

--

Groupe Thématique Régional

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL
"OBSERVATOIRES REGIONAUX DES TRANSPORTS"

--

Rédacteurs :

J. MUTEZ
Ph. RIGAUD
(D.R.E. NORD/PAS-de-CALAIS)

Janvier 1991

SOMMAIRE

PREAMBULE

- | | |
|--|---|
| 1. La réalité régionale | 1 |
| 2. Les fondements de la régionalisation du service public d'information sur les transports | 2 |
| 3. La démarche du groupe de travail | 4 |

I - LES BESOINS EN MATIERE D'OBSERVATION REGIONALE DES TRANSPORTS

- | | |
|---|----|
| 1. L'expression de nouveaux besoins vis-à-vis du système d'information | 6 |
| 2. Les différents acteurs et leurs préoccupations | 7 |
| 3. La connaissance des trafics et de la demande de transport | 9 |
| 4. La connaissance des entreprises et des moyens de transport (l'offre) | 12 |

II - LES LIMITES DE L'OBSERVATION REGIONALE DANS LE DISPOSITIF STATISTIQUE ACTUEL

- | | |
|---|----|
| 1. L'observation des trafics et de la demande de transport | 15 |
| 2. L'observation des entreprises et des moyens de transport | 17 |
| 3. L'absence d'un lieu unique | 18 |

III L'OBSERVATOIRE REGIONAL DES TRANSPORTS

- | | |
|---|----|
| 1. Les expériences en cours | 19 |
| 2. Les principes de mise en place des O.R.T. | 23 |
| 3. Les missions et le fonctionnement des O.R.T. | 25 |
| 4. Les propositions pour le contenu d'un O.R.T. | 31 |

CONCLUSION 36

Liste des membres du groupe de travail Annexe

PREAMBULE

1. LA REALITE REGIONALE

On assiste depuis plusieurs années, à l'émergence et à l'affirmation de l'échelon régional comme lieu privilégié de l'action et de l'observation économiques.

Le pouvoir économique s'appuie de plus en plus sur des réseaux de villes et de pays qui trouvent leur cohérence au niveau de la région. Des solidarités inter-régionales se renforcent ou se créent, et le besoin d'une observation économique régionale s'impose peu à peu aux administrations et aux entreprises qui ne peuvent plus se satisfaire des seuls dispositifs nationaux pour orienter leur action.

La construction européenne, avec son accélération récente, tend à gommer les frontières entre états et renforce en contre-partie le rôle des régions qui ont des tailles plus comparables que les états. Ce phénomène est illustré notamment par la mise en place d'accords de coopération transfrontalière entre régions (Midi-Pyrénées/Catalogne, Bretagne/Asturies, Nord - Pas de Calais/Kent et Provinces Wallonnes, etc...)

Dans le domaine des transports, l'importance de l'échelon régional a été renforcé au cours de ces dernières années par un double mouvement :

- la décentralisation et, de façon plus ou moins simultanée, la déconcentration des missions de l'Etat vers les services extérieurs régionaux,
- la déréglementation liée à la libéralisation des économies européennes qui revêt une certaine ampleur dans les transports, domaine particulièrement encadré depuis plusieurs décennies et conduit la logique du marché, souvent de dimension régionale, à prendre peu à peu le pas sur celle du règlementaire, traditionnellement d'essence nationale.

Il faut également souligner que le niveau régional est :

- celui où se négocie et s'organise la ventilation territoriale du plan (contrat de plan Etat/Région, plan régional),
- après le niveau national celui où se discutent préférentiellement les grands projets d'infrastructure qui ont des répercussions sur l'aménagement du territoire,
- le mieux positionné des échelons territoriaux actuels pour une collecte et une diffusion par un observatoire, de l'information statistique qui constitue un élément important d'orientation de l'activité et de la décision économiques : pour ce qui concerne les transports, la situation du marché ne peut, en effet, être valablement appréhendée qu'au niveau d'une circonscription économique suffisamment large.
- le mieux adapté également pour recueillir une information permettant d'appréhender globalement les interventions des divers niveaux d'autorités organisatrices et de définir les voies d'une meilleure complémentarité des réseaux de transport collectif.

Cette pertinence du niveau régional souffre certes du découpage administratif qui ne recouvre pas toujours les réalités économiques, et une observation économique régionalisée doit pouvoir sortir en tant que de besoin de ce découpage, ou couvrir éventuellement des espaces interrégionaux ; elle doit de même s'abstraire d'un découpage sectoriel de l'économie.

Par ailleurs, l'information n'est plus seulement destinée aux institutions ; c'est aussi une composante de la compétitivité des entreprises. Les entreprises nombreuses dans le monde du transport, doivent pouvoir trouver les éléments d'aide à la décision que peut leur procurer l'observation des marchés au niveau où cette observation apparaît pertinente.

2. LES FONDEMENTS DE LA REGIONALISATION DU SERVICE PUBLIC D'INFORMATION SUR LES TRANSPORTS

Plusieurs textes (loi, arrêtés, circulaires et rapports officiels) précisent ces fondements et permettent d'envisager la constitution d'un véritable service public d'observation du marché du transport, s'appuyant sur des observatoires économiques régionaux.

a) La loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 :

Article 5 - "Le service public des transports comporte l'ensemble des missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens.

Ces missions sont les suivantes :.....

§c) le développement de l'information sur le système de transports

§d) le développement de la recherche, des études et des statistiques de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports.

....

L'exécution de ces missions est assurée par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics, en liaison avec les entreprises privées ou publiques qui en sont chargées ou qui y participent en vertu des dispositions de la présente loi".

b) L'arrêté ministériel du 27 septembre 1985 définissant les missions de l'Observatoire Economique et Statistique des Transports

Article 2 - "L'O.E.S.T. assure, dans ce domaine de la production des statistiques et de la définition des études à caractère plurimodal, la coordination au sein du Ministère en relation avec les directions, les services extérieurs, les autorités organisatrices de transport et les professions du secteur. Il est chargé de la constitution et de la gestion d'une base d'information économique, statistique et documentaire des transports accessible aux professionnels, aux institutions décentralisées ainsi qu'aux personnels d'études et de recherche".

Article 4 - "L'Observatoire Economique et Statistique des Transports développe ses relations avec les organismes d'études et de statistiques de l'Administration Centrale et, en particulier, l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques, en vue d'établir un véritable compte-satellite de transport. Il participe à la mise en place de systèmes d'informations régionales en liaison, notamment, avec les Directions Régionales de l'Equipement et les organismes décentralisés".

c) Le rapport du Conseil National des Transports pour le Xème Plan

La nécessité d'affiner l'observation du marché, notamment au plan régional, a été réaffirmée et précisée dans un rapport "Orientations stratégiques des transports pour la période du Xème Plan" rédigé par le C.N.T. à la demande de M. le Ministre des Transports. Ce rapport, présenté à M. le Ministre le 26 juillet 1989 prescrit "la relance du projet d'observation des trafics de région à région" (au sein de l'Europe)... et la "mise en place d'un service public régional d'information économique".

Le C.N.T. a proposé de confier à l'Observatoire Economique des Transports (O.E.S.T.) la mission de coordonner l'ensemble des moyens d'études et de statistiques du Ministère afin de mettre en place rapidement un "véritable service public d'information" doté d'observatoires régionaux auprès des D.R.E. et suivi par un comité d'orientation composé de toutes les catégories d'utilisateurs.

d) L'arrêté ministériel portant création du Comité d'Évaluation et de développement de l'information sur les transports (25 octobre 1985) soulignait une mission de promotion de nouveaux systèmes de collecte d'informations, d'amélioration de la qualité et de la pertinence de ces systèmes.

Pour ce faire, le C.E.D.I.T. a mis en place plusieurs groupes thématiques dont l'un a plus particulièrement pour mission la régionalisation de l'information, en travaillant notamment sur :

- les possibilités et contraintes afférentes à la régionalisation des outils d'observation mis en oeuvre nationalement,
- les perspectives de développement du recueil de l'information mis en oeuvre à l'échelon régional,
- le contenu et les modalités de constitution d'"observatoires régionaux de transports", dans le triple souci d'une adhérence aux réalités du transport spécifique à chaque région, d'une cohérence de définition d'un noyau de données commun aux diverses régions; et d'une articulation avec les données de niveau national,

e) Le rapport d'étape du groupe EUREQ (juillet 1990) sur les infrastructures de transport d'intérêt européen formulait tout récemment la recommandation suivante : "Au niveau des régions, organiser le recueil des données de transport sur le modèle de ce qui a déjà été fait dans les D.R.E. pour le recueil des données sur le logement, en confiant un poste de chargé des transports à un statisticien de l'INSEE"

- f) L'avis du Conseil National des Transports en date du 13.12.1990, sur le projet d'arrêté fixant le montant des cotisations à verser en 1991 par les entreprises participant aux frais de fonctionnement du C.N.T. et des comités consultatifs des transports, se termine par le voeu "que la concertation soit relancée dans le cadre des C.R.T. et C.D.T. et qu'en particulier, au niveau des C.R.T., cette concertation s'appuie sur des expérimentations de mise en place d'Observatoires Régionaux des Transports".

3. LA DEMARCHE DU GROUPE DE TRAVAIL

Le Ministre ayant approuvé les orientations formulées par le C.N.T., ce dernier a demandé au C.E.D.I.T. de poursuivre dans le cadre de son groupe thématique, la réflexion méthodologique sur la définition d'un produit "O.R.T." (Observatoires Régionaux des Transports). Cette démarche a été officialisée par la lettre adressée le 1er août 1990 à M. le Ministre par M. BESSAY, Vice-Président du C.N.T.

L'observation régionale des transports est certes un domaine de réflexion ancien, aussi bien à l'échelon central (Observatoire Economique et Statistique des Transports, Direction des Transports Terrestres) qu'à l'échelon régional (Directions Régionales de l'Equipement, Conseils Régionaux, Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie, etc...)

Cependant, si plusieurs expériences ont déjà été tentées, aucune n'a véritablement et complètement abouti et ne peut donc servir de référence. Une réflexion méthodologique était donc nécessaire, en évitant de céder à la mode qui consiste à créer un observatoire pour se donner l'impression de traiter un problème économique ou social d'une certaine ampleur.

C'est ainsi qu'a été constitué le groupe de travail à l'origine du présent rapport. Ce groupe était animé par Jacques MUTEZ, Chef de la Division Economie et Valorisation de la Fonction Transport/Logistique à la D.R.E. NORD/PAS-de-CALAIS, dans le cadre du groupe thématique régional du C.E.D.I.T. en relation avec son responsable Michel HOUEE, Secrétaire Général du C.E.D.I.T.

Ce groupe s'est réuni les 8 mars, 26 - 27 avril et 21 - 22 juin 1990, la première fois en réunion plénière, et les deuxième et troisième fois, en trois sous-groupes consacrés respectivement à la "méthodologie", aux "voyageurs" et aux "marchandises". Une dernière réunion, tenue le 23 janvier 1991, a eu pour objet la discussion du présent rapport par le groupe.

L'ambition du groupe de travail a été de définir en vue d'expérimentation un cadre méthodologique pour la mise en place d'observatoires économiques et statistiques des transports dans les régions, en mettant de côté le problème de leur prise en charge institutionnelle, trop dépendant du contexte régional et des relations préexistantes entre partenaires concernés.

Il a ainsi été convenu que la forme juridique de ces observatoires ne pouvait pas pour l'instant être arrêtée, la formule proposée d'observatoire auprès des D.R.E. n'hypothéquant ni leur forme juridique, ni les modalités d'orientation de leurs travaux.

En ce qui concerne le financement, l'hypothèse d'un recours aux cotisations versées pour le financement des C.R.T. et C.D.T. pourrait être envisagée, une fois définies les modalités du "produit observatoire" susceptible d'expérimentation et sans minorer les ressources de fonctionnement des services du Ministère chargé des Transports.

Ce n'est en effet qu'après la mise en oeuvre d'expérimentations du produit "O.R.T." dans quelques régions et l'adhésion de la majeure partie des partenaires concernés à la méthodologie proposée, qu'il nous a semblé que la généralisation des observatoires régionaux des transports pouvait être envisagée.

I - LES BESOINS EN MATIERE D'OBSERVATION REGIONALE DES TRANSPORTS

I. L'EXPRESSION DE NOUVEAUX BESOINS VIS-A-VIS DU SYSTEME D'INFORMATION

L'émergence de l'échelon régional comme niveau privilégié d'action et d'observation économiques est lié à l'expression de besoins croissants en matière d'observation régionale des transports.

Une étude sur l'évaluation du système d'information sur les transports, réalisée en 1988 à l'initiative du C.E.D.I.T., a démontré que le renforcement de l'information régionale est une des préoccupations fortes des utilisateurs et qu'elle est ressentie concomitamment avec un souhait de développement des informations sur l'EUROPE et sur les conditions de concurrence.

L'EUROPE, ou plus précisément la connaissance des nouvelles aires de marché du transport dans l'espace européen apparaît comme un centre d'intérêt de plus en plus important qui prend son origine dans la conjonction de plusieurs phénomènes : l'instauration du marché unique le 1er janvier 1993 mais aussi l'évolution des technologies du transport (grande vitesse ferroviaire, transport combiné) propice au dépassement des limites nationales, et l'évolution des pratiques culturelles et de loisir favorisant les séjours touristiques à l'étranger. Il en découle une demande d'information très variée, allant de la connaissance des flux intra européens à longue distance, à l'appréhension de la demande sur les marchés étrangers, en passant par l'organisation de l'offre de transport chez nos partenaires.

L'importance accordée à l'information de niveau régional n'est qu'apparemment contradictoire avec cet élargissement de l'espace du transport au niveau de l'EUROPE. La nouvelle structuration des flux qui se met en place n'est pas neutre vis-à-vis du poids économique des divers sous-territoires nationaux suivant qu'ils sont ou non frontaliers, deviennent ou pas périphériques, constituent ou non une zone de transit. En outre, la connaissance des échanges au sein de l'EUROPE ne peut plus se satisfaire du seul échelon national, de pays à pays, et une observation véritablement européenne se devra d'être étendue à des ensembles plus comparables que les états, sur le plan géographique comme démographique.

LES CONDITIONS DE CONCURRENCE constituent un pôle d'intérêt évident qui se concrétise par un besoin d'informations d'autant plus vif que l'accroissement déjà sensible des plages de concurrence met en jeu pour une large part les secteurs se prêtant le moins facilement à une systématisation du recueil de l'information : trafics routiers à forte dynamique de croissance, tant en voyageurs qu'en marchandises, trafics aériens chartés. Par ailleurs, là où de grandes entreprises sont concernées (concurrence air/fer liée au T.G.V.), les réflexes de compétition commerciale entravent la divulgation de l'information. Ce sont

bien sûr, au premier chef, les informations sur le partage du marché entre modes et entre transporteurs selon leur nationalité, leur groupe d'appartenance ou leur taille qui sont visées, mais les aires de marché ou les facteurs de compétitivité des entreprises sont également source d'intérêt.

Comme pour l'EUROPE, ce souci d'information va dans le même sens que le besoin d'amélioration de l'information régionale, la connaissance des aires de marché procédant nécessairement d'informations de niveau régional.

Les améliorations à venir du système d'information sur les transports devraient donc en toute logique viser le niveau régional, en cherchant tout d'abord à caractériser et à quantifier les besoins très divers que nous listerons ici.

2. LES DIFFERENTS ACTEURS ET LEURS PREOCCUPATIONS

Au premier abord, il est malaisé de dégager des types précis d'utilisateurs exprimant une demande homogène vis-à-vis de sous-ensembles clairement délimités du système d'information.

En reprenant les termes du rapport sur l'évaluation du système d'information et dans une vision très simplifiée, on pourrait opposer les acteurs dits "institutionnels" relevant du groupe "producteurs et grands utilisateurs d'informations sur les transports" - administrations centrales ou décentralisées, bureaux d'études et instituts de recherche, chambres de commerce et d'industrie - aux autres acteurs dits "professionnels" - entreprises ou organismes professionnels.

LES ACTEURS INSTITUTIONNELS ont une vision globale du système de transport et ressentent le besoin d'informations à la fois précises et larges, c'est-à-dire couvrant tout le champ de l'activité du secteur, mais également stables, permettant la constitution de séries longues, homogènes d'où se dégagent des évolutions et des tendances. Leurs préoccupations sont liées à leurs missions :

- éclairage des décisions des élus, des administrations, des institutions parapubliques, notamment en matière d'investissements contribuant au fonctionnement du système de transport (infrastructures, équipements de service, intermodalisme, etc...)
- programmation de ces investissements dans le temps et dans l'espace, et aménagement du territoire (par exemple : localisation de plates-formes de fret)
- dimensionnement et valorisation des infrastructures par une connaissance des déplacements, des flux et de leur évolution,
- gestion de la viabilité hivernale,
- adaptation de l'offre de transport collectif, en quantité comme en qualité,

- aide et animation économique du secteur des transports, notamment pour certaines filières sensibles
- formation professionnelle, connaissance de l'emploi dans le transport,
- gestion des autorisations de transport routier intérieures et internationales
- identification des détournements de trafic des ports,
- amélioration de la sécurité routière
- problèmes sociaux dans le secteur des transports
- sécurité civile, notamment pour ce qui concerne les flux de matières dangereuses
- défense nationale, etc...

LES ACTEURS PROFESSIONNELS sont les entreprises industrielles ou commerciales (chargeurs), les entreprises de transport, dont la S.N.C.F., les commissionnaires, les transitaires, les sociétés de conseil aux entreprises, etc...

Ils ont des besoins ponctuels, ciblés, orientés vers la connaissance des marchés et celles de la concurrence ; la reconstitution du passé les intéresse peu, mais le présent et le futur immédiat sont l'objet de leurs préoccupations, ce qui nécessite des informations récentes. De plus, la nature exacte des informations demandées peut varier en fonction des réflexions et des perspectives commerciales à court terme.

Il s'agit cependant en général d'améliorer la compétitivité des entreprises par la connaissance :

- des marchés et de leurs évolutions récentes à court ou moyen terme,
- par les chargeurs, de l'offre de transport tous modes en quantité et qualité,
- par les producteurs de services, des flux de voyageurs et de leurs besoins et des flux de marchandises;
- par les transporteurs de la situation de l'entreprise par rapport à l'ensemble de la concurrence, des points de vue financier, matériel, ou structurel, en vue de repérer les points forts à valoriser et les points faibles à corriger,
- des pratiques contractuelles et commerciales : sous-traitance, contrats d'exploitations...
- etc...

Ces acteurs professionnels ressentent également beaucoup plus que les acteurs institutionnels, un besoin "d'information sur l'information", car ils connaissent mal ce que peut leur offrir le système existant.

Les organismes professionnels et les chambres de commerce peuvent se situer à mi-chemin des acteurs institutionnels (besoins d'informations larges) et des entreprises (préoccupation de compétitivité). Certains d'entre eux peuvent avoir, en fonction de l'activité qu'ils recouvrent, des préoccupations plus particulières (organismes de formation professionnelle, chambre professionnelle des loueurs, etc...)

Cette opposition entre deux grands types d'utilisateurs reflète, sans doute, un aspect de la réalité mais elle peut aussi être considérée comme très schématique. En effet, les administrations et collectivités, par exemple, sont de plus en plus conscientes que leur rôle de service public est aussi d'aider, notamment par l'information, les entreprises pour qu'elles améliorent leur compétitivité, de soutenir leurs efforts dans le cadre de la concurrence internationale. Inversement les entreprises, du moins les plus importantes, ne peuvent pas ne pas situer leurs interventions dans un cadre plus large, dans l'espace comme dans le temps, que celui de leur action immédiate.

Enfin, il ne faut pas oublier qu'un besoin d'information peut aussi recouvrir, de la part d'un acteur, un besoin de dialogue avec d'autres acteurs, ce qui justifiera l'organisation d'une certaine interactivité au sein de la structure d'observation à mettre en place. Cette interactivité permettra le passage du constat de besoins à l'expression d'une demande.

3. LA CONNAISSANCE DES TRAFICS ET DE LA DEMANDE DE TRANSPORT

Les besoins en matière d'observation régionale des transports que nous avons listés peuvent s'organiser autour de deux axes : les flux de marchandises ou de voyageurs et les moyens de prise en charge de ces flux à savoir les entreprises de transport. Les trafics automobiles requièrent quant à eux une connaissance au niveau ménage (motorisation, kilométrage parcouru, consommation...), mais ils peuvent également être abordés en termes de flux et de moyens de transport.

Le dispositif statistique actuel, géré par l'O.E.S.T. repose bien sur ces deux domaines d'observation avec d'une part SITRAM et le projet SITRAV pour les flux et d'autre part l'E.A.E. pour les entreprises.

Les trafics peuvent être appréhendés, suivant les besoins, par des dispositifs d'observation permanents ou ponctuels, exhaustifs ou par échantillonnage.

3.1 Les trafics de marchandises

Ils se répartissent spatialement en 4 catégories :

- trafics internes à la région,
- trafics avec les autres régions françaises,
- trafics avec les pays étrangers, à décomposer en régions,
- trafics français ou étrangers transitant par la région.

Leur connaissance doit être détaillée suivant plusieurs critères :

- par origine-destination,
- par mode de transport, en distinguant pour le transport routier le compte propre et le compte d'autrui et en permettant de caractériser les ruptures de charges réalisées dans la région (ports, aéroports, zones de fret)
- par type de marchandises en fonction d'une nomenclature adaptée au besoin,
- par pavillons nationaux y compris pour le cabotage.

Ces critères doivent pouvoir être modulés en fonction des besoins à satisfaire :

- les itinéraires doivent pouvoir être reconstitués à partir des origines-destinations ;
- ainsi, pour les origines-destinations, on doit pouvoir se contenter de la région ou du département pour les régions éloignées, mais non pour les régions voisines si l'on veut reconstituer les itinéraires ; à l'intérieur de la région, l'origine destination "**département**" ne sera pas toujours suffisante, et en international on pourra souhaiter connaître les trafics avec les régions frontalières étrangères ;
- la nomenclature des marchandises doit être la plus fine possible pour pouvoir s'adapter aux spécificités régionales tout en garantissant une cohérence nationale.

La nécessité de croiser tout ou partie de ces critères dépendra également des besoins. S'il est admis que les acteurs institutionnels ont besoin d'une connaissance moins fine des trafics que les professionnels, le besoin de connaissance des pouvoirs publics peut parfois être très précis comme cela est le cas pour les trafics de matières dangereuses, pour des raisons évidentes de sécurité.

La connaissance des trafics de transit est importante pour la programmation des infrastructures également parce que ces trafics peuvent constituer des marchés captables par des acteurs régionaux.

Les unités de mesure sont les tonnes transportées pour avoir connaissance de l'importance des trafics, mais aussi les tonnes-kilomètres pour apprécier l'importance des prestations de transport. L'évaluation des trafics en unités monétaires semble correspondre à des besoins plus particuliers.

3.2 - Les trafics de voyageurs

La connaissance des trafics de voyageurs doit être adaptée aux niveaux de compétences des autorités organisatrices de transport collectif.

Du seul point de vue économique, on ne peut nier que les transports collectifs ont besoin de fonds publics (Etat, collectivités locales) pour fonctionner, ce qui n'est pas nécessairement le cas pour le transport de marchandises où les "lois du marché" devraient jouer de plus en plus. Ces fonds publics, il est bien naturel que l'Etat, ainsi que les autres collectivités publiques concernées, aient besoin de savoir quelle utilisation en est faite.

Un autre argument va dans le même sens : l'Etat est le garant des grands équilibres. Il doit veiller à ce qu'il existe un minimum de cohérence entre les différentes parties du territoire et faire en sorte qu'il n'y ait pas de catégories de population qui soient oubliées.

Or, ce risque existe réellement dans le domaine des transports. Dans certains cas, la notion de "service public" s'apparente déjà à un "service social" (desserte des zones rurales, par exemple).

La décentralisation a multiplié les autorités organisatrices (Etat, Régions, Départements, Agglomérations, Communes). Les intérêts de chacune sont souvent contradictoires et les niveaux de compétences fortement imbriqués. La nécessité de disposer d'un outil qui permette de comparer des situations voisines sur un territoire donné sera de plus en plus ressentie.

Le niveau régional, plus près du terrain que le niveau national, tout en ayant suffisamment de recul par rapport au niveau local ou même départemental, semble effectivement le bon niveau d'analyses et de synthèses.

La région peut ainsi constituer le meilleur niveau d'agrégation de certaines informations comme l'a démontré l'expérimentation du Compte Global Transport de Voyageurs de l'ILE de FRANCE et du NORD/PAS-de-CALAIS.

Les trafics de voyageurs peuvent se répartir spatialement en 5 catégories :

- trafics à l'intérieur des périmètres de transport urbain
- trafics non urbains à l'intérieur de chaque département ou de la région,
- trafics avec les autres régions,
- trafics avec les pays étrangers,
- trafics français et étrangers transitant par la région .

Pour ce qui concerne les transports collectifs, les trafics doivent être abordés sous deux aspects : l'offre d'une part, la fréquentation d'autre part, en distinguant les notions de trajet et de voyage.

La connaissance des trafics doit également être détaillée suivant plusieurs critères :

- par origine-destination,
- par mode de transport, en permettant de caractériser les changements de modes (correspondances) en distinguant le transport individuel du transport collectif, et le régime d'organisation (services réguliers ordinaires ou scolaires, services privés, services occasionnels et touristiques)
- par motif.

Ces critères doivent pouvoir être modulés en fonction des besoins d'information à satisfaire. Ainsi, pour les transports collectifs, les points d'entrée-sortie du réseau et non les origines-destinations, sont constitués par les points d'arrêt du réseau, alors que pour les transports individuels à l'intérieur de la région, les origines-destinations peuvent être les communes (migrations alternantes). Les itinéraires doivent aussi pouvoir être reconstitués à partir des origines-destinations.

La finesse de certaines informations peut relever de besoins exclusifs et ne pas pouvoir entrer dans un système d'observation de niveau régional. Une distinction doit alors être établie entre le service public d'information et la faculté de disposer d'un suivi au titre d'une compétence d'organisation de transport collectif. Ce problème est traité dans la troisième partie du présent rapport.

La nécessité de croiser tout ou partie des critères dépendra aussi des besoins. En matière de transport collectif, l'organisation peut s'adapter aux motifs et permettre de les connaître (exemple des transports scolaires).

La principale unité de mesure est le voyageur-kilomètre mais suivant les besoins on doit utiliser également des unités de mesure spécifiques à l'offre telles que le véhicule-kilomètre, le siège-kilomètre offert, le trajet en charge, ou à la demande telle que le voyageur transporté.

Il faudra cependant rechercher des indicateurs plus "transparents" pouvant être utilisés par les élus ou le public.

3.3. L'analyse de la demande et les pratiques de transport

Les trafics correspondent à l'expression de la demande dans un certain contexte d'offre, mais il peut être utile de connaître au niveau régional les facteurs de choix en matière de transport et les perspectives d'évolution de la demande : les enquêtes auprès des chargeurs (marchandises) ou les enquêtes auprès des ménages ou des prescripteurs de voyages (voyageurs) permettent de répondre à cet important besoin.

4. LA CONNAISSANCE DES ENTREPRISES ET DES MOYENS DE TRANSPORT (L'OFFRE)

Les besoins d'information relatifs aux moyens de transport s'organisent essentiellement autour des entreprises du secteur des transports, mais ils concernent aussi les moyens du compte propre et, pour ce qui concerne les voyageurs, ceux des ménages ; enfin une connaissance des infrastructures de la région peu également être recherchée.

4.1 - Les entreprises (opérateurs de transport)

Les besoins d'informations sur les entreprises sont très divers et ils concernent les entreprises de transport comme les entreprises en compte propre. Ils peuvent être décomposés de la façon suivante :

a) dénombrement :

- dénombrement des entreprises ayant leur siège dans la région et de leurs établissements secondaires dans la région et hors région, ainsi que des établissements dans la région, d'entreprises ayant leur siège hors région.

- connaissance des créations et disparitions d'entreprises et de leurs causes
- régimes juridiques (S.A., S.A.R.L., E.U.R.L.)

b) domaine d'activités :

- activités exercées : il faut connaître les activités principales (correspondant aux codes A.P.E.), mais aussi les principaux types de transport réalisés (transports frigorifiques, messagerie, transport scolaire, etc...)

c) moyens

- titres de transport détenus (indicateur de potentiel d'offre)
- effectifs salariés et non salariés, par qualification,
- parcs de véhicules par classe d'âge, par type de véhicule (élément tracteur-élément tracté), par carrosserie (citerne, savoyarde, autobus, autocar...) et par capacité (tonnage, volume, places).
- volumes d'investissement en distinguant les véhicules

d) production

- kilométrages moyens réalisés par véhicule (avec parts réalisées en charge et à vide) et par chauffeur
- chiffres d'affaires par type d'activité, en national et en international
- consommations et dépenses de carburant
- décomposition des charges d'exploitation
- prestations à caractère logistique.

e) performances économiques et sociales

- prix de revient, avec décomposition par poste,
- tarifs pratiqués,
- besoins de formation professionnelle
- horaires de travail, de conduite....

D'autres informations peuvent être recherchées au niveau de l'ensemble du secteur dans la région :

- évolution du parc de véhicules : immatriculations en neuf et en occasion,
- évolution de l'emploi par catégories,
- formation professionnelle : nombre d'heures suivies dans la région par qualification et par salarié, permis de conduire C ou D obtenus, etc...
- données sociales qui sont certainement appelées à se développer
- données sur le respect de la réglementation, qui peuvent être un indicateur des tensions sur le marché.

4.2 - Les ménages et les autres acteurs

La connaissance de l'"offre" de transport détenue par les ménages et les autres acteurs s'oriente sur le parc de voitures particulières et commerciales,

- nombre de V.P. dans les périmètres de transport urbain et hors de ces périmètres et taux de motorisation correspondants,
- structure du parc par âge - puissance fiscale - carburant,
- immatriculation en neuf et en occasion,
- kilométrage moyen par véhicule, répartition par type de voirie et par motif d'usage
- éléments relatifs aux 2 roues.

4.3 - Les infrastructures

Les demandeurs d'information institutionnels comme professionnels s'intéressent aussi aux infrastructures régionales de transport :

- réseau routier et autoroutier : kilométrage, dépenses d'investissement et d'entretien, indicateur de viabilité hivernale,
- infrastructures portuaires, aéroportuaires et fluviales,
- infrastructures ferroviaires,
- moyens de coordination entre modes : chantiers rail-route, gares d'échanges...
- plates formes de fret...

Cet exposé sur les besoins pourrait aboutir, si tous pouvaient être satisfaits, à la définition d'un observatoire régional certes ambitieux, mais trop "luxueux" et pratiquement irréalisable. Il ne faut pas non plus, en effet, se donner l'illusion que les acteurs institutionnels et professionnels sont tous, dès à présent, demandeurs d'une quantité très importante de renseignements d'ordre statistique ou économique sur les transports, et il s'agit plutôt d'être en mesure d'anticiper le développement prévisible de ces besoins. Les rédacteurs du rapport et les membres du groupe de travail ont en fait voulu démontrer la grande diversité des besoins d'informations au niveau régional, besoins qu'il appartiendra à chaque O.R.T. de satisfaire en fonction de la demande, de ses possibilités et de son projet précis.

II - LES LIMITES DE L'OBSERVATION REGIONALE DANS LE DISPOSITIF STATISTIQUE ACTUEL

Le dispositif statistique actuel, dont il est ici question, ne prend pas en compte les dispositifs expérimentaux mis en place dans telle ou telle région. Nous étudions ici uniquement l'offre d'informations stable et homogène sur l'ensemble du territoire qui est produite au niveau national et dont la qualité est reconnue par tous.

Ces informations sont produites et diffusées essentiellement par l'O.E.S.T. mais aussi, par d'autres administrations ou organismes tels que la Direction des Transports Terrestres, la Direction des Ports et de la Navigation Maritime, la Direction Générale de l'Aviation Civile, le CETUR, l'INRETS, l'INSEE, etc...

I. L'OBSERVATION DES TRAFICS ET DE LA DEMANDE DE TRANSPORT

1.1. - Les trafics de marchandises

L'outil central dans ce domaine est SITRAM (Système d'informations sur les transports de marchandises), géré par l'O.E.S.T., et qui regroupe des informations provenant :

- pour les trafics concernant les pays étrangers : de l'Administration des Douanes, des ports et aéroports,
- pour les trafics intérieurs : de la S.N.C.F., de l'O.N.N., et de l'enquête T.R.M. de l'O.E.S.T. sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (compte d'autrui et compte propre).

SITRAM fournit des données par type de marchandises (positions NST), par mode, et de département à département ou à pays étranger avec, dans ce dernier cas, le point de passage frontière. Il présente cependant plusieurs lacunes du point de vue régional :

- sa nomenclature n'est pas toujours adaptée aux trafics dans lesquels telle ou telle région se spécialise, et surtout au caractère pointu des besoins de connaissance des marchés par les entreprises,
- il ne permet pas de reconstituer tous les flux de transit qui pré-occupent tout autant les acteurs institutionnels (gestion des infrastructures, sécurité) que les acteurs professionnels (concurrence, marchés à investir), alors que ces flux sont très importants dans certaines régions,

- sa répartition modale n'est pas suffisamment fine et ne permet pas de connaître avec précision l'importance et l'évolution de l'intermodalisme ; en outre, le mode "route" devrait être éclaté afin de distinguer notamment l'importance de phénomènes comme la messagerie express alors que l'évolution rapide des marchés concernés suscite des besoins d'informations,
- les pays étrangers ne sont pas décomposés en régions ; or, pour une région comme l'Alsace, il est important de distinguer les différents länder dans les échanges avec l'Allemagne,
- il ne permet pas de reconstituer avec une précision suffisante les itinéraires empruntés par certains flux, ce qui serait intéressant, notamment pour les matières dangereuses,
- le cabotage n'est pas connu,
- le compte propre n'est pas bien isolé en international,
- les aires de marché des grands équipements régionaux de traitement du fret (plates-formes, chantiers rail-route, ports fluviaux) ne peuvent pas être reconstituées.

Par ailleurs, il existe de sérieuses menaces sur la disponibilité, après 1993, des données relatives aux trafics internationaux intracommunautaires, qui ne pourront plus se fonder sur une saisie exhaustive, mais sur des enquêtes difficilement significatives aux niveaux départemental et régional.

1.2 - Les trafics de voyageurs

Il n'y a pas, dans ce domaine, de système unifié tel que SITRAM pour les marchandises.

Il existe certes un projet SITRAV de l'O.E.S.T., mais il subsiste en matière de voyageurs une grande hétérogénéité des sources, et surtout une méconnaissance générale des trafics de voitures particulières.

- Les déplacements collectifs urbains sont, dans leur ensemble, plutôt bien connus grâce aux données fournies par les quelques 150 exploitants de réseaux au CETUR, qui édite chaque année un annuaire statistique détaillé des transports urbains.
- Les déplacements collectifs routiers non urbains sont mieux connus depuis 1985 grâce à la mise en place d'un système de recueil statistique par la D.T.T., l'O.E.S.T. et le CETUR, avec diffusion d'une plaquette et d'un annuaire. L'information reste cependant moins fine que celle relative aux transports urbains, du fait d'un plus grand nombre d'exploitants moins bien équipés pour le suivi statistique et de la moindre propension des départements que des autorités urbaines à les diffuser.

Ce système est complété par l'enquête "SITRUC" (T.R.V.) de l'O.E.S.T. (enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes) qui couvre les autocars comme les autobus. Son échantillonnage ne permet cependant pas à SITRUC d'être toujours significatif au niveau régional, même si certains chiffres sont diffusés avec prudence dans la plaquette annuelle. Ces données ne permettent pas de toute façon d'analyser la situation et l'évolution des marchés régionaux.

- Les informations sur les déplacements de voyageurs par chemin de fer ne sont pratiquement pas accessibles, ni en régional car la plupart des régions ne diffusent pas les données relatives au suivi du conventionnement avec la S.N.C.F., ni en interrégional car la S.N.C.F. estime que ces données relèvent du secret commercial et ne serait disposée à les divulguer que dans le cadre d'un système SITRAV qui lui fournirait en contrepartie une connaissance accrue de la concurrence automobile.
- Les déplacements en automobile, qui sont de loin les plus nombreux, sont aussi les plus mal connus, aussi bien en urbain qu'en régional, interrégional ou international. Seules existent quelques sources très hétérogènes ou insuffisamment exploitées, telles que les comptages routiers réalisés par les D.D.E., les CETE et le SETRA (réseau national), les enquêtes aux frontières du Ministère du Tourisme, les enquêtes ponctuelles auprès des voyageurs par cordon ou auprès des ménages, notamment les enquêtes de conjoncture et le recensement de population de l'INSEE, les consommations de carburant par département (C.P.D.P.).

Enfin, d'une manière générale, peu de données qualitatives sont disponibles sur les trafics de voyageurs, et certains phénomènes importants tels que le stationnement en ville, les déplacements des handicapés, les déplacements semi-collectifs en taxi ou en véhicules de moins de 9 places, le fonctionnement de la chaîne plurimodale de transport, etc... restent pratiquement inconnus.

2. L'OBSERVATION DES ENTREPRISES ET DES MOYENS DE TRANSPORT

2.1 - Les entreprises

Le fichier des cartes grises de véhicules, le dispositif UNEDIC-ASSEDIC (emplois), le fichier SIRENE de l'INSEE et l'Enquête Annuelle d'Entreprises (E.A.E.) réalisée par l'O.E.S.T., sont les matériaux de base dans ce domaine, mais les possibilités de leur exploitation au niveau régional sont limitées pour plusieurs raisons :

- l'E.A.E. est une enquête d'entreprises avec rattachement à la région du siège, et non d'établissements ; or, de nombreux grands groupes ont leur siège en région parisienne et plusieurs établissements secondaires en province,
- l'E.A.E. n'est pas exhaustive en transport routier,
- l'activité des entreprises en compte propre ou celles ayant un code APE non transport est difficile à connaître,
- le fichier SIRENE n'est pas véritablement à jour des disparitions d'entreprises et il en est de même du fichier des cartes grises pour les véhicules ne circulant plus.

En outre, ce dispositif hétérogène ne fournit pas d'informations fiables sur :

- les créations et disparitions d'entreprises,
- les besoins et les réalisations en formation professionnelle,
- l'accès aux professions du transport,
- la sous-traitance,
- l'évolution des prestations à caractère logistique,
- l'appartenance des entreprises à des groupes nationaux ou étrangers.

2.2 - Les ménages et les autres acteurs

L'équipement automobile des ménages (et son évolution) peut être approché par le recensement INSEE au niveau communal ; au niveau départemental, il l'est par le fichier central des automobiles (O.E.S.T.) et le dénombrement des vignettes (Ministère des Finances) ventilé selon les classes tarifaires d'âge et de puissance fiscale.

L'exploitation régionale de ces informations est donc tout à fait possible. Cependant, c'est au niveau d'une unité urbaine qu'un problème se pose car le seul matériau utilisable est le recensement qui "vieillit" vite.

2.3 - Les infrastructures et superstructures de transport

A notre connaissance, il n'existe aucun vrai dispositif régional, ni d'ailleurs national, d'observation des infrastructures et grands équipements de transport. Pour ne citer qu'un exemple, des études sur les plates-formes de fret ont été lancées à ce jour dans plusieurs régions, mais sans cohérence nationale permettant des comparaisons.

3. L'ABSENCE D'UN LIEU UNIQUE

Outre les limites constatées ici dans le contenu de l'information, force est aussi de constater qu'au niveau régional existe aussi le vif besoin d'un lieu unique rassemblant toutes les informations disponibles, et d'un organisme unique fédérant les multiples enquêtes et études auxquelles sont confrontées les entreprises qui doivent répondre plusieurs fois aux mêmes questions.

III - L'OBSERVATOIRE REGIONAL DES TRANSPORTS

I - LES EXPERIENCES EN COURS

Aucune expérience ne peut servir complètement de référence au niveau national et ne peut être intégralement transposable aux autres régions. Néanmoins, il faudra puiser dans cet acquis pour définir les principes de mise en place, les missions, le fonctionnement et le contenu du produit "O.R.T." ou "O.E.R.T."

Le nombre de ces expériences tend, en tout état de cause, à prouver la réalité des besoins énumérés en chapitre I.

Il sera cependant difficile d'être exhaustif dans ce chapitre, chaque région ayant réalisé son expérience d'observation régionale. Nous retiendrons cependant les plus significatives, en commençant par la démarche de régionalisation déjà largement entamée par l'O.E.S.T.

1.1. - L'O.E.S.T. et la régionalisation du dispositif statistique

Les nombreuses demandes qui ont été exprimées par les D.R.E. ou certains Conseils Régionaux ou organismes professionnels auprès de l'O.E.S.T. montrent combien la mise en place d'un réseau d'observatoires régionaux est liée à l'expression des responsabilités croissantes de ces organismes dans le domaine du transport. Or, si jusqu'à présent, les dispositifs statistiques étaient conçus sur une base de représentativité nationale, l'O.E.S.T. travaille depuis plusieurs années à leur régionalisation, notamment avec le concours des D.R.E.

Cette régionalisation passe tout d'abord par une information régulière des acteurs régionaux sur l'évolution des dispositifs nationaux et, sur ce point, l'O.E.S.T. a massivement développé depuis trois ans la diffusion de ses publications.

L'O.E.S.T. a élaboré, en 1987, un "KIT D.R.E." représentant l'ébauche d'un O.E.R.T. et l'a mis en place dans quelques D.R.E. pilotes, ce qui a permis de les connecter à titre expérimental au système SITRAM. En 1988, les D.R.E. ont été habilitées au secret statistique, nécessaire pour l'accès aux données individuelles de l'Enquête Annuelle d'Entreprise et, en 1989, une extraction régionale de l'E.A.E. sur supports papier et disquette, a été adressée à trois D.R.E. pilotes (NORD/PAS-de-CALAIS - FRANCHE COMTE et PROVENCE ALPES COTE D'AZUR).

Tout en respectant la spécificité de chaque région et les choix qu'elle opère, l'O.E.S.T. se propose d'intervenir à trois niveaux (en collaboration étroite avec chaque D.R.E.) :

- travaux sur la pertinence de la décomposition régionale d'informations nationales et ouverture dans ce cadre des fichiers nationaux, en particulier, des fichiers d'entreprises,
- confrontation, en liaison avec les observatoires régionaux de l'INSEE et les différents organismes intéressés, des différentes données régionales sur les flux, les entreprises et les parcs,
- conseil et mise au point d'outils d'observation et d'analyse dans le prolongement des premières réalisations inscrites dans les "Kit D.R.E.", aussi bien auprès des services extérieurs que d'autres organismes concernés (Chambres de Commerce et d'Industrie, Offices de Transport et des P.T.T., Comités d'expansion) et en application des travaux engagés en matière d'informatique scientifique.

Le rôle de conseil dans la mise en place de véritables dispositifs d'observation économique régionale des transports, tâche confiée à l'O.E.S.T., dans le cadre du schéma directeur informatique du Ministère, a nécessité une approche pragmatique à base d'expérimentations, limitée dans un premier temps à quelques D.R.E., mais à terme généralisable.

L'O.E.S.T. n'entend pas se substituer aux D.R.E. pour effectuer les travaux qui les concernent, mais conformément au schéma informatique général, souhaite leur apporter une aide consistant en :

- une réflexion sur les méthodes,
- des développements de progiciels de traitement informatique,
- d'éventuelles interventions visant à faire évoluer certains fichiers nationaux,
- une expertise sur la qualité et les limites des statistiques disponibles,
- une aide à la formation sur certains thèmes,
- la mise à disposition des données statistiques collectées par l'O.E.S.T.

La démarche de régionalisation entamée par l'O.E.S.T. doit maintenant se poursuivre avec la mise en place de véritables O.R.T. ou O.E.R.T.

1.2 - Le Système d'Information Transport (S.I.T.)

Une opération pilote baptisée "Système d'Information Transport" (S.I.T.) a été lancée en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Ses objectifs sont l'amélioration de la communication d'informations entre administration et profession, le regroupement d'informations sur l'économie régionale des transports et la simplification de la délivrance des documents administratifs (autorisations, attestations).

Le maître d'œuvre est le C.E.T.E. Méditerranée ; le maître d'ouvrage est le Ministère (SCILE). Un comité de pilotage dirigé par la D.R.E. P.A.C.A., associe la D.T.T., l'O.E.S.T. et les D.R.E. du grand sud.

Le S.I.T., centré sur l'amélioration de la connaissance des entreprises à partir de l'Enquête Annuelle d'Entreprises, du fichier GEAUTRANS de la D.R.E. et du fichier SIRENE de l'INSEE, pourrait être une contribution majeure à la mise en place des O.R.T.

Le S.I.T. couvrira également les entreprises de transport de voyageurs.

Le problème du secret statistique (utilisation de l'E.A.E.) n'est pas résolu pour l'instant.

Les premiers tests du S.I.T. sont en cours à la D.R.E. à MARSEILLE et sa diffusion ne pourra pas être envisagée avant mi-1991, selon des modalités qui restent à définir. Il est cependant souhaitable que le groupe régional du C.E.D.I.T. puisse en débattre auparavant, afin de faire profiter les premiers O.R.T. de l'expérience du S.I.T.

1.3.- Le Compte Global Transports de Voyageurs

C'est en 1987 que le Conseil Régional, l'O.E.S.T. et le Commissariat Général du Plan décidèrent la réalisation d'un compte transport de voyageurs pour la Région Nord - Pas-de-Calais. Il a effectivement paru utile de tester, à propos d'un terrain autre que celui de l'Ile-de-France, la faisabilité d'un outil de comptabilité régionale permettant aux autorités responsables de l'organisation des transports depuis le niveau national jusqu'à celui de l'agglomération, de mieux connaître les flux financiers mis en jeu, les coûts d'utilisation des différents modes, la part supportée par les utilisateurs directs et indirects, l'affectation des contributions des différentes collectivités entre les modes, l'importance de la fiscalité liée au transport de voyageurs.

La méthodologie utilisée est identique à celle déjà en vigueur en région Ile-de-France qui dispose d'un compte transport depuis 1985, actualisé chaque année.

Cette méthodologie s'avère, au terme de l'étude, tout à fait transposable à d'autres régions françaises ou agglomérations étrangères. Le recueil de données s'appuie principalement sur des documents comptables, des publications et études des autorités organisatrices, collectivités territoriales, Directions Régionales de l'Equipement, du Ministère des Transports, des entreprises exploitantes, de la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles, de l'INSEE...

Le suivi de l'étude a été assuré par un comité technique comprenant des représentants, outre des 3 co-financeurs (Observatoire Economique et Statistique des Transports, Commissariat Général du Plan, Conseil Régional) de la Direction Régionale de l'Equipement du Nord/Pas-de-Calais, du CETUR et de SOFRETU.

La coordination et la réalisation du compte transport ont été assurées par SOFRETU.

Le compte global transport de voyageurs, qui apporte un éclairage complet et original sur l'économie régionale des transports de voyageurs devrait à terme faire partie de chaque O.R.T.

1.4.- Les expériences dans les régions

- a) La D.R.E. Nord/Pas-de-Calais, les organisations et organismes professionnels du transport routier ont créé, en 1984, une association loi 1901 baptisée OSERAIT (Observatoire Socio-Economique des Activités et Industries du Transport Routier). La Région y figure notamment en tant que membre de droit, et EURO-TUNNEL et P. & O. FERRIES en tant que membres actifs. L'expérience d'OSERAIT est un succès, surtout sur le plan de la concertation et des échanges d'informations entre les grands acteurs du transport routier au niveau régional. Mais OSERAIT a, pour l'instant, davantage une fonction de club que de service public d'informations. C'est pourquoi, la Division Transport de la D.R.E. s'est dotée, de son côté, d'une cellule "Observatoire" qui édite un tableau de bord régional du transport routier, met en place un centre de documentation régional du transport et réalise des études régionales.
- b) La D.R.E. AQUITAINE a mis en place, au début de 1989, un observatoire régional des transports complétant ce qui existe déjà par ailleurs pour le B.T.P., la sécurité routière, les routes et le logement. Cet observatoire s'est d'abord centré sur les marchandises en s'attachant à démontrer ses compétences auprès des partenaires intéressés. Son effort a tout d'abord porté sur la connaissance des entreprises de transport de la région en exploitant, rapprochant et valorisant les différents fichiers disponibles (GEAUTRANS, SIRENE, etc...) Il donne également des informations sur les trafics régionaux (tous modes) et diffuse gratuitement une lettre d'information trimestrielle en 4.000 exemplaires.

Depuis le 1er Septembre 1990, le Système d'Informations Régional Transports-Equipement-Logement (SIRTEL) est en service à la D.R.E. Aquitaine sur minitel, par le 36.14 code DREAQUI. Il fournit des statistiques sur les transports de marchandises (route, fer, air, mer), des éléments de conjoncture, des informations sur l'actualité réglementaire, et abrite une boîte aux lettres ainsi qu'un annuaire publicitaire ouvert aux entreprises.

- c) Un Comité Régional d'Information Economique et Sociale (C.R.I.E.S.), existe en région P.A.C.A. Ce Comité, cofinancé par l'Etat et la Région dans le cadre du Contrat de Plan, associe également les conseils généraux, des grandes villes, des universités et des organisations professionnelles. Chaque partenaire y apporte ses informations.

Le C.R.I.E.S. est un réseau multisectoriel de diffusion d'informations, qui s'appuie sur 24 correspondants ayant chacun leur secteur d'activité. L'O.R.T. pourrait, dans ce cadre, être le correspondant "transports" et il n'est donc pas obligatoirement figé dans un schéma théorique, mais adaptable au contexte régional. Le groupe transport du C.R.I.E.S. a déjà lancé des démarches de recensement des besoins et des producteurs d'information (exemple : l'étude sur le port de MARSEILLE).

- d) Le Conseil Régional Nord/Pas-de-calais a créé en 1989 son observatoire régional des transports de marchandises, centré sur 30 indicateurs annuels permettant aux élus de suivre l'activité transport de la région. Une brochure d'information "T.R.M. INFO" est diffusée plus largement.
- e) Il convient de mentionner l'initiative récemment prise par le Syndicat des Transports Parisiens dans le cadre de la seconde phase de l'élaboration du plan stratégique des déplacements, de créer un "Observatoire Régional des Déplacements". Celui-ci aura notamment pour fonction d'élaborer et de diffuser à partir d'outils existants dans les entreprises ou les administrations des indicateurs permettant d'apprécier l'évolution de différentes variables caractéristiques de la situation actuelle des transports en ILE de FRANCE.
- f) La D.R.E. LANGUEDOC-ROUSSILLON dispose, depuis plusieurs années, d'une cellule spécialisée "ECOTRANS" qui publie une note de conjoncture, un annuaire statistique régional, un état annuel des transports, etc... en vue de montrer le savoir-faire de l'Etat dans ce domaine.
- g) Plusieurs autres D.R.E. ont lancé des expériences d'observatoires, soit en produisant des informations non disponibles dans le système statistique (enquête sur les transits routiers de la D.R.E. Languedoc-Roussillon, régionalisation de l'enquête prix de revient par les D.R.E. Rhône Alpes et Franche Comté), soit en diffusant des tableaux de bord ou des bulletins statistiques reprenant surtout des exploitations régionalisées des dispositifs existants (D.R.E. Auvergne, Franche-Comté, Midi-Pyrénées, Champagne-Ardennes notamment), soit en valorisant les outils de gestion des autorisations (information sur les trafics internationaux des entreprises de la région diffusée par la D.R.E. Centre)

Les D.R.E. sont donc un des lieux privilégiés de l'observation régionale des transports. Mais elles restent plutôt centrées sur le mode routier et, dans certaines régions, les Conseils Régionaux ou les C.R.C.I. ont aussi affirmé leur compétence dans ce domaine.

L'observatoire devra donc être ouvert à plusieurs partenaires.

2 - LES PRINCIPES DE MISE EN PLACE DES O.R.T.

Le groupe de travail a dégagé 4 grands principes d'action sans lesquels les O.R.T. ne pourraient pas exister.

a) Un seul observatoire par région assurant un service public

Il faut, dans chaque région, une seule adresse pour une information homogène et pertinente.

L'observatoire devra donc associer, et non opposer, les différents "pouvoirs" : politique, administratif (réglementaire et technique), et économique.

La participation active de tous les partenaires concernés sera une garantie d'équilibre et permettra d'éviter tout risque de confiscation de l'observatoire et de transformation en outil de pouvoir. Elle autorisera aussi le fonctionnement d'une réelle réciprocité de l'information entre producteurs.

Un seul observatoire implique aussi la prise en charge par celui-ci d'un service public d'information économique et statistique : l'O.R.T. ne devra pas se réduire à un club de gros producteurs ou utilisateurs d'informations, et n'aura pas à mettre en place de systèmes de production répondant à tel ou tel besoin exclusif.

Un lieu unique (une seule adresse) permettra aussi de faire fonctionner une permanence d'accueil et de diffusion de l'information avec un minimum de moyens en personnel et en matériel.

b) Un noyau minimum de données communes

L'observatoire devra collecter, mettre en forme et diffuser des données répondant aux préoccupations communes des partenaires, afin de ne pas être trop lourd à mettre en place et à gérer.

Il devra aussi, tout en prenant en compte les spécificités régionales, comporter un noyau commun aux différentes régions, en vue d'autoriser des analyses comparatives entre régions ou interrégionales et de constituer un véritable réseau national.

c) Le respect de règles déontologiques

Ces règles sont :

- L'autonomie de l'observatoire par rapport à toutes les formes de "pouvoirs" afin d'éviter toute tentation du type "manipulation du thermomètre".
- Le secret statistique, c'est-à-dire la non-diffusion des informations individuelles relatives à une entreprise, un organisme, une personne... Les D.R.E. devront par exemple s'engager à ne pas utiliser de telles informations à des fins de contrôle réglementaire des entreprises de transport.
- Le secret commercial en matière de statistiques constitue une notion aux frontières plus floues et le développement d'une logique de réciprocité de l'information est sans doute le meilleur moyen de surmonter les difficultés actuelles.

- La non-ingérence dans les compétences des collectivités territoriales, notamment en matière de suivi de leurs compétences d'organisation de transport collectif, en contrepartie de la fourniture par ces autorités organisatrices, d'éléments globaux sur les déplacements.
- La citation des sources utilisées.
- La communication du degré de fiabilité des informations diffusées, pouvant déboucher sur l'institution d'un label de qualité "O.R.T." Ce label garantirait le fait que l'observatoire ne fournisse pas des informations non vérifiées et non fiables, même sous la pression d'un utilisateur.

d) Un fonctionnement en réseau

Ce quatrième principe découle des trois grands principes précédents.

L'existence d'un réseau institué entre l'O.E.S.T. et les différents O.R.T. ne sera possible qu'avec un seul observatoire par région, comportant un noyau commun aux différentes régions et respectant les règles déontologiques.

Ce réseau permettra des échanges d'expériences, un enrichissement technique mutuel, des comparaisons entre régions, et une bonne articulation national/régional au sein d'un système statistique cohérent.

Il aura également l'avantage d'allier le savoir-faire statistique de l'O.E.S.T. et la connaissance du terrain des partenaires régionaux. On peut même imaginer un système de "franchise" avec label accordé par l'O.E.S.T. à tout O.R.T. s'engageant sur un cahier des charges précis.

Ce réseau permettrait en outre d'intégrer des éléments de cadrage national et européen, ou relatif à d'autres régions, pour les observatoires régionaux qui le souhaiteraient. A terme l'association au réseau d'observatoires régionaux étrangers permettrait d'élargir encore le champ des comparaisons.

Un comité national des observatoires des transports permettrait de faire vivre ce réseau qui pourra associer d'autres organismes ou services centraux du Ministère : D.T.T., CETUR, INRETS....

3. LES MISSIONS ET LE FONCTIONNEMENT DES O.R.T.

Les missions des O.R.T. seront consignées dans un cahier de charges auquel devra adhérer chaque membre du réseau d'observation.

3.1 Les objectifs fondamentaux

Ces objectifs consisteraient essentiellement à :

- observer les besoins d'information, en vue de répondre à la demande,
- caractériser l'identité "transport" de la région notamment en termes d'offre, et resituer le transport dans l'économie régionale,

- informer l'Etat, les collectivités territoriales et les organisations professionnelles de l'évolution de l'environnement des transports, et des enjeux économiques et d'aménagement des politiques régionales de transport, afin de permettre une plus grande cohérence des décisions concernant les réseaux d'infrastructures et la gestion des modes correspondants ; en outre, la revitalisation des Comités Régionaux des Transports ne sera réelle que si une information économique régionale indiscutable permet d'alimenter les débats,
- fournir aux entreprises des informations sur les marchés et leur évolution en région, en France et en Europe,
- fournir des statistiques au public
- réaliser ou faire réaliser des études pour le développement des systèmes statistiques régionaux.

3.2 Les missions générales (en amont de la production et du recueil)

Parmi ces missions, il est possible d'envisager :

- de recenser toutes les sources existantes pour en tirer ce qu'elles peuvent offrir au niveau régional, en déduire les lacunes à combler et surtout ne pas risquer de reconstituer ce qui existe déjà,
- d'organiser le dialogue entre fournisseurs et demandeurs d'informations et entre transporteurs et chargeurs,
- de coller aux spécificités régionales, sans pour autant rester enfermé dans le strict cadre du découpage administratif de la région, qui n'est pas toujours pertinent au regard des phénomènes économiques,
- de s'ouvrir sur l'extérieur et notamment sur la connaissance des régions ou pays voisins et concurrents directs
- d'être à l'écoute des besoins et prendre éventuellement aussi en compte les demandes d'informations d'utilisateurs périphériques au transport (chargeurs, tour-opérateurs, mais aussi chercheurs).

Observer l'expression des besoins sans pour autant pouvoir tous les satisfaire dans l'immédiat doit permettre d'orienter l'action de l'O.R.T.

3.3 Les missions de production et de recueil de l'information

L'observatoire devrait :

- couvrir tous les modes présents dans la région et analyser les phénomènes relatifs à l'intermodalisme,
- s'appuyer et s'articuler sur les données de niveau national par
 - un concours à leur régionalisation suivant des modalités pertinentes
 - une assistance au recueil de l'information dans la région,

- valoriser du point de vue économique le registre des entreprises de transport (GEAUTRANS) tenu par les D.R.E. : l'évolution et l'éventuelle refonte de ce registre à la suite de l'expérimentation du S.I.T. ne devront pas en faire un outil exclusif de gestion réglementaire, mais au contraire un outil ouvert à une valorisation économique,
- produire des informations régionalisées cohérentes avec le système national et les systèmes régionaux (noyau commun), pour combler les zones d'ombre que le système national laisser subsister, et tenir compte des particularités ou priorités régionales,
- rechercher une coordination de toutes les enquêtes statistiques publiques réalisées en matière de transport dans la région car ceci correspond à une demande forte des chefs d'entreprises qui ne veulent pas être dérangés plusieurs fois dans l'année,
- recueillir aussi des données sur l'environnement économique des entreprises et sur la qualité de service,
- organiser des dispositifs statistiques sur les phénomènes transfrontaliers avec les régions étrangères voisines,
- privilégier la dimension temps dans l'observation,
- recenser les initiatives nouvelles en matière de transport et suivre leur développement,
- mettre en place un centre de documentation
- collaborer avec les universités et grandes écoles en vue d'organiser et de capitaliser des travaux d'étudiants sur l'observation régionale,
- s'assurer des moyens de contrôle du recueil des informations pour garantir leur fiabilité.

3.4 Les missions de traitement et de diffusion de l'information

L'observatoire aura enfin pour mission :

- de faire de l'information sur l'information disponible,
- de démultiplier les actions de diffusion de l'O.E.S.T.,
- d'être en mesure de renvoyer les demandeurs sur des adresses précises pour l'observation de phénomènes relevant de domaines voisins du transport : aménagement du territoire, sécurité routière...
- de ne pas se contenter d'informations uniquement régionales, afin de resituer la région dans un cadre plus large (comparaison avec d'autres régions, EUROPE),
- d'adapter le mode de diffusion au besoin et au public correspondant, par :
 - . la diffusion de statistiques brutes,
 - . la réalisation de synthèses, commentaires (généraux ou à la demande), faisant apparaître les principaux phénomènes,

- la tentative d'interprétation et d'explication des phénomènes et de leur évolution.
- d'élaborer un rapport annuel sur la situation des transports dans la région, qui pourrait être examiné et discuté par le Comité Régional des Transports
- de rendre l'information la plus accessible et la plus lisible possible en faisant notamment un effort pédagogique d'illustration des résultats. Il s'agit d'améliorer la forme des publications en tenant davantage compte des caractéristiques particulières des utilisateurs professionnels qui souhaitent disposer d'informations rapidement assimilables. Il faut, à leur intention, soigner la présentation matérielle, multiplier les représentations graphiques et les cartes, souligner d'un bref commentaire les phénomènes les plus significatifs.

3.5 Le fonctionnement

Il faudra tout d'abord distinguer dans l'observatoire 3 niveaux d'information :

- a) une partie minimum "de base" ou "carte de visite régionale" reprenant le noyau de données commun à toutes les régions et qui devra avoir une configuration unifiée par un cahier des charges précis,
- b) la diffusion régionale des dispositifs lourds, d'intérêt général avec des informations de dimension nationale, mais aussi européenne et mondiale,
- c) une partie "spécificités régionales" dont les modalités de fonctionnement pourront varier suivant les régions.

Le rôle prépondérant devrait être joué par l'Etat pour les deux premiers volets et par les partenaires régionaux pour le troisième.

Un Comité d'Orientation devra exister dans chaque O.R.T. et chacun des partenaires producteurs et utilisateurs devra y être représenté. La présidence sera tournante pour ne pas être un enjeu de pouvoir, et en outre, il ne sera pas nécessaire de rassembler tous les partenaires potentiels dès le début, si la structure, reste ouverte.

Une seule adresse signifie un lieu d'accueil et de rencontre, avec centre de documentation, ce qui suppose des moyens en personnel permanent (au moins une personne) et en matériel suffisants. Il s'agit d'être en mesure d'offrir à tous les utilisateurs une assistance plus précise pour les aider à cheminer dans le labyrinthe des sources et des publications. Si les documents écrits peuvent à ce sujet être utiles, il ne peuvent avoir la même efficacité que le correspondant qui, sur place, par courrier ou par téléphone, peut indiquer précisément dans quel document se trouve telle ou telle information, ou à quel service il faut s'adresser - et même si possible quelle personne il faut contacter - pour trouver l'information souhaitée.

L'animation pourra être assurée par du personnel mis à disposition à temps plein ou partiel (économiste des transports des D.R.E. par exemple ce qui répondrait à la proposition de création d'observatoires "auprès des D.R.E."), ou/et par des attachés de l'INSEE comme c'est déjà le cas pour les cellules économiques régionales Bâtiment-Travaux Publics

Les systèmes informatiques des O.R.T. devront être compatibles entre eux et avec celui de l'O.E.S.T.

La question du caractère gratuit ou payant de l'information devra être réglée par chaque O.R.T. sachant qu'une information gratuite correspond mieux à la mission de service public que doit remplir l'O.R.T. : il serait dommage de laisser certains utilisateurs, tels les étudiants, leurs universités ou leurs écoles, à l'écart de l'information.

Cependant une information payante a l'avantage de permettre de vérifier la motivation des demandeurs et donc l'utilité de l'information, la nature et l'évolution des besoins.

Pour trancher ce débat, on peut admettre le double principe :

- de la gratuité pour toutes les informations immédiatement disponibles (le "prêt à porter"), soit par diffusion de plaquettes ou tableaux de bord statistiques, soit par consultation d'ouvrage au centre de documentation (dans ce cas, le prêt ou les photocopies faites sur place peuvent éventuellement être facturées)
- du paiement pour toutes les informations issues d'un traitement spécifique "sur mesure" demandé par tel ou tel utilisateur (et non de production spécifique, selon les principes de mise en place) avec dans ce cas production préalable d'un devis détaillant le coût de ce traitement. Les organismes membres de l'observatoire et participant déjà à son fonctionnement par apport d'informations ou de ressources matérielles, humaines et financières pourront évidemment bénéficier de la gratuité ou de tarifs préférentiels.

Ces traitements sur mesure se justifient surtout par le fait que les entreprises de transport n'ont pas toujours la compétence et ont rarement le temps de chercher la source dans laquelle se trouvent peut être les informations qui les intéressent, de trier dans la masse des informations celles dont elles ont besoin et d'analyser les "chiffres bruts" pour en extraire, en prenant toutes les précautions méthodologiques nécessaires, les phénomènes significatifs.

Il n'est certes pas du rôle, de la compétence et des moyens d'un service public de chercher à répondre précisément à tous les besoins, trop divers et trop directement opérationnels des professionnels. Toutefois, la nature des enjeux relatifs aux marchés des transports l'oblige à disposer d'informations suffisamment fines, au plan géographique notamment, ce qui suppose l'association des professionnels à l'élaboration des bases de données. Ceux-ci peuvent y trouver en retour l'intérêt de disposer d'un cadre de référence commun relatif à leurs marchés, élaboré sous la responsabilité d'un acteur non concurrentiel.

Les besoins les plus ciblés des entreprises de transport peuvent être couverts par les entreprises elles-mêmes ou par les bureaux d'études auxquels elles peuvent s'adresser s'il s'agit d'informations "concurrentielles" au sens strict.

3.6 Le financement de l'observatoire

Ce financement pourrait être assuré après concertation régionale par :

- l'Etat par la mise à disposition de personnels,
- les collectivités territoriales et établissements publics, membres de l'O.R.T.,
- les organisations, organismes professionnels, chambres consulaires, également membres de l'O.R.T. et par d'autres membres professionnels,
- la vente d'information "sur mesure" et éventuellement d'annuaires statistiques, disquettes, consultations minitel, etc...

Il convient de noter que le C.N.T., à deux reprises, a exprimé le vif souhait qu'une partie des cotisations prélevées auprès des professionnels pour le fonctionnement des C.R.T. et des C.D.T. soit affectée à l'observation et l'analyse économiques dans les régions. Or, ces fonds de concours sont jusqu'à présent utilisés en grande partie pour le fonctionnement des cellules transport des services extérieurs. On peut donc craindre que l'on veuille "déshabiller Paul pour habiller Jean". Dans la mesure où nous apporterions effectivement un service aux professionnels, on peut suggérer d'augmenter le niveau des cotisations dont le montant avait été divisé par deux ces dernières années. Le gain supplémentaire serait alors affecté aux O.R.T.

Il faudra veiller à une bonne répartition de ces ressources pour éviter qu'un gros financeur ne prenne le contrôle de la structure. Les apports "en nature" d'informations ou de moyens de fonctionnement faits par les membres de l'observatoire pourront aussi apparaître en ressources.

3.7 Les supports de diffusion

Ils seront à adapter à l'information : plaquettes, mémentos, annuaires, service minitel, disquettes, édition de périodiques...

Une harmonisation dans le cadre du réseau national sera recherchée (logo, présentation, périodicité) pour ce qui concerne le noyau de données commun ou "O.R.T. de base". On peut ainsi imaginer une "lettre des O.R.T."

La presse professionnelle peut aussi constituer un canal privilégié permettant de toucher des utilisateurs potentiels d'informations qui ne consultent aucun autre support. Elle devrait donc constituer un vecteur privilégié de diffusion, ce qui suppose une concertation entre les gérants de l'O.R.T. et les responsables de cette presse.

Une "fonction club" pourra le cas échéant utilement compléter ces supports. Il ne s'agit pas là d'une confiscation de l'outil par quelques gros producteurs ou utilisateurs, mais au contraire d'une concertation entre l'ensemble des membres du comité d'orientation en vue d'améliorer la production, la diffusion, et la valorisation des informations relevant de l'observatoire par l'interactivité entre producteurs et utilisateurs, chargeurs et transporteurs, etc...

4. DES PROPOSITIONS POUR LE CONTENU D'UN O.R.T.

On peut tout d'abord tenter de dresser la liste les informations qui seraient définitivement ou temporairement évacuées du projet "O.R.T."

- Le suivi financier du conventionnement "voyageurs", à l'exception de données très générales notamment susceptibles d'alimenter le compte global transport de voyageurs, ressort de la compétence des collectivités territoriales.
- Les informations de trafic à caractère commercial, dont la délimitation reste toutefois à préciser et dont le principe de réciprocité devrait réduire le nombre.
- Les prix de vente, dont l'observation au niveau régional serait un exercice délicat qu'il est préférable de différer (risque d'interférence dans les négociations chargeur/transporteur), ce qui n'interdit pas de construire des indicateurs régionaux de tendance.
- La sécurité dans les transports et notamment la sécurité routière, qui peut être considérée comme un autre champ spécifique d'observation.

4.1 Les données de cadrage sur la région et ses infrastructures

Ces données doivent permettre de situer la place des transports dans l'économie régionale, de disposer d'un minimum d'informations sur ses infrastructures et d'établir des comparaisons avec d'autres régions.

- caractéristiques générales
 - population, population active, natalité, solde migratoire...
 - superficie, longueur des façades littorale et frontalière...
- données économiques
 - production régionale, commerce extérieur, chômage...
- état descriptif des infrastructures et les éléments sur leur taux d'emploi
 - réseaux routier, navigable, ferroviaire...
 - ports maritimes et fluviaux, aéroports...
 - plates formes de fret, chantiers de transport combiné
- données sur la circulation, si possible séparant V.L. et P.L. et mettant en évidence les phénomènes de congestion et leur répartition dans le temps
 - consommations de carburant
 - circulation sur le réseau routier national

4.2 La connaissance de l'offre (les entreprises)

Le sous-groupe a estimé qu'il est plus aisé de travailler au niveau régional sur les entreprises plutôt que sur les trafics. C'est donc sur l'observation des entreprises que devra d'abord se construire la crédibilité des O.R.T.

On peut proposer sur ce point, un objectif concret qui consisterait à développer un logiciel simplifié (utilisable par toutes les D.R.E.) d'exploitation des données régionalisées de l'E.A.E. transmises alors sous forme de disquettes informatiques annuelles.

Les principaux éléments recherchés dans ce domaine, sans viser l'exhaustivité, ni forcément la cohérence totale avec le fichier GEAUTRANS, ont trait à la connaissance économique du secteur.

L'Enquête Annuelle d'Entreprise qui concerne les sièges sociaux, ne peut être régionalisée qu'en travaillant sur la notion d'établissement, ce qui pourrait nécessiter la prise en charge d'une partie de l'enquête par l'O.R.T. mais permettrait une connaissance très fine de la situation économique du secteur.

Le registre GEAUTRANS tenu par les D.R.E. peut être confronté à l'E.A.E. (fichier SIRENE) et permettre une analyse des créations et radiations d'entreprises de transport routier, en relation avec les Chambres de Commerce et d'Industrie.

Le tableau de bord minimum

Sans perdre de vue la référence que constitue l'énumération des besoins (chapitre I), la liste type des informations à détenir, par source, peut être la suivante :

ENTREPRISES

a) Fichier GEAUTRANS/D.R.E.

- nombre - évolution
- activité (Code APE)
- structure juridique
- localisation
- activité transport ou location

b) Fichier SIRENE (par code APE) - INSEE - tous modes

- nombre
- classes d'effectifs salariés
- structure juridique
- nature de l'établissement
- localisation par communes, arrondissements

c) Résultats régionaux de l'Enquête Annuelle d'Entreprise (à terme par établissement)

- effectifs
- chiffres d'affaires
- investissement
- parcs

d) Entreprises en compte propre

e) Mouvement dans la profession (transport routier)

- accès à la profession - résultats des jurys (D.R.E.) à comparer avec les créations d'entreprises
- créations et disparitions d'entreprises - GEAUTRANS, BODACC et C.R.C.I.

EMPLOI TRANSPORT

- population active des transports (I.N.S.E.E.)
- salariés dans les transports (UNEDIC, SNCF)

par arrondissement - sexe

par code APE - sexe

} ASSEDIC

- données sociales, notamment celles relatives au respect des réglementations

TITRES de TRANSPORT ROUTIER DETENUS - source D.R.E. (marchandises) et D.D.E. (voyageurs)

- relevé annuel régional des autorisations et licences de transport et de location
- relevé annuel régional des autorisations internationales délivrées (bilatérales, C.E.E., C.E.M.T., Cabotage)

PARC (O.E.S.T.)

- parc régional des autobus/autocars
- parc régional des éléments tracteurs
- parc régional des semi-remorques
- parc régional des camionnettes et camions
- parc régional des remorques
- immatriculations de véhicules neufs et d'occasion
- parcs ferroviaire (voyageurs) et fluvial

COUT de REVIENT du TRANSPORT ROUTIER

- coût de revient du transport routier de grande distance
- coût de revient de l'autocar

En matière de coût de revient, l'observatoire doit disposer des résultats d'enquêtes nationales (D.T.T., SAFIDELT...) et si l'on estime qu'il existe des spécificités régionales, l'observatoire pourra mettre en place des enquêtes régionales.

4.3 Les trafics

Les statistiques de trafics concernent les voyageurs et les marchandises et tous les modes présents dans la région.

L'O.R.T. pourra diffuser, analyser et confronter les produits nationaux ou régionaux existants (SITRAM, statistiques portuaires, comptages routiers, statistiques sur les transports urbains et non urbains de voyageurs...) et envisager l'élaboration de produits régionaux complémentaires avec les partenaires intéressés : enquêtes sur les transits routiers, sur la messagerie, étude de l'impact des plates-formes régionales de fret, étude des transports occasionnels de voyageurs, études de marché spécifiques à certains produits ou clientèles, analyse des flux inter-régionaux en Europe, etc...

4.3.1 Marchandises :

SITRAM constitue l'outil de base. Cependant la connaissance des trafics doit permettre de reconstituer les itinéraires (intérêt par exemple pour les matières dangereuses), en complétant au besoin le dispositif par des enquêtes ou par l'exploitation d'enquêtes réalisées par ailleurs (C.E.T.E., S.E.T.R.A.). En outre, certains professionnels comme la S.N.C.F. seraient plus particulièrement intéressés par des études de filières pour la prospection de nouveaux marchés et par des études de flux interrégionaux (mise en service de trains d'axes).

Le tableau de bord minimum

On peut retenir pour caractériser la région, la liste d'indicateurs annuels suivante, dont on analysera l'évolution sur plusieurs années :

- trafic intrarégional par mode et par N.S.T. 10 positions,
- trafic interrégional en tonnes :
 - par sens (entrant, sortant)
 - par mode (compte propre, d'autrui)
 - par N.S.T. 10 positions
 - avec distinction des principales régions d'échange (tonnes-Kms)
- trafic international en tonnes :
 - par sens (entrant, sortant)
 - par mode
 - par N.S.T. 10 positions
 - avec distinction des principaux pays d'échange
- comparaison tonnage/valeur des trafics intrarégional, interrégional et international par N.S.T.

- trafic de transit intérieur, à l'export et à l'import (si disponible)
- parts du pavillon régional dans les trafics internationaux par mode et par principaux pays (si disponibles)
- trafics globaux des ports et aéroports de la région : évolution et situation par rapport à leurs proches concurrents.

Ces indicateurs pourront être complétés par des éléments de conjoncture (recherche d'un indice régional du transport, type "CAC 40") voire des essais de projections semestrielles ou annuelles.

4.3.2 Voyageurs

L'ambition doit être de bâtir un observatoire régional des déplacements par mode et par motif à partir des informations disponibles dans le système statistique annuel, et d'éléments complémentaires provenant :

- des collectivités territoriales
- d'exploitations des enquêtes et comptages déjà réalisés par ailleurs,
- de la comptabilité publique (expérience du compte global transport de voyageurs) ou d'autres sources comptables
- de panels ou d'enquêtes auprès des ménages existants ou que l'O.R.T. pourrait mettre en place.

Des travaux ont déjà été réalisés sur ce thème et on peut citer :

- "faisabilité d'un observatoire des déplacements régionaux" (CETUR/CETE de LILLE, mai 1987)
- "évaluation comparative des systèmes de transports collectifs régionaux des régions LANGUEDOC/ROUSSILLON et NORD/PAS-de-CALAIS, contribution à la faisabilité d'un observatoire régional des transports et des déplacements" (C.E.T.E. de LILLE et d'AIX, Mouvement, avril 1987)
- "un milliard de déplacements par mois en région" (INRETS décembre 1989)
- projet de base de données pour le transport de voyageurs de la région urbaine de LYON

Le tableau de bord minimum

Les indicateurs annuels à retenir pour les déplacements de voyageurs seraient :

- population dans (et hors) les périmètres de transport urbain
- taux de motorisation et d'équipement dans la région, parc des ménages
- indice régional de circulation automobile voire si possible kilomètres parcourus dans la région et par les ménages de la région
- véhicules-km, voyageurs transportés, et voyageurs-km en transport collectif routier par type de service (urbain, non urbain ordinaire, scolaire, transport de personnel, occasionnel)
- nombre d'élèves transportés chaque jour par département
- trains-km et voyageurs-km dans les trains régionaux
- dépenses totales des collectivités pour les transports collectifs
- trafic des ports et aéroports de la région

CONCLUSION

POUR UNE EXPERIMENTATION DES O.R.T.

Le groupe de travail du C.E.D.I.T., à l'origine du présent rapport et dont on trouvera la composition ci-après, propose que des Observatoires Régionaux des Transports soient mis en place à titre expérimental dans plusieurs régions qui restent à déterminer.

La connaissance économique d'un secteur stratégique comme celui des transports doit en effet être développée et régionalisée, comme c'est déjà le cas dans d'autres secteurs tels que le B.T.P. et l'Agriculture.

Un consensus de départ serait à établir dans les régions concernées au minimum entre la D.R.E., le Conseil Régional, la C.R.C.I., la Direction Régionale de l'INSEE et un syndicat de transporteurs routiers. S'ils n'y sont pas présents dès le départ, les autres partenaires pourraient rejoindre l'O.R.T. dès que possible : autres organisations et organismes de transport, C.R.I.E.S., Conseils Généraux, autorités organisatrices urbaines, etc...

Ces expérimentations feraient l'objet au fur et à mesure de leur lancement et pendant au moins un an d'un suivi méthodologique du C.E.D.I.T., chacun des observatoires étant représenté dans un groupe de suivi comprenant en outre l'O.E.S.T., des D.R.E., des C.R.C.I., des conseils régionaux, l'INRETS, l'U.O.T., l'A.C.F.C.I., la S.N.C.F., la F.N.T.R., etc ...

Prenant appui sur ce groupe de suivi, l'O.E.S.T. pourrait diffuser un bulletin des observatoires régionaux dès le lancement des premières expérimentations. Ce bulletin serait réalisé par un comité de rédaction collégial préfigurant le réseau O.E.S.T./O.R.T.

Enfin, les O.R.T. mis en place les premiers pourraient servir de relais interrégionaux pour l'extension du réseau à l'ensemble des régions. Cette extension nécessitera néanmoins la mobilisation de moyens suffisants.

ANNEXE

Liste des membres du groupe de travail

Ce rapport est une oeuvre collective. C'est en effet, grâce aux nombreuses interventions pertinentes et constructives des membres du groupe de travail, que ce document a pu être mené à terme.

Participants	Organismes
G. BESSAY	Vice-Président du C.N.T.
G. CROCHET	C.N.T.
G. BRUN	C.N.T.
M. HOUEE	O.E.S.T. - Secrétaire Général du C.E.D.I.T.
M. GIRAULT	O.E.S.T.
D. KOM	O.E.S.T.
G. HONORE	O.E.S.T.
C. ROY	O.E.S.T.
I. POLS	O.E.S.T.
M. CALVIAC	O.E.S.T.
M. SALINI	O.E.S.T.
L. MARTENS	O.E.S.T.
M.L. GARCIN	D.T.T. - S.A.E.
J. MUTEZ	D.T.T.
Ph. RIGAUD	D.R.E. NORD/PAS-de-CALAIS
M.C. WOUTS	D.R.E. NORD/PAS-de-CALAIS
Cl. GAMBET	D.R.E. NORD/PAS-de-CALAIS
J. COCLET	D.R.E. MIDI-PYRENEES
H. MINEAU	D.R.E. PICARDIE
Cl.ROUMIER	D.R.E. PICARDIE
A. LEGER BILLOT	D.R.E. BOURGOGNE
J.Paul BAZIN	D.R.E. FRANCHE COMTE
J.P. SAINT ELOI	D.R.E. BASSE NORMANDIE
J.B. PROUFF	D.R.E. HAUTE NORMANDIE
J.François MIGNOT	D.R.E. CENTRE
G. GRÉS	D.R.E. CENTRE
J. BOUGNOL	D.R.E. LANGUEDOC-ROUSSILLON
P. MANCEAU	D.R.E. BRETAGNE
J. DELAYGUE	D.R.E. BRETAGNE
J. LAGRANGE	D.R.E. RHONE ALPES
J.Robert VAUX	D.R.E. RHONE ALPES
D. SANTROT	D.R.E. RHONE ALPES
H. ROUGIER	D.R.E. AQUITAINE
Y. HUART	D.R.E. LIMOUSIN
R. RUFFIN	D.R.E. LIMOUSIN
B. LECLERC	D.R.E. CHAMPAGNE ARDENNE
M.A. RASCOUET	D.R.E. PAYS de la LOIRE
J.P. FOUQUET	D.R.E. PAYS de la LOIRE
M. BRANTHOMME	D.R.E. P.A.C.A.
M. GERIEUX	D.R.E. P.A.C.A.
	D.R.E. AUVERGNE

Participants

O. TARDIEU
A. FARAT
J.F. BAILLET
J.Pierre ORFEUIL
J.L. MADRE
Chr. REYNAUD
J. BESSAT
Chr. GARON
Cl. CHARDON
L. TARDIVEL
M. DEVASSUS
J.C. JUAN
H. BERINGER
R. DE LARTIGUE
P. GAMON
D. SICHLER
G. PICHARD
P. SONRIER
D. JOGUET
D. DEPIERRE
O.F. DARMON
C. GILLES
M. HIROU
G. BOURGEOIS

Organismes

D.R.E. Ile de FRANCE
D.R.E. Ile de FRANCE
C.E.T.E. de LILLE
I.N.R.E.T.S.
I.N.R.E.T.S.
I.N.R.E.T.S.
A.C.F.C.I.
C.C.I. des DEUX SEVRES
C.R.C.I. RHONE ALPES
C.R.C.I. Pays de la Loire
C.R.C.I. ILE de FRANCE
C.R.C.I. P.A.C.A.
Conseil Régional NORD/PAS-de-CALAIS
Conseil Régional MIDI PYRENEES
Conseil Régional RHONE ALPES
Union des Offices des Transports
S.A.R. (S.N.C.F.)
S.N.C.F. - S.A.R.
S.N.C.F. - C.F.
A.S.I.T. - U.V.T.P
S.T.P.
S.T.P.
F.N.T.R.
U.T.P.