

## TUNNEL SOUS LA MANCHE : MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF STATISTIQUE

Christian GABET

### **Des enjeux considérables**

L'ouverture en 1993 du tunnel sous la Manche devrait rapidement bouleverser les flux transmanche, aussi bien en transport de voyageurs qu'en transport de marchandises. Bien entendu, l'enjeu concerne la part des différents modes de franchissement : quels trafics captera le tunnel soit directement par les navettes, soit par l'intermédiaire des relations ferroviaires, comment résisteront les compagnies maritimes qui ont entamé une course à la productivité? Mais on ne peut se limiter à cet aspect : on s'attend à ce que l'abaissement des coûts, la diminution des délais (ou entrera en jeu pour les passagers la connection avec le réseau européen à grande vitesse), induisent une croissance sensible du trafic. De même, le rapprochement de la Grande Bretagne avec le continent va élargir le champ de la concurrence entre les grandes plates formes européennes, comme point d'éclatement des trafics intercontinentaux : les grands ports pour les marchandises (en particulier pour les trafics conteneurisés), les aéroports de Londres, Paris, Bruxelles, Francfort, Amsterdam pour les passagers.

Dès lors, les différents acteurs (Etat, région, entreprises de transports, Eurotunnel) ont besoin de disposer d'un système d'observation de ces trafics adapté à ces enjeux, et apte à fournir aussi bien une vision synthétique des évolutions intervenues que des informations fines sur les trafics.

### **Un groupe de travail tripartite**

Conformément à sa mission, l'OEST a donc proposé aux services statistiques belge (Institut National de la Statistique) et britannique (Direction de la Statistique du «Department of Transport») la constitution d'un groupe de travail ad hoc qui a tenu une première réunion en février 1988 à Paris et une deuxième réunion en juin à Londres. Du côté français, l'INRETS a été associé à ces travaux.

### **Une masse importante de données disponibles**

D'ores et déjà, le groupe a pu faire un bilan des données disponibles. Celles-ci apparaissent considérables. En transport de marchandises, 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, et renouvelée en 1986 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. Elle pourrait être renouvelée en 1992 à la veille de la mise en service du tunnel. La France dispose de statistiques portuaires qui couvrent les échanges français ainsi que le trafic en transit et qui donnent tonnage, nature de la marchandise ainsi que le port étranger, et des statistiques douanières qui ne couvrent que les échanges français, mais donnent à la fois le pays d'origine ou de destination de la marchandise, le pays de rupture de charge ( mais pas le lieu précis), la région française. La Belgique dispose également à la fois de données

portuaires et de données douanières.

En transport de voyageurs, les données sont aussi riches, bien que plus hétérogènes, avec les statistiques portuaires, les enquêtes que les aéroports effectuent à des fins commerciales et les enquêtes aux frontières, en particulier l'enquête britannique (IPS). Cette enquête, réalisée tout au long de l'année auprès des usagers des principaux ports et aéroports, est destinée avant tout à apporter des informations sur les dépenses des britanniques à l'étranger et des étrangers en Grande Bretagne. Elle comporte périodiquement une extension transports qui permet de croiser point de passage, mode de transport et motifs de déplacement.

### **Un schéma du dispositif à bâtir**

Ces premiers travaux ont permis de cerner les points sur lesquels l'information devait être développée. Cela concerne bien entendu les données collectées au passage du tunnel, pour lesquelles un accord doit être trouvé entre les autorités françaises et britanniques d'une part, la société Eurotunnel et les réseaux ferroviaires d'autre part. L'exploitation des billetteries constitue une base de fournitures de chiffres. Il est envisageable qu'elle soit complétée par une enquête auprès des usagers du tunnel. Reste également une inconnue, dans la mesure où les documents douaniers sont aujourd'hui à l'origine d'une partie importante des statistiques: quelles informations demeureront après 1992 dans le dispositif statistique qui se substituera, pour le commerce intracommunautaire, aux déclarations en douane. L'état des travaux en cours à Bruxelles à ce sujet ne permet pas encore d'y voir clair.

Il apparaît donc que l'effort principal à faire est un effort de mobilisation de l'information qui implique deux axes de travail :

- une négociation avec tous les fournisseurs d'informations (services statistiques, réseaux ferroviaires, ports, aéroports), pour qu'ils acceptent une ouverture réciproque et équilibrée des sources d'informations, jusque là, pour l'essentiel, considérées comme confidentielles en dehors de grands agrégats. Le grand nombre d'intervenants, la concurrence régnant aussi bien entre les modes qu'à l'intérieur de chaque mode, et que la mise en service du tunnel va exacerber, rendent cette négociation délicate. Mais c'est le rôle des services statistiques de faire comprendre à chacun que la plus grande transparence du marché est profitable à tous.

- l'intégration de ces données dans les banques de données spécialisées qui les rendent accessibles aux plus grands nombres d'utilisateurs potentiels à des coûts et avec des facilités de calculs compatibles avec leurs besoins. Du côté français, la banque de données SITRAM, avec son volet voyageurs en projet, qui dispose d'une bonne expérience et d'une assise solide sur le marché français de l'information sur les trafics de marchandises, a vocation à jouer ce rôle. ■

