

## LE TRANSPORT DANS UNE VALORISATION DES ECONOMIES LOCALES

---

L'importance du rôle du transport dans l'expansion économique est indiscutable ; historiquement, la circulation des marchandises et de leur contrepartie monétaire est un des mécanismes fondamentaux qui sert à décrire puis à comprendre la succession des pôles dominants de l'économie occidentale (1). La primauté des Etats-villes dépendait largement de la possibilité d'atteindre, à partir du centre, les marchés de la périphérie. F. BRAUDEL dans ses ouvrages (2) donne des illustrations des grandes "routes commerciales" montrant clairement que l'acheminement régulier des marchandises et des hommes est bien une condition sine qua non de la constitution des marchés dont dépendait l'économie d'une ville et qui assurait (ou non) sa position hiérarchique.

Mais, si avec le recul nécessaire, ces analyses s'imposent sans difficultés, il faut bien reconnaître que les effets directs d'une infrastructure de transport sur une économie locale ont toujours été difficiles à quantifier de manière précise et que certaines controverses se sont même développées depuis une vingtaine d'années sur les effets structurants des transports et, dans certains cas, sur leurs effets négatifs dans la mesure où ils auraient contribué à une dégradation de l'environnement ou à une desertification de grandes zones de "transit".

Il ne faut toutefois pas que des approches analytiques très détaillées sur l'impact d'une infrastructure qui s'applique toujours à un contexte particulier ne fasse pour autant oublier certaines évidences quant au rôle du transport dans l'expansion économique.

Tout d'abord chacun s'accorde à reconnaître que sans un "minimum" de moyens de communication l'expansion économique est très difficile voire impossible.

---

(1) cf introduction "Les transports les équilibres économiques" (L. PEREIRA, C. REYNAUD, V. CHAGNAUD (O.E.S.T.).

(2) cf. BRAUDEL "Civilisation matérielle, économie et capitalisme XVe - XVIII siècles" Armand Colin (Tome 3 - Le temps du monde).

Ensuite, il est certainement vrai que les efforts réalisés pour développer les infrastructures ne sont probablement pas à eux-seuls suffisants, dans l'économie française actuelle, pour susciter de nouveaux foyers d'expansion économique.

Au fur et à mesure que se complètent les réseaux d'infrastructures nationaux, le problème du rôle du transport dans le développement économique local évolue et se pose dans des termes nouveaux qui ne sont pas moins déterminants pour garantir l'implantation, le développement ou la survie d'entreprises industrielles, agricoles ou commerciales.

L'objet de cet article est de montrer, au delà de l'existence d'infrastructures, l'importance d'une articulation entre l'organisation des transports et celle des entreprises ou des collectivités pour favoriser l'expansion économique.

## I - L'ACCESSIBILITE : UNE APPROCHE GLOBALE DU SYSTEME DES TRANSPORTS

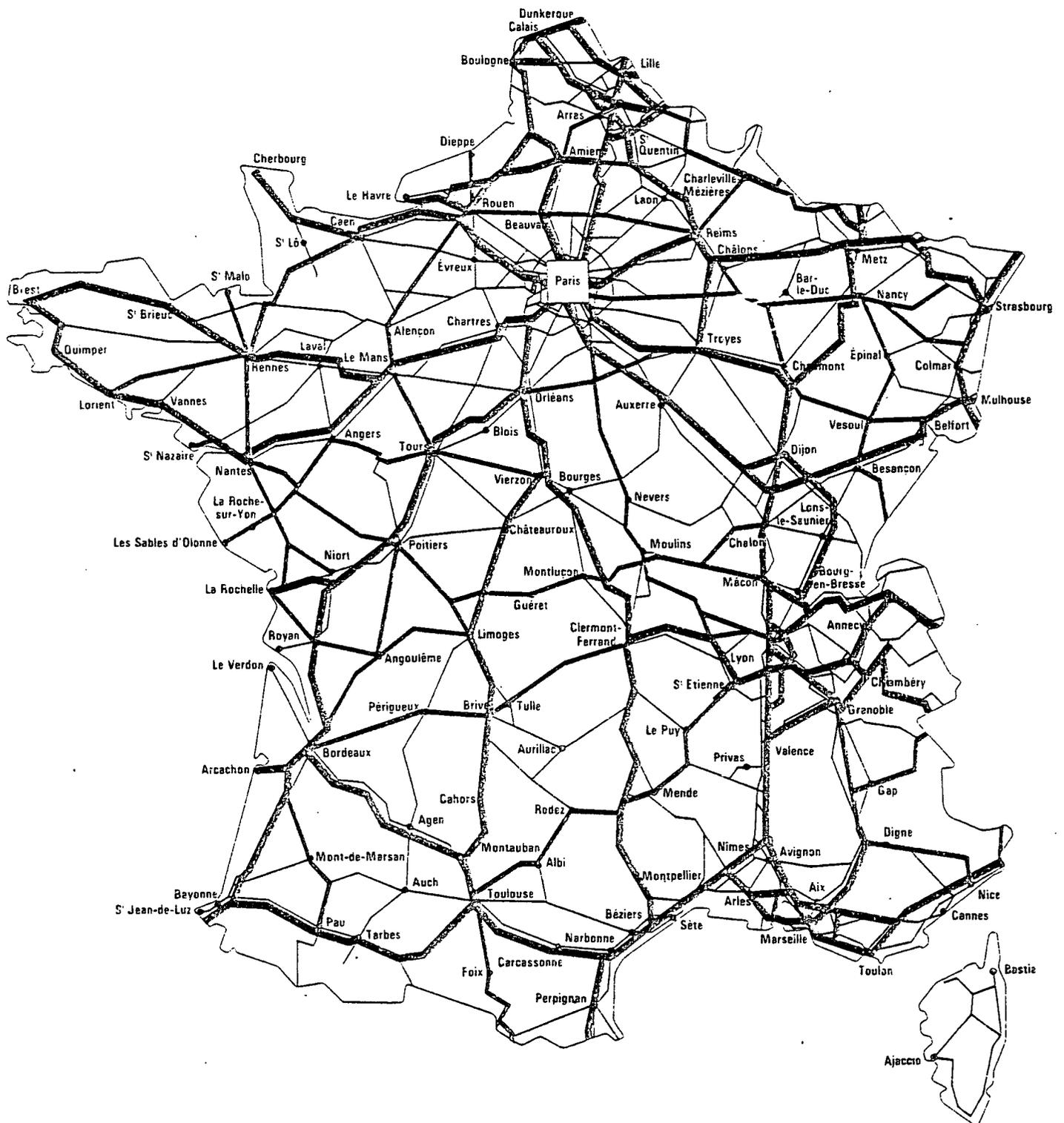
Progressivement, les différents réseaux de transport et particulièrement les réseaux routiers et autoroutiers se sont étendus depuis la deuxième guerre mondiale à l'ensemble du territoire français. Le schéma directeur routier national, publié le 18 février 1986, précise la configuration du réseau d'autoroutes, les liaisons assurant la continuité de ce réseau, les autres grandes liaisons d'aménagement du territoire et les "autres routes nationales". Un accent est désormais mis sur la prolongation d'un réseau principal et, au niveau des investissements, une proportion plus importante est consacrée au contournement des villes et à l'aménagement de rocade. Parallèlement, l'électrification du réseau ferroviaire se complète et la logique d'un réseau de gares multifonctions (gares dites G.M.F.) se précise dans l'espace national.

Mais, s'il existe encore des exemples d'enclavements liés à des problèmes d'investissements en infrastructures, il est apparu clairement la nécessité d'élargir le cadre de l'analyse et de s'attacher, au delà des infrastructures, aux conséquences d'une meilleure organisation du transport sur le développement économique et social ; le transport est de plus en plus abordé dans sa globalité et le pouvoir d'attraction d'une zone économique apprécié en fonction des possibilités offertes aux opérateurs économiques locaux pour bénéficier de chaînes logistiques performantes. Pour les voyageurs, l'objectif est de répondre à un besoin de mobilité pour motif personnel ou professionnel, et les solutions plurimodales sont prises en compte au même titre que les solutions où un seul mode intervient.

Dans cette évolution, il importe de privilégier les critères d'accessibilité en termes de temps ou de coûts de transport ou bien de possibilité de réaliser en une journée voire une demi-journée certaines relations entre grandes métropoles.

Toutefois, les problèmes d'accessibilité présentent de nombreux aspects et il est utile de tenter d'en présenter une typologie afin de mieux identifier les similitudes qui facilitent la recherche de solutions.

# SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL



- AUTOROUTES
- - - -** LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER
- AUTRES GRANDES LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
- AUTRES ROUTES NATIONALES DU SCHEMA DIRECTEUR

JANVIER 1986

## 1. Le désenclavement : "un problème qui subsiste"

Parmi les zones encore enclavées, on retrouve celles qui ont une géographie difficile ou celles qui, relativement excentrées, se situent notamment dans le centre ou l'ouest de la France. Pour ces zones, le désenclavement signifie essentiellement le raccordement aux grands artères économiques ou la création d'axes nouveaux de développement.

Le raccordement aux grandes radiales de la géographie française comprenait :

- . le raccordement aux axes routiers et autoroutiers dans le prolongement du schéma directeur national
- . le raccordement aux réseaux ferroviaires de trains rapides-express.
- . le rabattement sur le réseau aérien.

Mais l'intégration dans un espace économique ne passe pas obligatoirement par l'intermédiaire de grands axes qui ont été, dans le passé, trop centralisés et ceci d'autant plus que les économies locales sont plus directement dépendantes d'une logique régionale ou internationale qui leur est propre.

Ainsi des efforts de rapprochement sont faits soit

- entre chefs-lieux ou métropoles voisins ; les dessertes ferroviaires promues par les Conseils régionaux en donnant des exemples et les réflexions engagées sur la N.88 de la liaison Bordeaux-Lyon relèvent du même type de préoccupation.

- entre régions françaises et étrangères pour élargir les débouchés ou retrouver des relations économiques anciennes comme c'est le cas dans les projets de franchissement des Pyrénées et des Alpes en Catalogne et en Piémont.

L'ouverture aux marchés internationaux des régions de l'ouest et du sud a conduit, d'une manière plus générale, à proposer l'amélioration des communications sur une artère Centre Europe-Atlantique, à préciser les voies de l'intégration de la Péninsule Ibérique dans la communauté européenne ou bien à étudier les routes possibles pour resserrer les liens entre les pays méditerranéens.

Le développement rapide des transports internationaux constitue en réalité le phénomène le plus marquant de la période récente et se retrouve souvent à l'origine des grands projets actuels qui permettront de franchir un nouveau pas dans la qualité des dessertes.

## 2. Des bénéficiaires et des exclus des grands projets ? La nécessité de mesures d'accompagnement.

Après l'achèvement progressif d'un réseau autoroutier et l'ouverture de la ligne nouvelle du TGV Sud-Est, de grands projets d'infrastructures de

dimension internationale sont devenus d'actualité avec, d'une part la réalisation d'un véritable réseau TGV à l'échelle européenne et, d'autre part, la décision d'établir une liaison fixe transmanche qui permet un rapprochement des pays industriels de l'Europe du Nord.

### 2.1. La desserte TGV : son insertion dans les schémas régionaux et locaux du transport.

L'extension de la desserte par le TGV s'est faite en plusieurs étapes qui permettent progressivement une diffusion plus large de ce mode nouveau de transport. Dans un premier temps, il s'agissait essentiellement avec la mise en service d'une ligne nouvelle, d'une réduction considérable des temps de parcours entre deux des pôles les plus importants de la géographie nationale, la région parisienne et la région Rhône-Alpes. Par la suite, d'autres dessertes ont été ouvertes qui couvrent une partie importante du réseau sud-est. Pour le TGV sud-ouest, il convient de noter que la décision se présentait dans un contexte différent car il s'agissait, à la fois d'une opération assurant un rééquilibrage du territoire national et d'une opération qui, dès l'origine, devait concerner, le long de la ligne TGV, une succession plus importante de villes de tailles plus comparables sur l'ensemble de l'ouest de la France.

Enfin, récemment, une option ferme a été prise entre les pays européens sur l'existence à moyen terme d'un véritable réseau européen de trains à grande vitesse dont les premières ramifications s'étendraient à partir du quart nord-est de la France.

Il est alors certain que les trains à grande vitesse rapprochent considérablement les grands pôles économiques, permettant des allers et retours dans la journée sans véritablement perturber les rythmes d'activité professionnelle, ou les périodes consacrées aux loisirs. Mais la question alors posée est celle de savoir si le TGV qui introduit une nouvelle qualité de transport n'introduit pas une discrimination supplémentaire pour les zones qui ne sont pas directement desservies.

Dans le cas du TGV Sud Ouest et du TGV Nord, la question a été posée dès l'origine et différents moyens sont recherchés pour permettre la diffusion la plus large d'un effet TGV et dans certain cas pour assurer un rééquilibrage par rapport aux lignes desservies à grande vitesse ; dans l'élaboration des plans régionaux de déplacement, cette évolution doit être prise en compte notamment en mettant en service les rabattements et les correspondances qui offrent des possibilités de transport dans la journée voire dans la demi-journée si les relations intervilles le justifient ; les solutions ne sont pas toujours évidentes mais elles présentent l'avantage de se négocier a priori dans un contexte plus général de réflexion sur l'aménagement des transports régionaux et départementaux.

## 2.2. L'exemple de la liaison fixe "Transmanche" (1).

La liaison fixe transmanche est également un type de projet qui permet de faire un bond qualitatif dans le système de transport.

A cette occasion, il est apparu nécessaire de définir des mesures d'accompagnement pour susciter, au delà des effets d'entraînement liés à la construction elle-même, des effets dits "d'induction" de trafic qui caractérisent une économie en expansion et qui seront, seuls, générateurs d'une augmentation des emplois à terme dans le nord de la France.

Ces mesures d'accompagnement sont en réalité de deux ordres :

- adaptation des infrastructures terrestres afin de prolonger cette infrastructure par des axes de desserte en direction du Bénélux, de la Région parisienne et de la Basse Normandie ; pour les départements du nord de la France, il s'agit bien de s'insérer dans ce nouveau maillage qui complète le réseau du nord de l'Europe.

- favoriser des effets d'induction sur les activités étroitement liées au transport et qui sont bien souvent des activités de services qu'il s'agisse de prestations logistiques pour les marchandises ou de tournées pour les voyageurs en s'assurant d'un accroissement parallèle des capacités d'accueil.

Ainsi les projets de transport doivent s'inscrire dans une politique plus large d'expansion ; de cette volonté dépendra bien souvent la différence entre les zones de transit et les pôles d'activité. Cette approche globale est d'ailleurs celle que privilégient dorénavant, dans leurs interventions locales, des organismes internationaux, telles la Banque Mondiale et la C.E.E. dans la mise en oeuvre des mécanismes financiers du FEDER, de la B.E.I., du N.I.C. et plus récemment des P.I.M. (2).

Parallèlement, l'accent est mis, au delà des infrastructures, sur la qualité des prestations de transport qui pourraient être offertes aux entreprises et aux usagers pour répondre à leurs besoins.

## 3. L'organisation des chaînes de transport ; des gains de productivité possible

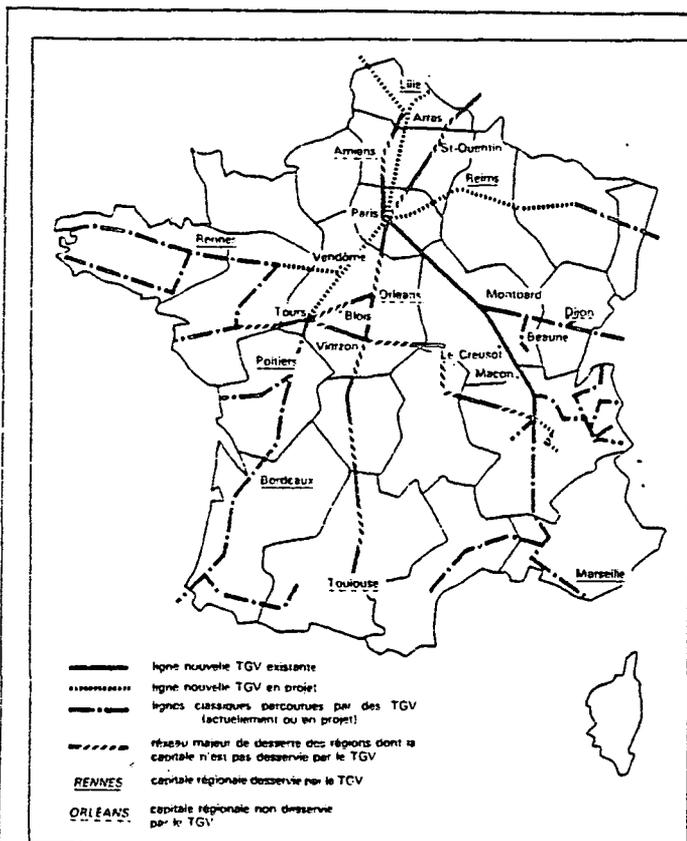
L'analyse concomitante de l'organisation des chaînes de transport ne permet pas uniquement de trouver des solutions plurimodales qui permettent une

---

(1) Cf. article de Interrégions "Faire de la France une plaque tournante de l'Europe du Nord" (C. REYNAUD - O.E.S.T.)

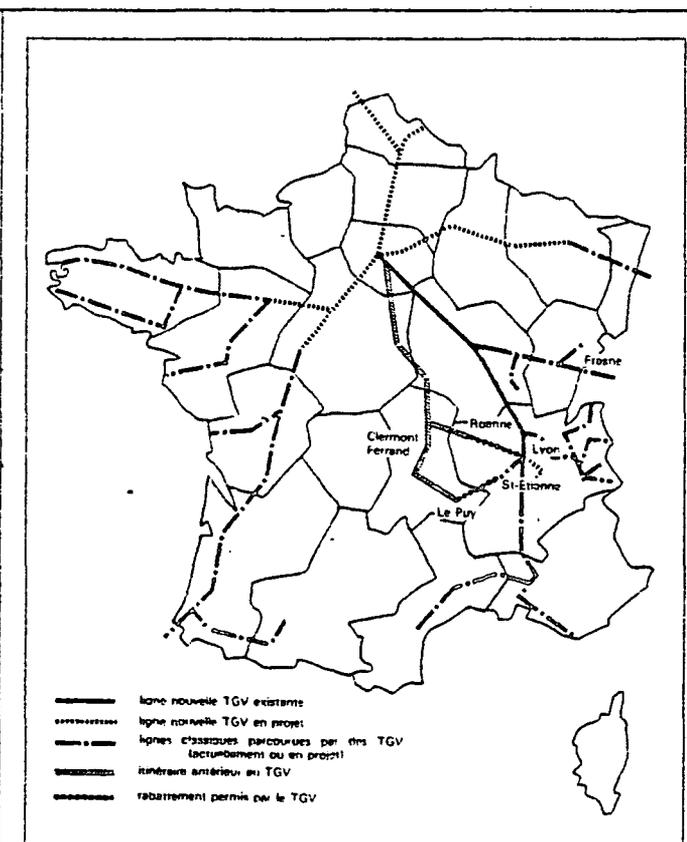
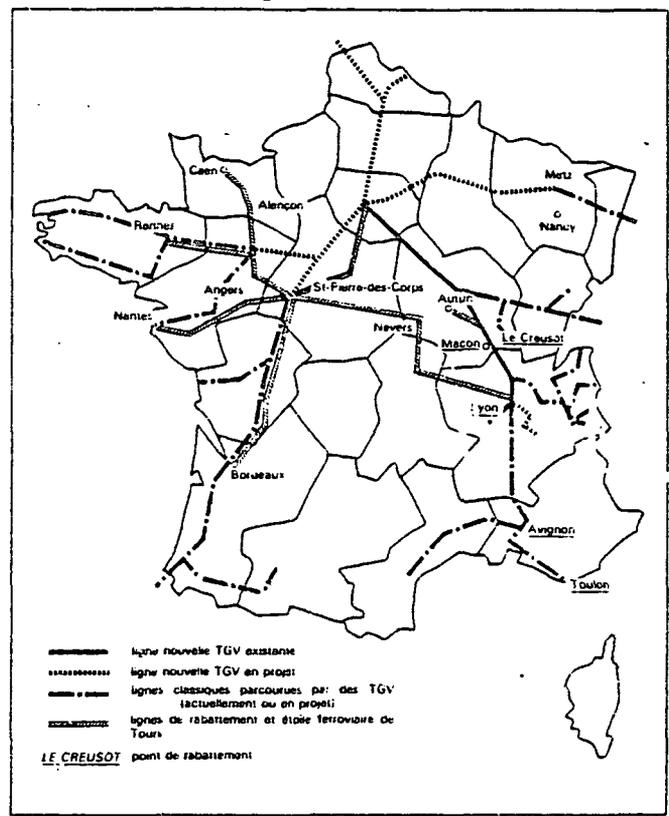
(2) B.E.I. Banque Européenne d'Investissements  
 P.I.M. Programme intégré Méditerranéen  
 FEDER : Fonds Européen du Développement Régional ; cf. étude de P. CARVOUNIS (O.E.S.T.)

Relations entre trains à grande vitesse  
et organisation des transports au niveau régional

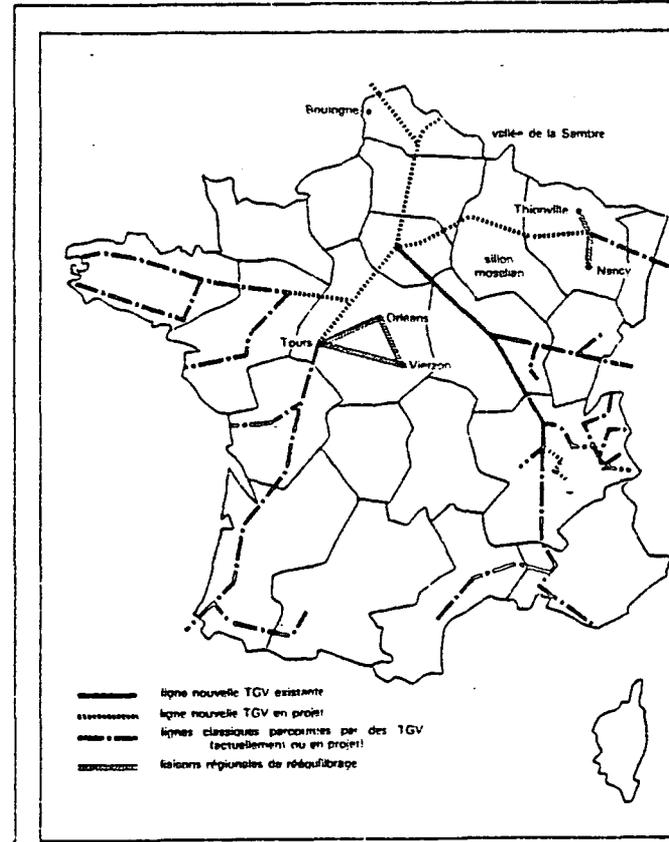


CARTE 1: Points d'arrêt TGV, attraction régionale et hiérarchie des pôles régionaux

CARTE 2: TGV et organisation du réseau de rabattement



CARTE 3: TGV et désenclavement/développement



CARTE 4: TGV et compensation des déséquilibres régionaux consécutifs

meilleure complémentarité entre des modes ayant des logistiques ou des performances différentes suivant la nature et les caractéristiques du transport. A ce stade, l'amélioration du fonctionnement des chaînes de transport est une opération de rationalisation tout en sachant qu'un accent particulier devra être mis sur les points d'articulation ou les points nodaux de ces chaînes. Le transport local de distribution ou de concentration des flux se différencie alors progressivement d'un acheminement à plus longue distance pour lequel les opérateurs eux-mêmes ne sont pas obligatoirement les mêmes.

L'importance des opérateurs de transports dans l'organisation des chaînes a été mise en évidence par le développement rapide des transports internationaux de voyageurs et de marchandises ; dans ces types d'acheminement, les chaînes sont beaucoup plus complexes, les maillons et les formalités administratives plus nombreuses et le recours à des entreprises spécialisées est souvent indispensable.

Mais au delà de cette recherche d'une rationalisation du fonctionnement des chaînes, il est apparu que les progrès faits dans l'organisation des transports permettraient, pour les entreprises, des réductions de coût dans des opérations logistiques connexes qui sont, par exemple, des opérations de conditionnement et de stockage ; la rapidité et la fiabilité du transport permettent une réduction des stocks et une logistique plus tendue garantit une meilleure rentabilité des investissements.

La prise de conscience de ces enjeux a conduit à mettre l'accent sur différentes formes de centres d'organisations des transports.

### 3.1. Les plates-formes ; des centres d'organisation aux points nodaux du système

Elles recouvrent un ensemble d'opérations liées aux transports et leurs vocations sont variées suivant le produit traité, le type d'acheminement local, national ou international ou bien la nature de la rupture de charge, comme cela est le cas dans une zone portuaire ou aéroportuaire. Leur caractéristique la plus générale est d'être un centre d'organisation des transports à l'articulation entre deux maillons d'une chaîne et bien souvent d'être un élément d'attraction pour d'autres activités. Les plates-formes se développent soit à l'initiative d'entreprises privées soit à la suite d'une concertation entre opérateurs ou partenaires du transport qui ont bénéficié ou pas d'un soutien d'un organisme public.

### 3.2. Les techniques de transport combiné

Le transport combiné et les chantiers plurimodaux sont représentatifs des formes les plus élaborées de la complémentarité modale dans la mesure où le mode de transport s'efface par rapport à l'organisation logistique de la chaîne au point où certains économistes de transport ont été amenés à introduire la notion de transport "amodal" (1).

Le transport combiné s'est développé dans un premier temps sous

---

(1) Cf recherche de J. COLIN (CRET - Aix en Provence)

l'impulsion des échanges internationaux avec le transport de conteneurs maritimes dans la mesure où il permettait de réduire considérablement les coûts de manutention ; aujourd'hui, le transport combiné s'impose également avec les caisses mobiles rail-route pour ses qualités logistiques propres dans l'acheminement terrestre. ; il faut toutefois noter que pour la grande exportation, l'organisation de la desserte et la localisation des centres de transports plurimodaux à l'intérieur du territoire national deviennent d'autant plus fondamentales que le coût de l'acheminement maritime est plus faible avec l'arrivée d'une quatrième génération de porte-conteneurs. Les progrès technologiques de ces dernières années ont progressivement déconnecté la réalité géographique et la réalité économique au point que les distances ne constituent plus un indicateur représentatif des coûts et des vitesses de transport et de véritables cartes des coûts, aussi bien en transport de marchandises que de voyageurs d'ailleurs, restent encore à faire pour les trafics entre les pays.

### 3.3. Les enjeux de l'information et de la communication dans la gestion du fret et la promotion des transports collectifs

Pour le transport de marchandises, les centres d'information pour l'appairage se retrouvaient de manière privilégiée dans les bureaux de fret ; les progrès réalisés en informatique et en télématique peuvent largement faciliter la connaissance, à un moment donné, de l'offre et de la demande de transport et des réseaux de communication automatiques se sont multipliés entre les différents opérateurs. Pour le transport de voyageurs, l'information sur l'offre de transport local et régional, la demande pour un service plus individualisé sont également apparues comme un facteur déterminant du succès d'une politique de transport collectif, dont la demande s'est diversifiée.

L'organisation de l'information et de la communication en transport devient donc un enjeu fondamental sans que l'on en devine encore toutes les conséquences technologiques et sachant que, dans ce domaine, l'infrastructure d'un centre d'information devient souvent un problème secondaire.

Aussi, l'évolution de l'organisation du transport et l'irruption de nouvelles technologies concernant les matériels et les modalités de gestion ont élargi considérablement l'appréciation du rôle du transport dans l'expansion économique.

Ces changements structurels touchent très directement les modes de vie des ménages et l'organisation des entreprises.

Pour ces dernières, la maîtrise de la circulation des marchandises est bien souvent devenue, parallèlement à la maîtrise des circuits commerciaux, un facteur de compétitivité des prestations ou des produits soumis à une concurrence internationale plus vive aussi bien sur les marchés extérieurs que à l'intérieur du territoire national.

Ces constatations conduisent à préconiser des approches micro-économiques et sectorielles du transport afin de permettre une investigation en profondeur des tissus économiques et sociaux.

## II. - TRANSPORT, PARTIE INTEGRANTE DE L'ORGANISATION ECONOMIQUE ET SOCIALE.

Les effets du transport sur le tissu économique et social se manifestent à plusieurs niveaux et suivent des mécanismes plus ou moins complexes ; il importe d'en inventorier les principaux en distinguant des effets d'entraînement directs sur des industries du secteur du transport ou sur des industries amonts, ceux qui contribuent à réduire le coût d'un produit ou d'une prestation et donc à accroître, indirectement, la compétitivité des entreprises, et enfin des effets sur la mobilité permettant d'améliorer les conditions de vie ou d'introduire une plasticité dans les déplacements domicile-travail susceptible de faciliter des adaptations structurelles.

### 1. Le transport : "une industrie locale".

Tout d'abord, les entreprises du transport ont bien souvent un poids dans l'économie locale et régionale qu'il ne faut pas sous-estimer, avec aussi bien des filiales ou des établissements de grands groupes nationaux ou internationaux mais aussi tout un ensemble de PME fortement intégré à l'activité locale ; en transport de marchandises, plus de 75 % des entreprises comptent moins de 5 salariés et le pourcentage est comparable pour le transport de voyageurs.

A ce noyau d'entreprises particulièrement important dans des régions frontalières qui ont su utiliser leurs positions pour capter une partie de l'activité liée au transport international, il faut associer dans la logique de chaîne précédemment décrite tout un ensemble d'activité logistique qui lui sont indissociables (entrepôts, manutentions..) et d'activité de loisirs ou de tourisme.

Ainsi les entreprises de transports participent directement à l'animation de toute une armature économique et sociale qui irrigue une collectivité, renforce sa position commerciale et assure la mobilité des personnes.

Pour faire face à l'évolution de leur activité, ces entreprises ont dû faire face à des investissements importants ces dernières années, aussi bien pour le matériel roulant, leurs équipements fixes ou leur modernisation, avec notamment l'introduction de l'informatique et de la télématique : à cet égard, le transport s'apparente à une industrie et à vocation à bénéficier des interventions du Fonds Industriel de Modernisation (F.I.M.) ou de l'Agence Française pour la Maîtrise de l'Energie (A.F.M.E.). L'enjeu que représente la pénétration de l'informatique et de la télématique dans ce secteur a conduit le Secrétariat d'Etat aux Transports à passer une convention avec l'Agence de l'Informatique (A.D.I.) en vue de favoriser des expérimentations dans les entreprises et d'en diffuser les résultats (cf. encadré).

Ainsi, des décisions qui affectent les investissements des entreprises du transport ont également des répercussions directs sur tout un ensemble d'industries d'équipements et de matériels de transport, dites industries "amont", qui recouvrent un secteur particulièrement puissant du potentiel industriel national dont les implantations sont réparties à travers le territoire ; il est alors particulièrement intéressant à partir de la

connaissance d'une structure industrielle locale, d'évaluer, comme cela peut se faire, au niveau national. A cet égard, il faut mentionner l'exemple de certaines régions, comme la région Nord/Pas-de-Calais, qui dans la définition d'une politique de transport collectif ont pris en compte l'accroissement d'activité susceptible d'être générée dans les industries de matériel.

Les effets d'entraînements d'une décision en matière de transport se mesurent également par rapport à l'industrie de travaux publics lorsqu'il s'agit d'une infrastructure en milieu urbain et en rase campagne ; ils témoignent aussi du poids qu'exerce directement le transport sur les entreprises locales.

## 2. Le soutien aux activités de productions industrielles et agricoles

Le rôle du transport comme soutien aux activités de production a été mis en lumière lorsqu'il a été démontré qu'il existait une interdépendance étroite entre les performances des prestations offertes en transport de marchandises et la compétitivité des entreprises industrielles et agricoles ; cette interdépendance est renforcée aujourd'hui par le fait que l'organisation du transport est en pleine mutation avec notamment ce qui est appelé " la relève du défi logistique". Les enjeux pour les entreprises se situent à deux niveaux : celui du coût de leurs produits vendus sur les marchés dans la mesure où il existe dans la chaîne logistique des gains de productivité potentiel non négligeables par rapport au prix de la marchandise et celui de la maîtrise des circuits commerciaux qui sont étroitement associés à ceux du cheminement de la marchandise.

Sur un marché local, ces préoccupations se répercutent très directement avec les particularités des tissus économiques, ou l'importance des PME-PMI, l'obligation de leur ouvrir des débouchés internationaux doivent être pris en compte ; dans ce contexte où le transport vient s'articuler de manière organique avec la logistique de l'entreprise de production ou de distribution, les activités agricoles prennent une place toute particulière.

En effet, on retrouve dans ce secteur des produits à valeur ajoutée élevée et des produits pondéreux et aussi bien dans le premier cas avec les progrès dans les technologies du froid que dans le deuxième cas avec la logistique du vrac et les opérations de rationalisation sont souvent possibles (1).

Bien que les problèmes posés dépendent très largement des spécificités régionales, quatre questions sont en général soulevées dans la recherche d'un meilleur fonctionnement des chaînes de transport :

- l'accessibilité des PME-PMI aux marchés intérieurs et internationaux

---

(1) Cf. "Nouvelle vocation des régions en matière de transport de marchandises" - C. REYNAUD, P. SELOSSE (GEST) (Communication au PTRC)

Les PME-PMI sont bien souvent prédominantes dans le tissu économique des zones à faible densité d'activité. Le succès d'une politique régionale dépend assez largement de l'aptitude à les mobiliser pour la conquête des marchés intérieurs ou internationaux. Or elles disposent rarement d'un réseau de distribution qui leur garantit des débouchés et la complexité des procédures liées au transport international les rebute dans la recherche de marchés lointains ;

- l'insertion régionale dans les échanges internationaux :

Cette préoccupation est capitale pour les entreprises de transport dans les régions côtières et frontalières dans la mesure où il s'agit de drainer un trafic de transit générateur d'activités dans les zones traversées.

Dans la concurrence que se livrent les ports, l'aménagement de la desserte des hinterlands, la mise en place de services rapides, de qualité, deviennent des éléments déterminants.

Mais le problème de l'insertion internationale d'une région recouvre aussi celui de l'accessibilité des entreprises régionales aux marchés internationaux ; le développement de plates-formes qui regroupent des prestations liées au commerce international et constituent de véritables points d'appui du commerce extérieur en France, concourt à cet objectif ;

- l'éclatement urbain des trafics de marchandises :

L'éclatement urbain des trafics de marchandises est un problème qui relève presque exclusivement de la compétence des collectivités territoriales ; sa solution a des conséquences importantes sur les effets externes du transport dans les villes et elle doit s'intégrer dans l'organisation des plans de déplacements des voyageurs.

Toutefois, l'éclatement urbain est aussi un "maillon terminal" de la chaîne de transport qui peut avoir une incidence sur l'ensemble de son fonctionnement ; dans les villes portuaires, le problème de la circulation urbaine et celui de l'accueil des routiers sont étroitement liés ;

- les filières "sensibles" :

Une région se présente également comme un centre de transformation de matières premières ou de produits intermédiaires qui sont destinés à être réexpédiés sous une forme plus élaborée. Elle s'intègre dans des filières dont elle maîtrise plus ou moins bien les approvisionnements et les débouchés.

Parmi les filières un certain nombre apparaissent comme des filières "sensibles" en ce sens que la localisation des différents maillons n'est pas immuable ; l'internationalisation des échanges peut créer des délocalisations brutales.

L'adaptation permanente du système de transport et des circuits de commercialisation doit permettre de stabiliser les segments de ces grandes filières (agro-alimentaire, construction mécanique) de production.

Ainsi, dans les contrats de plan Etat-Régions, certaines régions ont abordé le problème des transports comme un des volets du développement de certaines filières de production. De nombreux exemples existent ou sont proposés en particulier pour la filière bois, les pondéreux agricoles, les matériaux de construction, les denrées périssables. Sur ce sujet, l'exemple de la région Centre semble intéressant. En effet, la diminution prévisible de 50 % de l'extraction des sables de la Loire impose une réorganisation de l'approvisionnement du B.T.P. par la substitution des produits et une diversification des provenances, ainsi qu'une restructuration des entreprises régionales de carrière. Une étude est en cours qui prendra en compte, en particulier, l'impact sur l'organisation logistique de cette distribution et ses conséquences sur les entreprises de transport. Ce problème débouche sur l'organisation de l'ensemble des transports fluviaux dans la région et les nouvelles perspectives d'équilibre de trafics qui pourraient naître de cette situation. Il n'est pas surprenant de constater que ces préoccupations sont d'abord apparues dans les régions fortement marquées par une ou deux grandes filières agricoles (Champagne-Ardenne pour les céréales et les produits laitiers, Auvergne...).

L'approche par filière permet, en effet, de mieux mesurer l'intégration de la région dans le tissu économique national, voire international. Elle s'inscrit parfaitement dans le cadre d'interventions privilégiées des régions auprès des Petites et Moyennes Entreprises (P.M.E.) industrielles et agricoles. Afin de mieux apprécier l'intégration des régions et des économies locales dans les échanges nationaux et internationaux, l'O.E.S.T. s'est efforcé d'établir, à partir de la base de données SITRAM, un Atlas de Transports de Marchandises (1) qui décrit à partir du potentiel de production et de la logique de filière la circulation des flux de marchandises.

### 3. Transports et bassins d'emplois dans les restructurations industrielles

Dans le contexte des mutations économiques, un autre problème essentiel du système de transport qui concerne les voyageurs et les déplacements domicile-travail est la bonne desserte des bassins d'emplois.

Ainsi, avec les restructurations industrielles en cours, la disparition de certains secteurs industriels, la naissance d'activités nouvelles, une adaptation des réseaux de transport est souvent nécessaire pour mieux répondre aux impératifs posés. Cette adaptation, bien souvent, ne se limite pas à la conception d'un nouveau réseau de transport collectif qui permette une couverture plus large de zones d'activités et pourtant, des possibilités de mobilité plus grandes.

En effet, les phénomènes de localisation des entreprises se modifient eux-mêmes en profondeur et beaucoup d'entreprises nouvelles se présentent sous la forme d'unités plus réduites, plus décentralisées, dans le paysage économique et leur desserte par des modes collectifs est amenée à changer de nature.

---

(1) Atlas des Transports de Marchandises (H. ANDRIEU) Documentation Française, 1985-86

Parallèlement, l'habitat lui-même s'est dispersé, notamment à la périphérie des villes dans des zones d'urbanisation diffuse pour lesquelles la concentration sur des axes de desserte intense est beaucoup plus difficile ; le dernier phénomène est certainement plus général que celui de la restructuration des bassins d'emplois mais il ne rend que plus indispensable la nécessité de trouver des solutions originales aussi bien quant au type de service proposé qu'au mode de financement à mettre en place.

A l'occasion des réflexions qui se sont engagées sur les pôles de conversion les plus touchés par la crise économique, un certain nombre d'éléments à prendre en compte pour atteindre ce problème ont été soulignés et montrent combien les différents acteurs, représentants des collectivités locales, les entreprises, des organismes publics ou privés de réflexion sont parties prenantes.

Parmi ceux-ci, il faut souligner :

- l'intégration des bassins d'emplois dans les conventionnements avec les transporteurs routiers
- l'évolution du ramassage ouvrier
- l'étude et l'évolution des périmètres de transports aux limites du bassin d'emploi
- l'amélioration de la coordination intermodale
- la création de système de transport reliant les bassins d'emplois à des pôles régionaux permettant d'éviter l'exode des habitants
- le désenclavement des bassins d'emplois
- l'étude des financements nécessaires à l'adaptation du système du transport.

### III - LA DECENTRALISATION ; UN NOUVEAU CONTEXTE POUR LES ACTEURS LOCAUX

Le secteur des transports est certainement un des secteurs les plus directement concerné par la décentralisation ; il représente une part considérable des engagements financiers des collectivités locales aussi bien au niveau de la commune, du département que de la région.

En effet, les collectivités locales financent près de la moitié des dépenses d'investissements en infrastructures routières et plus de 80 % de celles de la voirie urbaine ; pour les transports collectifs urbains leur contribution aux investissements est relativement plus réduite en raison des engagements des entreprises notamment dans les grandes villes, mais elle dépasse néanmoins 25 %. Pour un montant global d'environ 50 milliards en 1983 de l'ensemble des dépenses d'investissements en infrastructures de transports dans le pays, le budget des collectivités locales est proche de 20 milliards et représente donc une proportion importante de l'ensemble de leurs ressources (1). En outre, en un peu plus de dix ans, la part des collectivités locales a presque doublé, leurs dépenses en infrastructures de transport ayant augmenté de plus de 50 % pour un total qui est resté assez stable en francs constants.

Mais la responsabilité des collectivités locales ne se limite pas aux dépenses d'infrastructures et elle recouvre un domaine qui s'élargit en matière d'organisation de transport, en particulier pour le transport de voyageurs ; leur intervention dans le domaine des marchandises est moins directe dans la mesure où elle résulte en général de préoccupations d'aménagement de leur environnement économique. Cet élargissement de compétences appelle une concertation locale entre les acteurs du transport et les représentants des forces économiques et sociales ; le contexte de la décentralisation constitue un atout pour créer des synergies dans le domaine des statistiques et des études qui est celui de l'O.E.S.T., il s'agit de veiller à l'adaptation nécessaire des outils d'information pour répondre aux nouvelles exigences d'une administration qui met l'accent plus sur l'animation que sur la tutelle des professions.

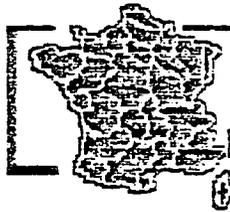
#### 1. Le transfert des compétences et son cadre contractuel

Il est vrai que la décentralisation en matière de transport n'est pas un phénomène nouveau car les municipalités font face depuis longtemps aux problèmes du transport collectif de voyageurs et les régions ont été confrontées depuis une dizaine d'années à la préparation de schémas régionaux de transport de voyageurs.

Au niveau des communes, il convient de souligner que les difficultés de financement du transport urbain ont conduit à rechercher une diversification des sources de financement et à rechercher une taxation des bénéficiaires indirects. Le transport urbain est un des domaines où la reconnaissance d'une

---

(1) de tels chiffres ne peuvent être obtenus que par une consolidation des comptes des intervenants, Etat, Collectivités locales, entreprises, sachant que les dépenses imputées à l'Etat sont la somme de ses dépenses directes et des subventions d'équipement, que celles imputées aux collectivités locales doivent être augmentées des fonds de concours ; les dépenses des entreprises doivent être elles, corrigées des subventions.



## RESUME DES DIFFERENTS TYPES DE CONTRATS OU CONVENTIONS ETAT-COLLECTIVITES LOCALES-ENTREPRISES

### 1-Contrat de plan

conclu entre l'état et les régions économiques ou l'état et les entreprises nationales. Précise les objectifs prioritaires de la région ou de l'entreprise nationale pour la durée du plan. Indique également les participations financières des contractants.

### 2-contrat particulier

Conclu entre l'état et les régions il précise pour un objectif donné du contrat de plan, le détail et le calendrier des travaux, le détail des financements et le calendrier de paiement.

### 3-contrat de développement

Conclu entre l'état et:  
-les régions  
-les départements

-les autorités organisatrices du transport urbain.

Comme les contrats particuliers mais uniquement pour les transports collectifs, il précise dans le détail, les objectifs retenus et les financements prévus par les contractants.

### 4-contrat de promotion

Conclu entre l'Etat et les départements ou les autorités organisatrices du transport urbain. Constitue une étape pouvant conduire, par la suite à l'établissement d'un contrat de développement.

### 5-contrat - 10%

Conclu entre l'Etat et les départements ou les communes. Il précise les actions retenues par ces collectivités et les financements qu'elles reçoivent de l'Etat afin que les accidents de la route soient réduits de 10%.

### 6-conventions

#### a-ferroviaire:

conclue entre les régions et la SNCF. Elle précise, pour les relations régionales, les objectifs à atteindre et les moyens retenus.

#### b-routières

conclue entre les départements et les entreprises de transports routiers non urbains. Elle précise pour chaque service régulier, les conditions d'exécution du service et les financements prévus.

Appellation	Les partenaires					En application	
	Etat	SNCF	Régions	Départements	Communes * Entreprises trans. routiers		
Contrat de plan	■	←	→	■		1	
Contrat particulier	■	←	→	■		2	
Contrat de développement	■	←	→	■		2-3	
	■	←	→	■		3	
Contrat de promotion	■	←	→	■	■	4	
	■	←	→	■	■	2-3	
Contrat - 10%	■	←	→	■	■	2-4	
	■	←	→	■	■	5	
	■	←	→	■	■	5	
Convention ferroviaire		■	←	→	■	6	
Convention routière				■	←	→	7-8

\*-Ou groupement de communes

1-Loi portant réforme de la planification, du 29/7/1982

2-2ème loi de plan du 24/12/1983 (concrétisation du contrat de plan état/régions)

3- " " (application du PPE N°9)

4- " " (application du PPE N° 10)

5- " " (application du PPE N° 12)

6-Cahier des charges SNCF, décret du 13/9/1983

7-Loi d'orientation des transports intérieurs du 30/12/1982

8-Le transport scolaire est considéré comme transport régulier, loi sur le transfert des compétences aux collectivités locales du 22/7/1983

fonction collective est la moins controversée et les mécanismes de prix s'avèrent insuffisants non seulement pour couvrir les coûts de développement mais également pour couvrir les coûts d'exploitation ; bien souvent il a été à l'origine d'une réflexion plus générale sur la gestion communale, sur les principes de prélèvement de ressources et leur affectation. Le principe du versement transport qui est de solliciter financièrement les employeurs pour le transport domicile-travail, instauré en 1971 en région parisienne a été depuis élargi à d'autres agglomérations, il permet de percevoir près de 7 milliards de francs en 1983 (dont plus de la moitié, il est vrai, en région parisienne).

En matière d'infrastructures, la ligne de partage entre l'intervention de l'Etat et celle des collectivités locales ou d'autres organismes publics ou privés telles notamment les chambres de commerce qui ont des responsabilités en matière de ports, d'aéroports et de gares routières, s'est précisée au cours des années.

Mais les lois de décentralisation de 1983 ont considérablement accentué le mouvement de transfert des compétences et élargi le champ de responsabilité des régions, des départements et des municipalités. Des procédures contractuelles ont été mises en place entre l'Etat et les Collectivités locales notamment pour la réalisation d'infrastructures, le développement des transports collectifs, l'amélioration de la sécurité.

Dans un premier temps, les procédures contractuelles ont pris la forme de contrats de plan dans lesquels se retrouvent les principales orientations des Programmes Prioritaires d'Exécution (PPE) appliquées au contexte régional ; aussi bien dans les PPE (1) que dans les contrats entre l'Etat et les régions, les transports se sont souvent retrouvés dans les secteurs prioritaires et toutes les régions métropolitaines ou d'outre mer se sont fixées au moins un objectif à réaliser en matière de transport.

Pour les infrastructures, les régions ont été consultées lors de l'établissement de schémas directeurs et la programmation des projets financés en commun par l'Etat et les régions est inscrite dans les contrats de plan.

Dans le prolongement de cette procédure, d'autres types de documents contractuels ont été signés pour des opérations ou des projets plus spécifiques, précisant ainsi les moyens mis en oeuvre pour réaliser les objectifs du transport ; il s'agit de contrats particuliers, de contrats de développement, de contrats de promotion, de contrats - 10 % (cf encadré).

## 2. La concertation entre acteurs locaux

La décentralisation ne se limite pas à l'évolution des relations entre l'Etat et les collectivités locales et à leur formalisation dans des contrats ; il s'agit d'un changement qui modifie en profondeur un système institutionnel et qui appelle le renforcement de la concertation entre les acteurs du transport au niveau local.

Ainsi le transport régulier non urbain de personnes, comportant le transport scolaire sera assuré par des entreprises ayant passé avec le

département une convention à durée déterminée.

De même, l'organisation des liaisons ferroviaires du plan régional des transports et certains investissements qui lui sont liés peut faire l'objet d'une convention entre la SNCF et les régions ; à l'heure actuelle, plus de la moitié des régions ont signé ou négocient de telles conventions.

Mais la concertation entre les organismes locaux doit dépasser ces cadres contractuels pour inclure une multiplicité d'acteurs qui sont parties prenantes, parmi lesquels figurent des organismes de réflexion, tels les comités d'expansion, les chambres de commerce des services de l'administration et des organisations professionnelles. Les services extérieurs des ministères centraux sont associés aux travaux des collectivités locales qui ont parfois leurs propres unités spécialisées en transport. Parmi les organisations professionnelles, on retrouve au niveau régional les associations de commissionnaires de transports (APCT), les groupements professionnels de loueurs de véhicules industriels (GPLVI), les groupements professionnels routiers (G.P.R.) ; ces organisations ont des vocations d'information et de conseil mais également des missions de contrôle.

L'enjeu est donc de susciter des synergies entre les acteurs locaux afin de saisir toute la dimension du transport et son rôle dans l'économie locale.

Pour les grandes entreprises elles-mêmes, cette réalité ne pourra, bien souvent, être prise en compte que par une adaptation de leur structure interne en accordant un rôle plus important à leurs services extérieurs implantés dans les régions ; ce débat est d'actualité dans une entreprise telle que la SNCF pour rechercher les voies d'un renforcement de l'articulation de l'entreprise autour d'entités régionales ou d'antennes commerciales locales.

### 3. L'adaptation d'outils d'aide à la décision

Dans la mesure où les compétences et les centres de décisions se trouvent plus diversifiés et transférés à un niveau local, se pose le problème de l'adaptation des outils d'aide à la décision et de l'existence d'une information qui puisse nourrir la concertation entre les acteurs et éclairer leurs choix.

Ce problème n'est pas simple car de nombreuses statistiques sont conçues pour une représentativité et une fiabilité au niveau national ; la désagrégation d'une information quantitative par zones géographiques n'est en général possible que lorsque la statistique est exhaustive ou lorsqu'elle repose sur des échantillons extrêmement larges.

Ainsi, il s'agit de trouver un équilibre entre d'une part le fait que de nombreuses opérations sont particulières et qu'il ne faut pas trop systématiquement rechercher des dispositifs d'information homogènes à travers le pays et que d'autre part, des comparaisons de performances à travers le pays restent très enrichissantes pour apprécier le succès d'une opération.

En ce qui concerne les études, l'enrichissement des approches sur l'organisation du transport de marchandises et les motivations des déplacements a conduit à souligner l'apport des expérimentations dans la démarche

scientifique pour mieux appréhender, à partir d'exemples concrets, toute la diversité des phénomènes et à en traduire plus rapidement les enseignements qui pourraient être diffusés.

La préoccupation d'ouverture à un environnement et à une concertation plus larges doit être également prise en compte dans les modalités d'évaluation des projets d'infrastructures pour l'éclairage des choix (1) ; il est certain qu'une distinction reste nécessaire entre les grands projets qui ont un impact sur les équilibres économiques et des projets plus modestes mais la généralisation de techniques multicritères, l'évaluation plus systématique des effets d'entraînement dans les différents secteurs au niveau local ou national, l'appréciation plus détaillée de l'impact sur l'environnement, l'association plus étroite entre les problèmes de voirie et d'exploitation des transports dans les investissements urbains visant à répondre à cet impératif ; l'enjeu est de ne pas dissocier dans l'éclairage des choix les aspects économiques, sociaux et juridiques et il convient d'intégrer dans les procédures d'évaluation des mécanismes de concertation qui garantissent aux organismes concernés le plein exercice de leurs nouvelles compétences et responsabilités.

Mais si les analyses et les procédures d'aide à la décision deviennent plus complexes, les outils d'information économique devront eux-mêmes s'adapter, non seulement quant à leur contenu, mais également quant à leur diffusion ; à cet égard, les nouvelles technologies de l'informatique et de la télématique permettent des progrès considérables indispensables pour répondre à cette diversité des besoins et dans certains cas, pour réussir la décentralisation.

Au niveau de l'administration centrale, la création de l'O.E.S.T. résulte en partie de cette préoccupation d'adaptation à des missions nouvelles et d'ouverture aux acteurs du transport dans la recherche des voies d'une animation économique : le programme engagé à ce niveau pour la diffusion des études, l'utilisation du réseau télérel pour une information sur les transports, la constitution et l'enrichissement des bases de données économiques et documentaires, vise non seulement à assurer la cohérence des différents gisements d'informations mais également à accroître l'accessibilité aux partenaires intéressés.

Parallèlement, les informations locales, les enseignements des expérimentations constituent pour l'O.E.S.T. autant de données très utiles qu'il faut capitaliser et rediffuser. Ainsi la constitution d'un véritable réseau régional et local devient fondamentale pour assurer cette circulation de l'information ; au sein du Ministère une fonction "observation" est désormais reconnue au sein des directions régionales de l'équipement. Parallèlement il importe de développer des relations suivies avec les représentants des forces économiques et sociales qu'il s'agisse aussi bien de l'Union des Offices de Transports (U.O.T.), des chambres de commerce par l'intermédiaire de l'Assemblée Permanente des Chambre de Commerce et d'Industrie (A.P.C.C.I.), ou bien des comités d'expansion qui à partir de dossiers précis peuvent faire considérablement progresser la réflexion dans le domaine des transports.

---

(1) Cf circulaires du M.U.L.T. à paraître sur les recommandations générales en matière de calcul économique et les nouvelles directives sur les infrastructures routières en rase campagne et en milieu urbain.

Le Comité d'Evaluation et de Développement  
de l'Information sur les Transports (CEDIT)  
et le problème de la régionalisation de l'information

Créé par arrêté du 25 octobre 1985 et placé auprès de l'Observatoire Economique et Statistique des Transports, le CEDIT a pour mission de

- participer à l'évaluation des informations statistiques disponibles dans le secteur des transports
- formuler des recommandations pour renforcer la cohérence des divers travaux statistiques inventoriés, en cours ou en projet
- promouvoir de nouveaux systèmes de collectes d'informations
- développer les travaux de recherche susceptibles d'améliorer la qualité et la pertinence des systèmes d'information statistiques.

Prévu en fait par le programme de recherche et développement technologique en transports terrestres (PRDTTT) au niveau de l'un de ses thèmes prioritaires, le CEDIT participe d'un dispositif global d'incitation à la recherche-développement en transport. Comme tel, il a donc vocation à privilégier dans son approche les aspects les plus fondamentaux de l'amélioration du système statistique relatif aux transports : meilleure appréhension des besoins des divers types d'utilisateurs, problèmes méthodologiques généraux de la production de statistiques, cohérence des informations entre secteurs du transport ou entre niveaux géographiques, promotion de nouveaux systèmes d'observation ou rénovation des systèmes existants, accessibilité renforcée aux données pour les utilisateurs.

A l'issue de la réunion d'installation du CEDIT qui a eu lieu le 27 janvier dernier, la mise en place à brève échéance de plusieurs groupes de travail permanents a été décidée : à l'exception d'un groupe "système global d'information sur les transports" à vocation générale et méthodologique, ces groupes correspondent soit à l'émergence de nouvelles préoccupations dominantes (ainsi de l'emploi et des conditions de travail), soit aux lignes de force de la restructuration économique du transport (notamment la double tendance à une régionalisation et à une internationalisation accrue).

En ce qui concerne plus particulièrement le groupe de travail "régionalisation du système d'information et constitution d'un système d'information sur le transport local" quelques points majeurs ont déjà été recensés en réponse aux demandes des collectivités territoriales pour une adaptation des systèmes d'information dans le nouveau contexte de la décentralisation :

- . possibilités et contraintes afférentes à la régionalisation des outils d'observation mis en oeuvre nationalement
- . perspectives de développement du recueil de l'information mis en oeuvre à l'échelon régional
- . contenu et modalités de constitution d' "observatoires régionaux de transports" dans le triple souci d'une adhérence aux réalités du transport spécifiques 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
- . amélioration de l'accessibilité des données pour les chercheurs régionaux
- . confrontation des sources concernant l'offre de transport non urbain de voyageurs dans la perspective de se rapprocher du niveau de qualité d'information actuellement disponible en matière de transport urbain
- . Mise au point d'une méthode de suivi du coût de la fonction transport de voyageurs pour les différents niveaux d'autorités organisatrices, permettant de mesurer l'impact financier des politiques menées dans le cadre de la décentralisation, et compte tenu de la complexité des comptabilités communales et départementales.

## NOTE DE PRESENTATION

Convention entre le Secrétariat d'Etat chargé des Transports et l'Agence de l'Informatique

L'activité des transports est caractérisée par un nombre important d'interventions d'acteurs aux différents stades d'une même opération et les problèmes de communication et de coordination y ont une importance essentielle. L'approche de ces problèmes est nécessairement horizontale, tant en ce qui concerne les modes de transport que les différentes professions concernées tout le long de la chaîne de transport.

Les technologies nouvelles - communications, services télématiques, outils informatiques de gestion et embarqués - dont le développement dans le secteur des transports est en plein essor grâce à une prise de conscience des professionnels, jouent un rôle primordial pour les gains de productivité..

Le IX<sup>ème</sup> Plan, et plus particulièrement le P.P.E. VII, offre un cadre privilégié pour développer les actions menées dans ces domaines.

Par rapport à cette problématique générale, Le Secrétariat d'Etat chargé des Transports et l'Agence de l'Informatique entendent poursuivre par la présente convention un double but :

- jouer le rôle de "déclat" permettant le développement de projets porteurs, dynamiques et bien définis, destinés à être ensuite repris et généralisés hors du champ de cette convention.
- développer la circulation de l'information afin de favoriser l'apparition de nouveaux projets, l'utilisation réelle des technologies existantes et la sensibilisation de tous les acteurs concernés.

Cette convention prolonge et élargit les actions spécifiques engagées auprès de l'Agence de l'Informatique en 1985 à la demande des professionnels et en concertation avec l'Observatoire Economique et Statistique des Transports. Ces actions portent essentiellement sur les échanges automatiques de données.

Les principaux thèmes de cette convention sont les suivants :

- développer des outils informatiques et favoriser leur harmonisation en matière d'échanges automatisés de données commerciales relatives au transport autour des normes françaises et internationales en respectant les caractéristiques du secteur. L'accent sera mis sur les gains de productivité rendus possibles par une circulation efficace des informations entre les différents partenaires d'une même chaîne de transport.
- assurer la promotion de cette approche aussi bien auprès des professionnels concernés qu'auprès des partenaires étrangers de la France, à l'occasion des actions internationales de normalisation.
- favoriser les actions de normalisation des procédures physiques de marquage des colis en assurant le fonctionnement de groupes de travail spécifiques.
- veiller aux développements technologiques dans le secteur de la communication et de l'électronique embarquée à bord des véhicules, aussi bien en ce qui concerne les aspects réglementaires, sécuritaires et informatifs. Proposer des actions concrètes de transfert d'informations sur des supports opérationnels en entreprise.
- permettre un développement rapide des logiciels spécifiques aux entreprises impliquées dans les activités de transport, en assurant la cohérence avec les sources d'information disponibles et les efforts d'automatisation des échanges de données commerciales.
- développer l'utilisation des technologies nouvelles, telles que la carte à mémoire et les réseaux de terminaux télématiques professionnels, d'une part grâce à des études de faisabilité et d'autre part en s'appuyant sur des expérimentations et des maquettes réelles en milieu professionnel.
- aider au développement et à la promotion des services télématiques accessibles par les professionnels et favoriser la diffusion de ces nouveaux services auprès de l'ensemble des intervenants concernés.
- favoriser le développement de systèmes d'informations et de banques de données innovants en liaison avec les organismes professionnels et les collectivités locales.
- s'assurer de la prise en compte dans chaque démarche d'informatisation des besoins en matière de formation, facteur essentiel pour l'avenir de l'informatique dans le secteur des transports et proposer des actions de formation cohérentes avec les autres objectifs.

## A N N E X E S

### QUELQUES ETUDES D'INTERET LOCAL EN TRANSPORT DE MARCHANDISES REALISEES PAR L'O.E.S.T.

#### Document de synthèse sur les plates formes.

(S.A.E.P. : Ch. REYNAUD + Annexes - 65 pages)

Le concept des plates-formes a été souvent controversé. Ce document précise la portée et les limites de ce concept. Il reproduit une intervention faite par l'auteur à ce sujet devant un groupe de travail de l'Assemblée Permanente des Chambres de Commerce (APCII) et montre que ce phénomène n'est pas propre à la France.

#### Nouvelles vocations des Régions en transports de marchandises dans la Contribution F.T.R.C.

(P. SELOSSE / Ch. REYNAUD - 84 - 30 pages)

Les travaux du 9ème Plan ont montré l'intérêt nouveau des régions dans les transports de marchandises. Ce document définit, à partir de l'analyse des contrats de plan Etat-Régions, les contours de ce qui a été appelé une "nouvelle vocation des régions".

#### Organisation du transport de marchandises et plates-formes à vocation régionale (2ème phase) (C.R.E.T. - J. COLIN, S. HASVALI, G. PACHE - Novembre 84 - S.A.E.P. - Ch. REYNAUD, C. LADAS)

La première phase de l'étude effectuait une analyse des différents types de plates-formes existants.

Cette deuxième phase est destinée à éclairer trois points particuliers de la mise en oeuvre d'une politique des pouvoirs publics :

1. le problème de l'accès des Petites et Moyennes Entreprises qu'il s'agisse d'entreprises industrielles ou d'entreprises de transport à ces nouvelles structures de la circulation des marchandises et de l'information.
2. les conséquences sur la concentration des flux de développement du réseau de plates-formes chez les grands opérateurs et l'incidence de ces nouveaux modes d'opérations sur les conditions de travail et les temps de conduite.
3. le problème de la cohérence de ces investissements au niveau régional dans la mesure où l'objectif est de répondre aux besoins des chargeurs, des transporteurs et d'éviter des implantations concurrentes inutiles.

L'étude souligne à cet égard l'importance des mutations qui s'observent actuellement dans le secteur de la grande distribution et analyse plusieurs projets récents de plates-formes à vocation régionale. Elle est étayée par une documentation particulièrement riche sur le sujet traité.

Les effets économiques des plates-formes

(Pierre SELOSSE)

en cours - G.A.R.O.N.O.R. / T.E.R. - Juin 1985

Basée sur l'étude de dix plates-formes existantes, cette étude a pour objet de mieux connaître le fonctionnement et les impacts des plates-formes sur leur environnement. Outre de nombreux renseignements sur le fonctionnement et l'organisation "interne" des plates-formes, souvent mal connues, cette étude apporte, par son approche, une réflexion sur leur rôle dans le secteur des transports.

Le soutien logistique et "l'après-vente"

(Constantin LADAS)

300 pages - C.E.R.E.S.S.E.C. - Octobre 1985

Cette étude traite des problèmes de la logistique comme facteurs de compétitivité et de maîtrise commerciales pour les entreprises qui requièrent une organisation de l'après-vente.

Plusieurs exemples de types d'activités ont été choisis et l'organisation logistique de l'après-vente a été décrite suivant une typologie qui met l'accent sur la composition des réseaux, la localisation des points de stockage et l'articulation des flux suivant qu'il s'agit d'un acheminement principal ou de la distribution. La question de l'intérêt de recours à des plates-formes régionales a été posée à cette occasion.

Dans cette étude, un accent particulier a été mis sur le problème de la maintenance et de l'approvisionnement en pièces de rechanges, notamment dans le secteur de l'automobile. Une dernière partie s'attache à l'évolution des politiques d'après-vente dans la distribution et dans les entreprises industrielles, sachant que dans ce domaine, il reste toujours difficile de faire la part de la logique transport et de celle de la vente.

## QUELQUES ETUDES D'INTERET LOCAL EN TRANSPORT DE VOYAGEURS

### Transports routiers non urbains : scénarios d'évolution

(Michel HOUEE - Jean VILLETTE)

124 pages + Annexes - C.R.T.E.T. Mars 1985

Note de synthèse 6 pages

Le marché du transport routier non urbain de voyageurs a été étudié dans le cadre privilégié de deux régions (Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc Roussillon). Ceci a permis de mettre en évidence, pour ce secteur en mutation et compte-tenu des nouvelles données et enjeux (notamment le conventionnement rendu possible par la LOTI et le transfert de compétences lié à la décentralisation) le type de comportement stratégique des divers acteurs (élus et transporteurs essentiellement) et les scénarios d'évolution les plus probables.

### Conditions de réussite de la desserte des zones d'urbanisation périphérique peu denses (2ème phase)

(Michel HOUEE - Jean-Claude MERCIOL)

Vol. 3 : Synthèse de la 2ème phase et conclusions générales

24 pages - E.T.A.U. Mars 1985

Vol.4 : les terrains d'étude

63 pages - E.T.A.U. Mars 1985

### Espaces périurbains et transports intermédiaires : quelle adéquation possible ?

Article T.E.C. n° 71 - Juillet-Août 1985 et communication au colloque d'Aix-en-Provence de Mai 1985 "Stratégies et redéploiement des transports collectifs et espaces départementaux"

Une première phase de l'étude avait consisté en 1984 à tirer de l'analyse de six expérimentations de transport semi-collectif parmi les plus marquantes ayant été pratiquées en milieu péri-urbain, de premières hypothèses relatives à l'adéquation entre types de zones et de dessertes.

La seconde phase de l'étude a permis, en enquêtant auprès de promoteurs de projets de desserte souple dans six nouvelles zones péri-urbaines de caractère diversifié, de tester et d'enrichir le premier corps d'hypothèses pour mettre en évidence une typologie d'adéquation, même si certains éléments restent à approfondir.

### Transports collectifs et pôles de conversion : diagnostic et propositions d'actions

(Michel HOUEE - Jean VILLETTE)

communication :

- au colloque d'Aix-en-Provence "stratégies de redéploiement des transports collectifs et espaces départementaux, Mai 1985
- au congrès international de Liège sur les pôles européens continentaux  
10 pages - Septembre 1985

.../...

.../...

Un diagnostic de l'adaptation du transport à la restructuration de l'emploi dans les bassins classés pôles de conversion par le Gouvernement a été entrepris dans le double objectif d'en dégager des propositions d'action en matière de transports collectifs (dans un domaine où l'on recourt plus fréquemment au désenclavement routier), et de tirer de l'analyse de situations paroxystiques des enseignements relatifs au problème plus général de la desserte des bassins.

Relations entre trains à grande vitesse et organisation des transports au niveau régional

(Michel HOUEE)

article dans le numéro spécial TGV de la revue Transports - 11 pages - Décembre 1985

A partir de l'expérience des régions concernées par le TGV Sud-Est en matière d'impact de celui-ci sur leurs trafics internes (en s'appuyant sur les premières réflexions des régions concernées par le TGV Atlantique), les principales incidences des trains à grande vitesse à prendre en compte dans la planification des transports régionaux ont été identifiées : impact du tracé, de la localisation des points d'arrêt, des fréquences et horaires et de la tarification ; évolution de la desserte par le réseau rapide-express antérieure au TGV ; organisation du réseau de rabattement et satisfaction des besoins de déplacements régionaux ; intégration dans les conventionnements.

Contribution du transport aérien au développement régional et organisation des rabattements sur les aéroports

(Michel HOUEE) en relation avec la DGAC)

41 pages + Annexes - B.E.T.E.R.A.L.P. Décembre 1985

Le faible potentiel de trafic généré par certaines lignes aériennes régionales avec ses incidences en terme de coût pour les collectivités et de non rentabilisation des avions de moyenne capacité de technologie récente, justifie une réflexion sur les possibilités de concentration des flux sur des aéroports nodaux du réseau aérien armature, par rabattement aérien ou terrestre au départ de certaines villes moyennes dans des conditions tarifaires et de qualité de service acceptables. Le rapport s'efforce de clarifier les termes du problème sur la base des monographies de six cas contrastés, du point de vue de l'adéquation des formules de desserte à des types de contexte.

Le fonctionnement des échanges entre modes de transport de voyageurs : diagnostic et proposition d'amélioration

(Michel HOUEE - GUY LORENTZ)

91 pages + 25 monographies d'agglomérations (de 25 pages chacune en moyenne)  
C.E.T.E. de l'Est - Décembre 1985

Eléments pour une meilleure prise en compte de la fonction d'échanges dans les agglomérations françaises

16 pages - Juin 1985 Communication aux journées A.T.E.C. "Les correspondances et les échanges dans les transports"

24 pages - Decembre 1985 article à paraître dans T.E.C.

.../...

.../...

La qualité du fonctionnement des échanges entre modes de transport est déterminante du recours au transport collectif. Un diagnostic a donc été entrepris de la situation des échanges dans vingt cinq agglomérations françaises, représentatives de la diversité des cas possibles au regard de critères de taille de population, de complexité des noeuds d'échange ou de réalisations récentes en matière d'échange. Il débouche sur un certain nombre de propositions relatives notamment au domaine de pertinence de systèmes d'échange intégrés, au choix des lieux et des modalités d'interface urbain/interurbain, aux améliorations du système d'information sur les échanges et à la prise en compte de la problématique des échanges dans la planification locale.

ETUDES ECONOMIQUES GENERALES POUR L'AIDE A LA DECISION

Vincent CHAGNAUD (OEST) / Luiz PEREIRA DA SILVA (OEST) / Jean-Pierre TAROUX (OEST) / Bernard ULLMANN (BIPE)

Effets d'entraînement multisectoriels des investissements en infrastructures de Transports -60 pages + Annexes - Bureau de Prévision et d'Informations Economiques (B.I.P.E.) Avril 1985.

Cette étude reprend les méthodes de type input-output pour mesurer les effets méso-économiques d'investissements en infrastructures de Transports. En décomposant une opération d'investissement (routes, autoroutes, voie ferrée, transport urbain en site propre, voie navigable, voirie urbaine) en un vecteur initial de demande exogène dans la nomenclature du Tableau Entrée-Sortie, on peut mesurer les effets directs et indirects de l'opération sur des variables macroéconomiques : emplois concernés et balance commerciale.

Jean VILLETTE

Transport - décentralisation IXème Plan  
100 pages - Août 1985.

Il s'agit du recensement des contrats passés entre l'Etat et les collectivités dans le domaine du transport. Ce document comprend deux grandes parties, dans la première il décrit les actions par PPE ; la seconde partie est consacrée à des fiches synthétiques qui reprennent l'essentiel des données transport de la région. Certains éléments de ce document sont disponibles sur Minitel.