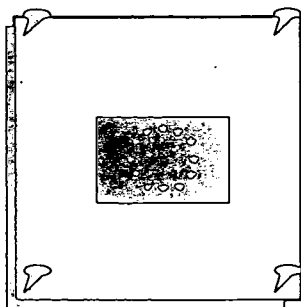


## QUEL DISPOSITIF D'OBSERVATION EUROPÉEN A L'HEURE DU MARCHÉ UNIQUE

Michel HOUÉE - Catherine ROY



Voir aussi  
l'article  
"repris après  
corrections"  
dans n° 67  
Fév. 1993

*Une observation  
centrée  
sur les échanges  
de marchandises*

*Des directives  
anciennes couvrant  
les modes  
terrestres*

*Un  
appauvrissement  
de la statistique  
douanière*

Le système européen de statistiques des transports est encore à l'heure actuelle fondé pour l'essentiel sur des directives communautaires anciennes intéressant le seul transport terrestre de marchandises. L'appauvrissement, consécutif à la suppression des frontières intracommunautaires, de la statistique douanière qui permettait de le compléter, les besoins de plus en plus pressants d'informations relatives au transport de voyageurs, appellent à l'évidence des développements du système par un effort conjoint des pays sous l'impulsion de l'Office Statistique des Communautés Européennes. Mais par delà cet effort d'enrichissement et d'harmonisation des statistiques nationales, on peut se demander si l'envergure supra-nationale de problèmes tels que la constitution de réseaux transeuropéens ou les conditions de fonctionnement d'un marché en voie d'élargissement progressif à l'Est, n'appelle pas la mise en œuvre des réseaux d'Observatoires Européens des Transports.

Le système statistique communautaire repose à l'heure actuelle principalement sur les directives sectorielles "route", "fer" et "voie navigable" couvrant le transport terrestre de marchandises. Le principe retenu est la transmission par chaque pays membre d'informations de même type selon des méthodes propres à chacun.

Ce système a pu être complété jusqu'à présent par la statistique douanière, les échanges intracommunautaires étant couverts depuis 1988 par un Document Administratif Unique (DAU) national qui a comporté une certaine déperdition d'information par rapport au système antérieurement en vigueur.

La directive route, vieille de 14 ans, est appliquée en France par l'OEST à partir de l'enquête "TRM" sur le Transport Routier de Marchandises. Cette directive vise les transports intérieurs et à destination des autres états membres assurés dans chaque pays de la Communauté par les véhicules qui y sont immatriculés. Les données à recueillir concernent l'activité des véhicules, exprimée en véhicules-kilomètres, tonnes et tonnes-kilomètres, et doivent être ventilées entre compte propre et compte d'autrui, selon les 24 groupes NST de produits, par tranche de distance et par région (pays en transport international) de chargement / déchargement.

La directive fer, qui date de 1980, porte sur les transports effectués sur les réseaux principaux de chemin de fer. Les informations concernées sont : le poids en tonnes ventilé les principales relations pour le trafic national, international et de transit, le type d'envoi de détail ou par wagon complet ou train complet avec dans des deux derniers cas la nature de la marchandise, les régions d'origine-destination pour le trafic national et les pays pour les autres types de relation, la distance. Des informations supplémentaires sont exigées pour le transport combiné : les poids des conteneurs et marchandises conteneurisées, le nombre de conteneurs, le nombre de wagons et le poids brut des marchandises pour le transport rail/route.

La directive voie navigable date également de 1980. Les informations qu'elle requiert portent sur le poids des marchandises, les principales relations de trafic, la nature des marchandises, la nationalité du navire, la distance parcourue, le type de bateau, les régions (pays pour le transport international) de chargement et déchargement.

Le système de suivi des échanges de biens qui reposait sur la source douanière se trouve affecté par l'achèvement du Marché Unique à un double titre : disparition du D.A.U. en intracommunautaire, et caractère facultatif des informations intéressant le transport au niveau du DAU extracommunautaire.

Le règlement général Intrastat en date du 7 Novembre 1991 sera à l'avenir le seul support d'informations sur les échanges intracommunautaires. Or seuls les opérateurs dont le montant des transactions annuelles hors taxe dépasse un certain seuil ( 700 000 F à l'introduction et 1400 000 F. à l'expédition) sont tenus d'établir une déclaration détaillée, la valeur statistique incluant les frais de transport et d'assurance n'étant exigée qu'au delà de 10 millions de F. En deçà est prévue une déclaration simplifiée dont sont notamment

absents le mode de transport, le tonnage, l'origine extra-communautaire éventuelle et le département français d'expédition/destination. Pire, en deçà de 250 000 F., seule est recueillie à l'expédition la valeur fiscale par client, à l'exclusion de la catégorie de produit et du pays communautaire de provenance/destination.

Le D.A.U. extra-communautaire prévoit bien le recueil des informations les plus pertinentes pour l'analyse transport : le pays d'origine-destination, le mode de transport à la frontière, la nationalité du moyen de transport, la nature de la marchandise, la masse nette pour les informations obligatoires, le pays de dernière origine/première destination, le mode de transport intérieur, le lieu de déchargement/déchargement et le bureau frontière pour les informations facultatives. Le fait d'accorder un caractère facultatif à certaines données fait craindre que beaucoup de pays renonceraient à leur collecte, même si ce n'est pas le cas de la France. Ceci est d'autant plus important qu'il est possible de mettre en libre pratique à l'entrée de la Communauté une marchandise à destination d'un autre Etat-membre, dont on a vu ci-dessus qu'elle n'était pas nécessairement suivie au niveau d'Intrastat.

*Une Indispensable  
extension  
des Directives*

Trois raisons principales militent en faveur d'une extension du système de Directives pour les marchandises : la nécessité de pallier les lacunes douanières, l'insuffisante homogénéité et précision des informations actuellement recueillies, la trop grande inertie du système actuel.

Une révision de la directive route est actuellement en cours. Une première extension a déjà permis de définir un objectif de fourniture de données trimestrielles permettant une analyse conjoncturelle et l'identification des trafics assurés par un Etat membre entre deux autres Etats membres. Une seconde extension doit permettre une analyse régionalisée des flux, ainsi qu'un suivi plus fin par voyage et qu'une harmonisation des modes de collecte sur la base d'une analyse comparative effectuée par l'OSCE.

Un aspect particulièrement sensible concerne l'orientation prise (et aujourd'hui mise en oeuvre par la plupart des pays) en faveur d'un suivi à partir du véhicule tracteur, alors que l'enquête TRM française repose sur le véhicule porteur. En contrepartie de certains avantages, il existe en effet un risque réel de dégradation du suivi des marchandises et de non prise en compte des phénomènes de rupture d'attelage, particulièrement importants dans des cas comme le franchissement de la Manche où un transport international se trouve assimilé à deux transports intérieurs. Un problème subsiste en tout état de cause en ce qui concerne le transit international, dans l'attente d'un rapprochement des enquêtes de chaque pays, et en ce qui concerne le cabotage compte tenu de la faiblesse relative des flux concernés.

La Directive fer nécessite peut être des aménagements moindres car elle est relativement complète et pose moins de problèmes de fiabilité du fait du petit nombre d'entreprises en jeu, même si à terme la dissociation de la gestion de l'infrastructure et de son exploitation pourrait conduire à une situation plus complexe. De même, la Directive voie navigable devra être adaptée en fonction de la déréglementation consécutive à l'ouverture des frontières.

Une directive mer est par ailleurs en préparation de manière à ne pas laisser sans couverture statistique le principal mode non terrestre d'acheminement des marchandises. La source de l'information devrait être les documents de transport que constituent les connaissements des armateurs ou leur reprise au niveau des manifestes exploités par les ports.

Sa mise en place prévue pour 1995 supposera vraisemblablement un soutien dans certains pays, dont il conviendra de préciser la nature et l'importance très rapidement.

*Des initiatives  
encore balbutiantes  
en transport  
de voyageurs*

L'action de recherche communautaire COST 305 a dès 1988 mis l'accent sur la nécessité de mieux cerner les enjeux à l'échelle européenne du transport interrégional de personnes. Elle préconise en particulier la mise en oeuvre d'un système permanent d'enquêtes harmonisées auprès des ménages permettant d'estimer les flux entre grandes régions européennes. L'orientation initialement prise par l'OSCE de faire converger ce projet avec celui du secteur tourisme pour déboucher sur la réalisation d'une enquête commune ne semble pas susceptible d'aboutir prochainement. Les possibilités de recoupement entre les enquêtes ménages des pays membres apparaissent par ailleurs limitées, même si certaines similitudes existent entre les enquêtes française et allemande. Néanmoins, à titre pilote, la prochaine enquête transport française qui se déroulera en 1993/1994 tient compte des recommandations de COST 305 : échantillon important (20 000 ménages), volet longue distance portant sur une période totale de 6 mois dans le cas général.

Plus ponctuellement, certains modes font l'objet d'un effort spécifique. C'est le cas de l'aérien, pour lequel une base de données européenne en cours de constitution dans le cadre de la Commission Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) pourrait servir de référence statistique. La rénovation de l'enquête TRV entreprise par l'OEST dans le but de mieux saisir l'activité autocariste à longue distance, notamment en transport occasionnel, mériterait sans doute également d'être restituée dans une perspective communautaire.

*Un souci de renforcement et de cohérence intermodale*

Conscient du caractère parcellaire des informations évoquées ci-dessus, l'OSCE a par ailleurs souhaité se doter à travers le système TRAINS d'un cadre méthodologique intermodal définissant une structure d'informations identique pour chaque mode, et couvrant au delà des aspects liés aux trafics l'ensemble des éléments descriptifs de l'offre d'infrastructures et de services, des entreprises et des prix et coûts nécessaires à une bonne connaissance du marché.

*traduit dans un programme statistique à moyen terme*

L'alimentation d'un tel cadre passe nécessairement par l'engagement d'initiatives multiples que le programme statistique à moyen terme 1993-1997 de l'OSCE s'efforce de recenser. Aux actions précédemment évoquées et qui figurent pour la plupart au rang des premières priorités inscrites à ce programme, il convient d'ajouter :

- la constitution d'une base de données européenne sur la sécurité routière,
- l'amélioration de la statistique européenne sur les entreprises ,
- le développement des messages EDIFACT dans le domaine des transports,
- le développement d'une statistique du transport combiné,
- l'estimation du transit par les pays tiers,
- les données de commerce extérieur.
- l'amélioration des informations sur les infrastructures, dans le cadre du développement des réseaux transeuropéens de transport,

*Une ouverture aux besoins des utilisateurs*

Par ailleurs, un souci croissant du besoin des utilisateurs de niveau européen se fait jour. Il se traduit par des initiatives comme la création récente d'un Comité Consultatif Européen de l'Information Statistique dans les domaines Economique et Social, ou par des demandes aux Etats membres de recenser les besoins de leurs utilisateurs d'informations communautaires. En France, les travaux du Comité d'Evaluation et de Développement de l'Information sur les Transports (CEDIT) ont d'ores et déjà permis de préparer en concertation avec les utilisateurs français plusieurs des évolutions précédemment évoquées. Dans certains cas, une première réflexion a même pu être engagée sur des dossiers encore insuffisamment traités au plan communautaire :: ainsi en va-t-il de la nécessaire révision de la nomenclature transport de produits NST, compte tenu de l'absence de mise à jour récente et de la refonte au niveau mondial des nomenclatures de produits induite par le Système Harmonisé .

*La nécessité d'une observation d'envergure européenne*

Mais plus encore, la concertation avec les utilisateurs a fait émerger le besoin de dispositifs d'observation de dimension européenne.

C'est particulièrement vrai de l'éclairage des choix et de l'analyse de l'impact des grandes infrastructures, compte tenu de la dimension européenne de plus en plus affirmée des réseaux correspondants. Les recommandations faites par l'action Cost 312 en matière d'évaluation de l'impact sur les trafics du Tunnel sous la Manche, de même que le dispositif de suivi comportemental de l'impact sur la mobilité du TGV Nord Européen, en cours de lancement grâce à la coopération des 5 pays concernés, de la Commission, de la Communauté des Chemins de Fer Européens et d'Eurotunnel, dessinent la voie à suivre pour l'analyse des effets des réseaux transeuropéens.

C'est vrai également en matière de données sociales. On ne peut en effet se dispenser pour s'assurer de la réalité d'une harmonisation des conditions de travail dans le secteur du transport, d'observer les pratiques effectives dont on sait qu'elles peuvent s'écarter sensiblement des réglementations. Ce point est particulièrement sensible en matière de transport routier et il convient donc d'encourager la généralisation dans les pays de la communauté d'enquêtes analogues à celle programmée en France pour 1993 sur les conditions de travail des conducteurs de poids lourds et d'autocars.

Faute de pouvoir s'inscrire dans un cadre européen préexistant, l'information recueillie au niveau national risque de perdre une partie de son intérêt. Ainsi les enseignements du dispositif multimodal d'observation du transit des marchandises à travers le territoire français seront-ils d'autant plus fructueux que des rapprochements avec des observations analogues dans d'autres pays de transit seront possibles.

C'est pourquoi il apparaît souhaitable de se diriger vers un réseau d'observatoires européens des transports facilitant la mise en oeuvre d'outils adaptés à la nouvelle dimension des phénomènes. De tels lieux pourraient en outre permettre de développer une meilleure concertation :

- sur les nouvelles conditions de fonctionnement du marché, par échange d'informations et d'analyses entre conjoncturistes nationaux et européens des transports,  
- sur les hypothèses retenues et les critères d'évaluation utilisés pour apprécier les divers scénarios de développement du transport, confrontation d'autant plus nécessaire qu'une préoccupation croissante s'attache aux impacts territoriaux, sociaux et environnementaux alors que la réflexion à leur sujet est récente et d'ampleur inégale selon les pays.

A terme, c'est la capacité à développer une analyse économique pertinente du marché européen des transports qui est en jeu.

Un tel effort devrait permettre de parvenir à un consensus large sur les prévisions qu'il n'a pas été jusqu'à présent possible d'atteindre dans le cadre des groupes de travail relatifs aux grands projets d'infrastructure européenne. Tant la validation d'une base de données commune par les utilisateurs intéressés, que la fédération des démarches prospectives nationales, appellent la création de lieux permettant au débat et à la concertation entre les partenaires européens de s'établir.

C'est pourquoi un système d'observatoires européens des transports fonctionnant en réseau apparaît nécessaire.

### ***Pour un réseau d'observatoires européens des transports***

Elle suppose la mise en place d'un dispositif d'observation et d'évaluation fondé sur :

1 - Un renforcement de l'action menée dans le cadre de l'OSCE en matière de rassemblement et d'harmonisation des statistiques établies par les différents pays, notamment en application des Directives existantes en cours d'extension, ou des Directives nouvelles qu'appellent l'évolution du système douanier pour les marchandises et les carences de l'observation actuelle pour les voyageurs (étant entendu que chaque pays doit pouvoir trouver la contre-partie de l'effort que lui est demandé à ce titre en terme d'accès aux bases de données ainsi constituées).

2 - La mise au point de dispositifs d'observation spécifiques à l'échelle européenne portant notamment sur les aspects suivants :

#### **. données de mobilité et de flux**

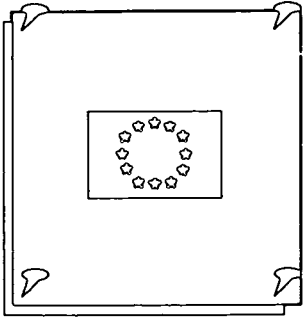
Tant les enjeux concurrentiels que l'éclairage des choix d'investissement supposent en particulier d'identifier suffisamment finement les flux origine/destination des trafics des marchandises comme des voyageurs, et ce à l'échelle européenne. Or la connaissance des premiers est gravement menacée pour la partie intracommunautaire des flux par la suppression des formalités douanières, tandis qu'aucune base d'information tant soit peu homogène entre modes et entre pays n'existe en ce qui concerne les seconds. Il est donc essentiel d'intensifier les efforts en vue de la constitution d'une véritable base de données européenne sur les flux.

#### **. données d'environnement.**

La nouveauté relative de ce thème au moins pour une partie des pays de la Communauté justifie pleinement de faire progresser la réflexion méthodologique sur les indicateurs et la constitution progressive de bases de données par une mise en commun à l'échelle communautaire des travaux nationaux.

## QUEL DISPOSITIF D'OBSERVATION EUROPÉEN A L'HEURE DU MARCHÉ UNIQUE

Michel HOUÉE - Catherine ROY



Article déjà  
paru dans n° 66  
Jan. 1993  
avant corrections

Le système européen de statistiques des transports est encore à l'heure actuelle fondé pour l'essentiel sur des directives communautaires anciennes intéressant le seul transport terrestre de marchandises. L'appauvrissement, consécutif à la suppression des frontières intracommunautaires, de la statistique douanière qui permettait de le compléter, les besoins de plus en plus pressants en informations relatives au transport de voyageurs, appellent à l'évidence des développements du système par un effort conjoint des pays sous l'impulsion de l'Office Statistique des Communautés Européennes. Mais par delà cet effort d'enrichissement et d'harmonisation des statistiques nationales, on peut se demander si l'envergure supra-nationale de problèmes tels que la constitution de réseaux transeuropéens ou les conditions de fonctionnement d'un marché en voie d'élargissement progressif à l'Est, n'appelle pas la mise en oeuvre de réseaux d'Observatoires Européens des Transports.

*Une observation  
centrée  
sur les échanges  
de marchandises*

Le système statistique communautaire repose à l'heure actuelle principalement sur les directives sectorielles "route", "fer" et "voie navigable" couvrant le transport terrestre de marchandises. Le principe retenu est la transmission par chaque pays membre d'informations de même type selon des méthodes propres à chacun.

Ce système a pu être complété jusqu'à présent par la statistique douanière, les échanges intracommunautaires étant couverts depuis 1988 par un Document Administratif Unique (DAU) national qui a comporté une certaine déperdition d'information par rapport au système antérieurement en vigueur.

*Des directives  
anciennes couvrant  
les modes  
terrestres*

La directive route, vieille de 14 ans, est appliquée en France par l'OEST à partir de l'enquête "TRM" sur le Transport Routier de Marchandises. Cette directive vise les transports intérieurs et à destination des autres états membres assurés dans chaque pays de la Communauté par les véhicules qui y sont immatriculés. Les données à recueillir concernent l'activité des véhicules, exprimée en véhicules-kilomètres, tonnes et tonnes-kilomètres, et doivent être ventilées entre compte propre et compte d'autrui, selon les 24 groupes NST de produits, par tranche de distance et par région (pays en transport international) de chargement / déchargement.

La directive fer, qui date de 1980, porte sur les transports effectués sur les réseaux principaux de chemin de fer. Les informations concernées sont : le poids en tonnes ventilé selon les principales relations pour le trafic national, international et de transit, le type d'envoi de détail ou par wagon ou train complet avec dans les deux derniers cas la nature de la marchandise, les régions d'origine-destination pour le trafic national et les pays pour les autres types de relation, la distance. Des informations supplémentaires sont exigées pour le transport combiné : poids des conteneurs et marchandises conteneurisées, nombre de conteneurs, nombre de wagons et poids brut des marchandises pour le transport rail/route.

La directive voie navigable date également de 1980. Les informations qu'elle requiert portent sur le poids des marchandises, les principales relations de trafic, la nature des marchandises, la nationalité du navire, la distance parcourue, le type de bateau, les régions (pays pour le transport international) de chargement et déchargement.

**Un appauvrissement  
de la statistique  
douanière**

Le système de suivi des échanges de biens qui reposait sur la source douanière se trouve affecté par l'achèvement du Marché Unique à un double titre : disparition du DAU en intracommunautaire, et caractère facultatif des informations intéressant le transport au niveau du DAU extracommunautaire.

Le règlement général Intrastat en date du 7 Novembre 1991 sera à l'avenir le seul support d'informations sur les échanges intracommunautaires. Or seuls les opérateurs dont le montant des transactions annuelles hors taxe dépasse un certain seuil ( 700 000 F. à l'introduction et 1400 000 F. à l'expédition) sont tenus d'établir une déclaration détaillée, la valeur statistique incluant les frais de transport et d'assurance n'étant exigée qu'au delà de 10 millions de F. En deçà est prévue une déclaration simplifiée dont sont notamment absents le mode de transport, le tonnage, l'origine extra-communautaire éventuelle et le département français d'expédition/destination. Pire, en deçà de 250 000 F., seule est recueillie à l'expédition la valeur fiscale par client, à l'exclusion de la catégorie de produit et du pays communautaire de provenance/destination.

Le DAU extra-communautaire prévoit bien le recueil des informations les plus pertinentes pour l'analyse transport : pays d'origine-destination, mode de transport à la frontière, nationalité du moyen de transport, nature de la marchandise, masse nette pour les informations obligatoires; pays de dernière origine/première destination, mode de transport intérieur, lieu de déchargement/déchargement et bureau frontière pour les informations facultatives. Mais le fait d'accorder un caractère facultatif à certaines données fait craindre que beaucoup de pays ne renoncent à leur collecte, même si ce n'est pas le cas de la France. Ceci est d'autant plus important qu'il est possible de mettre en libre pratique à l'entrée de la Communauté une marchandise à destination d'un autre Etat-membre, dont on a vu ci-dessus qu'elle n'était pas nécessairement suivie au niveau d'Intrastat.

**Une indispensable  
extension  
des Directives**

Trois raisons principales militent en faveur d'une extension du système de Directives pour les marchandises : la nécessité de pallier les lacunes douanières, l'insuffisante homogénéité et précision des informations actuellement recueillies, la trop grande inertie du système actuel.

Une révision de la directive route est actuellement en cours. Une première extension a déjà permis de définir un objectif de fourniture de données trimestrielles permettant une analyse conjoncturelle et d'identification des trafics assurés par un Etat membre entre deux autres Etats membres. Une seconde extension doit permettre une analyse régionalisée des flux, ainsi qu'un suivi plus fin par voyage et qu'une harmonisation des modes de collecte sur la base d'une analyse comparative effectuée par l'OSCE.

Un aspect particulièrement sensible concerne l'orientation prise (et aujourd'hui mise en oeuvre par la plupart des pays) en faveur d'un suivi à partir du véhicule tracteur, alors que l'enquête TRM française repose sur le véhicule porteur. En contrepartie de certains avantages, il existe en effet un risque réel de dégradation du suivi des marchandises et de non prise en compte des phénomènes de rupture d'attelage, particulièrement importants dans des cas comme le franchissement de la Manche où un transport international se trouve assimilé à deux transports intérieurs. Un problème subsiste en tout état de cause en ce qui concerne le transit international, dans l'attente d'un rapprochement des enquêtes de chaque pays, et en ce qui concerne le cabotage compte tenu de la faiblesse relative des flux concernés.

La Directive fer nécessite peut être des aménagements moindres car elle est relativement complète et pose moins de problèmes de fiabilité du fait du petit nombre d'entreprises en jeu, même si à terme la dissociation de la gestion de l'infrastructure et de son exploitation pourrait conduire à une situation plus complexe. De même, La Directive voie navigable devra être adaptée en fonction de la déréglementation consécutive à l'ouverture des frontières.

Une directive mer est par ailleurs en préparation de manière à ne pas laisser sans couverture statistique le principal mode non terrestre d'acheminement des marchandises. La source de l'information devrait être les documents de transport que constituent les connaissements des armateurs ou leur reprise au niveau des manifestes exploités par les Ports. Sa mise en place prévue pour 1995 supposera vraisemblablement un soutien dans certains pays, dont il conviendra de préciser la nature et l'importance très rapidement.

*Des initiatives encore balbutiantes en transport de voyageurs*

L'action de recherche communautaire COST 305 a dès 1988 mis l'accent sur la nécessité de mieux cerner les enjeux à l'échelle européenne du transport interrégional de personnes. Elle préconise en particulier la mise en oeuvre d'un système permanent d'enquêtes harmonisées auprès des ménages permettant d'estimer les flux entre grandes régions européennes. L'orientation initialement prise par l'OSCE de faire converger ce projet avec celui du secteur tourisme pour déboucher sur la réalisation d'une enquête commune ne semble pas susceptible d'aboutir prochainement. Les possibilités de recoupement entre les enquêtes ménages des pays membres apparaissent par ailleurs limitées, même si certaines similitudes existent entre les enquêtes française et allemande. Néanmoins, à titre pilote, la prochaine enquête transport française qui se déroulera en 1993/1994 tient compte des recommandations de COST 305 : échantillon important (20 000 ménages), volet longue distance portant sur une période totale de 6 mois dans le cas général.

Plus ponctuellement, certains modes font l'objet d'un effort spécifique. C'est le cas de l'aérien, pour lequel une base de données européenne en cours de constitution dans le cadre de la Commission Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) pourrait servir de référence statistique. La rénovation de l'enquête TRV entreprise par l'OEST dans le but de mieux saisir l'activité autocariste à longue distance, notamment en transport occasionnel, mériterait sans doute également d'être resituée dans une perspective communautaire.

*Un souci de renforcement et de cohérence intermodale...*

Conscient du caractère parcellaire des informations évoquées ci-dessus, l'OSCE a par ailleurs souhaité se doter à travers le système TRAINS d'un cadre méthodologique intermodal définissant une structure d'informations identique pour chaque mode, et couvrant au delà des aspects liés aux trafics l'ensemble des éléments descriptifs de l'offre d'infrastructures et de services, des entreprises et des prix et coûts nécessaires à une bonne connaissance du marché. L'alimentation d'un tel cadre passe nécessairement par l'engagement d'initiatives multiples que le programme statistique à moyen terme 1993-1997 de l'OSCE s'efforce de recenser. Aux actions précédemment évoquées et qui figurent pour la plupart au rang des premières priorités incrites à ce programme, il convient d'ajouter :

*...traduit dans un programme statistique à moyen terme*

- la constitution d'une base de données européenne sur la sécurité routière,
- l'amélioration de la statistique européenne sur les entreprises,
- le développement des messages EDIFACT dans le domaine des transports,
- le développement d'une statistique du transport combiné,
- l'amélioration des informations sur les infrastructures, dans le cadre du développement des réseaux transeuropéens de transport,

- l'estimation du transit par les pays tiers,
- les données de commerce extérieur.

*Une ouverture  
aux besoins  
des utilisateurs*

Par ailleurs, un souci croissant du besoin des utilisateurs de niveau européen se fait jour. Il se traduit par des initiatives comme la création récente d'un Comité Consultatif Européen de l'Information Statistique dans les domaines Economique et Social, ou par des demandes aux Etats membres de recenser les besoins de leurs utilisateurs d'informations communautaires. En France, les travaux du Comité d'Evaluation et de Développement de l'Information sur les Transports (CEDIT) ont d'ores et déjà permis de préparer en concertation avec les utilisateurs français plusieurs des évolutions précédemment évoquées. Dans certains cas, une première réflexion a même pu être engagée sur des dossiers encore insuffisamment traités au plan communautaire : ainsi en va-t-il de la nécessaire révision de la nomenclature transport de produits NST, compte tenu de l'absence de mise à jour récente et de la refonte au niveau mondial des nomenclatures de produits induite par le Système Harmonisé. Mais plus encore, la concertation avec les utilisateurs a fait émerger le besoin de dispositifs d'observation de dimension européenne.

*La nécessité d'une  
observation  
d'envergure  
européenne*

C'est particulièrement vrai de l'éclairage des choix et de l'analyse de l'impact des grandes infrastructures, compte tenu de la dimension européenne de plus en plus affirmée des réseaux correspondants. Les recommandations faites par l'action Cost 312 en matière d'évaluation de l'impact sur les trafics du Tunnel sous la Manche, de même que le dispositif de suivi comportemental de l'impact sur la mobilité du TGV Nord - Européen, en cours de lancement grâce à la coopération des cinq pays concernés, de la Commission, de la Communauté des Chemins de Fer Européens et d'Eurotunnel, dessinent la voie à suivre pour l'analyse des effets des réseaux transeuropéens.

C'est vrai également en matière de données sociales. On ne peut en effet se dispenser pour s'assurer de la réalité d'une harmonisation des conditions de travail dans le secteur du transport, d'observer les pratiques effectives dont on sait qu'elles peuvent s'écarter sensiblement des réglementations. Ce point est particulièrement sensible en matière de transport routier et il convient donc d'encourager la généralisation dans les pays de la communauté d'enquêtes analogues à celle programmée en France pour 1993 sur les conditions de travail des conducteurs de poids lourds et d'autocars.

Faute de pouvoir s'inscrire dans un cadre européen préexistant, l'information recueillie au niveau national risque de perdre une partie de son intérêt. Ainsi les enseignements du dispositif multimodal d'observation du transit des marchandises à travers le territoire français seront-ils d'autant plus fructueux que des rapprochements avec des observations analogues dans d'autres pays de transit seront possibles.

*Pour un système  
d'observatoires  
européens  
des transports*

C'est pourquoi il apparaît souhaitable de se diriger vers un réseau d'observatoires européens des transports facilitant la mise en oeuvre d'outils adaptés à la nouvelle dimension des phénomènes. De tels lieux pourraient en outre permettre de développer une meilleure concertation :

- sur les nouvelles conditions de fonctionnement du marché, par échange d'informations et d'analyses entre conjoncturistes nationaux et européens des transports,
- sur les hypothèses retenues et les critères d'évaluation utilisés pour apprécier les divers scénarios de développement du transport, confrontation d'autant plus nécessaire qu'une préoccupation croissante s'attache aux impacts territoriaux, sociaux et environnementaux alors que la réflexion à leur sujet est récente et d'ampleur inégale selon les pays.

A terme, c'est la capacité à développer une analyse économique pertinente du marché européen des transports qui est en jeu. □