

Comité d'Évaluation
et de Développement
de l'Information
sur les Transports

PERSPECTIVES DU CEDIT* :
RENFORCER L'ÉVALUATION DE L'EXISTANT
POUR DÉVELOPPER PLUS EFFICACEMENT

Michel HOUÉE

Constitué peu de temps après la création de L'OEST, le Comité d'Évaluation et de Développement de l'Information sur les Transports (CEDIT) s'est inscrit dès l'origine dans la logique d'une coopération entre utilisateurs d'informations de tous horizons, membres de l'administration, professionnels ou chercheurs. Alors qu'à travers l'OEST un outil nouveau de diffusion de l'information économique aux acteurs du transport se mettait en place, il s'agissait d'impliquer ceux-ci dans une réflexion sur la pertinence du dispositif d'observation et les moyens de le faire évoluer.

L'aboutissement depuis peu de plusieurs dossiers instruits par le CEDIT fournit l'occasion de s'interroger sur le chemin parcouru, tandis que l'adoption récente d'orientations nouvelles souligne la nécessité de poursuivre l'effort engagé.

Il n'est pas question ici de rendre compte de l'ensemble de l'action menée par le CEDIT depuis sa création. Toutefois, il apparaît utile de rappeler quelles en ont été les principales réalisations pour mieux comprendre le pourquoi des orientations nouvelles récemment adoptées.

**Une organisation
initiale des travaux
reflétant les défis
majeurs de
l'observation
transport**

Dès l'origine, il y a quelque huit ans, il est apparu que quelles que fussent les imperfections du système d'information au niveau national, elles n'étaient rien en regard de la carence de l'observation régionale transport et de l'hétérogénéité des dispositifs européens traitant de l'international. L'opportunité de la constitution de groupes de travail thématiques régional et international a reçu confirmation quelque temps après à travers les résultats d'une opération d'évaluation globale du système d'information par entretien auprès des différents types d'utilisateurs.

Les événements récents ont montré par ailleurs le bien fondé d'un troisième groupe thématique consacré au social, avec un accent particulier mis sur les conditions de travail des conducteurs routiers. Enfin, l'existence d'un groupe méthodologique a permis de susciter une réflexion critique sur certaines pratiques d'observation débouchant sur la mise au point de dispositifs innovants, tels que celui traitant de l'impact du TGV Nord-Europe sur la mobilité.

**La gestation
concertée de
quelques outils
d'observation
majeurs**

En international, si le CEDIT a permis de murir les propositions françaises en matière de connaissance du transport interrégional de voyageurs, notamment dans le cadre de l'action européenne COST 305, c'est dans le domaine des marchandises que la réflexion a laissé le plus de traces tangibles. Ce fut le cas à travers les interventions qui ont influencé la mise au point des directives statistiques européennes concernant le transport, ou des évolutions du système douanier (Intrastat et DAU communautaire). C'est encore plus manifeste s'agissant de l'observation du transit de marchandises à travers la France : celle-ci, étalée de juillet 1992 à juin 1993, a permis de disposer pour la première fois d'éléments permettant jusqu'à l'affectation des trafics à des itinéraires, sans avoir à recourir à des hypothèses délicates au vu de statistiques de commerce extérieur parfois sensiblement divergentes entre pays d'importation et d'exportation (voir la note de synthèse de G. Dumartin dans le précédent numéro).

SYSTÈME D'INFORMATION

Le thème régional a principalement donné lieu à une étude de faisabilité d'Observatoires Régionaux des Transports (ORT) à la demande du Conseil National des Transports. La large concertation qui a marqué la mise au point des propositions n'est sans doute pas étrangère au succès de l'expérimentation qui s'est engagée sur cette base dans six régions pilotes, comme à la généralisation actuellement en cours. Les principes posés par le CEDIT continuent de servir de référence à la démarche : unicité de structure assurant un véritable service public de l'information, respect de règles déontologiques, garantie d'un noyau de données communes à l'ensemble des ORT permettant les comparaisons, fonctionnement en réseau autour de l'OEST.

L'enquête mise au point au sein du groupe social sur les conditions de travail des conducteurs professionnels de véhicules lourds présente le double intérêt de remettre à jour une connaissance remontant à 1982 en transport de marchandises, et d'initier une observation similaire sur la population des conducteurs d'autocars.

Le dispositif mis en place pour observer l'impact du TGV Nord-Europe sur le comportement de mobilité se démarque des dispositifs antérieurs de suivi avant-après sous forme d'enquêtes coordonnées auprès des voyageurs, par le souci de mettre en évidence les modifications progressives de pratiques de panélistes en terme d'intensité de déplacement et de recours aux divers modes.

Limité en l'état actuel à l'Île de France et au Nord Pas de Calais, ce dispositif qui a fait l'objet d'un travail préparatoire intense associant les autres pays desservis et institutions concernées, a vocation à être étendu à de nouvelles zones. L'atteinte d'un consensus méthodologique au plan européen et le dégagement de moyens adéquats permettrait de ne pas laisser dans l'ombre des enjeux tels que l'évolution des effets-frontière, l'incidence des suppressions de rupture au franchissement de la Manche ou la consistance des effets de réseaux.

A ces opérations-phare s'ajoutent d'autres travaux accomplis notamment dans le cadre du groupe méthodologique : dégagement des objectifs de l'enquête transport auprès des ménages préalablement à la mise en oeuvre du dispositif sous la conduite de l'INSEE, réflexions sur les bases de données voyageurs, sur le suivi des chaînes multimodales...

Les orientations nouvelles

Au terme de deux mandats consécutifs de trois ans, un tel actif appelle interrogation quant à l'opportunité et aux modalités d'une poursuite des travaux. C'est ce qui a été entrepris à l'occasion d'un renouvellement partiel des personnalités qualifiées qui a permis au groupe plénier de conjuguer dans son appréciation diagnostic porté par les « anciens » et mise en perspective par rapport à de nouveaux points de vue.

Il en est résulté la double volonté :

- de prolonger l'effort développé au sein des groupes thématiques antérieurs, dans le but soit de faire aboutir les propositions restées insatisfaites (transport à longue distance de voyageurs, transport international de marchandises pour partie), soit d'évaluer les réalisations pour pouvoir apprécier l'utilité de prolongements (régional) soit d'élargir la réflexion à des champs encore inexplorés à l'intérieur du thème (régional encore, ainsi que social),

- d'aborder des thèmes nouveaux correspondant soit à des préoccupations montantes interpellant le secteur des transports (environnement-énergie), soit à des aspects revêtant une acuité particulière dans le contexte économique actuel de libéralisation et de tension des marchés (prix et coût), soit à des carences de l'intervention publique de plus en plus mal supportées (évaluation des grands projets technologiques)

Pour mettre en oeuvre ces perspectives, sept formations ont été constituées, sans que cela exclue le traitement d'aspects spécifiques dans le cadre de groupes ad hoc, d'autant qu'il a paru préférable de ne pas reconduire un groupe méthodologique général au contenu risquant de devenir trop hétérogène. Totalement nouvelles ou reconduisant largement les activités antérieures suivant les cas, ces formations font l'objet des développements qui suivent.

**Marchandises :
sauvegarder la
connaissance des
flux internationaux
et observer la
chaîne de transport**

Le premier dossier pris en charge par la formation marchandises a été celui des conséquences des modifications intervenues au 1er Janvier 1993 (passage au système Intrastat, transposition du D.A.U. national en D.A.U. communautaire) sur la qualité, la fiabilité et la cohérence avec les données antérieures des informations relatives au transport du commerce extérieur. A partir de la disposition toute récente des données relatives à l'ensemble de l'année 1993, divers exercices de rapprochement entre données sont en cours, entre sources douanières et portuaires, entre données provenant des pays émetteurs et récepteurs, avant et après 1993. Par ailleurs, la possibilité d'établir une nomenclature européenne des bureaux frontière fait l'objet d'un examen.

En outre, la formation a prévu d'aborder dans le cadre de deux autres groupes de travail :

- la question de la réforme de la nomenclature NST., en cohérence avec les nomenclatures de produits nouvellement mises au point (CPC Com notamment) dans la mesure où la recevabilité d'une proposition au niveau européen seul pertinent apparaîtrait suffisante,
- la connaissance des chaînes multimodales, à partir des premières pistes identifiées antérieurement dans le cadre du groupe méthodologique, en examinant les spécifications possibles d'enquêtes pilotes.

A plus long terme, les possibilités d'utilisation des EDI à des fins statistiques pourraient faire l'objet d'une exploration dans les secteurs du transport maritime et de la messagerie.

Enfin, la formation a formulé des suggestions sur l'actualisation et l'enrichissement de l'observation du transit dont elle a pris connaissance des premiers résultats. Celles-ci vont d'un suivi annuel du volume du trafic reposant sur l'analyse des comptages aux principaux points de franchissement alpins et pyrénéens, à l'analyse du transit maritime qui pourrait être conjuguée avec une observation des conséquences de l'ouverture du Tunnel sous la Manche, par rapprochement avec des enquêtes antérieures pratiquées dans les Ports de la Manche. En tout état de cause, il est prévu la constitution d'une base de données incluant les observations 1994 du transit alpin que Suisses et Autrichiens ont accepté de concevoir sur le même modèle.

**Voyageurs à
longue distance :
vers un outil public
multimodal
d'observation
permanente et la
constitution d'une
base de données**

La formation transport de voyageurs à longue distance a pour sa part examiné les propositions de l'OEST en matière de renforcement progressif du dispositif d'observation. Elle a, à ce titre, émis une première appréciation favorable de principe au projet de panel de suivi de la mobilité à longue distance, assurant la continuité de l'observation sur ce champ dans l'intervalle des enquêtes transport. L'instruction doit se poursuivre sur la base d'une version modifiée en fonction des remarques recueillies, et des premiers contacts établis avec les cofinanceurs potentiels. Il conviendra dans le cadre de cette instruction de prendre en compte le positionnement du panel par rapport à l'évolution des outils existants (enquête «vacances» de l'INSEE et suivi de la demande touristique par la Direction du tourisme essentiellement), ainsi qu'au regard des opérations pilotes envisagées par Eurostat en la matière.

En outre, la formation devra se saisir en temps utile de la constitution d'une base de données intermodale selon des principes de partenariat équilibré et d'engagements clairs sur les usages possibles des données transmises.

Enfin, certains aspects méthodologiques complexes soulevés à l'occasion de la préparation de l'exploitation de l'enquête transport, tels que la mise au point d'une méthode multimodale de caractérisation du niveau d'accessibilité aux réseaux de transport à longue distance, nécessiteront probablement un examen prochainement .

Régional : réflexion sur le partenariat, mesure de la qualité de service et observation du développement des plates-formes logistiques

La formation régionale a pris connaissance de l'important travail mené en matière d'Observatoires Régionaux des Transports, à travers la présentation du rapport d'expérimentation dont elle a approuvé les orientations essentielles. Tout en considérant que l'opération entrait maintenant dans une phase opérationnelle de généralisation, la formation a souhaité maintenir une activité en matière de partenariat, compte tenu de la difficulté à associer à l'orientation des ORT diverses instances (conseils régionaux, transporteurs....) dans certaines régions. Des échanges d'expériences et de points de vue seront en conséquence ménagés dans le cadre d'un groupe de travail ouvert au plus grand nombre possible de partenaires.

La formation a par ailleurs commencé d'aborder deux thèmes nouveaux :

- la connaissance des caractéristiques et des impacts des plates-formes logistiques, à partir d'un recensement des études existantes et des démarches d'enquêtes relatives à ce thème,
- l'information sur la qualité de service du transport de voyageurs urbain et de proximité, en se centrant dans une première étape sur deux thèmes plus particuliers devant donner lieu à audition des expériences locales : les caractéristiques souhaitables de l'information aux usagers qui pourrait être assurée par des centres d'information plurimodaux; les indicateurs de la qualité de service susceptibles d'être intégrés dans les conventions passées entre les autorités organisatrices et les transporteurs.

Enfin, il est prévu de confronter divers exercices récents de zonage du territoire en fonction de logiques de développement des ZPIU, d'organisation des migrations alternantes ou d'accès aux services de proximité pour répondre au souci croissant d'identifier des bassins de transport s'abstrayant des contraintes institutionnelles.

Social : repenser le système d'information et pérenniser l'observation des conditions de travail

La formation sociale s'est, quant à elle, engagée dans une démarche de recensement des informations existantes, représentant un élargissement sensible de ses préoccupations par rapport au seul aspect des conditions de travail des conducteurs professionnels de véhicules lourds sur lequel elle avait jusqu'alors concentré son attention. Ce dernier aspect doit néanmoins continuer de faire partie de ses préoccupations, tant en ce qui concerne les enseignements de l'enquête réalisée sur ce thème en 1993, que pour en envisager les prolongements possibles dans une logique de suivi des contrats de progrès passés avec la profession.

Energie-environnement : cerner en amont la répartition des usages et des consommations

La formation environnement-énergie a entamé une démarche de diagnostic de l'existant à travers de premières contributions établissant le bilan des sources relatives aux incidences énergétiques des transports, ainsi que le bilan des informations relatives aux facteurs d'émission de polluants. L'investigation est appelée à se poursuivre en matière d'analyse des dispositifs en vigueur dans les pays européens affichant des préoccupations fortes en matière d'environnement, ainsi qu'à propos de la répartition des consommations entre milieux urbain, régional et interrégional.

Prix et coûts ...

L'évaluation du dispositif d'information sur les prix et coûts de transport a été scindée entre les domaines voyageurs et marchandises. Le groupe de travail relatif aux voyageurs s'est particulièrement interrogé sur la pertinence des indices d'évolution à structure constante du type de l'indice des prix à la consommation de l'INSEE, vis à vis de secteurs (transport aérien et de plus en plus ferroviaire) soumis

...dépasser la contradiction entre opacification de la connaissance et renforcement des enjeux

à une forte variabilité de leur structure tarifaire et au non respect des tarifs officiellement déposés. Un premier inventaire incorporant quelques sources professionnelles (transport routier régulier urbain et non urbain notamment) doit être établi en vue de susciter compléments et réactions.

L'examen concernant les marchandises s'est focalisé dans un premier temps sur les multiples sources relatives au secteur sensible du transport routier : enquête TRM, système de suivi des coûts de la FNTR, indices du CNR et de la CLTI, enquête de la DTT. Le diagnostic, étendu au maritime, doit se poursuivre en direction de la voie navigable, de l'aérien et du ferroviaire, ainsi que des chargeurs. Des questions fondamentales sont soulevées à l'occasion des réunions, concernant la légitimité d'une observation publique des coûts en économie concurrentielle, ou l'influence des indices de prix sur l'évolution effective des prix de certains marchés ne correspondant pas nécessairement aux conditions de validité des indices.

Evaluation des grands projets : quelles informations alimentant quelle méthodologie ?

Le thème de l'évaluation des grands projets technologiques, inspiré par les carences dans la mise en oeuvre des dispositions correspondantes de la LOTI, a été abordé dans un premier temps sous l'angle de la pertinence des anticipations ex-ante au regard des constatations ex-post. Dans cette perspective, un rassemblement des études confrontant prévisions et réalisations, tant à propos de projets urbains qu'interurbains, et aussi bien à l'étranger qu'en France, est en cours. Une jonction devra également être effectuée avec les réflexions sur l'accompagnement socio-économique développées notamment dans le cadre du PREDIT.

La formation pourrait également être le lieu d'une réflexion sur la transposabilité à l'étude de grandes infrastructures dédiées aux marchandises des dispositifs de suivi avant/après appliqués aux offres voyageurs.

Le développement de l'information constitue plus que jamais un défi à relever

Au total, c'est un nouveau chantier qui se trouve lancé, d'un type quelque peu différent de la première période de fonctionnement du CEDIT : proportionnellement moins orienté vers la mise au point de «grandes enquêtes», plus soucieux de rationalisation de l'existant, plus tourné en direction de domaines pour lesquels le diagnostic du système d'information n'est pas exempt de complexité.

Le contexte actuel semble inciter à une telle réorientation : âpreté de la négociation budgétaire, sensibilité croissante à la charge que fait peser la collecte de l'information sur les entreprises, nécessité de clarifier le positionnement des transports vis à vis du social et de l'environnemental.

Ceci ne veut pas pour autant dire que l'effort peut être relâché. D'abord parce que les projets d'applications nouvelles devront être encore plus solidement étayés que par le passé, et opérer la synthèse des besoins du plus grand nombre possible de contributeurs. Ensuite parce qu'une évaluation sérieuse de l'existant nécessite le concours actif de tous les partenaires. Enfin et surtout parce que la disposition d'une information pertinente est d'autant plus stratégique que la préoccupation de sélectivité et de cohérence dans les choix est plus prégnante.

Au total, un travail non négligeable a pu être accompli en concertation avec les principaux intéressés grâce à la mobilisation de quelques experts, en l'absence de tout moyen de fonctionnement spécifique. Gageons que la volonté de préserver un outil d'observation public ouvert à l'ensemble des partenaires et adapté à leurs besoins, sera suffisamment forte à l'avenir pour que puissent être dégagés les moyens de faire perdurer cette mobilisation.

SYSTÈME D'INFORMATION

ORGANIGRAMME DU COMITÉ D'ÉVALUATION ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'INFORMATION SUR LES TRANSPORTS (CEDIT)

