthodologie étant à retenir, volume avec saturation ou appauvrissement de trafics).
- Les points de rupture de charge et les trafics de transits; un point à ne pas négliger est le trafic maritime intercontinental par exemple.
- Les intervenants des chaînes (cf. Annexe 2 : enquête britannique origine-destination et enquête chargeur française).

2.5 - Le marché

2.5.1 Il est nécessaire de connaître à un niveau assez fin les marchandises dans le cadre des nomenclatures de zonage territorial N.U.T.S. et de catégories de produits NST, celle-ci posant d'ailleurs un problème à l'heure actuelle du fait en particulier de son manque de pertinence pour les postes de la catégorie 9.

2.5.2 C'est en partie par cette connaissance fine que l'on pourra suivre les localisations et délocalisations des entreprises ou établissements. Parmi les entreprises, il faut privilégier les entreprises de transport. Une observation est faite à partir des statistiques des chambres de commerce sur les vies et morts d'entreprises qui a d'ailleurs permis de mettre en évidence un effet d'anticipation du tunnel dans le Nord Pas de Calais. Des enquêtes auprès des chargeurs réalisées dans les zones sensibles proches du lien fixe sont un élément important de connaissance de l'évolution du marché.

2.5.3 Des indicateurs pour se situer dans une perspective régionale et locale, en particulier pour les zones proches du tunnel, sont à prévoir pour mesurer les dépenses en transport effectuées ou à réaliser, ainsi que les effets induits. Enfin, il faut un suivi des infrastructures pour identifier les modifications du réseau sur lequel peuvent être affectés les trafics.

CHAPITRE 3 : BILAN DES SOURCES ACTUELLES

Les différents bilans du trafic TransManche (cf. Joan, Gerardin et Poitrenaud de l'INRETS ainsi que les contributions belges, françaises, neerlandaises et anglaises...) permettent de caractériser les sources disponibles : statistiques et enquêtes spécifiques.

L'annexe 1 en reprend des éléments et une présentation résumée .

3.1 - Les sources statistiques

3.1.1 Les sources douanières ont fourni des tonnages nets (sans emballage et tonnes métriques), les pays de destination finale (1ère destination et dernière destination), les pays de provenance (dernière provenance et origine) et le pays de conditionnement des marchandises. Les données apparaissent fiables sur la nature des produits et les trafics. Toutefois, la nomenclature de ces produits varie d'un pays à l'autre bien que La NST constitue une base cohérente pour des comparaisons internationales et plus particulièrement européennes pour ce qui concerne le transport de marchandises et que la Nomenclature Combinée soit la règle pour le commerce extérieur en Europe. A côté de ces nomenclatures il existe celles concernant la production et les activités, il existe aussi celles qui sont proposées par l'ONU. En matière de transport il faut, avant de penser à créer une nouvelle nomenclature, plus adaptée que la NST, vérifier si les nomenclatures du commerce extérieur, voire même de production, répondent aux besoins de l'analyse transport, et sinon examiner s'il n'est pas possible de ne les modifier qu'à la marge. Il devient urgent, dans un premier temps, d'adapter la NST, en particulier pour les produits industriels et de rester proche des nomenclatures de produits qui sont utilisées.

Ainsi la cohérence statistique n'est pas complète, bien qu'améliorée du point de vue de la nomenclature; il en est de même pour les poids, les pays ainsi que les origines et destinations finales de la marchandise. Il faut ajouter à cela la difficulté croissante à repérer et définir les chaînes de transport alors que les processus de production et de transport sont de plus en plus complexes et rendent délicates les interprétations des statistiques douanières dans un contexte qui est de plus en plus européen.

Toutefois les statistiques douanières fournissent le pays d'origine et de destination finale et permettent ainsi l'établissement de liens avec le commerce extérieur. Le traitement des informations est exhaustif et il est effectué à partir des documents de déclaration aux douanes des entrées et sorties de marchandises.

Depuis 1988, le D.A.U. (Document Administratif Unique) remplace les différents documents nationaux, ce qui amène, pour la plupart des pays, une perte d'information sur les pays de rupture de charge mais aussi une harmonisation des informations.

Il faut noter ici que les statistiques douanières britanniques servent de base de données mais aussi de base de sondage.

- 3.1.2. Les sources portuaires sont issues des documents permettant l'établissement des taxes portuaires. Les informations diffèrent en fonction du type de trafic et de la manière dont les taxes sont calculées. Ainsi, pour le trafic en vrac, la nature du produit est nécessaire alors que pour le trafic roulier, les taxes sont prélevées en fonction du véhicule.

Les sources portuaires fournissent les tonnages bruts des marchandises embarquées ou transbordées en terme d'entrées/sorties. L'imprécision de ces données concerne essentiellement l'origine et la destination finales et la nature des trafics : transit direct, entreposage et transbordement.

De plus, l'hétérogénéité des données portuaires suivant les pays n'autorise pas des comparaisons précises. Les statistiques exprimées en tonnages bruts intègrent en France et aux Pays Bas les tonnes des véhicules commerciaux et de tourisme, des wagons, des conteneurs et des véhicules neufs et ne les intègrent pas au Royaume Uni.

Le nombre de véhicules et de conteneurs sont mentionnés sur les sources portuaires du Royaume Uni. Ainsi en France les données, recueillies par les Chambres de Commerce et Ports Autonomes sont centralisées par la Direction des Ports et de la Navigation Maritime.

En Belgique, l'Institut National de la Statistique rassemble les données fournies par les entreprises alors que les ports ont leurs propres statistiques, les résultats concernant le trafic roulier sont à considérer avec prudence.

Les données anglaises sont rassemblées par le Ministère des Transports britannique et sont publiées conjointement avec la "Fédération des Ports Britanniques".

En Irlande, le "Service Central de Statistiques" produit les statistiques portuaires (en termes de vrac, Ro-Ro et Lo-Lo). Les données des ports néerlandais sont rassemblées par le bureau des statistiques et concernent également le transit; elles sont exprimées en tonnes brutes.

Compte tenu de leur finalité (prélèvement des taxes), ces sources permettent toutefois de cerner de façon pérenne les trafics TransManche, notamment les transits.

- 3.1.3 Les autres sources statistiques concernant les trafics Ro-Ro offrent des données incomplètes et complexes : poids bruts ou nets et définition très variables des comptages de véhicules. Toutefois, les statistiques fournies par les compagnies maritimes (basées par exemple sur le mètre linéaire) pourraient constituer une structure de référence pour l'élaboration d'un échantillonnage. Elles sont importantes dans la mesure où le trafic Ro-Ro représente 85% des échanges et est le type de trafic connaissant la plus forte progression. La seule information fiable pour ce type de trafic concerne donc le nombre d'unités transportées.

- 3.1.4 Les sources statistiques concernant les conteneurs sont dispersées puisque ceux-ci sont acheminés par remorques routières, sur wagons et directement par cargos. Le développement important du trafic nécessite la mise en place d'outils d'observations.
- 3.1.5 Les statistiques ferroviaires concernent un trafic peu important puisqu'il n'existe qu'une liaison acheminant les wagons sur un ferry : Dunkerque - Douvres. Les sources fournies par les douanes diffèrent de celles de la SNCF car les douanes comptabilisent en trafic ferroviaire les marchandises acheminées en train puis transbordées en bateau aux ports frontières. Les informations fournies par British Rail sont données en accord avec la directive ferroviaire. De son côté, la SNCF hésite à communiquer ses statistiques, très détaillées à l'heure actuelle, sans avoir connaissance des trafics de ses concurrents. Il reste toutefois évident que les données exigées dans la cadre de la Directive seront toujours disponibles.
- 3.1.6 Les statistiques aériennes proviennent des aéroports et des administrations de l'aviation civile qui regroupent les formulaires de trafic des différents mouvements aériens. Elles donnent par relation aéroport à aéroport le tonnage transporté. Les marchandises ne sont pas ventilées par catégories. Les valeurs transportées peuvent être obtenues mais ne sont pas publiées. Sachant que le trafic aérien est faible en volume, mais élevé en valeur, ces données seraient intéressantes.

La méthode de suivi du trafic concerne le suivi du véhicule aérien et non des marchandises, ce qui ne permet pas de séparer le trafic de transit du trafic propre de chaque liaison.

Ainsi, une marchandise débarquée d'un vol New York - Paris puis transbordée sur un Paris - Londres sera comptabilisée séparément sur les deux liaisons New York - Paris et Paris - Londres et figurera ainsi dans le trafic aérien des liaisons Trans Manche.

De plus, il existe un important trafic assuré pour le compte des compagnies aériennes et donc comptabilisé en trafic aérien qui est de fait transporté par véhicules routiers entre Londres et le Continent. C'est en particulier le cas du trafic transbordé (de Paris à Londres dans l'exemple précédent).

Ces acheminements routiers sont affectés d'un pseudo-numéro de vol, ce qui explique leur assimilation à du trafic aérien. L'ouverture du lien fixe va rendre de plus en plus intéressant pour les compagnies aériennes ce transport routier.

Les éléments fournis par les Douanes peuvent, par comparaison avec les statistiques issues de l'Aviation Civile, donner la part du trafic de transit dans le trafic total communiqué par les administrations de l'aviation civile.

Contrairement au cas des données portuaires, la corrélation entre chiffres des différents pays est très bonne.

3.2 - Les sources réglementaires

3.2.1 Des directives existent actuellement pour les modes routier, ferroviaire et fluvial. Un projet de directive maritime est à l'étude.

Le Document Administratif Unique (D.A.U.) sert de base aux sources douanières et à la plupart des données portuaires concernant le trafic roulier.

3.2.2 Le Document Administratif Unique (D.A.U.) comprend les informations suivantes sur les transports :

Informations obligatoires pour les Etats Membres et les usagers

A / A l'exportation - expédition

- Pays de destination
- Mode de transport à la frontière nationale
- Nationalité du moyen de transport
- Nature de la marchandise
- Masse nette

B/ A l'importation - introduction

- Pays d'expédition
- Mode de transport à la frontière nationale
- Nationalité de moyen de transport
- Nature de la marchandise
- Masse nette

C/ En transit

- Pays d'expédition
- Pays de destination
- Identité et nationalité du moyen de transport (sans codification du mode de transport).
- Masse brute
- Bureau de passage prévu

Informations facultatives pour les Etats Membres

A/ A l'exportation - expédition

- Pays de première destination
- Mode de transport intérieur
- Lieu de chargement
- Bureau frontière de sortie

B/ A l'importation - introduction

- Pays de dernière origine
- Mode de transport intérieur
- Lieu de déchargement
- Bureau frontière d'entrée'

C/ En transit

- Pays d'origine (non obligatoire pour les opérateurs)

Les seules données obligatoires ne donnent donc qu'une description imparfaite de l'opération de transport, puisqu'elles ne donnent pas d'information sur le transport intérieur et n'indiquent pas le pays tiers de chargement ou de déchargement, mais les pays d'origine ou de destination commerciale de la marchandise, sans tenir compte des éventuelles ruptures de charge qui ont lieu à la frontière.

Pour les ferries, les différents manifestes sont actuellement saisis à partir des D.A.U. des transporteurs.

Les recherches actuellement en cours sur les manifestes des navires devraient permettre d'harmoniser les informations disponibles sur les différentes routes maritimes TransManche et contribuer ainsi à l'amélioration de la qualité des informations recueillies par Intrastat.

3.2.3 Intrastat

Les informations demandées dans le cadre d'Intrastat sont les suivantes:

- l'Etat membre de provenance et de destination;
- la quantité des marchandises, en masse nette et en unités supplémentaires ;
- la valeur des marchandises;
- la nature des transactions;
- les conditions de livraison;
- le mode de transport présumé.

Le problème majeur réside dans l'absence de collecte par Eurostat.

3.3 - Les enquêtes disponibles

3.3.1 De nombreuses enquêtes existent pour analyser le comportement des chargeurs et pour observer des éléments non disponibles par les sources statistiques. Les différentes contributions rassemblées par COST 312 donnent un large éventail des méthodes d'enquêtes utilisées. Il est possible de les classer en trois catégories :

- les enquêtes globales tous modes
- les enquêtes routières
- les enquêtes chargeurs

- 3.3.2 La Grande Bretagne réalise périodiquement une enquête sur son commerce extérieur qui permet de connaître l'origine et la destination finale des marchandises avec le mode utilisé, le port ou l'aéroport britannique, le port ou l'aéroport de toucher à l'étranger, le mode de transport terrestre, la région britannique. Cette enquête, qui consiste en l'envoi d'un questionnaire complémentaire au document douanier à partir d'un échantillon tiré au sort de déclarations d'exportation et d'importation a été réalisée pour la première fois en 1978 puis renouvelée en 1986 et en 1991 avec le concours financier d'Eurotunnel. Elle complète les statistiques douanières et portuaires qui ne donnent pas la connaissance du port étranger. Cette enquête ne saisit pas le trafic de transit.
- 3.3.3 Pour la Grande Bretagne, la France et la Belgique, les trafics rouliers (RoRo) sont couverts par les enquêtes routières établies en fonction de la directive communautaire, avec cependant une lacune concernant les trafics par ensemble articulé : les belges et les français suivent l'activité des véhicules porteurs, c'est à dire en l'occurrence des semi-remorques, et les britanniques l'activité des véhicules tracteurs, leurs semi-remorques n'étant pas immatriculées. Dans le cadre de la directive route les enquêtes doivent porter sur les véhicules tracteurs. Ainsi, les semi-remorques franchissant la Manche sans tracteurs (semi-remorques non accompagnées) seront suivis de bout en bout s'ils sont français. Par contre, s'ils sont britanniques, ils seront suivis sur le territoire britannique jusque et/ ou à partir du port maritime, leur trajet étant alors considéré comme un transport intérieur ignoré ensuite aussi bien lors du franchissement de la Manche que lors de leur reprise sur le continent par un tracteur français. Une remorque non accompagnée enregistrée en France et circulant en territoire britannique est ainsi comptée deux fois si elle est reprise en Grande Bretagne par un tracteur britannique - en international par la France et en intérieur par la Grande Bretagne. Il faut remarquer que si la France s'alignait sur la pratique britannique et interrogeait les véhicules tracteurs, le problème resterait entier puisque le trajet d'une semi-remorque entre une ville britannique et une ville du continent avec passage de la Manche sans accompagnement serait observé comme une suite de deux transports intérieurs ayant des ports comme point de déchargement, puis de chargement. La partie internationale du trajet maritime serait perdue.
- 3.3.4 Par ailleurs, les enquêtes chargeurs réalisées ont mis en avant la pertinence de ce type d'enquête pour reconstituer les chaînes de transport. Dans le contexte de mise en service du lien fixe, les données qu'elles fournissent semblent indispensables pour comprendre les évolutions des différents trafics, et de leur structure. A titre d'exemple, citons l'enquête réalisée par l'INRETS auprès de 1742 établissements industriels et commerciaux qui a porté sur 5000 envois. Les enquêtes ont été effectuées sous la forme de visites auprès d'établissements industriels et commerciaux, choisis par des sondages aléatoires après avoir fixé les codes APE d'activité, les tailles d'établissement et les zones géographiques. L'innovation principale concernait la description de la chaîne de transport : on ne s'est plus fié à la perception qu'en avait le chargeur, mais tous les intervenants, transporteurs et auxiliaires, ont été systématiquement interrogés par téléphone. Il était apparu en effet, à l'issue de la première phase, que les expéditeurs ont souvent une vision tronquée de la suite des opérations. Les résultats sont particulièrement nombreux et de nature très variée. Ils concernent : la place des transports de marchandises dans l'économie, les chaînes

physiques et le choix modal, l'organisation et les régimes de transports, les chaînes organisationnelles : la place et le rôle des transporteurs et auxiliaires de transport, l'équipement informatique et son utilisation pour les transports, la maîtrise du risque lié au transport de matières dangereuses.

CHAPITRE 4: RECOMMANDATIONS

4.1 - Recommandations générales

- 4.1.1 Les recommandations doivent permettre un suivi de l'évolution quantitative et qualitative des flux dans le cadre intra mais aussi extra communautaire. Les unités à retenir sont les véhicules et les conteneurs et pour les marchandises les tonnages et valeurs.
- 4.1.2 Il est nécessaire de conserver le type d'informations existantes (douanes, ports, directives européennes, enquêtes...), de les compléter par des informations sur les transits, les segments de transport, les points d'articulation des transports et le suivi de bout en bout des déplacements de marchandises. Il est urgent d'adapter le D.A.U. notamment pour permettre le suivi des chaînes de transport (c.f. annexe 3) ainsi que de mettre au point un programme d'enquêtes complétant le système Intrastat.
- 4.1.3 La compréhension des marchés nécessite d'avoir un détail optimum des types de produits transportés, ce qui demande l'utilisation d'une nomenclature unique à rendre plus précise pour les produits manufacturés. On peut, par exemple, envisager dès maintenant la possibilité d'une utilisation de la Nomenclature Combinée; il faut répéter l'urgence dans un premier temps d'adapter la NST.
- 4.1.4 L'ensemble des données à rassembler devra concerner un cadre jusqu'alors national et régional. Il est nécessaire de rendre cohérent les systèmes statistiques des pays qui diffèrent selon les modes dans une perspective interrégionale.
- 4.1.5 L'ensemble du dispositif statistique doit être complété par un suivi du comportement des opérateurs transports et des acteurs économiques (dans ce dernier cas, le rôle du transport et de son prix, du temps avec les politiques " juste à temps " par exemple).
- 4.1.6 Ce suivi doit être particulièrement accentué dans les zones géographiques proches où les transporteurs et les chargeurs doivent faire l'objet d'enquêtes spécifiques et où les infrastructures routières devront faire l'objet d'un suivi tant au niveau de leurs caractéristiques (effet de réseau) que de la circulation des véhicules qui les utilisent.
- 4.1.7 Les différentes enquêtes de suivi doivent donner des éléments sur les prix, coûts, dépenses de transports ainsi que les financements et évaluer la demande de transport et les évolutions technologiques en cours et attendues. Il est en effet indispensable de pouvoir répondre aux demandes des décideurs, qu'il soient publics en particulier pour les infrastructures ou privés pour les investissements toujours plus importants pour faire face à la concurrence grâce à des outils dont la taille et la sophistication augmentent.

4.2 - Le suivi statistique des flux TransManche

La mise en place d'un outil statistique fiable et harmonisé d'observation des trafics "TransManche" nécessite d'intervenir à trois niveaux de l'élaboration ou du recueil des données.

- Au niveau des règlements européens concernant l'établissement des documents administratifs et des documents statistiques.
- Au niveau des recueils spécifiques des flux à travers la Manche.
- Au niveau de l'observation des chaînes de transport.

Il semble essentiel qu'on puisse disposer pour les différents modes des même types d'information à savoir: l'origine et la destination du transport, le type de marchandises transportées, le poids du chargement, le pays d'immatriculation des camions ou/et des remorques, le mode de conditionnement et des indications sur les valeurs des marchandises transportées.

4.2.1 La directive route doit être complétée pour permettre un suivi des trafics de transit, un éclatement de la nomenclature des produits manufacturés. Pour un suivi pertinent des trafics routiers européens il semble nécessaire de revoir les méthodologies dans le but de fiabiliser et harmoniser les statistiques, de revoir l'opportunité du choix du porteur/tracteurs lié au problème d'immatriculation britannique. Il est indispensable d'assurer une cohérence statistique du routier avec les autres modes.

4.2.2 La directive fer dans son article 2 est relativement complète . Elle devra néanmoins également permettre à l'avenir d'obtenir la description des différents types de trafic suivants dans son extension:

- le nombre de véhicules routiers (vides et chargés), le poids brut des marchandises transportées compris et non compris la tare des véhicules, l'origine et la destination du transport.
- les différents types de conteneurs (vides et chargés).
- le nombre de véhicules automobiles neufs.

Si ces informations nouvelles, non publiées à l'heure actuelle, ne peuvent être intégrées dans la directive, il est souhaitable que pour la relation qui nous intéresse, elles soient communiquées par les entreprises.

4.2.3 De même, pour les liaisons assurées par Eurotunnel, les navettes entre les deux débouchés du tunnel, doivent faire l'objet d'un suivi statistique. En comparaison avec les documents disponibles pour les autres modes, il est nécessaire d'avoir les informations concernant :

- Le nombre de véhicules routiers et de conteneurs par catégories.
- La distinction entre véhicules vides et chargés, même distinction pour les conteneurs.
- Le pays d'immatriculation

- Le type de marchandises transportées et le mode de conditionnement.
- Le poids du chargement
- L'origine et la destination des marchandises.

Nous proposons que les gouvernements français et britanniques demandent via la Commission Intergouvernementale Trans-Manche à Eurotunnel et aux deux compagnies British Rail et SNCF la fourniture de ces données spécifiques.

4.2.4 Le trafic maritime des relations "TransManche", pour lequel une directive européenne est en cours d'élaboration, doit faire l'objet d'un suivi analogue aux autres trafics. Il est urgent de considérer la proposition, mise en annexe, concernant le DAU ainsi que le cadre intracommunautaire d'information.

Les différents éléments rassemblés doivent être exprimés avec des unités de mesure harmonisées. Il est donc nécessaire de prendre une seule référence pour les variables suivantes :

- Origine et destination : zonage de l'Europe au niveau du découpage régional en cohérence avec les nomenclatures (N.U.T.S.).
- Nomenclature des marchandises selon la N.S.T. (la plus répandue dans les pays concernés) moyennant adaptation.
- Comptabilisation des conteneurs, des véhicules et des tracteurs
- Marchandises par provenance et destination ainsi que par origine et destination finale dans une optique chaîne de transport.

Jusqu'à présent, les informations du segment "TransManche" sont données par les documents portuaires et dans le cas britannique par une source supplémentaire, l'enquête RO/RO trimestrielle (nombre de véhicules tracteurs par zone et pays d'immatriculation, nombre de remorques non accompagnées).

Les informations à obtenir sont les échanges de véhicules neufs, les tares des véhicules, les marchandises par mode de conditionnement, relation et catégorie suffisamment fine, un effort particulier étant nécessaire pour les marchandises en conteneur. Il est souhaitable d'avoir ces informations par mois, sauf pour les informations plus lourdes par marchandise et relation désagrégées ainsi que les données sur les véhicules et conteneurs vides pour lesquelles le rythme annuel semble suffisant.

4.2.5 En résumé, le suivi statistique des trafics TransManche peut être effectué de la manière suivante :

TABLEAU 1 : Proposition pour le suivi des différents flux de marchandises Transmanche

(les caractères en italique indiquent une information qui n'existe pas, au moins pour certains pays)

	ELEMENTS RECHERCHES	RECUEIL
MODE FERROVIAIRE		
conteneur	<i>nombre par catégorie, vide/chargé, marchandises en tonnes, conteneurs, relation, catégories de marchandises</i>	Directive et <i>entreprises</i>
rouliers	<i>nombre par catégorie, vide/chargé, accompagné/non accompagné, marchandises en tonnes, tare des véhicules, pays d'immatriculation, marchandises par catégories et relation</i>	
vrac	marchandises en tonnes	
NAVETTES		
rouliers	<i>nombre par catégorie, vide/chargé, accompagné/non accompagné, pays d'immatriculation des véhicules, marchandises, tare des véhicules</i>	<i>données Eurotunnel</i>
MODE MARITIME		
cargos		
vrac	poids par type de marchandises	<i>Directive</i>
conteneurs	<i>nombre par catégorie, vide/chargé, marchandises</i>	Statistiques des Ports et compagnies

ferries		
roulier accompagné	nombre de véhicules <i>par catégorie, vide et chargé, pays d'immatriculation des véhicules, marchandises, tare des véhicules</i>	
roulier non accompagné	nombre de véhicules <i>par catégorie, vide et chargé, pays d'immatriculation des véhicules, marchandises, tare des véhicules</i>	
MODE AÉRIEN		
	<i>séparation des trafics de transit de ceux réellement TransManche répartition par type identification du mode de transport terrestre complémentaire</i>	Compagnies et aéroports

Les travaux les plus urgents à engager concernent principalement la mise en place du futur système de navettes, le transport rail-route et mer-route, et les conteneurs.

4.3 - Le suivi des chaînes TransManche

4.3.1. L'objet, ici, est de suivre les marchandises depuis leur origine jusqu'à leur destination finale. Sont en jeu les problèmes de localisation de l'offre et de la demande ainsi que de complémentarité et concurrence entre modes. Le suivi des chaînes nécessite des enquêtes complémentaires pour chaque mode et par secteur de production. Deux méthodes peuvent être retenues : une enquête tous modes et des enquêtes spécifiques. Il faut redire l'importance et l'urgence des études, des modélisations ainsi que, en complément ou en substitut, des statistiques à un niveau très fin en matière de transport de marchandises, afin en particulier de déterminer les comportements d'offre ou de demande.

4.3.2. Enquêtes tous modes (cf. annexe 2: enquête britannique)

La réalisation d'une enquête tous modes comparable à celles réalisées au Royaume Uni apporte indéniablement des connaissances complémentaires appréciables en particulier sur les origines destinations.

Pour une telle enquête, la validation de l'échantillonnage doit être fait à partir des données d'Intrastat. L'enquête devrait alors être réalisée dans ce cadre communautaire.

4.3.3. Enquêtes spécifiques transport roulier (cf. annexe 2: enquête CETE)

Ces enquêtes concernent les trafics maritimes (Ferry) et les navettes Eurotunnel.

L'utilisation comme références des sources portuaires (ou Eurotunnel) est nécessaire.

Cependant, les données des compagnies apportent, dans certaines conditions, une image de la structure des trafics permettant d'élaborer une méthode d'échantillonnage.

Par l'intermédiaire des ports, compagnies et entreprises de transport, il est donc indispensable d'établir des plans d'échantillonnage afin de mettre en place des enquêtes croisées et multidirectionnelles.

Dans le contexte de 1993 (sources statistiques disparates, hétérogènes et incomplètes), il est en effet nécessaire d'envisager ces enquêtes nouvelles permettant, par confrontation, d'aborder la complexité des trafics Transmanche. Les critères d'échantillonnage devront être définis en terme de représentativité mais aussi de reproductibilité de l'enquête.

Les questionnaires devront être alors élaborés en fonction des cibles enquêtées et sur la base des conditions préalablement définies d'harmonisation et de précision attendues des statistiques.

Pour les véhicules Rouliers, l'enquête doit être faite par sondage. Les remorques non accompagnées doivent rentrer dans le champ de l'enquête mais séparément.

Les questions nécessaires sont :

Origine destination du transport.

Nature de la marchandise et conditionnement.

Mode de transport et nature du véhicule.

Points frontières :

Port d'embarquement / de passage

Port de débarquement / de passage

Type de véhicules :

(semi non attelé, semi attelé, camion non attelé, camion attelé, autre)

Nationalité du tracteur

Nombre d'essieux

Marchandises transportées (+ emballages vides)

Conditionnement (vrac, caisses, fûts...)

Poids brut de chaque marchandise

Lieu de chargement (premier lieu de ramassage)
Lieu de déchargement (dernier lieu de distribution)
Distance en charge (1 seul circuit ou aller retour)
Transport effectué pour compte propre et d'autrui
Date de la dernière traversée
Utilisation du tunnel sous la Manche
Itinéraire suivi de bout en bout.

Une enquête identique devrait être également faite dans les terminaux du tunnel ou à proximité immédiate en phase après de façon à pouvoir apprécier les phénomènes de détournement, d'induction et de changement d'itinéraire.

4.3.4 - Les enquêtes chargeurs

Les différents travaux réalisés sur les enquêtes chargeurs ont mis en évidence la pertinence de ce type d'enquête pour reconstituer les chaînes de transport.

Dans le contexte de mise en service du lien fixe, elles semblent indispensables pour comprendre les évolutions observées par ailleurs des différents trafics.

La nature du trafic à observer nécessite de constituer un échantillon à partir des autres enquêtes réalisées dans les ports et au terminal Eurotunnel.

La méthodologie mise au point par l'INRETS semble réutilisable, à condition d'alléger le questionnaire et de veiller à l'échantillonnage qui pourrait être concentré dans les zones géographiques les plus concernées. Il s'agit en effet d'une enquête lourde et il paraît difficile d'envisager une répétition de l'enquête avec une bonne périodicité.

4.3.5 En résumé, le suivi des chaînes peut être schématisé ainsi :

TABLEAU 2 : proposition pour le suivi des chaînes de transport

	ELEMENTS RECHERCHES	MODE DE RECUEIL
MODE FERROVIAIRE		
- Conteneurs	Origine et Destination	Données des compagnies ferroviaires
- Rouliers	Origine et Destination Nature de marchandises	idem
- Vrac	Origine et Destination	idem
MODE NAVETTES, EUROTUNNEL		
- Roulier	Origine et Destination Nature des marchandises	Enquêtes spécifiques au débouché
MODE MARITIME	(SUR CHAQUE LIAISON)	
Cargos		
- Vrac	Origine et destination Nature des marchandises	Exploitation des données portuaires
- Conteneurs	Origine et destination Nature des marchandises	Exploitation des données des armements
Ferries		
- Roulier accompagné	Origine et destination Nature des marchandises	Enquêtes spécifiques aux ports
- Roulier non accompagné	idem	enquêtes spécifiques
MODE AÉRIEN		
	Mode de transport intérieur Origine et Destination des marchandises Nature des marchandises Répartition par type de produit	Enquêtes spécifiques

(c.f. annexe 1 pour les statistiques existantes)

4.4 - Le suivi du marché

- 4.4.1 Le suivi du marché, dont l'objet est l'évaluation des effets socio-économiques du tunnel (voir action COST 317) nécessite la mise en place d'indicateurs sur l'offre, sur la demande et sur les prix.
- 4.4.2 Le suivi de l'offre nécessite le suivi des comportements, des matériels de transport et des infrastructures ainsi que de leurs financements publics ou privés.
- 4.4.3 Le suivi de la demande nécessite un suivi des comportements et des flux de circulation. Les enquêtes réalisées auprès des chargeurs et des transporteurs donnent également des éléments qualitatifs sur la demande.
- 4.4.4 Le suivi des prix et des coûts est réalisé à partir des enquêtes (par exemple celle des prix de transport routier dans le cadre communautaire), des tarifs, d'estimations de dépenses nationales de transport par mode, des comptabilités.

Le recueil d'information du marché doit être resitué dans un cadre méthodologique qui suppose, au préalable, une analyse socioéconomique. Ce cadre peut être un observatoire, une modélisation ou une comptabilité nationale, régionale et internationale.

CHAPITRE 5 : CONCLUSION

5.1 Les besoins sont identifiés comme étant ceux nécessaires à l'observation de l'impact économique direct et indirect de la mise en service du lien fixe. Ils concernent la répartition des trafics sur les différents liens TransManche, la modification des chaînes de transport et l'observation du marché.

5.2 Pour l'observation des flux, deux grandes sources statistiques sont disponibles actuellement :

- Les sources douanières
- Les sources portuaires

La suppression des barrières douanières à l'intérieur de la CEE en 1993 amènera la suppression des données douanières intracommunautaires qui sont actuellement les plus complètes.

Il est demandé par le groupe une accélération de la mise en place d'une directive Mer et d'un DAU complet. Le D.A.U. (document administratif unique) servant de base aux différentes sources portuaires et douanières ne permettra pas d'obtenir, pour le transport roulier qui constitue l'essentiel du trafic, les données nécessaires à l'observation des effets de la mise en service du lien fixe.

Il est donc nécessaire de prévoir la mise en place d'un recueil concernant le lien fixe, sous forme de recommandations spécifiques auprès d'Eurotunnel et des compagnies British Rail et SNCF. Il semble que celles-ci soient de la responsabilité des gouvernements français et britanniques, sans oublier le rôle de la Belgique. La mise en place d'un recueil spécifique au trafic roulier devrait faire l'objet d'une attention particulière dans une directive maritime. Pour le trafic maritime en vrac et pour le mode aérien, l'exploitation des statistiques des ports et des aéroports, établies à partir des documents des compagnies doit fournir des résultats comparables à ceux des autres modes

Une enquête globale, basée sur le système Intrastat, après validation d'Intrastat comme base d'échantillonnage, peut également être envisagée.

5.3 Le suivi des chaînes de transport nécessite, des enquêtes spécifiques. Pour le trafic routier, il peut s'agir d'enquêtes dans les ports et aux terminaux d'Eurotunnel et enquêtes auprès des chargeurs. Pour le mode aérien, des enquêtes spécifiques analogues aux enquêtes britanniques sont à envisager.

5.4 Le suivi du marché local nécessite l'observation des données sur l'évolution de l'offre (infrastructures, opérateurs) et l'intégration des données sur les prix et sur les coûts du transport dans les différentes enquêtes réalisées.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Principaux tableaux statistiques
(contribution des différents pays)

ANNEXE 2 : Enquêtes réalisées dans différents pays
(contributions Britannique, Suisse, Française)

ANNEXE 3 : Proposition pour une sauvegarde du système d'information sur le
transport international de marchandises (contribution française)

ANNEXE 1

PRINCIPAUX TABLEAUX STATISTIQUES

(J.M. Joan-Travail sous la Direction de M.Gérardin (INRETS) pour les tableaux de résultat du commerce extérieur et du trafic)

Il existe de nombreuses sources statistiques, mais leur utilisation multiplie d'autant les difficultés pour des résultats qui ne sont pas toujours fiables. En effet, il apparaît très important de bien connaître le fondement des sources utilisées. Or de nombreux organismes accumulent des données diverses, et les présentent comme si elles mesuraient les mêmes choses. Ainsi des notions qui peuvent paraître aussi simples qu'un véhicule par exemple, cachent une complexité telle qu'il faille toujours être prudent. C'est donc la raison qui a incité à n'utiliser qu'un nombre assez restreint de sources.

En règle générale, il faut aussi constater que les sources britanniques ont le grand avantage de présenter des données harmonisées concernant l'ensemble des échanges britanniques avec les pays du continent. Rappelons ici que les statistiques britanniques sont issues, pour l'essentiel, de quatre sources:

- les données douanières,
- les enquêtes "origines destinations" réalisées à partir d'un échantillon prélevé de la base de données douanières - poids net, valeur, code NST (Nomenclature Statistique des Transports) et CTCI (Classification Type pour le Commerce International), mode de transport actif et secondaire, mention conteneurisé, port britannique et pays d'expédition ou de destination - et complétant les informations douanières ,
- les enquêtes trimestrielles portant sur les trafics RO/RO ainsi que sur l'activité internationale des tracteurs britanniques (IRHS),
- les données portuaires (trafics par pays, sens, véhicules, conteneurs, camions et estimations sur les véhicules et conteneurs vides et pleins ainsi que le poids du fret en conteneurs).

Les Pays Bas donnent les informations suivantes pour le trafic international: le poids, le pays de destination ou d'origine, le mode au passage de la frontière, le lieu de déchargement et le type de marchandise par NST/R. Par mode de transport on a :

- pour la route: le lieu de chargement/déchargement et la catégorie NST pour les entreprises néerlandaises,
- pour le maritime et le fluvial: les ports de chargements et déchargement et la catégorie NST,
- pour le rail: le lieu de chargement et déchargement et les produits par NCM recodés en NST.
- le mode aérien ne comporte pas la mention type de marchandise par NST.

Les informations qui ont permis de réaliser les tableaux sont issues pour la France et la Belgique des systèmes d'informations suivants:

VARIABLES DISPONIBLES DANS LE FICHER TRANSPORT - FRANCE

Fichier Variable	TRM	SNCF	VNF
Marchandises	<ul style="list-style-type: none"> -Position NST-Nomenclature 1970 -Groupage isolé -Tonnage -Total (en cas de navettes) -Nombre de trajets -Catégorie de parcours (circuits, navettes) -Conditionnement (en vrac, en conteneur, en caisse) 	<ul style="list-style-type: none"> -Position NST-Nomenclature 1970 -Rail route isolée -Groupage isolé -Nature de la marchandise non indiqué dans le cas de marchandises conteneurisées -Tonnage taxé -Nombre de wagons utilisé pour le transport de cette marchandise -Condition de remise -Condition de livraison -Matériel de transport, conteneurs, transconteneur, palettes 	<ul style="list-style-type: none"> -Position NST-Nomenclature 1970 Code supplémentaire à partir de 1985 indiquant si la marchandise est ou non dangereuse -Tonnage déchargé au cours de tous les voyages en cas de plusieurs voyages -Nombre de voyages effectués identiquement pour une marchandise -Conditionnement en vrac, emballé, en conteneur etc et indiqué aussi dans la catégorie du bateau
Origine/Destination en France	<ul style="list-style-type: none"> -Région -Département 	<ul style="list-style-type: none"> -Région -Département 	<ul style="list-style-type: none"> -Région -Département -Port -Bureau d'affrètement
Origine/Destination à l'étranger		<ul style="list-style-type: none"> -Groupe de pays Pays de provenance et de destination des marchandises Code SITRAM à 4 chiffres -Administration étrangère de provenance ou de destination 	<ul style="list-style-type: none"> -Groupe de pays Code SITRAM à 4 chiffres -Port
Type de trafic	<ul style="list-style-type: none"> -Intérieur 	<ul style="list-style-type: none"> -Intérieur -Import Export -Transit 	<ul style="list-style-type: none"> -Intérieur -Import Export -Transit
Frontière (en trafic international)		<ul style="list-style-type: none"> -Zone frontière code SITRAM à 2 chiffres -Point frontière code SNCF à 3 chiffres 	<ul style="list-style-type: none"> -Zone frontière code SITRAM à 2 chiffres -Ecluses frontières en Import (ORAF) -Sections d'entrée en France (Imp et Trans) -Sections de sortie de France (Exp et Trans)
Mode	<ul style="list-style-type: none"> -Mode en France -Facturation (nature et montant uniquement pour le transport public) 	<ul style="list-style-type: none"> -Mode en France 	<ul style="list-style-type: none"> -Mode en France

Fichier Variable	TRM	SNCF	VNF
Distance	-Distance en charge d'un trajet simple -Distance totale et à vide d'un ou plusieurs trajets	-Tonnes-kilomètres taxées en France permettant le calcul des distances par division par le tonnage	-Distance taxable d'un seul voyage en cas de voyages multiples Longueur du voyage en France
Véhicule	-Poids total en charge autorisé -Charge utile -Carrosserie -Genre du véhicule (camion, semi-remorque) -Energie (type d'énergie consommée, marquée sur la carte grise) -Marque -Département d'immatriculation	-Type de wagons, wagons réseau ou particuliers -Mode, régime de transport (ordinaire ou accéléré, par trains complets transports groupés, rames techniques)	-Nationalité du bateau -Catégorie du bateau
Régime juridique	-G.P.U. Groupe Professionnel Utilisateur (public, privé, mixte et/ou en location) -Activité principale de l'utilisateur du véhicule (NAP)		-Origine de l'affrètement : (propre/d'autrui, spécialisé ou non, voyage rhenan et mosellan à réglementation internationale) -Nature du contrat
Date	-Dernier chiffre du millésime -Mois	-Dernier chiffre du millésime -Mois	-Dernier chiffre du millésime -Mois -Durée du voyage en jour
Pondération	-Coefficient de pondération redressé	-Taux de sondage égal à 1 (trafic lourd) ou 1/10 (trafic léger). Le C de 1/10 est modulé selon le type de marchandises	-Taux de sondage implicite égal à 1
Domaine d'application des données	-Transport public, privé, intérieur (métropole + Corse) en charge -Véhicule de charge utile > 3 tonnes et de moins de 15 ans d'âge -Toutes distances -Toutes marchandises -Elimination du transport de voyageurs -Véhicules en location ou non	-Transport intérieur et international -Wagons vides et colis et détails exclus -Toutes marchandises, armes et munitions non comprises ni matériel militaire (bons de chemin de fer)	-Transport intérieur et international par voie navigable, public/privé, spécialisé ou non, sous pavillon français ou étranger

**VARIABLES DISPONIBLES DANS LE FICHIER DOUANES
- FRANCE -**

Fichier	DOUANES
Variables	
Marchandises	<ul style="list-style-type: none"> - Position NST - Nomenclature 1970 - 4° chiffre NST - Code marchandises Douanes - Tonnage de plusieurs articles déclarés en Douanes présentant par ailleurs des caractéristiques identiques - Valeur en francs de plusieurs articles déclarés en Douanes présentant par ailleurs des caractéristiques identiques - Conditionnement du transport à l'étranger (conteneur, autre)
Origine/Destination en France	<ul style="list-style-type: none"> - Région d'expédition initiale de la marchandise - Département ou de destination effective de la marchandise
Origine/Destination à l'étranger	<ul style="list-style-type: none"> - Groupe de pays Pays le moins lointain (dernière provenance/ première destination) Code SITRAM à 4 chiffres. - Pays - Groupe de pays Pays le plus lointain, Code SITRAM à 4 chiffres - Pays
Type de trafic	- Import/Export
Frontière	<ul style="list-style-type: none"> - Zone frontière code SITRAM à 2 chiffres - Bureau frontière code Douanes à 3 chiffres
Mode	<ul style="list-style-type: none"> - Mode en France code Douanes 2 chiffres - Mode à l'étranger code Douanes 2 chiffres
Véhicule	- Nationalité du pavillon à l'étranger
Date	<ul style="list-style-type: none"> - Dernier chiffre du millésime - Numéro de trimestre
Pondération	- Taux de sondage implicite égal à 1
Domaine d'application des données	<ul style="list-style-type: none"> - Transport international sous pavillon français et étranger - Transit non saisi par les Douanes

FRIGHT BELGIAN STATISTICS

	Sea transport		Inland waterways	Road transport	Air transport	Railroad transport	International transport(customs registration)
	customs registration	other registration					
Legal basis of statistics	by product of an official action; no separate order of government		by product of an official action no separate order	Royal decree by which owners of lorries, trailers and semitrailers are to report the transport done by their vehicles	by product of an official action no separate order	Statistics drawn up by Belgian Rail	by product of an official action no separate order
Basic information on which statistics are drawn up	customs declaration for import,export transit	general declaration for incoming and outgoing seaship(done by responsible of the ship)	Navigation permit delivered when navigation taxes are collected at the lock	statistical questionnaire enumerating all transport done within one week by each vehicles	list of arrivals and departure of all airplanes. Drawn up by airport authority	Information owned by the railway company	customs declaration for import,export transit
Data about the means of transport	nationality	type of vessel tonnage in register ton nationality	type of vessel tonnage in metric ton nationality	type carrying capacity in metric ton belgian vehicle	type of aircraft weight nationality		mode of transport at the belgian border
data about the goods carried:							
nature of goods	according standard goods classification for transport statistics	for bulk: standard classification general cargo: container, RoRo not registered	according standard goods classification for transport statistics	according standard goods classification for transport statistics	not registered	according standard goods classification for transport statistics	for import and export: according customs goods classification (very detailed) for transit: goods classification for transport
amount	gross weight	gross weight (including container and lorry)	gross weight	gross weight	gross weight	gross weight	gross weight
origin of goods	exporting country	foreign or belgian seaport where goods are loaded on the seaship	belgian commune or foreign region	belgian commune or foreign region	belgian or foreign airport	no information available at the INS	exporting country
destination of goods	importing country	seaport where goods are unloaded	belgian commune or foreign region	belgian commune or foreign region	belgian or foreign airport	no information available at the INS	importing country
appearance of goods	container or not	breakdown by: solid bulk liquid bulk container Ro-Ro	no information available	no information available	no information available	no information available	no information available

en milliers de tonnes nettes.

	1985	1986	1987	1988	1989
DOUANES FRANCAISES					
- Royaume Uni	29087	23924	27874	27716	21238
importations	21034	15404	19479	17513	10997
(1)	3518	3869	4354	4450	4646
exportations	8053	8520	8395	10203	10241
trafic "détournés"			1041	1425	
- Irlande	1450	1575	1345	1171	1193
importations	389	380	413	430	552
exportations	1061	1195	932	741	641
trafic "détournés"			123	131	
DOUANES BELGES					
- Royaume Uni (2)	13692 (10499)	13723 (12117)	13162 (11731)	13516 (12310)	13141 (12674)
importations	8045 (4852)	8100 (6494)	7525 (6094)	7201 (5995)	5818 (5351)
(1)	3247	3230	3191	3338	2978
exportations	5647	5623	5637	6315	7323
- Irlande	496	470	612	644	717
importations	158	172	238	297	235
exportations	338	298	374	347	482
DOUANES NEERLANDAISES					
- Royaume Uni	24520	26230	23763		
importations	14891	14369	11509		
exportations	9629	11861	12254		
transit	26350	22837	21944		
- Irlande	1050	1055	1233		
transit	1242	1609	1479		
TOTAL TRANSMANCHE					
- Royaume Uni	64106	62271	63368		
- Irlande	2996	3100	3190		
DOUANES ANGLAISES (3)					
- France		25144	28210	28489	21480
importations		8366		9738	10059
exportations		16778		18751	11421
(1)		3234		3824	4259
- Pays-Bas	40751	39970	38300	33765	33483
importations		16198		16191	17816
exportations		23772		17574	15667
(1)		3578		3231	3991
- UEBl	13099	13695	12880	12708	14264
importations		6902		7553	8508
exportations		6793		5155	5756
(1)		3654		3454	3726
- Transmanche		78809	79390	74962	69227
importations		31466		33482	36383
exportations		47343		41480	32844
(1)		10466		10509	11976
- Irlande		8021	7440	7924	7924
- CEE		147401	145300	137482	131400
rapport France/RU	-	-1220 (5.1%)	-336 (1.2%)	-773 (2.8%)	-242 (1.1%)
rapport Belgique/RU	- 2600 (24,7%)	- 4538 (43,2%)	- 4465 (28,7%)	- 335 (3,2%)	- 1650 (42,5%)
rapport Pays-Bas/RU	-	-	-	-	-

SOURCES : Douanes françaises, belges, néerlandaises et anglaises.

(1) : Echanges hors hydrocarbures : NCF 27 pour la France; SITC 333,334,335 et 34 pour le Royaume-Uni (le (2) : Entre parenthèses sont mentionnés les trafics qui ne se réalisent pas par oléoducs, afin de pouvoir les comparer avec les sources britanniques.

(3) : Le trafic aérien n'est pas compris dans ces chiffres. Il représente 0.25 % du commerce extérieur du Royaume-Uni en tonnage mais plus de 20 % en valeur.

Il était en 1987: de 12152 t avec la France, 9405 t avec les Pays-Bas, 7059 t avec l'UEBl et 15545 t avec l'Irlande.

De plus, les hydrocarbures acheminés directement des plateformes de la Mer du Nord aux côtes continentales sont exclus.

Tab n° 2: COMMERCE EXTERIEUR DU ROYAUME-UNI PAR MODES DE TRANSPORT EN 1989.

en milliers de tonnes nettes.

Modes principaux Modes secondaires	mer						air	total mer + air
	Ro/Ro accompagne	Ro/Ro non accompagne	Rail	autres conteneurs (1)	vracs dont hydrocarbures	total mer		
- France	4349	2144	295	563	14129	7983	21480	21480
- UEBl	1098	2160	49	1021	9937	4164	14265	14265
- Pays-Bas	1466	2735	43	1691	27547	16934	33482	33482
- Transmanche	6913	7039	387	3275	51613	29081	69227	69227
- Irlande	358	1015	3	699	5968	4008	8043	8043
- CEE	13381	14068	689	8528	94734	51543	131400	131400

Sources : Douanes anglaises.

remarques : le trafic par oléoducs n'est pas inclus dans ces chiffres.

(1) : Les conteneurs charges sur remorques sont inclus dans le trafic Ro/Ro.

Tab n° 3: COMMERCE EXTERIEUR DE L'UEBL AVEC LE ROYAUME-UNI ET L'IRLANDE PAR MODES DE TRANSPORT EN 1989.

en milliers de tonnes nettes.

Modes actifs	mer	air	oléoducs	voie navigable	route/rail	total
- ROYAUME-UNI	10232	4	467	84	708	5818
- importations	4530	2,5	-	192	1424	7323
- exportations	5702	6,5	467	276	2132	13141
- IRLANDE	493	0,2	-	2	105	235
- importations	127	0,1	-	13	102	482
- exportations	366	0,3	-	15	207	717

Sources : Douanes belges.

Tab n° 4: ECHANGES EXTERIEURS DE LA FRANCE AVEC LES ILES BRITANNIQUES DE 1985 A 1987.

en milliers de tonnes nettes.

Pays de dernière provenance ou de première destination	1985	1986	1987
ROYAUME-UNI	29544	23666	27225
- Entrées	21779	15486	19150
- Sorties	7764	8180	8074
IRLANDE	1334	1495	1216
- Entrées	312	320	322
- Sorties	1022	1175	894
TRANSMANCHE	30878	25162	28441
- Entrées	22091	15806	19472
- Sorties	8786	9355	8968

SOURCES : Douanes françaises.

Tab n° 5: COMMERCE EXTERIEUR DE L'UEBL AVEC LES ILES BRITANNIQUES SELON LA NATURE DES PRODUITS EN NST (1989).

en milliers de tonnes nettes.

Pays d'origine ou de destination finale	TOTAL	NST	NST	NST	NST	NST	NST	NST	NST	NST	NST
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
ROYAUME-UNI	13141	558	836	61	4064	104	1051	2330	224	1679	1860
- importations	5818	236	186	49	2272	59	296	1339	33	790	531
- exportations	7323	322	650	12	1792	45	755	991	191	889	1329
IRLANDE	717	75	118	8	104	41	33	82	102	46	74
- importations	235	49	56	6	0	41	9	0	21	13	26
- exportations	482	26	62	2	104	0	24	82	81	33	48

SOURCES : Douanes belges.

Tab n° 6: COMMERCE EXTERIEUR DE LA FRANCE AVEC LES ILES BRITANNIQUES SELON LA NATURE DES PRODUITS EN NST (1988).

en milliers de tonnes nettes.

Pays d'origine ou de destination finale	TOTAL	NST	NST	NST	NST	NST	NST	NST	NST	NST	NST
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
ROYAUME-UNI	26482	2194	1542	359	14208	156	930	2524	443	2002	2121
- importations	16934	81	399	252	12753	125	383	1010	362	820	747
- exportations	9548	2113	1143	107	1455	31	547	1514	81	1182	1374
IRLANDE	1045	172	292	119	115	74	19	9	102	63	78
- importations	344	9	123	48	0	47	1	3	55	20	37
- exportations	701	163	169	71	115	27	18	6	47	43	41

SOURCES : Douanes françaises.

Le trafic dit 'détourné' n'est pas compris dans les chiffres.

Tab n° 7: ECHANGES EXTERIEURS DES PAYS-BAS AVEC LES ILES BRITANNIQUES SELON LA NATURE DES PRODUITS EN NST (1987).

en milliers de tonnes nettes.

Pays d'origine ou de destination finale	TOTAL	NST	NST	NST	NST	NST	NST	NST	NST	NST	NST
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
ROYAUME-UNI	45706	1662	5296	2590	22081	522	1746	1842	1014	5491	3465
- importations	22485	1223	4148	2547	6040	264	1068	635	966	3284	2311
- exportations	23221	439	1148	43	16041	258	678	1207	48	2207	1154
IRLANDE	2712	207	920	185	183	112	122	60	398	307	216
- importations	1822	168	608	183	97	4	35	42	398	158	128
- exportations	890	39	312	2	86	108	87	18	0	149	88

SOURCES : Douanes néerlandaises.

Le transit par les Pays-Bas est inclus dans les chiffres.

NST 0 : Produits agricoles et animaux vivants

NST 1 : Denrées alimentaires et fourrages

NST 2 : Combustibles minéraux solides

NST 3 : Produits pétroliers

NST 4 : Minerais et déchets pour la métallurgie

NST 5 : Produits métallurgiques

NST 6 : Minéraux bruts et matériaux de construction

NST 7 : Engrais

NST 8 : Produits chimiques

NST 9 : Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales

en milliers de tonnes (1).

	1985	1986	1987	1988	1989
PORTS FRANCAIS (2)					
- Royaume Uni	35555	33535	37628	39530	
Entrées		19230	22597	21773	
(3)		10919	12304	12936	
Sorties		11304	15031	17757	
- Irlande	1434	1715	1384	1333	
Entrées		447	465	521	
Sorties		1268	919	812	
PORTS BELGES					
- Royaume Uni			26024	27809	30138
Entrées			13704	14235	14767
Sorties			12320	13574	15371
PORTS ANGLAIS (4)					
Entrées	-	75437	-	-	-
Sorties	-	37866	-	-	-
Sorties hors hydrocarbures	-	37571	-	-	-
	-	14878	-	-	-

SOURCES : DPNM pour la France, OMCI pour la Belgique et Origins, destinations survey pour le Royaume Uni.

(1) : Tonnages bruts avec tare des véhicules de commerce et de tourisme, conteneurs et wagons pour les ports du Continent. Pour les ports anglais, il s'agit de tonnes nettes.

(2) : Il s'agit des ports français de Roscoff à Dunkerque seulement.

(3) : Entrées hors hydrocarbures.

(4) : Il s'agit des trafics des ports anglais avec les ports continentaux situés entre Roscoff et Rotterdam.

en milliers de tonnes (1).

1988

1989

	(2)	RO/RO (3)	(4)	Total	(2)	RO/RO (3)	(4)	Total
PORTS FRANÇAIS	17819	25283	31766	49585		30270		
Dunkerque	2995	4575	6548	9543		5867		
Calais	37	11134	11467	11504	0	14113	14452	14452
Boulogne	0	1567	1846	1846	0	2059	2419	2419
Dieppe	3	1702	1738	1741	0	1683	1717	1717
Rouen	1069	0	556	1625		0		
Le Havre	5903	2121	2852	8755	3083	2385	3571	6654
Caen-Ouistreham	0	1045	1172	1172	0	1271	1343	1343
Cherbourg	0	2444	2359	2359		2203		
Saint-Malo	2	247	410	412		197		
Roscoff	0	448	432	432		491		
Ports Transmanche	10011	24943	29519	39530		30270		
Autres (5)	7808	0	2386	10194		0		
PORTS BELGES				27809				30138
Ostende				4064				3984
Zeebrugge	0	9637	11862	11862	0	11816	14316	14316
Anvers				10221				10225
Gand				2069				2236

SOURCES : DPNM pour la France et OMCI pour la Belgique.

(1) : Pour la France et le port de Zeebrugge, il s'agit de tonnages bruts comprenant le poids net des marchandises mais aussi la tare des véhicules utilisés pour le transport (camions, remorques, wagons...), des conteneurs et ce des véhicules de tourisme. Les véhicules neufs sont également compris dans ces chiffres.

(2) : Hydrocarbures transportés par navires uniquement.

(3) : Le trafic Ro/Ro comprend les marchandises transportées par car-ferries mixtes (passagers et fret) mais aussi les ferries de fret purs (pour Zeebrugge, la part de ces derniers est importante).

(4) : Total hors hydrocarbures.

(5) : Il s'agit de tous les autres ports français de l'Atlantique et la Méditerranée.

TABLEAU N°10 : STRUCTURE DU TRAFIC TRANSMANCHE EN 1986.

en milliers de tonnes nettes.

Dernières zones continentales de chargement ou de déchargement	Detroit (1)	Detroit nord (2)	Manche sud (3)	Rangee totale (4)
* France. UEBL. Pays-Bas	22043	33414	1265	56722
importations	10722	15409	173	26304
exportations	11321	18005	1092	30418
* Transit continental	7997	5310	531	13838
importations	4863	2804	317	7984
exportations	3134	2506	214	5854
* Transbordement	1390	2067	20	3477
importations	579	1582	17	2178
exportations	811	485	3	1299
* Total trafic transmanche	31430	40791	3216	75437
importations	16164	19795	1907	37866
exportations	15266	20996	1309	37571

SOURCE : Origins, destinations survey.

- (1) Ports de Dieppe à Anvers
(2) Ports des Pays-Bas
(3) Ports de Roscoff à Le Havre
(4) Ports de Roscoff à Rotterdam

Tab n°11: ECHANGES ENTRE LES PAYS CONCERNES DIRECTEMENT PAR LE TRAFIC TRANSMANCHE

en milliers de tonnes brutes.

de	France	Belgique	Pays-Bas	Royaume-Uni	Irlande
France	-	-	-	19855	430
Belgique	-	-	-	6012	402
Pays-Bas	-	-	-	21995	473
Royaume-Uni	8396	5516	12467	-	4207
Irlande	932	367	1041	7428	-

SOURCES : EUROSTAT 1987.

en milliers de véhicules.

Ports anglais d'embarquement Ports continentaux de ↓ débarquement ↓	Mer du Nord (1)	Detroit (2)	Manche (3)	Ensemble
Véhicules accompagnés	116	486	89	691
France	0	307	88	395
Belgique	24	179	0	203
Pays-Bas	86	0	0	86
Autres (4)	6	0	1	7
Véhicules non accompagnés	453	78	65	596
France	0	33	64	97
Belgique	167	45	0	212
Pays-Bas	194	0	0	194
Autres (4)	92	0	1	93
Ensemble des véhicules	569	564	154	1287
France	0	340	152	492
Belgique	191	224	0	415
Pays-Bas	280	0	0	280
Autres (4)	98	0	2	100

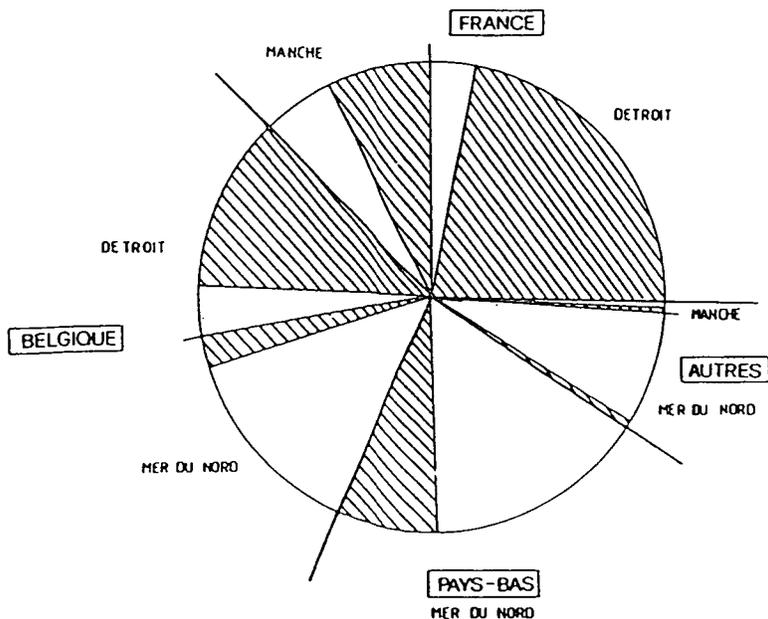
SOURCES : D.O.T. Survey of Ro/Ro goods vehicle traffic.

(1) : Ports de la Mer du Nord au nord de Ramsgate.

(2) : Ramsgate, Douvres et Folkestone.

(3) : Ports de la Manche à l'ouest de Folkestone.

(4) : Il s'agit de la RFA, le Danemark et les Pays Scandinaves pour les liaisons à partir des ports anglais de la Mer du Nord. A partir des ports anglais de la Manche, il s'agit essentiellement de la Péninsule Ibérique (avec par exemple la ligne Portsmouth-Santander exploitée par la Brittany Ferries).



Tab n°13: TRAFIC ROULIER TRANSMANCHE DES PRICIPAUX PORTS DE 1985 A 1989.

PORTS	1985	1986	1987	1988	1989
SHEVENINGEN (1)	67000	54000	50000	:	:
HOOK VAN HOLLAND (1)	52978	54032	57846	70908	70715
ROTTERDAM (1)	:	:	85558	117295	121509
FLESSINGUE (1)	55000	58038	60315	72635	74972
ZEEBRUGGE (1)	451002 (17176)	530378 (18792)	595100 (1099)	618110 (1301)	758298
(2)	9048365	9726612	10203685	11577954	14018172
OSTENDE (1)	174441	151724	139975	147363	130835
DUNKERQUE (1)	54242 (31980)	74069 (29322)	93112 (41337)	110986 (33234)	152406 (34728)
(2)	2733302	3231725	4414304	4575051	5865080
CALAIS (1)	353406	375316	400249	450973	547508
(2)	8347054	9206890	9987733	11000702	13875058
(3)	3485702	3816304	4094298	4581253	5652317
BOULOGNE (1)	64749	75402	73343	65145	77212
(2)	1577467	:	1865500	1516566	2059365
(3)	651164	764437	767465	662058	829700
DIEPPE (1)	57783	58551	58832	61983	61374
LE HAVRE (1)	62204	60183	70982	86780	90796
CAEN (1)	0	5524	23139	42812	52359
(2)	0	205592	554377	1045323	1270739
(3)	0	103642	337373	683125	748202
CHERBOURG (1)	67305	72616	71190	85334	76490
(2)	1884925	2012744	1981181	2444913	2201984
(3)	945035	986880	995653	1227198	1045836
SAINT - MALO (1)	8516	8570	7804	7679	5119
ROSCOFF (1)	12821	14178	11587	14480	15291
(2)	354055	386940	320800	448100	491400
DOUVRES (1)	798376	857774	889981	859740	1076359
(3)	7950764	8636214	9009943	8618295	11790361
GRANDE BRETAGNE (1)	1512000	1625000	1714000	:	:

SOURCES : Données des Organismes portuaires.

(1) : nombre de véhicules commerciaux. Entre parenthèses est mentionné le nombre de wagons.

(2) : tonnages bruts avec taxes des moyens de transport

(3) : tonnages bruts sans taxes des moyens de transport (marchandises)

ANNEXE 2

ENQUETES REALISEES DANS DIFFERENTS PAYS

Enquête suisse

Enquête TRM (OEST France)

International Road Survey (R.U.)

Enquête D.R.E. - C.E.T.E. - 1986 (France)

Enquête Chargeurs (INRETS - France)

ENQUETE SUISSE : Transports routiers de marchandises

Variables	Fichier :Enquête sur les transports routiers de marchandises
Marchandises	<p>groupe de marchandises selon la nomenclature CTCI, réparti d'après :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Branche économique • Tonnes, tonnes-kilomètres, véhicules-Km • Nombre d'envois • Classes de poids des envois • Classes de distances • Total en cas de trafic navette • En cas de transport international, numéro de tarif selon le système harmonisé.
Origine/Destination en Suisse	<ul style="list-style-type: none"> - Endroit de chargement/déchargement - Répartition régionale d'après les régions du marché de travail - Répartition par cantons
Origine/Destination à l'étranger	<ul style="list-style-type: none"> - Lieu de chargement/déchargement à l'étranger en cas de transport international - Pays d'immatriculation du véhicule
Type de trafic	<ul style="list-style-type: none"> - Intérieur - Import Export/Transit
Frontière	<ul style="list-style-type: none"> - Zone frontalière (selon codage propre) - Poste de frontière (" ")
Mode	<ul style="list-style-type: none"> - Mode en Suisse
Distance	<ul style="list-style-type: none"> - Distances des trajets simples et navettes regroupées par catégories (trafic local à l'intérieur d'une commune ; trafic indigène à longue distance, au-delà du territoire délimité pour le trafic local par classes de distance). - Trafic international, dont on ne relève que la distance parcourue en Suisse.
Véhicules	<ul style="list-style-type: none"> - Genre de véhicule et classe de charge utile (charge utile \geq 1t) - Poids à vide - Poids de la charge dans le véhicule tracteur et la remorque - Nombre de kilomètres au compteur, le matin et soir.

Régime juridique	- Transport pour compte propre non rémunéré par branches économiques - Transport pour tiers par branches économiques.
Date	- Périodes relevées : 5 jours ouvrables pour chaque trimestre - Résultats annuels extrapolés.
Pondération	- Valeur annuelle extrapolée à partir des quatre trimestres. - Enquête faite tous les dix ans à l'exception de la prochaine enquête, qui sera effectuée déjà en 1992 eu égard aux événements européens.
Domaine d'application	- Transport public, privé, intérieur et extérieur - Véhicule de charge utile ≥ 1 tonne - Par branche économique - Toutes distances - Toutes marchandises - Elimination du transport voyageurs - Transport à compte propre ou pour des tiers.

Transport transalpin de marchandises Comptage de véhicules routiers à travers les Alpes Suisses.

Cette statistique est élaborée annuellement par le Service d'Etude de transport. Dans les années 1979/1980 (Ouverture du St. Gothard), 1981, 1984 et 1989, elle faisait partie d'un comptage global du transport de marchandises par route et rail à travers les Alpes Suisses.

Les résultats sont répartis selon les différents critères :

- Selon les cols : Grand St Bernhard, Simplon, Gothard, San Bernardin.
- Selon les types de véhicules : camions, trains routiers, trains semi-remorques
- Selon l'aptitude des véhicules à être déplacés par transport combiné :
 - hauteur latérale maximum
 - aptitude à être manutentionné
 - Présence d'une suspension pneumatique
 - Hauteur de la sellette du véhicule tracteur (pour les trains semi-remorques)
 - Hauteur latérale dans l'axe de symétrie du train d'essieux arrière (pour les trains semi-remorque)
- Selon l'immatriculation du véhicule
véhicule immatriculé en Suisse/à l'étranger.

En 1989, les comptages ont été effectués durant quatorze jours ouvrables.

Les résultats sont présentés sous forme de valeurs moyennes des jours ouvrables pour chaque col et comparés avec les résultats de l'année précédente. En outre, les données des quatorze jours de recensement ont été lissées afin d'obtenir des estimations annuelles.

En ce qui concerne le transport combiné, les résultats qui utilisent les possibilités du transport combiné avec le rail au St Gothard. Le nombre de véhicules qui pourraient utiliser le rail, sans ou avec de légères modifications techniques, est également estimé.

ENQUETE T.R.M. 1989 (FRANCE)

METHODE

Enquête permanente (sondage/jours de semaine en continu sur 1 semaine de ref. véhicules porteurs immatriculés en France) - 84000 unités du fichier central des automobiles sur 570 000 véhicules , soit $84000/570000 = 1/7 \times 1/52 = 3\%$

SELECTION DES PRINCIPALES QUESTIONS

Origine Destination du transport
Nature de la marchandise et conditionnement
Mode de transport et nature du véhicule
Points frontières

I - Situation véhicule interrogé

Propriété
sous contrat
en location
mis à disposition

II - Si semi-remorque - Le tracteur est-il :

propriété
sous contrat
en location
mis à disposition

III - Motif non utilisation

Définitivement hors d'usage
Temporairement hors d'usage
En réparation ou entretien
Fermeture de l'entreprise
Pas de locataire
Manque de frêt
Aucune raison

IV - Activité

N° SIRENE
APE
Inscription transports routiers
Registre loueurs

TRAFIC

Marchandises transport (+ emballages vides)
Conditionnement (vrac, caisses, fûts...)
Poids brut de chaque marchandise
Lieu de chargement (premier lieu si ramassage)
Lieu de déchargement (dernier lieu si distribution)
Circuits/Navettes (nombre)/Autres.
Distance en charge (1 seul circuit ou aller retour)
Transport effectué pour compte propre et autrui

Observations : aller à vide
 retour à vide
 livraison ramassage
 transport combiné
 transport commencé le
 passage frontière.

ENQUETE SUR LE TRANSPORT ET LES DESTINATIONS DU COMMERCE EXTÉRIEUR BRITANNIQUE

L'enquête a pour objet le suivi des origines et destinations des échanges britanniques ainsi que les itinéraires empruntés, le recueil du mode de transport vers ou à partir des ports britanniques ainsi que du mode à la frontière, de l'origine et de la destination dans les pays de la CEE.

Les derniers résultats disponibles se rapportent à l'enquête de 1986, les prochains se rapporteront à l'enquête de 1991.

L'échantillon est issu des données douanières. Les questionnaires sont exploités en même temps que les données des déclarations douanières par le Ministère des Transports.

INTERNATIONAL ROAD SURVEY (ROYAUME-UNI)
Selection des principales questions

1. ALLER A PARTIR DU ROYAUME UNI

Traversée de à

2. RETOUR DU ROYAUME UNI

Date

Port étranger

Port du Royaume Uni

3. ORIGINE / DESTINATION

Sortie :

Lieu de chargement (à l'intérieur du Royaume Uni : ville et région)

Lieu de déchargement (ville la plus proche/Pays)

Distance (Km)

Poids des marchandises en Kg

Nature

Entrée :

Lieu de chargement (ville la plus proche/Pays)

Lieu de déchargement (à l'intérieur du Royaume Uni : ville et région)

Distance (Km)

Poids des marchandises en Kg

Nature

Survey of Origins, Destinations and Transport of
UK International Trade 1991

Imports

Please complete the questionnaire only for the entry specified on the attached document, which gives details extracted from the relevant Customs Declaration. Sometimes a single entry covers contributions from more than one foreign origin. If so, give the details corresponding to the largest part. If any of the details quoted on the Customs document are incorrect, please amend them clearly. Do not detach the document from the form.

A. Give the mode of transport on entry to the UK, irrespective of the modes used on other stages of the journey.

B. Give the last port at which the goods were loaded or transhipped before entry to the UK: in the case of goods in a road goods vehicle or trailer, give the port at which it was last driven onto a ship.

If the last port of loading (question B) was not in Europe, skip to question E. Europe should be understood geographically rather than in terms of political or economic groupings of countries. It should be taken to include continental Europe, the Irish Republic, the Mediterranean islands, Canary Islands, Eastern Europe, (but not the USSR), and Scandinavia.

C. For goods that originated in Europe (or entered Europe at another port or airport), tick one box C(i) to give the main type of transport used in the journey from the place of origin (or port of entry) to the port named at B. For goods that were transhipped or unloaded at another port before travelling to port B, name the transhipment port at C(ii).

D. For goods consigned from one of the six European countries closest to the UK, state which country and give the nearest town from which the goods were sent. Germany includes both West and East Germany (formerly the German Democratic Republic).

F. Tick one box only, if the mode on board ship (question E) was a form of combined transport (E1-E4). Tick box 2 if the goods were carried in a container on road goods vehicle, trailer, rail wagon or barge. As in the Customs Declaration, the term "container" includes large re-usable containers (of ISO type, or similar), and smaller re-usable types of container of at least 8 cubic metres designed to carry a variety of goods and capable of transhipment without unloading. Other types of swapbody facility should be indicated in box 3.

G. Tick one box only, for goods carried by container or swapbody, (whether or not as combined transport on board ship); ie E5, F2 or F3. Tick box 1 or 2 as appropriate if the container was of standard ISO dimensions; otherwise tick box 3 and give estimates of dimensions.

I(i) Tick box 1 (yes) if freight forwarding for this item was carried out by a firm other than the trader.

I(ii). Tick the box which most closely describes those agreed for this transaction: thus, if the costs of freight (either inland, sea or air transport) were included in the agreed price, then tick CIF/CF/Delivered, otherwise tick FOB/Ex Works.

J. Tick one box only, if on entering the UK the goods were carried by road goods vehicle, trailer, rail wagon or container. Tick box 1 or 2 if the vehicle also carried other goods (whether imported or not). Groupage (consolidation of consignments within a container) should be distinguished from other part loads (multiple deliveries).

M. Estimate the gross weight of the item - that is, the weight of the goods including packaging, but excluding the actual (tare) weight of any container or vehicle in which the goods were carried. The gross weight should be greater than the weight of the goods alone (as reported on the Customs Declaration), unless the weight of packaging was negligible.

H. Give the means of transport used to move the goods from the UK port or border (tick one box):

- 1. sea
- 2. air
- 3. inland waterway
- 4. road
- 5. rail
- 6. swapbody or other combined transport
- 7. stayed in port/pipeline
- 8. not known

H
 49

I(i) Was a freight forwarder involved in the UK or foreign transport arrangements?

- 1. yes
- 2. no
- 3. not known

I(i)
 50

(ii) What were the terms of trade?

- 1. FOB/Ex works
- 2. CIF/CF/Delivered
- 3. not known

I(ii)
 51

(iii) Who selected the carrier?

- 1. your own company
- 2. a freight forwarder
- 3. the exporting company
- 4. other (please specify _____)
- 5. not known

I(iii)
 52

J. Did the item form a full load, or part of a groupage or other part load?

- 1. groupage
- 2. other part load
- 3. full load
- 4. not known

J
 53

K. If the goods were taken to an intermediate depot before onward transport to their destination, give the nearest town, the County (or London Borough) and the type of depot:

_____ town _____ County/London Borough

- 1. airport for Customs clearance. Give name of airport _____
- 2. inland clearance depot
- 3. transit depot
- 4. storage or distribution depot
- 5. market
- 6. other depot

K
 56
 57
 60

L. Where were the goods, or the largest part of them, finally delivered?

_____ town (or nearest town) _____ County/London Borough

L
 63

M. Give an estimate of the gross weight of the goods (including the weight of packaging, but excluding actual weights of containers or vehicles):

_____ 1. tonnes 2. kgs 3. weight not known
units (tick one)

M
 73
 74

N. Were the goods classified as dangerous goods?

- 1. yes
- 2. no
- 3. not known

N
 75

If yes, give the UN/IMDG code (product identification number): _____

79

O. If the goods were consigned from the USA, give the state: _____

O
 81

Name of person completing the form _____ Tel: _____

Firm's name and address, if different from that on covering letter

Survey of Origins, Destinations and Transport of
UK International Trade 1991

Exports

Please complete the questionnaire only for the entry specified on the attached document, which gives details extracted from the relevant Customs Declaration. Sometimes a single entry covers contributions from more than one UK origin. If so, give the details corresponding to the largest part. If any of the details quoted on the Customs document are incorrect, please amend them clearly. Do not detach the document from the form.

A. If the goods came from several sources near different towns, omit the town and give the county where all or most of the goods originated.

D. Give the mode of transport on leaving the UK, irrespective of the modes used on other stages of the journey.

F. Tick one box only, if the mode on board ship (question E) was a form of combined transport (E1-E4). Tick box 2 if the goods were carried in a container on road goods vehicle, trailer, rail wagon or barge. As in the Customs Declaration, the term "container" includes large re-usable containers (of ISO type, or similar), and smaller re-usable types of container of at least 8 cubic metres designed to carry a variety of goods and capable of transshipment without unloading. Other types of swapbody facility should be indicated in box 3.

G. Tick one box only, for goods carried by container or swapbody, (whether or not as combined transport on board ship); ie E5, F2 or F3. Tick box 1 or 2 as appropriate if the container was of standard ISO dimensions; otherwise tick box 3 and give estimates of dimensions.

H. Give the first port at which the goods were unloaded or transhipped after leaving the UK: in the case of goods in a road goods vehicle or trailer, give the port at which it was first driven off a ship.

If the first port of unloading (question H) was not in Europe, skip to question K. Europe should be understood geographically rather than in terms of political or economic groupings of countries. It should be taken to include continental Europe, the Irish Republic, the Mediterranean islands, Canary Islands, Eastern Europe, (but not the USSR), and Scandinavia.

I. For goods with destinations in Europe (or which left Europe from another port or airport), tick one box I(i) to give the main type of transport used in the journey to the destination (or the port or frontier at which the goods left Europe) from the port named at H. For goods that were transhipped or unloaded at another port after travelling from port H, name the transshipment port at I(ii).

J. For goods consigned to one of the six named European countries closest to the UK, state which country and give the nearest town to which the goods were sent. Germany includes both West and East Germany (formerly the German Democratic Republic).

K(i) Tick box 1 (yes) if freight forwarding for this item was carried out by a firm other than the trader.

K(ii). Tick the box which most closely describes those agreed for this transaction: thus, if the costs of freight (either inland, sea or air transport) were included in the agreed price, then tick CIF/CF/Delivered, otherwise tick FOB/Ex Works.

L. Tick one box only, if on leaving the UK the goods were carried by road goods vehicle, trailer, rail wagon or container. Tick box 1 or 2 if the vehicle also carried other goods (whether imported or not). Groupage (consolidation of consignments within a container) should be distinguished from other part loads (multiple deliveries).

M. Estimate the gross weight of the item - that is, the weight of the goods including packaging, but excluding the actual (tare) weight of any container or vehicle in which the goods were carried. The gross weight should be greater than the weight of the goods alone (as reported on the Customs Declaration), unless the weight of packaging was negligible.

ENQUETE D.R.E. - C.E.T.E. - 1986 -

METHODE

L'enquête avait pour but d'apporter des résultats susceptibles d'initialiser un éventuel suivi de l'évolution des trafics TransManche sur le réseau français.

L'enquête portait sur le trafic des poids lourds passant par le détroit et se déroulait sur les aires d'embarquement portuaire. Les remorques non accompagnées ont donc été exclues. 2527 questionnaires ont été utilisés, soit un taux de sondage de 1/76.

Les questionnaires sont les suivants:

37. QUESTIONNAIRE POUR LES VEHICULES COMMERCIAUX

DATE ENQUETEUR

Port d'embarquement ?

- | | | | |
|---------------|---------------|--------------|--------------|
| 1 - Calais | 4 - Zeebrugge | 6 - Dieppe | 9 - St Malo |
| 2 - Boulogne | 5 - Ostende | 7 - Le Havre | 10 - Roscoff |
| 3 - Dunkerque | 8 - Cherbourg | | |

Type de bateau ? 1 - Transbordeur 2 - Aéroglisseur

Type de véhicule ? **Nbre d'essieux ?** **Nbre d'occupants ?**

- | | | |
|-------------------------------------|--------|--------|
| 7 - semi non attelé (tracteur solo) | [][] | [][] |
| 8 - semi attelé | | |
| 9 - camion non attelé | | |
| 10 - camion attelé | | |

Heure théorique de départ ? **Nationalité du tracteur ?**

[][][][] [][][][]

N. jour [][][][]

N° strate [][][]

Ty jour [][][]

Port O [][][]

Bateau [][][]

Ty veh [][][]

Essieux [][][]

Nat veh [][][]

Nb occup [][][]

H départ [][][][]

NOUS ETUDIONS LES ITINERAIRES DE LA "CLIENTELE TRANSMANCHE" EN VUE D'AMENAGER LE RESEAU ROUTIER A SES BESOINS. VOULEZ-VOUS BIEN REpondRE A QUELQUES QUESTIONS SUR CE SUJET ?

I - ACTUELLEMENT, VOTRE VEHICULE EST-IL ?

- 1 - à vide
- 2 - en charge → Poids de marchandises transportées ? [][][]

II - QUEL EST LE LIEU DE VOTRE DERNIER POINT DE CHARGEMENT OU VOTRE ORIGINE ?

Pays

(si France ou Belgique) Dépt Province

Gde Ville

III - EN VOUS AIDANT DE CETTE (CES) CARTE (S), POURRIEZ-VOUS RETRACER VOTRE ITINERAIRE EN FRANCE ? (ORIGINE LA PLUS LOINTAINE) (N'oubliez pas le poste frontière : RN, gde ville)

.....

.....

IV - VOUS DEBARQUEREZ A ?

- | | | | |
|------------------|---------------|----------------|--------------|
| 1 - Dover | 3 - Félixtowe | 5 - Portsmouth | 7 - Plymouth |
| 2 - Folkestone | 4 - Newhaven | 6 - Weymouth | 8 - Ramsgate |
| 9 - Autres | | | |

V - POUR ALLER OU ? (DESTINATION OU PREMIER LIEU DE DECHARGEMENT) (n° de la zone, voir carte découpage)

[][]

Tonnage [][][]

ORIGINE

Pays [][][]

Départ [][][]

Ville [][][]

Nb tronçons [][][]

ITINERAIRE

[][][]	[][][]	[][][]
[][][]	[][][]	[][][]
[][][]	[][][]	[][][]
[][][]	[][][]	[][][]

DESTINATION

Port [][][]

Zone [][][]

VI - QUAND AVEZ-VOUS, POUR LA DERNIERE FOIS TRAVERSE LA MANCHE DANS LE SENS GB → CONTINENT AU VOLANT D'UN VEHICULE DE MARCHANDISES ?

Date Jamais (fin du questionnaire)

VII - AVEC QUEL VEHICULE ?
 7 - semi non attelé
 8 - semi attelé
 9 - camion non attelé
 10 - camion attelé

VIII - VOTRE VEHICULE ETAIT-IL ?

1 - à vide
 2 - en charge → Poids de marchandises transportées

IX - QUEL ETAIT VOTRE PORT D'EMBARQUEMENT EN GB ?

1 - Dover 3 - Félixtowe 5 - Portsmouth 7 - Plymouth
 2 - Folkestone 4 - Newhaven 6 - Weymouth 8 - Ramsgate
 9 - Autres

X - QUEL ETAIT LE LIEU DU DERNIER POINT DE CHARGEMENT OU ORIGINE EN (GB) ?

N° zone

XI - QUEL ETAIT VOTRE PORT DE DEBARQUEMENT SUR LE CONTINENT ?

1 - Calais 4 - Zeebrugge 6 - Dieppe 9 - St Malo
 2 - Boulogne 5 - Ostende 7 - Le Havre 10 - Roscoff
 3 - Dunkerque 8 - Cherbourg 11 - Autres

XII - QUEL ETAIT LE LIEU DU PREMIER POINT DE DECHARGEMENT OU DESTINATION SUR LE CONTINENT ?

Pays
 (si France ou Belgique) Dépt province
 Gde Ville

XIII - QUEL ITINERAIRE EN FRANCE AVIEZ-VOUS EMPRUNTE POUR ALLER DE (Citez le port de débarquement) A ? (Citez la destination la plus éloignée) (ne pas oublier le poste frontière)

.....

pas de trajet en France

XIV - POUR UN DEPART SUR UNE MEME COMPAGNIE, POUVEZ-VOUS EN TOUTE LIBERTE CHANGER DE PORT ?

1 OUI 2 NON

TRAJET INVERSE

N° jour
 TY jour
 N° strate
 Ty veh
 Tonnage

ORIGINE

Port emb
 Zone

DESTINATION

Port déb
 Pays
 Départ
 Ville
 Nb tronçons

ITINERAIRE

Choix du port

ENQUETE AUPRES DES CHARGEURS-INRETS-1989

(c.f. séminaire de Janvier 1989 : Elisabeth Gouvernal et Paul Hanappe)

METHODE

Enquête effectuée par des visites : 1742 établissements et 5000 envois concentrés dans 20 branches de 21 régions.

Cette enquête a été précédée de deux autres dont le but était de mettre au point la méthodologie. Les objectifs de l'enquête étaient doubles : appréhender les pratiques et besoins des chargeurs, décrire le déroulement physique et l'organisation des chaînes de transport.

Les apports méthodologiques sont au nombre de trois : la connaissance de la chaîne de transport de bout en bout, l'utilisation de l'envoi comme unité de transport et l'insertion du transport dans l'économie.

QUESTIONNAIRE

4. A poser si le nombre de caisses mobiles ou conteneurs est different de 0 a E2.

PARMI VOS CAISSES MOBILES OU CONTENEURS,
COMBIEN SONT...

-POSSEDES EN PROPRE	<input type="text"/>	63-65
-EN LEASING	<input type="text"/>	66-68
-LOUES	<input type="text"/>	69-71

5. DISPOSEZ-VOUS D'UN MATERIEL SPECIALISE POUR LE TRANSPORT
DES MATIERES DANGEREUSES ?

OUI	<input type="text"/>	1	A72
NON	<input type="text"/>	2	
passer a E8			

6. POUR LE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES,
COMBIEN DISPOSEZ-VOUS EN PROPRE DE...

...CAMIONS CITERNE	<input type="text"/>	73-74
...WAGONS CITERNE	<input type="text"/>	75-76
...PENICHES CITERNE ...	<input type="text"/>	77-78
...CONTENEURS CITERNE .	<input type="text"/>	79-80
repro. col. 1 a 8		2

7. COMBIEN UTILISEZ-VOUS DE CHAUFFEURS PROFESSIONNELS FORMES POUR LE
TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES ET POSSEDANT UNE ATTESTATION DE
SPECIALISATION ?

<input type="text"/>	B9
<input type="text"/>	10-12

REVENONS A L'ENSEMBLE DE VOS ENVOIS.

8. UTILISEZ-VOUS VOTRE PARC PROPRE POUR...

reponses multiples	...DES COURTES DISTANCES INFERIEURES A 200 Km	1	B13
	...DES LONGUES DISTANCES, SUPERIEURES OU EGALES A 200 Km	2	
	...DES RECEPTIONS DE MARCHANDISE	3	
	...DES EXPEDITIONS DE MARCHANDISE	4	
	...DES TOURNEES DE RAMASSAGE OU DE LIVRAISON	5	
	...DES PARCOURS TERMINAUX DE OU VERS UN LIEU DE PRISE EN CHARGE	6	
	...DES TRAJETS AVEC D'AUTRES ETABLISSEMENTS DE VOTRE ENTREPRISE OU GROUPE	7	

9. POUR TRANSPORTER TOUT OU PARTIE DE VOTRE MARCHANDISE, AVEZ-VOUS RECOURS AUX SERVICES...

reponses multiples	...D'UNE FILIALE TRANSPORT DE VOTRE ENTREPRISE	1	B14
	...D'UN AUTRE ETABLISSEMENT DE VOTRE ENTREPRISE OU GROUPE	2	
	...D'UN COLLEGE CHARGEUR	3	
	...D'UN TRANSPORTEUR	4	
	...DE LA C.N.C. (COMPAGNIE NOUVELLE DES CONTENEURS)	5	
	...DE NOVATRANS	6	
	...D'UN AUTRE AUXILIAIRE DE TRANSPORT	7	

10. VOUS ARRIVE-T-IL D'AVOIR RECOURS A UNE LOCATION DE COURTE DUREE
EN TRANSPORT ROUTIER ?

OUI	<input type="text"/>	1	B15
NON	<input type="text"/>	2	
passer a E12			

11. EST-CE...

reponses multiples	...EN CAS DE PANNE DE VOTRE PROPRE MATERIEL	1	B16
	...POUR FAIRE FACE A DES POINTES SAISONNIERES	2	
	...POUR FAIRE FACE A UNE COMMANDE EXCEPTIONNELLE	3	
	...POUR DES ACTIVITES PROFESSIONNELLES TELLES QUE SALONS OU EXPOSITION	4	

E12. VOTRE ETABLISSEMENT EST-IL SITUE DANS UNE ZONE D'EQUIPEMENT A CARACTERE PUBLIC, TELLE QUE ZONE INDUSTRIELLE OU AUTRE ZONE D'ACTIVITE ?

OUI 1 B17

NON 2

passer a E14

E13. S'AGIT-IL D'UNE ZONE SPECIALISEE DE FRET TELLE QUE ZONE PORTUAIRE, AEROPORTUAIRE, PLATE-FORME FERROVIAIRE, GARE ROUTIERE OU PLATE-FORME MIXTE TYPE GARONOR ?

OUI 1 B18

NON 2

E14. PARMIS LES EQUIPEMENTS SPECIFIQUES D'INFRASTRUCTURE SUIVANT, AUXQUELS AVEZ-VOUS ACCES DIRECTEMENT DANS VOTRE ETABLISSEMENT ...

	E14	E15	E16	E17	
-UN EMBRANCHEMENT FERROVIAIRE	1	1	1	1	19-22
-UN QUAI FLUVIAL	2	2	2	2	
-UN QUAI MARITIME	3	3	3	3	
-UN RACCORDEMENT PIPE-LINE	4	4	4	4	
-UN RACCORDEMENT DIRECT A UNE VOIE RAPIDE OU AUTOROUTE	5	5	5	5	

E15. ...ET AUXQUELS AVEZ-VOUS ACCES A PROXIMITE IMMEDIATE DE VOTRE ETABLISSEMENT ?

si aucun equipement cite a E14 ou E15, passer a E18

E16. PARMIS LES EQUIPEMENTS AUXQUELS VOUS AVEZ ACCES DANS VOTRE ETABLISSEMENT OU A PROXIMITE, LESQUELS UTILISEZ-VOUS POUR VOS APPROVISIONNEMENTS ?

E17. ...ET LESQUELS UTILISEZ-VOUS POUR VOS EXPEDITIONS ?

E18. VOTRE ETABLISSEMENT EST-IL EQUIPE POUR LES SERVICES SUIVANTS ?

presenter liste

reponses multiples

-MANUTENTIONNER ET DEPLACER DES PALETTES	1	B23
-REPLIR OU VIDER DES CONTENEURS OU DES CAISSES MOBILES SUR LE VEHICULE PORTEUR (EMPOTAGE-DEPOTAGE)	2	
-SEPARER DE LEUR VEHICULE PORTEUR DES CONTENEURS OU CAISSES MOBILES	3	
-ASSURER LE DEPLACEMENT DES CONTENEURS OU CAISSES MOB. A L'INTERIEUR DE L'ETAB. PAR PORTIQUE OU AUTRE SYST.	4	

E19. DISPOSEZ-VOUS D'AIRES DE STOCKAGE DANS VOTRE ETABLISSEMENT OU A PROXIMITE IMMEDIATE, POUR STOCKER DES PRODUITS DESTINES A L'EXPEDITION, HORS STOCKAGE DES DECHETS ?

OUI 1 B24

NON 2

passer a E22

E20. MESUREZ-VOUS LEUR CAPACITE ...

...EN JOURS D'AVANCE DE PRODUCTION

...EN JOURS DE REPONSE A LA DEMANDE DU MARCHE

ni l'un ni l'autre

1 B25

2

3

passer a E22

E21. COMBIEN DE JOURS CETTE CAPACITE DE STOCKAGE REPRESENTE-T-ELLE ?

26-28

E22. EXPEDIEZ-VOUS REGULIEREMENT AU MOINS 5% DE VOTRE VOLUME ANNUEL D'ENVOI A DES AIRES DE TRANSBORDEMENT OU DE STOCKAGE INTERMEDIAIRES, AUTRES QUE CELLES DONT NOUS VENONS DE PARLER ?

OUI 1 B29

NON 2

passer a E29

NOUS ALLONS PARLER DES 3 PRINCIPALES AIRES DE STOCKAGE INTERMEDIAIRES QUE VOUS UTILISEZ.
 COMMENCONS PAR LA PRINCIPALE.

	AIRE N°1	AIRE N°2	AIRE N°3
E23. DANS QUELLE COMMUNE CETTE AIRE EST-ELLE SITUEE ?			
E24. CODE POSTAL	30-34	41-45	52-56
E25. QUEL POURCENTAGE DE VOS ENVOIS ANNUELS TRANSITE PAR CETTE AIRE ?	Z 35-37	Z 46-48	Z 57-59
E26. EST-ELLE SITUEE DANS UNE ENCEINTE...	B38	B49	B60
...SNCF, SERNAM, CNC, NOVATRANS ...	1	1	1
...PORT, AEROPORT, GARE ROUTIERE ..	2	2	2
...PLATE-FORME MIXTE DE FRET			
TYPE GARONOR	3	3	3
rien de cela	4	4	4
E27. EST-ELLE MISE A VOTRE DISPOSITION PAR...	B39	B50	B61
...VOTRE ENTREPRISE OU GROUPE .	1	1	1
...DES PARTENAIRES CHARGEURS ..	2	2	2
...UN TRANSPORTEUR	3	3	3
...UN ENTREPOSITAIRE	4	4	4
E28. QUELLES PRESTATIONS Y FAITES-VOUS EFFECTUER ? presenter liste	B40	B51	B62
-CHANGT MODE TRANSP. OU TAILLE VEHIC.	1	1	1
-GROUPAGE-DEGROUPAGE	2	2	2
-EMPOTAGE-DEPOTAGE	3	3	3
-STOCKAGE SUPERIEUR A 3 JOURS	4	4	4
-MONTAGE FINAL, TEST DE QUALITE	5	5	5
-ETIQUETAGE, EMBALLAGE	6	6	6
-TRANSIT DEDOUANEMENT	7	7	7
-GESTION DE STOCKS	8	8	8
-PREPARATION DES COMMANDES	9	9	9
-ORGANISATION DE TOURNEES DE LIVRAISON	0	0	0
-SUIVI EN TPS REEL DE LA MARCHANDISE	X	X	X
-REALISATION DE DOCUMENTS COMPTABLES	Y	Y	Y

E29. VOTRE ETABLISSEMENT DISPOSE-T-IL D'UN EQUIPEMENT INFORMATIQUE ?

OUI 1 B63

NON 2

passer a E33

E30. POUR QUELLES APPLICATIONS TRANSPORT ET LOGISTIQUE UTILISEZ-VOUS VOTRE EQUIPEMENT INFORMATIQUE ?	-GESTION DE PRODUCTION (CAO,FAO)	1	B64
	-GESTION DES STOCKS	2	
presenter liste	-GESTION DES COMMANDES:		
	●RECEPTION ET PREPARATION DES COMMANDES	3	
	●ETAT CHARGEMENT,EMISSION BORDEREAUX,ETIQUETTES ..	4	
	●DOCUMENTS SUR MARCHANDISES DANGEREUSES	5	
	●DOCUMENTS DOUANIER	6	
	-ORGANISATION DU TRANSPORT		
	●ORGANISATION DES TOURNEES,AFFECTATION DES VEHIC.	7	
	●LIAISONS AVEC LES TRANSP.,AUXIL.,PLATE-FORMES ..	8	
	●CALCUL DES COUTS DU TRANSPORT	9	
	●GESTION DES CHRONOTACHYGRAPHES	0	
	●SUIVI DES EXPEDITIONS	X	
	●PREP. ET EDITION DOCU.COMPT.SUR LES TRANSPORTS ..	Y	
	●ETABLISSEMENT DE STATISTIQUES TRANSPORT	1	B65
	●MESURE DE LA PRODUCTIVITE DES TRANSPORTS	2	
	-autre application	3	

E31. VOTRE ETABLISSEMENT UTILISE-T-IL, POUR ORGANISER LES FLUX DE TRANSPORT, DES TERMINAUX RELIES AU SYSTEME CENTRAL...	...DE L'ENTREPRISE OU DU GROUPE	1	B66
	...DU FOURNISSEUR	2	
reponses multiples	...DU DESTINATAIRE	3	
	...DU TRANSPORTEUR OU DE L'AUXILIAIRE DE TRANSPORT	4	
	...DE LA DOUANE	5	
	rien de tout cela	6	

E32. VOTRE ETABLISSEMENT DISPOSE-T-IL, POUR ORGANISER LES FLUX DE TRANSPORT, D'UN SYSTEME CENTRAL RELIE A DES TERMINAUX INSTALLES...	...DANS D'AUTRES ETABLISSEMENTS DE L'ENTREPRISE OU DU GROUPE	1	B67
reponses multiples	...CHEZ DES FOURNISSEURS	2	
	...CHEZ DES DESTINATAIRES	3	
	...CHEZ DES TRANSPORTEURS OU AUXILIAIRES DE TRANSPORT	4	
	...CHEZ D'AUTRES AGENTS	5	
	rien de tout cela	6	

E33. VOTRE ETABLISSEMENT DISPOSE-T-IL D'UN MINITEL ?	OUI	1	B68
	NON	2	
E34. EST-IL UTILISE POUR DES OPERATIONS DE TRANSPORT ?	OUI	1	B69
	NON	2	

E35. A poser si code 1 entoure a E29 ou E34, UTILISEZ-VOUS LES SERVICES TELEMATIQUES TRANSPORT SUIVANTS ?			
presenter liste	-BOURSE DE FRET,CONSULTATION D'OFFRES DE FRET ET DE TRANSPORT	1	B70
	-HORAIRES ET TARIFS DES TRANSPORTEURS,Y COMPRIS PORTS ET AEROPORTS	2	
	-LOCATION DE MATERIEL DE TRANSPORT	3	
	-INFORMATIONS SUR L'ETAT DES ROUTES, LA METEO	4	
	-INFORMATIONS SUR L'ORGANISATION DES TRANSPORTS,LA REGLEMENTATION, LA FORMATION PROFESSIONNELLE	5	
	-INFORMATIONS SUR LA REGLEMENTATION DES MATIERES DANGEREUSES	6	

E36. A COMBIEN DE CLIENTS OU DESTINATAIRES EXPEDIEZ-VOUS VOS PRODUITS ? DIRIEZ-VOUS...	...MOINS DE 5	1	B71
	...ENTRE 5 ET 19	2	
	...ENTRE 20 ET 99	3	
	...100 OU PLUS	4	
	repro. col. 1 a 8	3	

E49. QUELLE EST LA REPARTITION DE CES ENVOIS
EN POURCENTAGE, SELON LEUR POIDS ?

-MOINS DE 29 Kg	Z	57-58
-DE 30 A 299 Kg	Z	59-60
-DE 300 A 2,9 t	Z	61-62
-DE 3 A 29 t	Z	63-64
-DE 30 A 299 t	Z	65-66
-PLUS DE 300 t	Z	67-68
		100 Z

E49B. S'agit-il de...

...donnees connues 1 C49
...donnees estimees 2

E50. QUEL EST L'EFFECTIF SALARIE DE VOTRE ETABLISSEMENT ?

70-74

E51. QUEL EST LE CODE A.P.E. DE VOTRE ETABLISSEMENT ?

75-78

repro. col. 1 a 8 4

E52. L'ETABLISSEMENT A-T-IL UN SERVICE TRANSPORT OU LOGISTIQUE ?

OUI 1 D10
NON 2

E53. LE SERVICE TRANSPORT OU LOGISTIQUE OU LES ACTIVITES TRANSPORT SONT-ILS RATTACHES...

[Empty box for service type]

...A LA DIRECTION GENERALE 1 D11
...AU SERVICE PRODUCTION OU ACHAT 2
...AU SERVICE COMMERCIAL OU VENTES 3
...A UN AUTRE SERVICE (PRECISER) 4

E54. QUELLE EST LA NATURE DE VOTRE ETABLISSEMENT ? S'AGIT-IL...

[Empty box for establishment nature]

...D'UNE USINE OU ATELIER DE PRODUCTION 1 D12
...D'UN ENTREPOT 2
...D'UN MAGASIN DE VENTE 3
...D'UNE AUTRE NATURE (PRECISER) 4

E55. PARMIS LES CAS DE FIGURE SUIVANTS, AUQUEL CORRESPOND VOTRE ETABLISSEMENT ?

présenter
liste

-UN ETABLISSEMENT UNIQUE 1 D13
-UN ETABL. APPARTENANT A UNE ENTREP. COMPORTANT AUTRES ETABL. IMPLANTES...
...DANS LA MEME REGION 2
...EN FRANCE METROPOLITAINE 3
...EN EUROPE HORS PAYS DE L'EST 4
...DANS LE RESTE DU MONDE 5

E56. SUR LE PLAN FINANCIER,
DIRIEZ-VOUS QUE
VOTRE ENTREPRISE...

...EST FINANCIEREMENT CONTROLEE PAR UNE AUTRE .. 1 D14
...EXERCE UN CONTROLE FINANCIER SUR D'AUTRES ... 2
...EST INDEPENDANTE 3

E57. SUR LE PLAN ECONOMIQUE, VOTRE ENTREPRISE...

...ENTRETIEN-ELLE DES LIENS PARTICULIERS AVEC D'AUTRES TELS QUE CONTRATS
D'APPROVISIONNEMENT, CONCESSIONS, CONTRATS DE SOUS-TRAITANCE, EN TANT QUE...
...DONNEUR D'ORDRE 1 D15
...SOUS-TRAITANT OU MANDATE 2
...N'ENTRETIEN PAS DE LIENS PARTICULIERS AVEC D'AUTRES ENTREPRISES 3

E58 EST-CE EN TANT QUE : - donner d'ordre
 - sous-traitant ou mandaté

E59 VOTRE ENTREPRISE OU GROUPE DISPOSE-T-IL D'UNE SUCCURSALLE OU D'UNE OUI 1 D16
 FILIALE SPECIALISEE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ? NON 2

E60 A poser si 2,3,4 ou 5 entoure a E55 ou bien 1 ou 2 a E56 ou bien 1 ou 2 a E57 .
 QUI DECIDE DE VOS PRINCIPALES OPTIONS CONCERNANT L'ORGANISATION GENERALE TRANSPORT
 DE VOS EXPEDITIONS POUR...
 S'AGIT-IL DE... || ...LA || ...L'EUROPE || ...LE RESTE ||
 || FRANCE || || DU MONDE ||

	FRANCE	L'EUROPE	LE RESTE	
...VOTRE ETABLISSEMENT	1	1	1	17-
...VOTRE FILIALE TRANSPORT	2	2	2	
...UN AUTRE ETABLISSEMENT DE VOTRE ENTREPRISE OU GROUPE	3	3	3	
non concerne	-	4	4	

E61 COMBIEN Y A-T-IL DE SERVICES "EXPEDITION" DANS VOTRE ETABLISSEMENT ? D2'

Si 2 services, prendre les 2 premiers envois dans le service principal et le 3ieme dans l'autre service.
 Si 3 services, prendre un envoi par service.
 Si plus de 3 services, prendre un envoi dans les 3 principaux services.

Demander a rencontrer le responsable des expéditions.

E62 NOUS ALLONS MAINTENANT PARLER DES 3 DERNIERS ENVOIS EFFECTUES PAR VOTRE ETABLISSEMENT.
 NOUS APPELONS ENVOI... (presenter et laisser le bristol jaune).
 COMMENCONS PAR LE DERNIER.
 Ouvrir une chemise envoi.

1 2 . ISL 6.rue du 4 septembre 92130 ISSY LES MOULINEAUX

ETUDE INRETS-CHARGEURS CHEMISE INTERVENANT

RAPPEL: NOM DE L'ETABLISSEMENT _____ NUMERO ETIQUETTE : _____

NOM DE L'ENQUETEUR , _____

NUMERO DE L' ENVOI

NUMERO DE L'INTERVENANT

10-11

passer a I35

I1. L'intervenant est-il l'etablissement expéditeur ? OUI G12

NON 2

I2. L'intervenant a-t-il ete commandite par l'etablissement expéditeur ? OUI 1 G13

NON 2

I3. Numero de l'intervenant qui a commandite cet envoi G14

I4. Rappel de sa raison sociale : _____

I5. COORDONNEES DE L'INTERVENANT POUR LEQUEL ON OUVRE CETTE CHEMISE :

RAISON SOCIALE : _____

CODE POSTAL 15-19

VILLE OU PAYS : _____

PERSONNE A CONTACTER: _____ TELEPHONE _____

- I6. PAR RAPPORT A VOTRE ETABLISSEMENT, CET INTERVENANT EST-IL...
 - ...DE LA MEME ENTREPRISE OU DU MEME GROUPE .. 1 G20
 - ...DU MEME G.I.E. 2
 - ...DE LA MEME ASSOCIATION 3
 - ...UN PARTENAIRE PRIVILEGIE 4
 - ...AUTRE 5

- I7. CET INTERVENANT EST-IL ...
 - ...UN TRANSPORTEUR OU UN AUXILIAIRE DE TRANSPORT AUTRE QUE LA SNCF OU NOVATRANS, Y COMPRIS VOTRE FILIALE TRANSPORT 1 G21
 - ...UN ETABLISSEMENT DE VOTRE ENTREPRISE OU GROUPE OU UN CONFRERE CHARGEUR 2
 - ...LE DESTINATAIRE 3
 - ...LA SNCF 4
 - ...NOVATRANS 5

poser le questionnaire trajet a votre interlocuteur actuel.Fin de ce questionnaire

CONTINUER CE QUESTIONNAIRE PAR TELEPHONE AUPRES DE L'INTERVENANT

I8. NOUS NOUS INTERESSONS A UN ENVOI FAIT PAR ... rappeler les caracteristiques de l'envoi decrites sur la chemise envoi aux questions Q1 a Q4,Q13,Q19 et Q23(origine, destinataire, nature, poids, conditionnement, date).

- * Si l'intervenant est un transporteur ou auxiliaire de transport, continuer en I9.
- * Si l'intervenant est le destinataire, continuer en I26.
- * Si l'intervenant est un etablissement de votre entreprise ou groupe ou un confrere chargeur, continuer en I35.

- I19 . POUR CET ENVOI, AVEZ-VOUS ETE CONTACTE PAR ...
- ... TELEPHONE 1 G22
 - ... TELEX 2
 - ... TELECOPIE 3
 - ... COURRIER 4
 - ... MESSAGE INFORMATIQUE 5
 - ... OU S'AGIT IL D'UN ACCORD PERMANENT ? ... 6
- I10. VOTRE ETABLISSEMENT EST-IL RACCORDE A...
- ... UN EMBRANCHEMENT FERROVIAIRE 1 G23
 - ... UN QUAI FLUVIAL 2
 - ... UN EQUIPEMENT INFORMATIQUE PERMETTANT DE COMMUNIQUER AVEC VOS PARTENAIRES POUR DES OPERATIONS DE TRANSPORT. 3
- I11. EST-IL SITUE SUR UNE PLATE-FORME DE FRET A CARACTERE PUBLIC ?
- OUI 1 G24
 - NON 2
- I12. QUEL EST L'EFFECTIF SALARIE DE VOTRE ETABLISSEMENT ? 25-28
- I13. VOTRE ETABLISSEMENT...
- ... EST-IL UNIQUE 1 G29
 - ... OU FAIT-IL PARTIE D'UNE ENTREPRISE OU D'UN GROUPE COMPORTANT PLUSIEURS ETABLISSEMENTS.... 2
- I14. QUEL EST LE CODE A.P.E. DE VOTRE ETABLISSEMENT ? 30-33
- I15. CONCERNANT VOTRE STATUT PROFESSIONNEL, ETES-VOUS...
- ... INSCRIT AU REGISTRE DU COMMERCE EN TANT QUE TRANSPORTEUR..... 1 G34
 - ... POSSESSEUR D'UNE LICENCE DE COMMISSIONNAIRE.. 2
 - ... LOUEUR DE MATERIEL DE TRANSPORT 3
 - ... GERANT D'INFRASTRUCTURES 4
 - ... AUTRE AUXILIAIRE DE TRANSPORT..... 5
- I16. QUEL EST LE NOMBRE DE CHAUFFEURS DANS VOTRE ETABLISSEMENT ? 35-37
- I17. VOTRE ENTREPRISE EST-ELLE...
- DE DROIT FRANCAIS 1 G38
 - ETRANGERE (PRECISER LA NATIONALITE) 2
- passer a I19 39-40
- I18. VOTRE ENTREPRISE EST-ELLE UNE FILIALE D'UNE ENTREPRISE ETRANGERE ?
- OUI (PRECISER LA NATIONALITE) 1 G41
 - NON 2
- 42-43
- I19. AVEZ-VOUS ASSURE LE TRANSPORT POUR CET ENVOI ?
- OUI 1 G44
 - NON 2
- passer a I22

- I31. VOTRE ETABLISSEMENT EST-IL... ..UNE USINE OU UN ATELIER 1 G61
 ...UN MAGASIN DE VENTE 2
 ...UN ATELIER ET UN MAGASIN DE VENTE 3
 ...UN ENTREPOT, DEPOT OU REMISE 4
 autre etablissement 5
- I32. VOTRE ETABLISSEMENT EST-IL IMPLANTE ...RURALE 1 G62
 DANS UNE COMMUNE... ..URBAINE OU CENTRE-VILLE 2
 ...URBAINE PERIPHERIQUE OU SUBURBAINE .. 3
- I33. QUELLE EST LA DATE D'ARRIVEE DE LA MARCHANDISE ? 63-66
- I34. LA MARCHANDISE EST-ELLE ARRIVEELE MATIN 1 G67
 ...L'APRES-MIDI 2
 ...LE SOIR 3
- I35. POUR CET ENVOI, ...AVEZ EFFECTUE LA TOTALITE DES OPERATIONS DE TRANSPORT [1] G68
 VOUS ... AINSI QUE LES EVENTUELLES PRESTATIONS ANNEXES
 reponses multiples ...AVEZ SOUS-TRAITE EN PARTIE LES OPERATIONS DE TRANSPORT
 OU DES PRESTATIONS ANNEXES 2
 ...AVEZ SOUS-TRAITE LA TOTALITE DES OPERATIONS DE TRANSPORT
 ET LES PRESTATIONS ANNEXES 3
 ...ETES PASSE PAR LA SNCF 4
- passer a I38
- ne pas ouvrir de chemise intervenant mais ouvrir un
 questionnaire trajet avec votre interlocuteur actuel
- ...N'ETES PAS INTERVENU DANS LE TRANSPORT 5
- stop contact
- I36. A COMBIEN D'INTERVENANTS AVEZ-VOUS SOUS-TRAITE LES OPERATIONS DE TRANSPORT ? G69
 Ouvrir autant de fiches intervenant que le nombre de sous-traitants.
- I37. AVEZ-VOUS VOUS-MEME EFFECTUE UN TRAJET ? OUI 1 G70
 NON [2]
 stop contact
- I38. COMBIEN DE TRAJETS AVEZ-VOUS EFFECTUE ? (presenter bristol) G71

Fin de ce questionnaire, passer au questionnaire trajet. Ouvrir autant de questionnaires trajet que de trajets effectues.

1	2	ISL 6,rue du 4 septembre ISSY LES MOULINEAUX	3	8	9
ETUDE INRETS-CHARGEURS			CHEMISE ENVOI		

RAPPEL: NOM DE L'ETABLISSEMENT _____ NUMERO ETIQUETTE _____

NOM DE L'ENQUETEUR _____

NUMERO DE L' ENVOI : 1 2 3 (entourer le nombre correspondant) E10

Q1. QUELLE ETAIT LA DATE DE CET ENVOI ? _____ 11-14

Q2. QUEL ETAIT LE NUMERO DE BORDEREAU DE CET ENVOI ? _____

Q3. QUI ETAIT LE DESTINATAIRE DE L'ENVOI ?

RAISON SOCIALE: _____

VILLE (OU PAYS) : _____ CODE POSTAL 15-19

Q4. QUEL ETAIT LE LIEU DE LIVRAISON DE L'ENVOI ?

NOM DE L'ETABLISSEMENT : _____

VILLE (OU PAYS) : _____ CODE POSTAL 20-24

Q5. LE DESTINATAIRE EST-IL... .. UN ETABLISSEMENT AGRICOLE 1 E25

..... UN ETABLISSEMENT COMMERCIAL 2

..... UN ETABLISSEMENT INDUSTRIEL 3

..... UNE ADMINISTRATION OU UNE INSTITUTION . 4

..... UN PARTICULIER 5

Q6. LE DESTINATAIRE APPARTIENT-IL A VOTRE ENTREPRISE OU A VOTRE GROUPE ? OUI 1 E26

NON 2

Q7. LE DESTINATAIRE ENTRETIENT-IL DES LIENS ECONOMIQUES PARTICULIERS AVEC VOTRE ENTREPRISE TELS QUE CONTRATS D'APPROVISIONNEMENT, CONCESSIONS OU CONTRATS DE SOUS-TRAITANCE ? OUI 1 E27

NON 2

Q8. QUEL EST LE NOMBRE D'ENVOIS ANNUEL POUR CE DESTINATAIRE, TOUS PRODUITS CONFONDUS ? 28-31

Q9. A QUEL TONNAGE CE NOMBRE CORRESPOND-IL ? 32-35

Q10. CET ENVOI A-T-IL ETE EXPEDIE DANS LE CADRE D'UN PROGRAMME PREETABLI AVEC VOTRE CLIENT ? OUI 1 E36

NON 2

Q11. UNE FOIS LA COMMANDE PASSEE ET LA DATE DE RECEPTION SOUHAITEE CONNUE, LA DATE EFFECTIVE DE DEPART DE L'ENVOI A-T-ELLE DEPENDU... .. DE VOTRE ETABLISSEMENT 1 E37

..... D'UN AUTRE ETABLISSEMENT DE VOTRE ENTREPRISE OU GROUPE 2

..... DU DESTINATAIRE 3

..... D'UN TRANSPORTEUR OU D'UN AUXILIAIRE 4

passer a Q13

Q12. CETTE PROGRAMMATION EST-ELLE GEREE PAR...
 ...VOTRE ETABLISSEMENT 1 E38
 ...UN AUTRE ETABLISSEMENT DE VJTRE ENTREPRISE OU GROUPE 2
 ...LE DESTINATAIRE 3
 ...UN TRANSPORTEUR OU UN AUXILIAIRE DE TRANSPORT 4

Q13. QUELS ETAIENT LES PRODUITS COMPOSANT CET ENVOI ?

Q13B. a poser si plusieurs produits cites a Q13.
 QUEL ETAIT LE PRINCIPAL PRODUIT EN TERME DE POIDS ?

nombre de produits cites E39

Q14. QUEL EST LE CODE A.P.E. DU PRINCIPAL PRODUIT ?

 40-43

Q15. CET ENVOI COMPORTAIT-IL...
 ...DES DENREES PERISSABLES 1 E44
 ...DES ENVOIS FRIGORIFIQUES 2

reponses multiples

...DES MATIERES DANGEREUSES 3
 rien de tout cela 4

Q16. PRECISEZ LA NATURE DE CES MATIERES DANGEREUSES: presenter bristol

1ERE MATIERE DANGEREUSE _____
 2EME MATIERE DANGEREUSE _____
 3EME MATIERE DANGEREUSE _____

passer a Q19

Q17. S'AGISSAIT-IL D'UN ENVOI...
 ...ISOLE 1 E45

...FAISANT PARTIE D'UN LOT GROUPE POUR PLUSIEURS CLIENTS 2

Q18. QUEL ETAIT LE POIDS DU LOT GROUPE ?

KG 46-53

Q19. QUEL ETAIT LE POIDS DE L'ENVOI ?

KG 54-60

Q20. QUELLE ETAIT LA VALEUR MARCHANDE DE L'ENVOI ?

FRANCS 61-66

Q21. QUEL ETAIT L'OBJECTIF PRINCIPAL DE L'ENVOI ?
 -INTEGRER PAR MONTAGE L'ENVOI A UN AUTRE PRODUIT 1 E67
 -TRANSFORMER,USINER OU CONDITIONNER LE PRODUIT 2

presenter liste

-STOCKER LE PRODUIT 3
 -FAIRE DU SOUTIEN APRES-VENTE OU LIVRER DU MAT.PUB.... 4
 -LIVRER UN PRODUIT FINI 5

Q22. CET ENVOI ETAIT-IL FRANCO DE PORT ?

OUI 1 E68
 NON 2

- Q23. QUEL ETAIT LE CONDITIONNEMENT DU TRANSPORT DE L'ENVOI AU DEPART DE L'ETABLISSEMENT ?
- COLIS,CARTON,CAISSE OU SAC 1 E69
 - FUT,JERRICAN OU TONNEAU 2
 - PALETTES,ROLL 3
- presenter liste
- reponses multiples si plusieurs conditionnements distincts, mais prendre le plus grand si plusieurs conditionnements groupes les uns dans les autres
- CONTENEUR-CITERNE 4
 - CONTENEUR OU CAISSE MOBILE 5
 - AUTRE CITERNE 6
 - AUTRE VRAC 7
 - CONVOI EXCEPTIONNEL 8
 - AUTRE CONDITIONNEMENT SPECIFIQUE 9

Q24. COMBIEN CELA REPRESENTAIT-IL DE CONTENEURS OU DE CAISSES MOBILES ? 70-71

- Q25. LES CONTENEURS OU CAISSES MOBILES ONT-ILS ETE FOURNIS PAR...
- ...VOTRE ENTREPRISE 1 E72
 - ...LE DESTINATAIRE 2
 - ...LE TRANSPORTEUR 3
 - ...L'AUXILIAIRE DE TRANSPORT 4

- Q26. LE CONDITIONNEMENT DU TRANSPORT A-T-IL ETE CHOISI PAR...
- ...VOTRE ETABLISSEMENT 1 E73
 - ...VOTRE ENTREPRISE OU GROUPE 2
 - ...LE TRANSPORTEUR OU L'AUXILIAIRE DE TRANSPORT 3
 - ...LE DESTINATAIRE 4
 - ...PERSONNE, C'EST LA NATURE OU LA TAILLE DE L'ENVOI QUI JUSTIFIE LE CONDITIONNEMENT 5

- Q27. AVEZ-VOUS CONFIE TOUT OU PARTIE DU TRANSPORT DE CET ENVOI A UN OU PLUSIEURS TRANSPORTEURS OU AUXILIAIRES DE TRANSPORT ?
- OUI 1 E74
- NON 2
- passer a Q36

Q28. QUEL A ETE LE PRIX DE TRANSPORT DE L'ENVOI ? FRANCS 75-80

6

repro col.1 a 8

- Q29. LES IMPERATIFS DU TRANSPORT, EN TERMES DE COUT ET DE QUALITE, ONT-ILS ETE DEFINIS PAR ... reponses multiples
- ... VOTRE ETABLISSEMENT 1 F10
 - ... VOTRE ENTREPRISE OU GROUPE .. 2
 - ... OU PAR LE DESTINATAIRE 3

- Q30. UN AU MOINS DE CES TRANSPORTEURS OU AUXILIAIRES A-T-IL UN ACCORD PERMANENT AVEC VOUS TEL QUE CONTRAT AU TONNAGE OU CONTRAT DE FIDELITE ?
- OUI 1 F11
- NON 2

- Q31. QUELS ONT ETE LES CRITERES DECISIFS DANS LE CHOIX DU OU DES TRANSPORTEURS OU AUXILIAIRES POUR CET ENVOI ?
- CLASSER CES CRITERES DE 1 A 3.
- | | 1-CRITERES DE COUT | 2-CRITERES DE QUALITE DE SERVICE | 3-CRITERES DE RESPECT DES NORMES DE SECURITE |
|-----|--------------------|----------------------------------|--|
| 1er | 1 | 2 | 3 |
| 2em | 1 | 2 | 3 |
| 3em | 1 | 2 | 3 |
- 12-14

Q32. PARMIS CES CRITERES DE QUALITE DE SERVICE, QUELS SONT LES TROIS PRINCIPAUX QUI ONT JOUES DANS CE CHOIX ?

- RAPIDITE DES DELAIS D'ACHEMINEMENT 1 F15
- RESPECT DE L'HEURE DE RAMASSAGE OU DE DISTRIBUTION 2
- presenter liste -DISPONIBILITE IMMEDIATE 3
- CAPACITE D'ASSURER UN TRANSPORT DE BOUT EN BOUT 4
- DISPONIBILITE EN STOCKAGE 5
- SIMPLICITE TARIFAIRE 6
- GESTION DE L'INFORMATION COMPTABLE 7
- GARANTIE DES DELAIS D'ACHEMINEMENT 8
- POSSIBILITE D'ETRE INFORME SUR L'ETAT ET SUR L'ENDROIT OU SE TROUVE LA MARCHANDISE 9

Q33. LE CHOIX DU OU DES TRANSPORTEURS ... VOTRE ETABLISSEMENT 1 F16
 OU AUXILIAIRES DE TRANSPORT ... VOTRE ENTREPRISE 2
 A-T-IL ETE IMPOSE PAR ... LE DESTINATAIRE 3
 reponses multiples

Q34. A QUI AVEZ-VOUS CONFIE LE TRANSPORT DE CET ENVOI OU LA REALISATION DE PRESTATIONS ANNEXES ?

- VOUS-MEME EN COMPTE PROPRE 1 F17
- VOTRE ENTREPRISE OU GROUPE HORS FILIALE TRANSPORT 2
- presenter liste -UN AUTRE CONFRERE CHARGEUR 3
- UN OU PLUSIEURS TRANSPORTEURS OU AUXILIAIRES DE TRANSPORT AUTRES QUE LA SNCF, Y COMPRIS LA FILIALE TRANSPORT 4 F18
- reponses multiples -LA SNCF 5
- LE DESTINATAIRE 6

Q35. A poser si code 4 entoure a Q34.
 COMBIEN DE ... ONT PARTICIPE A CET ENVOI ?

Ouvrir autant de chemises "intervenant" que d'intervenants differents recenses a Q34.
 Dans le cas de transporteurs ou auxiliaires de transport, ouvrir autant de chemises "intervenant" que recenses a Q35.
 Ouvrir systematiquement une chemise intervenant pour le destinataire meme si le code 6 n'est pas entoure a Q34.

ouvrir 2 chemises intervenant : destinataire et expéditeur

Q36. VOTRE ETABLISSEMENT A-T-IL PARTICIPE AU TRANSPORT DE L'ENVOI OUI 1 F19
 OU A LA REALISATION DE PRESTATIONS ANNEXES ?

NON 2

ouvrir une chemise intervenant : destinataire

4
1 2 ISL 6, rue du 4 septembre 92130 ISSY LES MOULINEAUX

RAPPEL: NOM DE L'ETABLISSEMENT _____ NUMERO ETIQUETTE : _____

8
NOM DE L'ENQUETEUR _____

3 8 9

ETUDE INRETS-CHARGEURS QUESTIONNAIRE TRAJET

NUMERO DE L'ENVOI NUMERO DE L'INTERVENANT NUMERO DU TRAJET 10-12

1 H13	T1. POINT DE DEPART DU TRAJET : -QUAI CHARGEUR	T7. DURANT CE TRAJET, LA MARCHANDISE ETAIT-ELLE EN CONTENEUR OU CAISSE MOBILE ?	OUI 1 H26 NON 2	T14. POINT D'ARRIVEE DU TRAJET : -QUAI CHARGEUR	1 H33
2	-QUAI SERNAM			-QUAI SERNAM	2
3	-CHANTIER CNC			-CHANTIER CNC	3
4	-CHANTIER NOVATRANS	T8. TYPE D'ENGIN UTILISE :		-CHANTIER NOVATRANS	4
5	-GARE SNCF	-REMORQUE	1 H27	-GARE SNCF	5
6	-GARE ROUTIERE	une seule		-GARE ROUTIERE	6
7	-PORT	reponse		-PORT	7
8	-AEROGARE	prendre le plus		-AEROGARE	8
9	-QUAI TRANSPORTEUR	petit type d'engin		-QUAI TRANSPORTEUR	9
		si 2 types			
		imbriquées.			
H14	T2. a poser si code 1 ou 9 entoure a T1. POINT SUR UNE PLATE-FORME A CARACTERE PUBLIC			T15. a poser si code 1 ou 9 entoure a T1. POINT SUR UNE PLATE-FORME A CARACTERE PUBLIC	H34
1	- OUI			DE TYPE GARONOR ?	OUI 1
2	- NON				NON 2
	T3. LIEU DE DEPART DU TRAJET : VILLE (OU PAYS SI ETRANGER)			T16. LIEU D'ARRIVEE DU TRAJET : VILLE (OU PAYS SI ETRANGER)	
15-19	CODE POSTAL	T9. a poser si code 1,2,3,4 ou 7 entoure a T8. COMBIEN DE ... ONT ETE UTILISES POUR CE TRAJET ?	<input type="checkbox"/> H28	CODE POSTAL	35-39
20-23	T4. DATE DE DEPART DU TRAJET :	T10. a poser si code 1 a 7 entoure a T8. VOTRE ENVOI CONSTITUAIT-IL UNE CHARGE COMPLETE POUR CE ...	OUI 1 H29 NON 2	T17. DATE D'ARRIVEE DU TRAJET :	40-43
1 H24	T5. MOMENT DU DEPART DANS LA JOURNEE: -LE MATIN			T18. MOMENT DE L'ARRIVEE DANS LA JOURNEE : -LE MATIN	1 H44
2	-L'APRES-MIDI			-L'APRES-MIDI	2
3	-LA NUIT			-LA NUIT	3
H25	T6. PRESTATIONS EFFECTUEES AU DEPART DU TRAJET : -CHANGEMENT DE TAILLE OU DE MODE DE VEHICULE	T11. MODE DE TRANSPORT UTILISE : S'AGISSAIT-IL ... FERROVIAIRE	1 H30	T19. PRESTATIONS EFFECTUEES A L'ARRIVEE DU TRAJET : -CHANGEMENT DE TAILLE OU DE MODE DE VEHICULE .	1 H45
3	-EMPOTAGE OU DEPOTAGE	D'UN TRANSPORT... .. FLUVIAL	2	-EMPOTAGE OU DEPOTAGE	2
4	-GROUPE	reponses		-GROUPE	3
5	-DEGROUPE	multiples		-DEGROUPE	3
6	-ETIQUETAGE, EMBALLAGE			-ETIQUETAGE, EMBALLAGE	4
7	-TRANSIT, DEDOUANEMENT			-TRANSIT, DEDOUANEMENT	5
8	-STOCKAGE CONDITIONNE PAR LE MOYEN DE TRANSPORT AVEC RESPECT DE L'UNITE D'ENVOI	T12. S'AGISSAIT-IL D'UNE LIGNE REGULIERE ?	OUI 1 H31 NON 2	-STOCKAGE CONDITIONNE PAR LE MOYEN DE TRANSPORT AVEC RESPECT DE L'UNITE D'ENVOI	7
9	-STOCKAGE CONDITIONNE PAR LE MOYEN DE TRANSPORT AVEC CHANGEMENT DE L'UNITE D'ENVOI	T13. LE POINT D'ARRIVEE DU TRAJET CORRESPONDAIT-IL... ... A L'ETABLISSEMENT DESTINATAIRE	1 H32	-STOCKAGE CONDITIONNE PAR LE MOYEN DE TRANSPORT AVEC CHANGEMENT DE L'UNITE D'ENVOI	8
0	-STOCKAGE VOLONTAIRE	... AU PREMIER POINT DE RUPTURE DE CHARGE APRES LA FRONTIERE	2	-STOCKAGE VOLONTAIRE	9
	-rien de tout cela	... A UN AUTRE POINT DE PASSAGE	3	-rien de tout cela	0

ANNEXE 3

Proposition pour une sauvegarde du système d'information sur le transport international de marchandises (document français du 12 Juin 1991 du Comité d'Evaluation et de Développement de l'Information sur les Transports)

Proposition pour une sauvegarde du système d'information sur le transport international de marchandises (document français du 12 Juin 1991 du Comité d'Evaluation et de Développement de l'Information sur les Transports)

L'accentuation du décalage entre le calendrier prévu de suppression des formalités actuelles et le rythme d'élaboration des outils de substitution fait craindre que l'échéance du 1er Janvier 1993 ne se traduise par une mise en cause grave du système d'information sur les transports internationaux de marchandises, particulièrement préjudiciable à la France compte tenu des enjeux importants qui la concernent en matière de flux européens du fait de sa position géographique. C'est pourquoi il apparaît urgent que la France défende vis-à-vis de ses partenaires comme auprès des instances communautaires une proposition globale visant à résoudre l'ensemble des problèmes posés au secteur des transports quant au devenir du système d'information.

1°) Echange extra-communautaire : la transposition au plan communautaire des dispositifs nationaux actuels

Dans la période préalable à l'instauration du marché unique qui nous sépare du 1er Janvier 1993, le D.A.U. (Document Administratif Unique) s'applique à tous les échanges internationaux, y compris intra-communautaires.

Il recense à ce titre :

- obligatoirement, le mode de transport à la frontière nationale et la nationalité du moyen de transport à l'entrée dans le pays membre.
- Facultativement, le bureau frontière et le mode de transport intérieur.

Ceci permet notamment de caractériser la chaîne de transport du point de vue de son origine-destination finale, du point de passage frontière et de la succession des modes de transport empruntés. A compter du 1er Janvier 1993, les frontières nationales intérieures à la Communauté vont disparaître, et ce dispositif ne pourra donc pas être préservé en ce qui concerne les échanges intracommunautaires (voir 2°). Mais la contrepartie en est un rôle d'autant plus important joué par les frontières communautaires. Il est donc logique de transposer au niveau communautaire les règles actuellement en vigueur au plan national, en retenant non seulement les informations obligatoires (mode de transport à la frontière communautaire et nationalité de ce mode) mais aussi certaines informations facultatives (bureau frontière communautaire, pays de première origine ou de dernière destination, mode de transport intérieur, lieu intérieur de chargement ou de déchargement).

La disposition de ces informations permettrait à la fois de connaître les hinterlands portuaires (en identifiant le port-bureau frontière communautaire d'entrée/sortie), d'identifier le transit routier imputable aux pays tiers et de caractériser la chaîne de transport associée aux échanges extra-communautaires.

Les évolutions récentes semblent aller dans le bon sens (proposition de la Commission rendant obligatoire la plupart de ces informations). Il ne faut toutefois pas négliger le problème de la qualité des réponses aux rubriques du DAU permettant de caractériser la chaîne de transport.

Une difficulté majeure subsisterait en outre du fait que dans le cas général, l'information contenue dans le D.A.U. est enregistrée à l'occasion du dédouanement (comptabilisation dite en "commerce spécial") et non à l'occasion des mouvements physiques de la marchandise dans la Communauté suivie de mise en entrepôt, et sa sortie d'entrepôt pour mise à la consommation. Au surplus, en cas de réexportation, il n'y a pas de comptabilisation en commerce spécial. Il faut donc pouvoir passer de l'un à l'autre en recourant à la statistique d'entrepôt, de façon à exprimer l'information en commerce général, seul pertinent du point de vue transport. Ceci implique que la statistique d'entrepôt contienne les mêmes informations issues du D.A.U. que celles précédemment listées, ce qui ne correspond pas aux orientations actuellement prises en la matière.

2°) Echanges intra-communautaires : l'utilisation des documents de transport dans le cadre d'Intrastat

Comme il a été indiqué ci-dessus, la statistique douanière va cesser de couvrir ce champ à compter du 1er Janvier 1993. Le problème doit être considéré de deux façons distinctes selon que les modes concernés sont actuellement couverts ou non par une directive.

Dans l'affirmative, il est théoriquement envisageable de procéder par mise en commun des réponses des Etats Membres aux obligations statistiques stipulées par les directives. Il convient toutefois de savoir que les pratiques, et la fiabilité des informations qui en découle, sont très variables d'un Etat à l'autre, notamment pour le transport routier. Ainsi, il est conceptuellement possible, mais pas forcément réaliste à court terme, d'estimer le transit routier Allemagne-Espagne intéressant la France à partir des sources de ces deux pays. Par ailleurs, cela suppose que soient mises en commun, homogénéisées et rendues accessibles aux différents pays ces informations. Sauf à recourir aux documents de transport (et notamment à la lettre de voiture), il n'y a pas d'autre alternative pour appréhender les trafics émanant de véhicules étrangers (à destination de la France ou en transit sur notre territoire) que de procéder à des enquêtes auprès des conducteurs en un nombre de points suffisamment diversifiés à proximité de nos frontières terrestres. Dans la négative, ces documents de transport, et singulièrement les connaissements en transport maritime, apparaissent comme la seule source possible d'information utile. De ce point de vue, le dispositif Intrastat en cours de mise au point fournit l'opportunité d'inscrire le recueil d'information dans un cadre réglementaire. Certes, il ne prévoit explicitement que de recueillir, sous forme de statistique récapitulative mensuelle, la valeur des marchandises, le pays d'origine/destination, la quantité et le mode à la frontière intracommunautaire. Mais il prévoit un volet "transit" qui n'a pas été précisé par les représentants douaniers, et dont les partenaires transport peuvent se saisir.

Il convient d'entendre ici le transit non au sens douanier (marchandise sous sujétion douanière en circulation à l'intérieur de la Communauté), mais au sens de toute marchandise effectuant un parcours entre deux pays distincts de la Communauté, qu'il s'agisse de la partie terminale d'un flux extra-communautaire avec mise en libre pratique au point d'entrée dans la Communauté (flux Etats-Unis-France dédouané à Rotterdam par exemple), ou d'un flux strictement intra-communautaire, et qu'il y ait ou non transit par un pays autre que celui de départ ou d'arrivée à l'intérieur de la Communauté (flux Allemagne-Espagne transitant par la France par exemple).

Le dépouillement sur ce champ des connaissances permettrait de disposer, pour le seul mode maritime, des informations suivantes : point d'entrée ou de sortie dans la C.E.E., nature de la marchandise, mode principal utilisé, tonnage et dans certains cas, destination ou origine régionale intérieure à la Communauté. Mais il arrive que les manifestes soient beaucoup plus pauvres, notamment lorsque la traversée s'effectue en camion (TransManche).

Pour ce qui concerne les trafics tiers effectuant un parcours intracommunautaire, après transbordement dans un port de la Communauté, il conviendra de rechercher une procédure permettant de les distinguer des trafics intracommunautaires proprement dits.

Comme précédemment, à propos des informations découlant des Directives, ceci n'a d'intérêt que pour autant que le système est généralisé à l'ensemble de la Communauté. A partir du moment où il est mis en place, il semble en outre plus simple de l'appliquer à l'ensemble des trafics, même si le D.A.U. apporte des informations similaires, voire plus complètes pour les trafics extracommunautaires.

Une voie de mise en oeuvre du recueil pour le mode maritime pourrait consister à le confier aux Ports, qui saisissent d'ores et déjà une partie des informations au niveau des manifestes, et ont dans certains cas accès au connaissance. Ceci suppose un engagement de l'ensemble des Ports Européens à alimenter le dispositif, et à en faire au delà de leur usage propre un système public d'information accessible aux Etats.

Les projets d'organismes comme Piers ou dans une moindre mesure Lloyds qui s'appuient sur l'exploitation des mêmes sources, soulèvent quant à eux d'importantes questions relatives à l'accessibilité publique de l'information et à son coût. Ils supposent en outre que soient clairement définies les règles de déontologie s'appliquant aux utilisations commerciales de nature à rentabiliser l'investissement consenti dans la constitution de la base. En outre, le modèle actuel du Système Piers, en ce qui concerne les échanges Etats-Unis/Europe peut laisser craindre une dissymétrie de l'information, l'analyse des importations américaines étant plus fouillée en réponse aux préoccupations des entreprises américaines en terme de protection de leur marché.

Il conviendrait en tout état de cause de chercher à compléter cette base d'information de la connaissance du mode de transport intracommunautaire apportée par le D.A.U. en extracommunautaire. La possibilité d'enrichir dans ce sens les questionnaires d'enquêtes sur l'activité des véhicules doit être examinée.

Dans le domaine du fret aérien, les tonnes-kilomètre transportées, connues au niveau du parcours aérien, ne suffisent plus pour appréhender les évolutions liées à la segmentation du marché. Le traitement de la Lettre de transport Aérien devient un complément nécessaire pour une meilleure information sur le marché, la méconnaissance du mode d'acheminement terminal étant moins pénalisante qu'en transport maritime compte tenu de ce que la quasi-totalité en est assurée par route.

Au total, il paraît d'autant plus nécessaire de faire reposer le système d'observation futur sur deux types de support qui sont largement complémentaires mais pris isolément, comportent des imperfections :

- Le support douanier qui couvre le transport extra-communautaire et apporte un éclairage sur les chaînes, mais est limité par le développement de la mise en libre pratique, la restriction au champ du commerce spécial et l'incertitude quant à la qualité des informations caractérisant la chaîne.
- Le support transport qui permet de renseigner l'intracommunautaire (et également l'extra-communautaire lorsqu'il s'appuie sur une lettre de transport) mais n'appréhende pas la chaîne et soulève la délicate question de la période de transition précédant une gestion harmonisée des enquêtes au plan européen pour le mode routier.

Il convient donc de faire porter l'effort simultanément sur une prise en compte plus complète des besoins transport dans le cadre douanier, sur la conception d'une formule viable d'exploitation des documents de transport et sur l'accélération du processus d'enrichissement des enquêtes relevant de directives communautaires.

COST 312

SEMINAIRE INTERNATIONAL DE BRUXELLES

23 et 24 Juin 1992

RESUME DES SESSIONS

<u>PRESENTATION</u>	221
<u>SESSION I</u> SEANCE INAUGURALE	223
Président : M. GERARDIN, ancien Président du Comité de gestion COST-312	
Présentation générale du séminaire : M. GERARDIN	
Présentation générale de COST-312: M. HOUEE, président du Comité de Gestion COST 312	
Allocution d'ouverture : M. NANOPOULOS, Directeur, EUROSTAT.	
Discussion	
<u>SESSION II</u> SEANCE "PASSAGERS"	225
Président : M. AZORIN (EUROSTAT)	
Rapporteur : Mme SEETHALER (Office Fédéral de la Statistique. BERNE)	
Présentation: M. COLLINGS (Department of Transport. LONDRES)	
Discussion	
<u>SESSION III</u> SEANCE "MARCHANDISES"	226
Président : M. FERRIS (Department of Tourism and Transport-DUBLIN)	
Rapporteur : M. OOSTERWIJK (Ministerie van Verkeer en Waterstaat. LA HAYE)	
Présentation: Mme ROY (O.E.S.T. PARIS)	
Discussion	
<u>SESSION IV</u> SEANCE "BESOINS DE DONNEES POUR LES MODELES" ..	227
Président : M. BAANDERS (Ministerie van Verkeer en Waterstaat. LA HAYE)	
Orateur : M. MORELLET (INRETS. ARCUEIL)	
M. C. DE RHAM (Systems Consult. BERNE)	
Discussion	
<u>SESSION V</u> SEANCE "UTILISATION DES RESULTATS POUR L'ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE	229
Président : M. C. REYNAUD (INRETS. ARCUEIL)	
Orateurs : M. CRAWFORD (Commission Européenne)	
M. JOIGNAUX (INRETS. LILLE)	
M. PHILIPPONNEAU (Conseil Economique et Social Bretagne)	
M. PLASSARD (Laboratoire Economie des Transports. LYON)	
Discussion	
<u>SESSION VI</u> CONCLUSIONS et RECOMMANDATIONS DE COST 312	232
Président : M. HOUEE	
Orateurs : Mme SEETHALER	
M. OOSTERWIJK	
Discussion	

SESSION VII TABLE RONDE DES REPRESENTANTS DE PROJETS
DE GRANDES INFRASTRUCTURES 233

- Président : M. GONZALEZ-FINAT
Participants : M. BENCHEKROUN (Lien fixe Espagne-Maroc)
M. DEAU (C.C.F.E. - Communauté des Chemins de Fer Européens)
M. HAGER (E.R.T.I. - European Round Table of Industrials)
M. MADSEN (Great Belt)
M. MAUCH (INFRAS. ZURICH)

SESSION VIII SEANCE DE CLOTURE 235

- Conclusions: M. HOUEE
M. GONZALEZ-FINAT

Liste des participants 237

PRESENTATION

Les 23 et 24 Juin 1992 s'est tenu à B un séminaire international sur les résultats et recommandations de l'action COST 312 relative à l'évaluation des effets du Tunnel sous la Manche sur les flux de trafic.

Réuni à l'initiative de la Commission des Communautés Européennes, ce séminaire a réuni 70 participants : membres des administrations des différents pays associés à COST 312 et de la Commission, représentants des entreprises de transport, experts ou universitaires, membres de bureaux d'études.

Le programme du séminaire, après la présentation du rapport COST 312 (Passagers puis Marchandises) comprenait deux sessions spécifiques essayant d'évaluer l'intérêt du recueil d'information statistique : la première portait sur les "besoins en données pour les modèles de prévision de trafic", la deuxième portait sur l'utilisation des résultats pour l'analyse socio-économique.

Une table ronde regroupant des représentants d'autres projets européens de grandes infrastructures a également permis d'élargir le débat à la pertinence des recommandations de COST 312 pour d'autres applications que le Tunnel sous la Manche.

SESSION I : SEANCE INAUGURALE

Président : M. GERARDIN, Banque Européenne d'Investissement,
Ancien Président du Comité de gestion de COST 312

La session a porté sur les buts principaux de l'action COST 312 et sur le système de statistiques communautaires.

Monsieur GERARDIN a rappelé que l'action COST 312 a été engagée en 1989 dans le but de mettre au point une méthodologie pertinente du suivi des flux trans-Manche. Le travail, associant des administrations, des équipes de recherche et d'études, des exploitants de transport, s'est déroulé dans un excellent climat de collaboration.

Quelques mois après COST 312 a démarré COST 317, action complémentaire qui a pour but de mettre au point des outils de suivi de l'impact économique sur le développement régional du tunnel sous la Manche.

Monsieur HOUEE, président du Comité de Gestion en exercice, a ensuite indiqué que si les travaux du COST 312 s'inscrivent d'abord dans un contexte "Etudes et Recherche", l'analyse des flux trans-Manche présents et futurs, intéresse vivement un grand nombre d'exploitants de systèmes de transports, de promoteurs, d'institutions financières, d'organismes internationaux.

Pour des projets d'infrastructures de transport dont le coût se chiffre en dizaines voire en centaines de milliards d'écus, la connaissance des flux de trafic et l'estimation des évolutions sont indispensables. Les problèmes de rentabilité rencontrés par certains projets d'infrastructure ont, en effet, mis en évidence l'importance des exercices de prévisions de trafic.

La mise en place du marché unique européen va considérablement modifier le recueil des données statistiques pour les marchandises. La source "douanière" qui s'est avérée être la plus riche et la plus homogène, va disparaître. Pour les passagers également, la principale source actuelle liée à un complément de l'enquête IPS (International Passenger Survey) britannique risque de ne pas pouvoir être réalisée de nouveau faute de moyens financiers suffisants.

L'examen des sources statistiques existantes (pour lesquelles on se reportera au rapport principal) montre la difficulté de comparer les différentes sources.

Tout cela a conduit COST 312 à élaborer des propositions et recommandations. Il est souhaitable qu'elles soient prises en compte par les autorités nationales et européennes responsables du recueil statistique.

Monsieur NANOPOULOS, Directeur à Eurostat, a fait le point sur la politique communautaire en matière de statistiques.

L'information statistique est devenue de plus en plus demandée par les gouvernements nationaux et par tous les opérateurs économiques et sociaux.

Les récents accords de Maastricht vont accroître encore la demande, en particulier dans le domaine des statistiques régionales.

Les travaux menés par Eurostat reposent sur les données disponibles dans chacun des Etats membres, harmonisées entre elles. Le secteur des services, dans lequel se situent les transports, est relativement nouveau puisque EUROSTAT n'a commencé à s'y intéresser qu'à partir de 1986.

Trois directives communautaires concernant les transports terrestres de marchandises (route, chemin de fer, voies navigables) existaient toutefois. Pour le transport maritime, rien n'existe encore et un projet est en discussion pour remplacer les sources douanières par d'autres sources issues des manifestes de navires.

De plus, le projet Intrastat prévoit un système entièrement nouveau à partir de janvier 1993, basé non plus sur les statistiques douanières mais sur la saisie directe d'informations auprès des entreprises importatrices ou exportatrices de produits avec les autres pays membres

Pour les passagers, l'action COST 305 ("Système de données pour l'étude de la demande de transport interrégional de voyageurs") a préconisé, dans un rapport publié fin 1988², un système coordonné d'enquêtes auprès des ménages. Malheureusement, l'ampleur du projet (5000 enquêtes par vague étalée sur 5 ans et pour chaque grande région de la Communauté), n'a pas permis jusqu'à présent de trouver les financements nécessaires.

² Office des Publications Officielles des Communautés Européennes :

EUR 11443 : COST 305 "Système de données pour l'étude de la demande de transport interrégional de voyageurs". Rapport final. 1988.

EUR 14381 : COST 305 "La demande de transport de voyageurs en Europe, aujourd'hui et demain". Séminaire de Bruxelles. 1992.

SESSION II : "PASSAGERS"

Président : Monsieur AZORIN (Eurostat)

La présentation de la partie passagers du rapport a été faite par Monsieur COLLINGS du Département of Transport - Londres (cf. section II du rapport de l'action)

L'exposé et les débats qui ont suivi ont porté sur les points suivants :

- o Compte tenu du délai assez court, il faut s'appuyer sur les statistiques existantes car la mise en place d'un nouveau recueil de données risque de prendre plus de temps que celui qui nous sépare de l'ouverture du tunnel.
La collecte de données, après l'ouverture, doit permettre de quantifier les trois effets liés à la mise en place de tout grand projet d'infrastructure de transport : le détournement du trafic des liaisons préexistantes, la génération de trafic, et l'induction de trafic liés à la baisse du coût du transport.
L'existence simultanée d'autres facteurs, dont la suppression des frontières entre les Etats et les modifications politiques et économiques dans l'Europe du Centre et de l'Est, ne permettra pas toujours d'évaluer précisément l'influence spécifique du tunnel.
- o Actuellement, la meilleure source de données statistiques est celle que fournit l'enquête IPS : "International Passengers Survey".
Cette enquête, réalisée initialement pour observer les comportements liés au tourisme, a été enrichie d'un volet "Travel Trends" en 1986/7 et 1991, grâce à l'appui financier d'Eurotunnel. Ceci entraîne un prix d'acquisition des données et la confidentialité de certaines informations.
Quelques éléments ne sont toutefois pas correctement évalués par cette enquête, en particulier les échanges entre l'Irlande et le Continent.
- o D'autre part, il est peu probable qu'Eurotunnel prenne en charge le coût total d'un volet "Travel Trends" après l'ouverture du tunnel. Il s'agit là d'une préoccupation d'autant plus importante qu'en l'absence de mise en oeuvre des propositions de Cost 305 avant l'ouverture du Tunnel, aucune alternative n'existe.
- o D'autres données sont également recueillies sur la connaissance des différentes liaisons et sur les tarifs des compagnies. Elles permettent de quantifier les facteurs temps et coût, même si pour les coûts, les rabais pratiqués peuvent amener des différences sensibles entre les tarifs et le prix payé réellement.
- o Certains des aspects les plus intéressants de l'impact du Tunnel (reports route / rail, induction décomposée par types) ne peuvent être mis en évidence que par un suivi de type comportemental.
De ce fait, le projet de suivi par panel de l'impact du TGV Nord-Européen présente un grand intérêt pour l'analyse des effets du Tunnel, pour autant qu'existe une observation harmonisée et d'une ampleur suffisante sur chacune des principales zones desservies et en particulier auprès d'usagers potentiels de la conurbation londonienne.

SESSION III : "MARCHANDISES"

Président : Monsieur FERRIS (Department of Tourism and Transport - Dublin)

La présentation de la partie marchandises du rapport a été faite par Madame ROY de l'OEST, Paris. (cf. section III du rapport de l'action).

L'exposé et les débats qui ont suivi ont porté sur les points suivants :

- o L'objet des recueils de données en marchandises est le même que pour les passagers: il s'agit d'évaluer les créations et détournements de trafic, de mesurer les effets du prix et du temps sur le choix des différents modes et itinéraires.
- o La nature des données disponibles est toutefois fort différente, la source d'information la plus fiable, celle des douanes, n'étant plus disponible en 1993 avec la suppression des barrières douanières intra-communautaires.
Les autres sources, issues des données portuaires, donnent des résultats différents et ne sont pas basées sur les mêmes définitions.
- o La mise en place d'une directive communautaire concernant le transport maritime devrait permettre, après adaptation, de connaître la répartition des trafics trans-Manche par le biais d'Eurostat.
Mais un problème important existe pour connaître les marchandises transportées par les camions. Eurotunnel, comme les ferries, transporte des véhicules et ne s'occupe pas des marchandises.

Ceci invite à recommander :

- la réalisation d'enquêtes auprès des conducteurs empruntant le Tunnel ou les ferries sur le modèle des enquêtes réalisées dans les ports français en 1986.
- la reconduction des enquêtes de 1986 et 1991 sur les origines-destinations du commerce extérieur britannique, pour autant que le système Intrastat puisse fournir une base statistique de sondage acceptable.

Le temps qui presse pour mettre au point un système de remplacement pour les statistiques douanières ne doit toutefois pas faire oublier les éléments nécessaires à une analyse à plus long terme.

- o Les autres données nécessaires à l'analyse qui concernent le prix payé par le transporteur et les motivations du choix d'un itinéraire plutôt que d'un autre, devront être également obtenues par enquêtes. Des enquêtes de type chargeur semblent les mieux adaptées car elles permettent de reconstituer la chaîne transport dans son intégralité.

SESSION IV : "BESOINS DE DONNEES POUR LES MODELES"

Président : Monsieur BAANDERS (Ministère des Transports - La Haye)

La séance a été animée par la présentation des besoins pour deux modèles. Le modèle MATISSE, mis au point par l'INRETS (Arcueil) et présenté par Monsieur MORELLET, et le modèle POLYDROM mis au point par SYSTEMS CONSULT (Berne) présenté par Monsieur DE RHAM. Ces deux modèles ont été choisis parmi d'autres, leur approche étant très différente.

Le modèle MATISSE s'applique uniquement aux flux de passagers, alors que POLYDROM concerne les passagers comme les marchandises.

Au-delà des différences de conception des deux modèles, les données nécessaires pour leur élaboration sont les mêmes. Elles concernent d'une part la configuration du réseau et ses caractéristiques au niveau du temps de parcours, des fréquences de services (pour les voyageurs) et des coûts, et d'autre part les matrices origine-destination des échanges. Les données nécessaires doivent être recueillies sur une période assez longue afin de pouvoir modéliser leurs variations.

Monsieur MORELLET a insisté particulièrement sur l'intérêt d'utiliser d'abord les modèles déjà mis au point pour évaluer l'effet sur la demande des variations de temps ou de prix. L'interprétation des variations observées lors de la mise en service du tunnel sera plus claire. MATISSE permet ainsi de mesurer l'effet de la rupture de charge, l'effet de la concurrence train-autocar, l'effet des concurrences charters ferroviaires - autres charters.

Monsieur DE RHAM explique que POLYDROM peut s'appliquer aux passagers comme aux marchandises et intègre tous les modes de détournements. A partir des données sur la demande, il permet d'affecter les flux sur le réseau en intégrant toutes les modifications de l'offre que peut provoquer la surcharge sur certains tronçons. La charge par mode des différents tronçons permet de calibrer le modèle.

Les discussions engagées ont essentiellement abouti à deux constatations portant sur les voyageurs :

Il est difficile, avec un modèle, de faire la différence entre le trafic créé et le trafic lié à une augmentation de la fréquence des détournements. Un voyageur qui ne se déplace pas est, pour le modèle, un voyageur affecté de la fréquence 0.

Le panel avec le suivi des détournements qu'il implique est un des meilleurs outils disponibles pour faire progresser la modélisation.

Il est également clairement ressorti de la discussion que les modèles pouvaient être utilisés à court terme et à moyen terme.

Pour l'utilisation à court terme, les fonctions de demande utilisées peuvent être assez précises y compris au niveau des origines-destinations. L'élasticité de la demande par rapport à l'offre peut être considérée comme une variable introduite dans le modèle ou comme le résultat du modèle lui-même.

SESSION V : UTILISATION DES RESULTATS POUR L'ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

Président : Monsieur REYNAUD (INRETS, Arcueil)

Après la séance consacrée aux besoins de données pour les modèles, celle consacrée à l'utilisation des résultats a porté sur les besoins des utilisateurs parmi lesquels notamment ceux qui cherchent à mesurer les effets socio-économiques d'un grand projet d'infrastructures de transport.

Quatre points de vue différents ont été présentés avant la discussion. Ceux de :

- Monsieur PLASSARD, président du comité de gestion de l'action COST 317 dont le but est d'évaluer les effets socio-économiques du tunnel,
- Monsieur JOIGNAUX qui dirige à l'INRETS une cellule de recherche sur l'impact du tunnel dans le Nord-Pas-de-Calais,
- Monsieur PHILIPONNEAU qui, au Conseil Economique et Social de Bretagne a fait une étude sur l'impact, en Bretagne, de l'ouverture du tunnel,
- Monsieur CRAWFORD qui, à la direction générale des Transports de la Commission Européenne, suit les grands projets d'infrastructures.

Les principaux points abordés ont été les suivants :

o Monsieur PLASSARD a insisté sur l'adéquation étroite qui existe entre les phénomènes économiques et le transport. Le transport est en effet le reflet de tout ce qui bouge. Il y a donc une interaction très forte entre l'offre et la demande. Evaluer les effets socio-économiques tient beaucoup de la croyance ou de l'incantation politique, le but des recherches étant, le plus souvent, d'élaborer une justification a posteriori d'investissements déjà réalisés.

L'action COST 317 voudrait ainsi sortir du domaine du discours pour mesurer le plus objectivement possible les effets de la mise en service du tunnel. Il semble, pour l'instant, que ceci concernerait pour l'essentiel la localisation des activités et de l'habitat, les marchés des entreprises et la restructuration de l'appareil de production. Pour évaluer donc ces effets qui se situent au niveau de l'espace, il est nécessaire, dans les statistiques, de connaître l'origine et la destination finales pour les détournements de personnes comme pour les flux de marchandises. La durée du détournement et son coût sont également des éléments indispensables.

o Monsieur JOIGNAUX a présenté, avec Monsieur JOAN, les travaux en cours dans le Nord-Pas-de-Calais qui concernent la recomposition des entreprises de transport de marchandises, les problèmes de connexion entre le TGV Nord et les transports régionaux et l'impact spatial de ces infrastructures de transport. Il est clair que pour la Région Nord-Pas-de-Calais, la mise en service du tunnel et le TGV seront assimilés à un même phénomène.

- o L'intérêt de la Bretagne pour l'évaluation des effets du tunnel est, comme l'a expliqué Monsieur PHILIPONNEAU, double. D'une part le trafic maritime avec les Iles Britanniques représente une activité économique non négligeable, d'autre part la Bretagne participe au capital de l'armement breton (Brittany Ferries). Les risques pour la Bretagne sont liés à deux effets en particulier : l'effet entonnoir qui fait converger des deux côtés de la Manche les infrastructures vers le tunnel et l'effet prix qu'entraînerait une guerre des tarifs entre les compagnies de ferries et Eurotunnel dans un secteur où les prix actuellement pratiqués sont sensiblement supérieurs aux prix de revient. L'évaluation de ces effets nécessite un recueil statistique harmonisé sur des bases identiques et établies port par port.
- o Monsieur CRAWFORD a insisté sur les efforts réalisés au niveau d'Eurostat pour avoir des informations statistiques complètes et harmonisées. Pour les marchandises, avec les directives routes et mer, il convient d'élargir l'information aux origines et destinations. Pour les passagers, les enquêtes ménage par panel, préconisées par COST 305 seraient effectivement un moyen très intéressant de suivre les effets des grandes infrastructures de transport. La Communauté, dans le cadre du Suivi du TGV Nord Européen a déjà engagé des financements pour la France en 1991 et s'apprête à en attribuer à la Belgique et aux Pays Bas en 1992.

La discussion engagée ensuite a essentiellement porté sur l'intérêt que représente pour chacun des Etats de la Communauté les Statistiques de trafic sur les réseaux européens.

Cet intérêt s'est manifesté lors de l'élaboration du Schéma Directeur Routier Communautaire qui prévoit des comptages de trafic sur les principaux corridors internationaux, dont la traversée de la Manche. Un financement est déjà acquis dans le but de rechercher le meilleur moyen de mettre en oeuvre ces opérations.

Le recueil de données doit dépasser le niveau du trafic et s'intéresser aux Origine-Destination. La valorisation de l'Europe des Régions nécessite alors des données par région.

La prise de conscience du recueil de données à l'échelle européenne a eu lieu il y a 7 ou 8 ans, et petit à petit le système communautaire mis en place par Eurostat essaie de répondre aux besoins en coordonnant les actions des Etats membres. C'est Eurostat qui devrait décider de donner la priorité aux études méthodologiques ou à la préparation des enquêtes qui seront nécessaires à l'action COST 312.

Pour M. DE RHAM, la modélisation, à condition d'augmenter très fortement le nombre de zones et les points de comptage sur le réseau, permet de reconstituer des matrices origine-destination, sans réaliser des enquêtes coûteuses.

Il reste toutefois que la recherche sur les origines et destinations permet, d'une part, de comprendre la raison des détournements et, d'autre part, de s'affranchir de la dépendance qui existe entre la manière dont est faite une modélisation et les motivations des différents acteurs.

Les modèles eux-mêmes intègrent maintenant les motivations des différents acteurs qui participent aux prises de décisions. Dans ce sens, il est important de comprendre les facteurs locaux et régionaux.

L'objectif de la recherche des flux zone à zone n'est pas seulement de reconstituer la meilleure matrice origine-destination, mais aussi d'appréhender les logiques d'articulation d'espaces.

La longue histoire du tunnel sous la Manche, dont le premier projet remonte à 1804, montre que les processus de décision sont soumis à beaucoup de contingences autres que la simulation de trafic. Elles acquièrent toutefois maintenant une plus grande importance, quand les infrastructures nouvelles sont financées par des opérateurs privés.

SESSION VI : CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DE COST 312

Président : Monsieur HOUEE (OEST, Paris)

Les conclusions et recommandations de l'action COST 312 ont été présentées par les deux rapporteurs des sessions II et III : Madame SEETHALER pour les passagers, Monsieur OOSTERWIJK pour les marchandises.

Pour les passagers, le suivi de la mise en service du tunnel nécessite des séries statistiques fiables sur le trafic trans-Manche et des outils d'évaluation des détournements de trafic entre les modes et du trafic créé par la nouvelle infrastructure. Il est également nécessaire de recueillir l'information sur l'offre : itinéraires, fréquences, coût, temps de transport ; ces données servent à la modélisation. La contribution des opérateurs transports est nécessaire pour réaliser le recueil d'informations, un accord devant être trouvé avec eux pour les données qu'ils peuvent considérer comme confidentielles. La réalisation d'enquêtes comparables à celles réalisées avant l'ouverture du tunnel (enquêtes " IPS ") et la mise en place d'un panel de suivi dans les principales agglomérations concernées sont les points importants des recommandations. L'aide de la Communauté Européenne semble indispensable pour garantir un suivi correct de la mise en place du tunnel. L'aide de l'Etat Français et du Royaume-Uni est nécessaire pour obtenir qu'Eurotunnel fournisse un certain nombre de données statistiques.

Pour les marchandises, il est nécessaire d'avoir une continuité entre les informations statistiques recueillies jusqu'à présent, et celles qui le seront après la suppression des barrières douanières. Comme pour les passagers, il est nécessaire de conserver les informations sur l'offre de transport : itinéraire, tarifs, temps de trajet.

La mise au point des directives communautaires sur les échanges commerciaux doit permettre d'avoir, avec le système Eurostat, une base de données fiable sur les trafics marchandises. La réalisation d'enquêtes aux terminaux et d'enquêtes chargeurs indispensables, nécessite donc également l'accord des compagnies.

SESSION VII: TABLE RONDE DES REPRESENTANTS DE GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE

Président : Monsieur GONZALES-FINAT (Commission Européenne)

La session VII a permis d'élargir le débat à d'autres grands projets d'infrastructure de transport. Six exposés ont été faits par :

- Monsieur MAUCH sur la nouvelle transversale alpine,
- Monsieur BENCHEKROUN sur le lien fixe Espagne-Maroc,
- Monsieur DEAU sur le réseau TGV Européen,
- Monsieur MADSEN sur les projets danois
- Monsieur HAGER sur les propositions de l'ERTI (Table Ronde des Industriels Européens) qui regroupe les 50 plus grosses entreprises d'Europe.

Le problème de fond, abordé dès le début par Monsieur MAUCH, concerne la prise de décision pour ces grands projets d'infrastructures.

La Suisse, avec son système politique original, a soumis au parlement les différentes variantes élaborées pour les traversées alpines puis va soumettre le projet de loi au référendum. Dans ce cas l'aspect qui sera privilégié sera celui de la sauvegarde de l'environnement, les modèles ayant été utilisés pour évaluer les gains en énergie et en pollution atmosphérique des différents projets.

La liaison Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar, présentée par Monsieur BENCHEKROUN, en est au niveau de l'avant projet primaire. Deux projets existent, l'un est un pont autoroutier de 25 Km, l'autre un tunnel monotube ferroviaire. L'étude de faisabilité technique des deux solutions est bien avancée.

Les prévisions de trafic ont été réalisées de manière classique à partir d'un modèle économétrique.

L'aspect trafic créé par l'infrastructure est le plus difficile à évaluer et la mise en place d'un panel pour le suivi du TGV Nord Européen peut permettre d'améliorer les connaissances dans ce domaine.

M. DEAU, au nom des opérateurs ferroviaires européens a insisté sur le fait que les compagnies de chemin de fer, ainsi qu'Eurotunnel, ont pris un risque en se lançant dans la construction du tunnel et du réseau à grande vitesse qui y est associé. L'évaluation des effets à moyen et long terme de cette infrastructure intéresse donc en premier lieu les opérateurs, en particulier le panel de suivi du TGV Nord Européen.

Les questions de rentabilité pour les opérateurs et d'effets sur l'aménagement de l'espace et sur l'implantation des activités sont au coeur du débat actuel au Danemark.

Les trois projets danois, présentés par M. MADSEN représentent ensemble la moitié de la

longueur du tunnel sous la Manche. Le premier lien avec la Suède sera terminé d'ici deux ou trois ans, le second lien avec la Suède a été décidé mais les travaux ne sont pas commencés. Le troisième projet reliant le Danemark à l'Allemagne est à plus long terme (mise en service après 2000).

Dans le cas des liens avec la Suède, l'intégration de la Suède à l'Europe Communautaire modifiera sensiblement les échanges entre les deux pays.

M. HAGER au nom de l'ERTI a insisté sur l'importance, pour les grosses entreprises européennes, des infrastructures de transport. Il s'est félicité des données qui pourraient être disponibles grâce à l'action COST 312 en vue de leur utilisation pour des prévisions de trafic futures.

Il est donc nécessaire d'avoir un recueil de données le plus complet possible en particulier pour les origines et destinations des flux. En cela les recommandations de COST 312 s'appliquent aux autres projets. Il convient toutefois d'éviter qu'un recueil de données insuffisant ne soit un prétexte pour retarder la décision d'un investissement.

En réponse à M. MAUCH, les débats ont souligné l'importance de ce processus de prise de décision. L'expérience d'Eurotunnel a ainsi été citée, dans laquelle les différents types de décideurs (autorités européennes et collectivités locales, banques, experts techniques, actionnaires, opérateurs transport...) demandent des données de prévision de trafic pour prendre leur décision.

Peut-être faudrait-il alors évaluer sommairement, en face des coûts, les avantages qui peuvent être retirés des actions proposées.

En conclusion, les aspects de recueil préalable de données et de suivi du lien fixe trans-Manche qui concernent plusieurs modes s'intègrent très bien dans l'analyse des corridors transeuropéens que met en place la Commission. Les recommandations de l'action COST 312 seront donc bien évidemment intégrées dans les analyses des autres grands projets d'infrastructure. Il convient donc de s'assurer que ces recommandations seront portées aux bons niveaux pour qu'elles soient suivies d'effet.

SESSION VIII : SEANCE DE CLOTURE

La séance de clôture s'est déroulée autour de deux exposés, l'un de Monsieur HOUEE Président du Comité de Gestion de COST 312, l'autre de Monsieur FINAT au nom de la Direction Générale des Transports de la Commission des Communautés Européennes.

Reprenant les principaux points soulevés au cours des deux jours, M. HOUEE a insisté sur la qualité des débats et sur la multiplicité des participants au séminaire qui montrent l'importance que peut avoir le suivi d'une infrastructure nouvelle telle que le lien fixe trans-Manche. Les données existent actuellement pour évaluer les échanges trans-Manche, des modèles fonctionnent qui permettent d'expliquer les modifications de comportement liées à un tel projet.

Il convient d'abord de sauvegarder l'acquis en proposant de reconduire, après la mise en service du tunnel, des enquêtes passagers identiques à celles réalisées avant son ouverture et en recherchant, pour les marchandises, des enquêtes spécifiques qui permettront de pallier la disparition des sources douanières.

Mais les différents débats ont mis en avant la nécessité de recueillir, au delà de cette sauvegarde, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, des données sur les origines destinations et sur les comportements des voyageurs ou des acteurs de la chaîne transport.

Il est indispensable de mettre en oeuvre des outils permettant de mieux comprendre les mécanismes qui président à la décision de détournement des voyageurs ou d'acheminement des marchandises. Ces outils sont le développement d'un panel pour les voyageurs et d'enquêtes chargeurs pour les marchandises.

Pour les autres grands projets d'infrastructure, il est fortement souhaitable de disposer de données origine-destination au niveau des régions européennes. La mise en place, pour les personnes, des enquêtes ménages préconisée par COST 305 est donc plus que jamais indispensable.

Bon nombre d'intervenants ont souligné la nécessité de débouchés utiles.

Il convient donc que les conclusions de l'action COST et du séminaire soient portées auprès des instances les mieux adaptées. C'est maintenant le rôle du Comité de Gestion et de la DGVII.

M. FINAT a constaté que l'intérêt manifesté pour le suivi du projet rend indispensable de mobiliser les gouvernements, la Commission Européenne et les opérateurs des transports pour réaliser le recueil statistique et les enquêtes après sa mise en service.

Le cadre général des réseaux trans-Européens, pour lequel le traité de Maastricht dit que la Communauté pourrait octroyer un financement, peut servir pour l'avancement des propositions du COST 312.

Des propositions concernant le maintien du système statistique d'informations et les études régionales de trafic seront soumises prochainement à la Commission puis au Parlement Européen. La présentation des conclusions de COST 312 au comité des infrastructures de la Communauté est également un des moyens proposés par M. FINAT pour faire prendre conscience de l'importance du recueil de données pour les grands projets européens.

SEMINAIRE COST 312

LISTE DES PARTICIPANTS

Secretary
Department of Tourism & Transport
Kildare Street

IRELAND- DUBLIN 1

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Director-general
CITI
Fitzwilliam Place

IRELAND- DUBLIN 2

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Joseph ANDRIES
Nationaal Instituut voor de statistiek
Leuvensestraat, 44

B-1000 BRUSSEL

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. J.P. ARDUIN
Service des nouvelles infrastructures et de la grande vitesse
10 Place du Budapest

F-75436 PARIS CEDEX 09

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. AURIGNAC
SNCF
10 Place de Budapest

F-75009 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. AYOUN
DTT

F-92055 LA DEFENSE CEDEX 04

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Ernesto AZORIN
O.S.C.E.
J.M.O. C-5/19

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mr BAANDERS
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
1-6 Plesmanweg

NL-2500 EX DEN HAAG

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Dr. D. BANISTER
Bartlett School of Architecture and Planning
University College
Gower Street

GB-WC 1E 6BT LONDON

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Dr. Sean BARRETT
TCD
Economics Department
off Nassau Street

IRELAND- DUBLIN 2

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mme. Sylvie BARTELOUP
INRETS

FR-59650 VILLENEUVE D'ASCQ

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. BAUCHET
CNRS
27 rue Paul Bert

F-94200 IVRY S/SEINE

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. BERGANO
Direction des Ports et des Voies Navigables
34 rue de la Fédération

F-75015 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. BLEDER
Direction des Routes

F-92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 04

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. W. BLONK
BA33 - 2/65

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. BOYER
Direction de la Flotte de Commerce
3, Place de Fontenoy

F-75007 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. BURDEAU
USAP
41 bis Avenue Bosquet

F-75007 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. G. CAMPENON
DG VII
BA33 - 6/19

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mme CARLE
B V A
2-4 avenue de la Pépinière

F-78220 VIROFLAY

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Prof. M. CHISOLM
University of Cambridge
Department of Geography
Downing Place

GB-CB2 3EN CAMBRIDGE

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mr. M.I. COLEMAN
BH LINE
Ferryport
Alexandra Road

IRELAND- DUBLIN I

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mr. H. COLLINGS
Department of Transport
Marsham Street 43

GB-LONDON SW1P

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. CRAWFORD
C.E.C.
DG VII A.2
BU33 4/84

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Dr. J.C. CROWLEY
UCD
Transport Centre
Belfield

IRELAND- DUBLIN 4

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. C. DE RHAM
SYSTEMS CONSULT
Habsburg strasse 12

CH-3006 BERNE

FR-DE CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mr. J. DOGSON
University of Liverpool
Economics Department
PO Box 147

GB-L69 3BX LIVERPOOL

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. J.F. DREVET
CSTM - 5/95

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. DUMERC
DTT

F-92055 LA DEFENSE CEDEX 04

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. J. ERDMENGER
BA33 - 4/5

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Chrystel EYGLUNENT
EUROTUNNEL - Victoria Plaza
Buckingham Palace Road 111

GB-SW1 WOST LONDON

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. FAYARD
Direction des Routes

F-92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 04

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Tom FERRIS
Dept. of Tourism and Transport
Kildare Street

IRELAND DUBLIN 2

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. D. FRANCO
GOM - West Vlaanderen
B. Ruzittelaan 33

B-8320 BRUGGE

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. G. GAC
OEST
rue Brillat-Savarin 55-57

FR-75013 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. R. GAILLAC
TGV EUROSUD
39 Avenue Honoré Serres

F-31000 TOULOUSE

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. GENEVOIX
Direction des Ports et des Voies Navigables
34 rue de la Fédération

F-75015 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. GERARDIN
Banque Européenne d'Investissement
100 Boulevard Konrad Adenauer

L-2950 LUXEMBOURG

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mr. R. GIBB
Polytechnic South West
Geography Department
Drake Circus

GB-PL4 8AA PLYMOUTH

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Prof. Gionfranco Desiderio GILARDINI
Soc. Stretto di Messina
Viale Liegi 21

I-00198 ROMA

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. CONZALEZ FINAT
C.C.E.
DG VII A.3
BU33 3/35

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Dttre Mario Antonio GRECO
ISTAT
Viale Liegi 11

I-00198 ROMA

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Erik HALDBÆK
Danish State Railways
Civil & Structural Engineering
Pilestræde 58,2

DK-1112 COPENHAGEN K

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Ms. Kerry HAMILTON
University of Bradford
University of Bradford
Richmond Building

GB-BD7 1DP BRADFORD

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mr. A. HARRISON
JMP Consultancy Ltd
172 Tottenham Court Road

GB-W1P 9LG LONDON

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Prof. P. HILLS
University of Newcastle
Transport Operations Research Group

GB-NE1 7RU NEWCASTLE UPON TYNE

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. HIROU
FNTR
6 rue Paul Valery

F-75016 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. HOUEE
O.E.S.T.
55, 57 Rue Brillat-Savarin

F-75013 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. J. HOURCADE
DG VII
BA33 - 6/18

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Claude JEANRENAUD
Université de Neuchâtel
Pierre-A-Mazel 7

CH-2000 NEUCHATEL

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Torben JOHANNESSEN
DSB/VD ØRESUND
Møntergade 1,2

DK-1116 COPENHAGEN K

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Rikard JOHANSON
Nordplan
P.O. 1658

S-11186 STOCKHOLM

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. JOINEAU
INRETS

F-59650 VILLENEUVE D'ASCQ

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mr. E. KAFKA
Department of Transport
Marsham Street 43

GB-LONDON SW1P

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mr. John KAY
London Business School
Regent's Park

GB-NW1 4SA LONDON

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mr. John KENNA
C I I
Kildare Street

IRELAND- DUBLIN 2

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Giorgio KIRCHMAYR
BRENNER GENERAL CONSULT
Kaiserjägerstrasse 7

A-6020 INNSBRÜCK

DE CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. René KÖHLER
Ministerie van verkeer en waterstaat
Postbus 20901
Plesmanweg 1-6

NL-2500 EX DEN HAAG

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. LEFOL
SOFRES
16 rue Barbes

F-92129 MONTROUGE

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. LEMAIRE
EUROTUNNEL
Victoria Plaza 111B, Palace Road

GB-1W-OST LONDON

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Pierre LEONARD
Conseil Supérieur de la Marine Marchande
3, Place de Fontenoy

F-75007 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mr. L. LESLEY
Liverpool Polytechnic
Reader in Transport
70 Mount Pleasant

GB-L3 SUX LIVERPOOL

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. LEWDEN
DGAC
143 rue Blomet

F-75015 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. MAAREK
SEMA
16 rue Barbes

F-92126 MONTROUGE

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. B. MADSEN
AKF
Nyropsgade 37

DK-1601 COPENHAGEN V

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. R. MAGGI
Sozialökonomisches Seminare
Rämy Str. 33

CH-8001 ZURICH

FR-DE CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. MARECHAL
ITER
10 rue Amélie

F-31000 TOULOUSE

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. MATHIEU
SNCF
88 rue Saint Lazare

F-75009 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. S. MAUCH
INFRAS
Rieterstrasse 18

CH-8002 ZURICH

FR-DE CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. METZLER
SNCF
88 rue Saint Lazare

F-75009 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. O. MIDDENDORP
Office Fédéral de la Statistique
Hallwegstrasse 15

CH-3007 BERN

FR-DE CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Lars MOLLER
Great Belt Linkt Ltd
Vester Sogade, 10

DK-1601 COPENHAGEN V

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. MORANCAY
USAP
41 bis Avenue Bosquet

F-75007 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. R. MOURAREAU
DG III
N--9 04/24A

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. MUTEZ
Direction Régionale de l'Équipement
4 rue de Bruxelles - BP 259

F-59019 LILLE CEDEX

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Prof. C. NASH
University of LEEDS
Institute for Transport Studies
Woodhouse Lane

GB-LS2 9JT LEEDS

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. R. NEUENSCHWANDER
ECOPLAN
Seidenweg 63

CH-3012 BERN

FR-DE CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Wim OOSTERWIJK
N.V. Nederlandse Spoorwegen (Dutch Railways)
Transport Research Unit
Katrelnetoren - P.O. Box 2025

NL-3500 HA UTRECHT

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. P. PAGES
CGM
22 Quai Gallieni

F-92158 SURESNES CEDEX

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. R. PAPAIOANNOU
DG VII
BA31 - 7/66

CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Achille PARISI
Stretto di Messina spa
Viale Liegi 21

I-00198 ROMA

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. J. PATRICIO-DIAS
DG XVI
CSTM - 05/79

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Stephen PATTLE
Dept. of Transport
2, Marsham Street

GB-LONDON SW1 P3EB

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. PELICAN
SNCF
88 rue Saint Lazare

F-75009 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. PELLEGRIN
SNCF
88 rue Saint Lazare

F-75009 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. PERROD
Secrétariat du Tunnel sous la Manche
22 rue du GI Foix

F-75008 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Michel PHILIPPONNEAU
Comité Economique et Social de la Région de Bretagne
5 rue Martenot BP 66A

F-35031 RENNES CEDEX

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. PLASSART
LET-MRASH
14, Avenue Berthelot

F-69363 LYON

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. José PLIEGO
SECEGSA
Estebanez Calderon N° 3, 1°A

E-28020 MADRID

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. POINSSOT
SNCF
88 rue Saint Lazare

F-75009 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. POUYE
Transport du Conseil Régional Nord Pas de Calais
7 Square Morrisson - BP2035

F-59000 LILLE

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mr. Con POWER
C I I
Kildare Street

IRELAND- DUBLIN 2

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. J. RABOUEL
Service des nouvelles infrastructures et de la grande vitesse
10 Place de Budapest

F-75436 PARIS CEDEX 09

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. RATHERY
CEMT
19, rue de Franqueville

FR-75775 PARIS CEDEX 16

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Prof. R. RATTI
Instituto di richesche Economiche
Stabile Torrella

CH-6501 BELLINZONA

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. J.H. REES
BA31 - 7/26

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Christian REYNAUD
INRETS
Economie et Sociologie des Transports
2 Avenue du Général Malleret Joinville

F-94114 ARCUEIL CEDEX

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mme RIVET
Direction des Douanes
8 rue de la Tour des Dames

F-75436 PARIS CEDEX 09

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Jas ROBERTSON
Dept. of Transport
Room S/8/17
2, Marsham Street

GB-LONDON SW1 P3EB

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mme ROY
O.E.S.T.
55-57 Rue Brillat-Savarin

F-75014 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. SALVY
SOFRES
16 rue Barbes

F-92129 MONTROUGE

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Dr. SCHLÖSSER
C.B.S.
Kloosterweg 1

NL-6401 CZ HERRLEN

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. SCHMIDT
E.S.T.I.
15, rue de la Charité

B-1040 BRUXELLES

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mme Rita SEETHALER
Office Fédéral de la Statistique
Hallwylstrasse, 15

CH-3000 BERNE

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. R. SIMON
OSCE/D4

L- LUXEMBOURG

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. A. SLINGERLAND
BA31 - 7/87

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. John STEELE
PRISMA
Avenue Louise 489 - Bte 24

B-1050 BRUXELLES

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. VAN DEN BROELE
C C F E
Rue des Colonies 2

B-1000 BRUXELLES

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Prof. Eddy VAN DE VOORDE
Universiteit van Antwerpen
U.F.S.I.A.
Prinstraat, 13

B-2000 ANTWERPEN

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Mme GERDA VEVECKEN
Universiteit van Antwerpen
U.F.S.I.A.
Prinstraat, 13

B-2000 ANTWERPEN

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Dr. R. VICKERMAN
University of Kent at Canterbury
Channel Tunnel Research Unit, Eliot College

KENT-KT2 7NS Canterbury

EN CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. D. VINCENT
DG VII
BA33 - 6/35

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. VOUTS
Aéroports de Paris
291 boulevard Raspail

F-75014 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. Eigil WAAGSTEIN
Great Belt Link Ltd
Vester Sogade, 10

DK-1601 COPENHAGEN V

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. WALRAVE
Union Internationale des Chemins de Fer
UIC
20 rue Jean Rey

F-75015 PARIS

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. R. WENK
BA33 - 3/24

FR CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

M. WIDMER
E.T.H.
Hoenggerberg

CH-8093 ZURICH

FR-DE CCE / Rue de la Loi 200 / B-1049 Bruxelles / DG VII-A-4 / Séminaire COST 312

Communautés européennes — Commission

EUR 15126 — Évaluation des effets du tunnel sous la Manche sur les flux de trafic

M. Chapuis, F. Fabre, I. Zubero

Luxembourg: Office des publications des Communautés européennes

1993 — XIV, 263 p. — 17,6 × 25,0 cm

Série: Recherche — Transport

ISBN 92-826-6207-1

Prix au Luxembourg, TVA exclue: ECU 28

De 1989 à 1992 huit pays (B, CH, DK, F, GB, GR, IRL, NL) et la Communauté ont élaboré, dans l'action COST 312, un cadre cohérent et harmonisé d'observation des flux de trafic susceptible d'être transposé à d'autres études de cas à partir de l'exemple du tunnel sous la Manche. Les travaux ont visé à accroître le rapport coût-efficacité des recueils de données, à préparer les évaluations nécessaires des procédures de recueil de données et à mettre en évidence les lacunes ou insuffisances des outils statistiques existants.

La recherche s'est déroulée en quatre étapes :

- bilan critique des données disponibles,
- recensement des évaluations des recueils de données,
- recherche d'une meilleure harmonisation des recueils de données,
- proposition de solutions concrètes permettant d'aboutir à un suivi efficace et harmonisé ex-ante/ex-post de l'évolution des flux de trafic.

D'autre part un séminaire a eu lieu les 23 et 24 Juin 1992 pour discuter les résultats de ces travaux. Le rapport final de l'action ainsi que les actes du séminaire font l'objet de cet ouvrage.

