



HAL
open science

Inventaire des besoins d'information sur les transports. Rapport du Groupe de travail du Cnis

Maurice Bernadet, René Genevois, Michel Houée, Jean-Luc Lipatz

► To cite this version:

Maurice Bernadet, René Genevois, Michel Houée, Jean-Luc Lipatz. Inventaire des besoins d'information sur les transports. Rapport du Groupe de travail du Cnis. [Rapport de recherche] Rapport du CNIS. N° 102, CNIS. 2007, pp.50. halshs-00295296

HAL Id: halshs-00295296

<https://shs.hal.science/halshs-00295296v1>

Submitted on 29 Mar 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Conseil National de l'Information Statistique
Formation Transports, tourisme

Rapport du groupe de travail

**Inventaire des besoins
d'information sur les transports**

Président : Maurice BERNADET

Co-rapporteurs : René GENEVOIS, Michel HOUÉE, Jean-Luc LIPATZ

Mars 2007

Table des Matières

Avant Propos.....	3
1. Introduction	4
1.1 L'origine de la mission	4
1.2 Le mandat du Cnis.....	4
1.3 Organisation et méthodes de travail du groupe	5
1.4 Avertissement relatif au contenu de ce rapport	5
2. Les besoins des acteurs.....	6
2.1 Les besoins multiples des citoyens.....	6
2.2 Les besoins des pouvoirs publics	6
3. Les réponses à ces besoins : l'organisation du système d'informations	9
3.1 Le système statistique public.....	9
3.2 Les informations collectées hors des règles régissant le SSP.....	10
3.3 L'organisation du système d'information et la réponse aux besoins dans le domaine des transports	11
4. L'inventaire des besoins exprimés : inadaptations et actions pour y répondre.....	13
4.1 En matière de connaissance des infrastructures et des réseaux.....	13
4.2 En matière de transport de marchandises hors agglomérations (interurbain, interrégional, international)	16
4.3 En matière de transport de voyageurs hors agglomérations.....	26
4.4 En matière de transport de voyageurs et de marchandises en agglomérations.....	37
Conclusion.....	42
Annexe 1 : Liste des personnes ressources	45
Annexe 2 : Membres du groupe de travail	46
Annexe 3 : Liste des personnes rencontrées	47
Annexe 4 : Liste des Sigles	49

Avant Propos

La mission dont ce rapport marque l'aboutissement a couvert une période beaucoup plus longue qu'il n'était, à l'origine, prévu. Les conditions de sa réalisation n'ont en effet pas été optimales et deux raisons majeures expliquent le retard intervenu.

Toutes les personnes qui ont travaillé dans le cadre de cette mission ont dû assurer cette charge en sus de leurs activités normales. Et comme il est rare que les personnes compétentes soient en sous activité, il n'est guère étonnant que ce surcroît de travail se soit ajouté à des semaines déjà bien remplies. Les trois rapporteurs, René Genevois, Michel Houée et Jean-Luc Lipatz, Emmanuel Raoul, chef du SESP et Jean-Marie Saunier, chargé de la sous-direction de l'Observation Statistique des Transports au SESP ont eu d'évidentes difficultés à dégager le temps nécessaire. Les "personnes-ressources" auxquelles nous avons fait appel pour réaliser les entretiens se trouvaient souvent dans la même situation.

Mes remerciements, pour avoir cependant mené la tâche à son terme, n'en sont que plus justifiés.

Mais un autre facteur a incontestablement perturbé le déroulement de la mission. Celle-ci supposait qu'on interroge les consommateurs et les producteurs d'informations pour apprécier la mesure dans laquelle le travail des uns répondait aux attentes des autres. De très nombreuses rencontres ont eu lieu, comme en témoigne la liste placée en annexe. Mais cette phase de la mission s'est déroulé au moment où la réorganisation du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer modifiait la liste, les responsabilités, les agendas des personnes à rencontrer.

Ce rapport établit un état des lieux, des forces et des faiblesses du dispositif d'observation existant. Il s'efforce d'être exhaustif et en tout état de cause le bilan couvre très largement l'ensemble des domaines et des thèmes du transport, et des domaines et des thèmes qui lui sont liés. Comme tout bilan, il comporte un actif et un passif, mais il insiste davantage sur les points négatifs que sur ceux où la situation peut être jugée satisfaisante.

Mais, ce qui est sans doute une des conclusions les plus importantes de la mission, les auteurs du rapport, traduisant l'opinion très majoritairement exprimée par les personnes interrogées, considèrent que la couverture des besoins, il est vrai croissants, est assurée d'une manière de moins en moins satisfaisante, tant quantitativement que qualitativement. Quant aux menaces qui pèsent sur les dispositifs existants, elles suscitent de sérieuses inquiétudes.

Ce constat explique, s'il ne justifie pas, que les auteurs du rapport aient eu de grandes difficultés à établir une hiérarchie des besoins, à définir des priorités dans les actions à entreprendre. La question a pourtant été systématiquement posée aux utilisateurs des informations statistiques de savoir ce qui pourrait être sacrifié dans le dispositif existant pour dégager des moyens permettant de répondre à d'autres besoins, nouveaux ou non, actuellement non satisfaits. Force est de constater qu'à quelques exceptions près où une rationalisation du dispositif paraît envisageable, peu de réponses ont été apportées à cette question.

Au-delà du bilan, le rapport formule des recommandations. Si certaines sont immédiatement opératoires, d'autres sont plutôt exprimées sous la forme d'orientations générales : le rapport dit alors ce qu'il faudrait faire, mais non la manière de le faire. Il est, nous l'avons dit, l'aboutissement de la mission confiée par le Cnis ; il ne doit pas clore, mais au contraire ouvrir, la réflexion.

Maurice Bernadet

1. Introduction

1.1 L'origine de la mission

Le présent rapport a son origine dans une prise de position du comité des directeurs transports du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (MTETM) qu'il faut rappeler :

« Lors de leur réunion du 21 janvier 2004, les directeurs d'administration centrale du ministère chargé des transports ont confirmé qu'ils ressentaient la nécessité de disposer d'une vision d'ensemble des besoins d'informations sur les transports et ont demandé que soit menée une opération destinée à faire le point sur les demandes des différents utilisateurs d'informations sur les transports : demandes de statistiques générales ; demandes spécifiques aux responsabilités de tutelle ou de régulation des autorités publiques ; et demandes d'informations localisées destinées à éclairer une problématique donnée.

A côté des informations collectées dans le cadre des enquêtes statistiques des services publics, il s'agit de déterminer notamment quelles sont les informations complémentaires qui pourraient être demandées aux opérateurs ou aux collectivités publiques sur une base volontaire, dans le cadre de contrats ou conventions, ou qui devraient résulter d'obligations administratives à fixer par la loi. »

Saisie de cette demande lors de sa réunion du 27 mai 2004, la formation « Transports-Tourisme » du Conseil national de l'information statistique (Cnis) a proposé que, en prolongement des travaux menés en 2003 dans le cadre de son programme statistique à moyen terme, soit mis en place un groupe de travail du Cnis, associant étroitement le ministère et l'Insee, pour mener à bien cet inventaire des besoins d'informations sur les transports.

1.2 Le mandat du Cnis

La mission attribuée par le Cnis à ce groupe de travail, arrêtée sur proposition de celui-ci, est la suivante :

« Le groupe de travail du Cnis aura pour objectif de broser une vision d'ensemble des besoins d'informations sur les transports comprenant :

1. **Un inventaire segmenté des différentes demandes** des services centraux ou déconcentrés de l'État ; des autorités européennes, régionales et locales ; des acteurs économiques du transport, du public en général (presse, associations de consommateurs, chercheurs entre autres). Une telle analyse doit distinguer plusieurs catégories de besoins, dont il conviendra de justifier la nécessité, afin de hiérarchiser les priorités :
 - les besoins d'information statistique des acteurs économiques et de la société civile,
 - les besoins de l'État lui-même pour la régulation des marchés, la tutelle des entreprises, le suivi et l'évaluation des politiques de transport, et en particulier l'évaluation économique et financière des projets d'infrastructures de transports ;
 - les besoins de l'État et des collectivités locales pour des informations localisées, y compris celles destinées à éclairer une problématique donnée.
2. **Une analyse des capacités de réponse du dispositif statistique actuel** face à ces différentes demandes, dispositif qui peut combiner des informations directes et des informations reconstituées à l'aide de modèles et d'enquêtes partielles. Cette analyse devra en particulier évaluer la fiabilité et la précision des données recueillies.

3. **Une analyse des conséquences que pourra avoir sur le dispositif actuel le train de décentralisation à venir**, et les risques auxquels il faut donc se préparer à faire face.
4. **Un état des informations complémentaires** qui, à côté des données collectées dans le cadre des enquêtes statistiques des services publics, devraient être demandées aux opérateurs ou aux collectivités publiques sur une base volontaire ou dans le cadre de contrats ou conventions, ou qui devraient résulter d'obligations administratives à fixer par la voie législative ou réglementaire. L'opportunité de tenter d'obtenir l'inscription de ces obligations dans des règlements européens, chaque fois que cela est possible, sera étudiée.

Le groupe de travail s'attachera également à rappeler les règles de collecte et de diffusion en fonction du type d'informations concernées, de la nature des fournisseurs et de la qualité des utilisateurs potentiels. »

1.3 Organisation et méthodes de travail du groupe

Initialement constitué d'un président (Maurice Bernadet, président de la formation Transport-Tourisme du Cnis) et de deux rapporteurs (René Genevois, CGPC, rapporteur désigné par le MÉTATTM et Jean-Luc Lipatz, INSEE, rapporteur désigné par l'INSEE) le groupe de travail s'est adjoint, avec l'accord du Cnis, un troisième rapporteur (Michel Houée, SESP et ODIT-France). Ont de plus participé à toutes ses réunions Emmanuel Raoul, chef du SESP et Claudine Laguzet, puis Jean-Marie Saunier, chargé(e) de la sous-direction de l'observation statistique des transports au SESP.

Ce groupe restreint s'est appuyé sur un groupe plus large, dit « groupe plénier » composé de personnes représentant les différents services administratifs intéressés *a priori* par la mission. Ce groupe s'est réuni périodiquement pour donner son point de vue sur l'avancement des travaux ⁽¹⁾.

Enfin, la mission s'est appuyée sur des « personnes ressources » qui ont procédé, à sa demande ou à leur initiative, à l'audition de personnes qui, par leur position dans l'administration du MTETM, connaissaient bien le dispositif statistique, ses faiblesses et ses limites, et pouvaient faire part des besoins d'améliorations qui leur paraissaient nécessaires pour accomplir leurs missions dans de bonnes conditions ⁽²⁾.

La réforme du ministère, qui s'est traduite par un surcroît de travail et par une mobilisation des esprits, à la fois pour les « personnes ressources » et pour celles qu'ils devaient interroger, est largement responsable des retards dans la réalisation de cette mission.

1.4 Avertissement relatif au contenu de ce rapport

Ce rapport traite de l'ensemble des données fondamentales relatives au transport et à ses déterminants principaux, y compris ceux qui sont utiles à l'éclairage d'enjeux extérieurs au secteur des transports. Il n'a en revanche pas vocation à traiter des informations détaillées nécessaires à l'évaluation de son impact dans d'autres champs, notamment le champ environnemental (mesure des émissions de polluants atmosphériques, monétarisation des nuisances phoniques...).

Il traite par ailleurs du système d'information sur les transports en tant que susceptible d'éclairer les enjeux économiques et sociaux de ce secteur. Il n'a donc pas la prétention de

¹ Cf. sa composition en annexe 2

² On trouvera en annexe 1 la liste des « personnes ressources » et des personnes qu'elles ont rencontrées

couvrir l'ensemble des dimensions du système d'information, notamment concernant l'information relative aux caractéristiques fines de l'offre ou l'information nécessaire à l'exploitation des réseaux et des services qui les empruntent.

Il traite enfin des informations de base, et non des estimations qui peuvent en être dérivées dans le cadre d'exercices de type compte de transport, qu'ils soient de niveau national ou régional.

2. Les besoins des acteurs

La question de savoir qui sont les demandeurs d'informations sur les transports est essentielle car elle surplombe d'autres questions importantes : De quelles informations ont-ils besoin ? Comment le système d'information doit-il être organisé pour y répondre ? Que veulent-ils faire de ces informations ? etc. Or les réponses à ces questions déterminent les conditions de la diffusion de ces informations et par conséquent, en amont, celles de leur collecte.

Les demandeurs d'informations peuvent être classés en deux groupes : les citoyens et les pouvoirs publics.

2.1 Les besoins multiples des citoyens

Par « citoyens », nous entendons tous les membres de la société civile, personnes physiques et personnes morales qui, de manière désintéressée ou dans le cadre de leur activité professionnelle, sont demandeurs d'informations sur les transports. On peut citer de façon non exhaustive les syndicats de salariés, les organisations professionnelles, les associations de promotion ou de défense diverses, les entreprises et les bureaux d'études auxquels elles font appel. Une mention particulière doit être faite concernant les chercheurs dont les demandes sont souvent exigeantes par la précision des champs qu'elles couvrent et la qualité qu'elles requièrent. Une autre mention doit être faite concernant les journalistes qui servent de relais à la demande des citoyens.

Les demandes exprimées par cette première catégorie sont multiples et de caractéristiques variables ; elles concernent souvent des informations très générales, qui existent, mais que les demandeurs ne savent pas où trouver, ce qui pose donc le problème de leur diffusion ; mais elles portent parfois sur des informations très « pointues » qui ne sont pas disponibles et dont le coût de collecte serait excessif.

2.2 Les besoins des pouvoirs publics

Il faut d'abord rappeler que le système statistique est soumis à des exigences européennes. Mais les pouvoirs publics nationaux, aux niveaux de l'État et des collectivités locales, sont aussi demandeurs, à des titres divers qu'il est nécessaire de préciser.

2.2.1 Les exigences européennes

L'Europe définit, par concertation entre les États membres, un programme statistique répondant aux besoins de divers acteurs supranationaux : la Banque centrale européenne, les services de la Commission européenne... Ce programme est également conçu pour être un système harmonisé (dans ses nomenclatures et ses méthodes) minimum à l'échelle de l'Union européenne au service de chaque État.

A la différence des autres organisations supranationales (OCDE, ONU, BIT...), dont la mission d'harmonisation repose sur la conviction et l'encouragement des instituts nationaux de

statistiques à utiliser des concepts et définitions analogues pour produire des statistiques comparables, Eurostat, direction générale de la Commission chargée des statistiques, dispose de l'outil réglementaire pour l'élaboration d'un système statistique européen. Une fois que les États membres se sont mis d'accord (à la majorité qualifiée) sur un programme statistique, tous les pays de l'Union doivent appliquer ce programme défini dans des directives ou des règlements. Il revient aux instituts nationaux de statistiques, en vertu du principe de subsidiarité, d'organiser la collecte d'informations nécessaire à l'application de ces règlements. Or les données à fournir peuvent dépasser les données recueillies pour répondre aux besoins nationaux.

2.2.2 *Les rôles et les besoins de l'État*

L'État, en tant qu'il formule des besoins d'information, n'est pas une entité monolithique ; au contraire, les besoins de l'État sont formulés par diverses composantes qui expriment des exigences différentes selon les responsabilités qu'elles assument, et donc le rôle que joue l'État. L'organisation de la collecte et celle de la diffusion des informations doivent s'adapter à ces rôles qu'il importe donc de distinguer.

- **L'État actionnaire** : comme tout actionnaire, l'État a besoin d'informations concernant l'entreprise concernée. Il est représenté au Conseil d'Administration par des membres qui sont désignés *intuitu personnae*, et, pour veiller à la compatibilité des orientations et décisions prises par l'entreprise avec la politique de l'État, par des commissaires du gouvernement qui sont désignés *es qualité*. En toute hypothèse, la couverture des besoins d'informations de l'État en tant qu'actionnaire n'implique pas la mise en place de procédures dérogatoires au droit des sociétés.
- **L'État tuteur** : souvent utilisé de façon extensive voire abusive, le mot tutelle désigne une situation basée sur un corpus réglementaire définissant, à l'aval d'un texte législatif, les relations et les modalités de gouvernance entre l'État et un établissement public ou un concessionnaire de l'État. Le commissaire du gouvernement et le contrôleur d'État, notamment, participent de l'exercice de cette tutelle, technique et financière, et peuvent obtenir communication de toutes les informations qu'ils estiment nécessaires pour accomplir leur mission.
- **L'État, régulateur des marchés** : réguler les marchés consiste, dans la conception française du mot, à veiller au respect des règles de la concurrence. La régulation exige, en principe fondamental, que l'organisme qui veille à ce respect ne soit pas lui-même engagé dans la politique à l'égard du secteur. Ce rôle, qui ne peut être exercé sans disposer d'informations très précises sur le fonctionnement des marchés, peut être rempli par une autorité indépendante dont un exemple est fourni par l'Agence de régulation des communications électroniques et des postes (Arcep). S'il est exercé par l'État, une segmentation stricte doit garantir que les informations recueillies par lui en tant que régulateur ne puissent être utilisées par l'État en tant qu'il exerce d'autres fonctions à l'égard du secteur.
- **L'État, acteur de la politique des transports** : il s'agit typiquement de la mission du ministère chargé des transports, qui se décline selon des horizons temporels divers : à court et moyen terme le suivi et l'accompagnement conjoncturel, à moyen et long terme le choix et la mise en œuvre des grandes orientations. L'exercice de ces missions suppose que l'État dispose d'informations à la fois macro-économiques et sectorielles lui permettant de situer les transports dans l'économie et de piloter ce secteur en cohérence avec les autres politiques publiques.

On peut souligner plus particulièrement quelques aspects de cette politique qui engendrent des demandes fortes en informations :

- la politique d'entretien des infrastructures de transport dépendant de l'État (routes nationales) qui suppose des informations fines sur l'état du réseau et son usage (trafics) ;
- la politique de sécurité routière qui, outre les informations ci-dessus, suppose la connaissance approfondie des comportements des usagers et des circonstances des accidents.

Citons encore deux aspects, d'ailleurs liés, de la politique à long terme :

- la politique des infrastructures qui passe, en amont du choix des projets, par leur évaluation économique et financière. Or cette évaluation suppose des informations précises sur les flux, les prix, les facteurs qui déterminent la demande et son évolution à long terme pour calculer les paramètres des modèles permettant les prévisions de transport...
- la politique d'aménagement, puisque l'État est responsable au niveau national de l'aménagement du territoire et qu'il veille à l'équité des conditions d'accessibilité des différentes régions par la planification des grandes infrastructures de transport. Pour préparer cette planification, L'État a besoin d'informations fines sur les trafics et sur les besoins de mobilité à long terme ; c'est pourquoi des projections à horizon 2025 de la demande de transport et des scénarios 2050 ont été élaborés, nécessitant des données détaillées sur les trafics et les mobilités passés.

S'il n'est pas toujours facile de distinguer ces divers rôles de l'État, cette tâche est pourtant nécessaire car le manque de clarté, voire la confusion des rôles qui se produit parfois, sont à l'origine de difficultés graves dans la gestion du système d'information et, plus en amont, dans la collecte de certaines informations que les « fournisseurs » répugnent à transmettre, lorsqu'ils ne perçoivent pas clairement l'usage que l'État peut en faire.

2.2.3 Les rôles et les besoins des collectivités locales

Les besoins des collectivités locales sont, à leur échelle territoriale et pour partie, proches de ceux de l'État car elles exercent certains rôles similaires. C'est notamment le cas en tant qu'acteurs de la politique d'aménagement et d'urbanisme. De même, comme l'État, elles sont gestionnaires d'infrastructures de transport, et plus particulièrement, pour les départements, d'infrastructures routières. De ce fait elles ont besoin, notamment pour gérer leur entretien, d'informations sur l'état du réseau et les trafics ; le récent transfert de près de 18 000 km de routes nationales étend sensiblement ce besoin.

Mais les collectivités locales sont aussi autorités organisatrices des transports (AOT) et à ce titre chargées de l'organisation du transport collectif sur leur territoire. Ainsi, les communes et leurs groupements sont responsables du transport urbain ; les départements, du transport non urbain départemental et du transport scolaire ; les régions, du transport ferroviaire régional. Les AOT peuvent recourir, outre à la régie, à quatre grandes formes de contrat pour déléguer leur mission de service public : *la gérance* où l'entreprise délégataire ne supporte aucun aléa ; *la régie intéressée* où la rémunération de l'entreprise est fonction des résultats d'exploitation ; *la gestion à prix forfaitaire* où le délégataire prend le risque sur les coûts et où l'AOT supporte l'aléa commercial ; *la compensation financière forfaitaire* où l'entreprise s'engage sur les risques industriel et commercial et qui s'apparente à de l'affermage. Dans les quatre cas, l'AOT a besoin d'informations détaillées, mais variables selon le type de contrat, sur l'exploitation du service afin de s'assurer que les conditions du contrat sont respectées ; la couverture de ce besoin d'information est parfois prévue par le contrat de délégation.

3. Les réponses à ces besoins : l'organisation du système d'informations

La distinction que nous avons faite entre les besoins des citoyens et ceux des pouvoirs publics se reflète dans l'organisation du système statistique qui est censé apporter la réponse à ces besoins : schématiquement, les besoins des citoyens sont satisfaits dans le cadre du système statistique public (SSP) ; ceux des autorités publiques peuvent l'être en dehors du SSP.

3.1 Le système statistique public

Le Conseil national de l'information statistique est le lieu d'expression et de prise en compte des besoins statistiques des membres de la société civile : élus, chercheurs, syndicats de salariés, syndicats professionnels, associations, etc. Les administrations y présentent les besoins et leurs projets de réponse ; le Conseil vérifie que les opérations proposées correspondent bien à un besoin d'information d'intérêt général, qu'elles ne font pas double emploi et qu'elles s'insèrent dans les objectifs à moyen terme définis pour le domaine étudié. Il prend en compte également les obligations définies par le niveau européen. Le Comité du label du Cnis s'assure que les opérations statistiques projetées ne sont pas redondantes, respectent les bonnes pratiques et ne font pas peser sur les enquêtés une charge trop lourde. Son Comité du secret gère l'accès aux données individuelles concernant les entreprises. Enfin, la Commission nationale informatique et libertés régule pour sa part la conformité des traitements avec la confidentialité des données à caractère personnel.

La réponse aux besoins exprimés au sein du Cnis est donc le fait du système statistique public. Une particularité française est que celui-ci est organisé sur la base du double principe d'une décentralisation sectorielle dans chaque ministère et d'une forte coordination confiée à l'Insee. Le SESP, service statistique ministériel (SSM) du ministère en charge des transports est partie intégrante du système statistique public.

Le SSP est soumis, de par la loi de 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques, à des règles strictes concernant la diffusion des informations qu'il recueille. En effet, elles ne peuvent pas être diffusées lorsqu'elles permettent l'identification, directe ou indirecte, d'unités statistiques. De même, les données recueillies ne peuvent pas être utilisées à des fins de contrôle ou de répression économique. Aussi, si les services de l'administration peuvent être obligés de fournir des fichiers administratifs au SSP pour un usage statistique, le SSP ne peut en aucune façon rétrocéder à d'autres services de l'administration les données individuelles issues de ces fichiers ou d'enquêtes qui lui ont été communiquées.

Le SSP peut recueillir des informations à partir de trois procédures :

- **Les enquêtes statistiques des services publics⁽³⁾ :**

Le Cnis est, comme nous l'avons vu, l'instance de concertation qui donne son avis sur le programme officiel des "enquêtes statistiques des services publics". Ce statut est conféré aux enquêtes par deux opérations :

- un avis d'opportunité qui atteste que l'enquête répond à un besoin d'intérêt général ; cet avis est délivré par la formation du Cnis spécialisée dans le domaine (formation transport tourisme) ou par le CRIES pour des enquêtes régionales.

³ « La notion "d'enquête statistique entrant dans le champ de la loi de 1951" : définition, critères d'appréciation, conséquences en termes de typologie et de procédures d'examen par le Cnis ». T. Jouvencel, Insee, DCSRI Département de la coordination statistique, décembre 1999.

- un avis de conformité donné par le comité du label qui évalue la qualité des modalités de mise en œuvre prévues par le service enquêteur. Cet avis, en cas d'évaluation favorable, attribue à l'enquête un label d'intérêt général et de qualité statistique (assorti, le cas échéant, d'une proposition de visa rendant l'enquête obligatoire).

L'obtention du statut d'enquête statistique des services publics ne concerne que les opérations consistant à collecter des informations auprès de personnes, physiques ou morales. Les "travaux statistiques d'ordre intérieur ne comportant pas le concours de personnes étrangères à l'administration" ne sont pas concernés par la loi de 1951.

Les critères permettant d'établir l'appartenance d'une enquête au champ de la loi de 1951 relèvent d'une jurisprudence qui définit les notions d'intérêt général (diffusion publique des résultats, confidentialité) et de qualité statistique (nature des résultats, méthodologie de la collecte).

- **L'utilisation de sources administratives nominatives**

Afin d'éviter toute redondance entre des enquêtes et des sources administratives, la loi de 1951 (article 7 bis) prévoit que sur demande du ministre chargé de l'économie, après avis du Conseil national de l'information statistique, et sauf disposition législative contraire, les informations relatives aux personnes physiques et celles relatives aux personnes morales, recueillies dans le cadre de sa mission, par une administration, une personne morale de droit public, ou une personne morale de droit privé gérant un service public sont cédées, à des fins exclusives d'établissement de statistiques, au SSP.

Cet accès aux données est donc limité à la seule production de statistique. Ces données n'ont pas vocation à être utilisées à d'autres fins (notamment de régulation).

- **Le recueil de données auprès des opérateurs**

Des textes législatifs peuvent imposer aux opérateurs dominants de transmettre à l'État (et le SSP peut alors en bénéficier) des informations relatives à leur activité, présentant un intérêt général. Mais conformément aux règles régissant le SSP, celui-ci ne peut donner à ces informations d'autre finalité que la production de statistiques et d'études statistiques

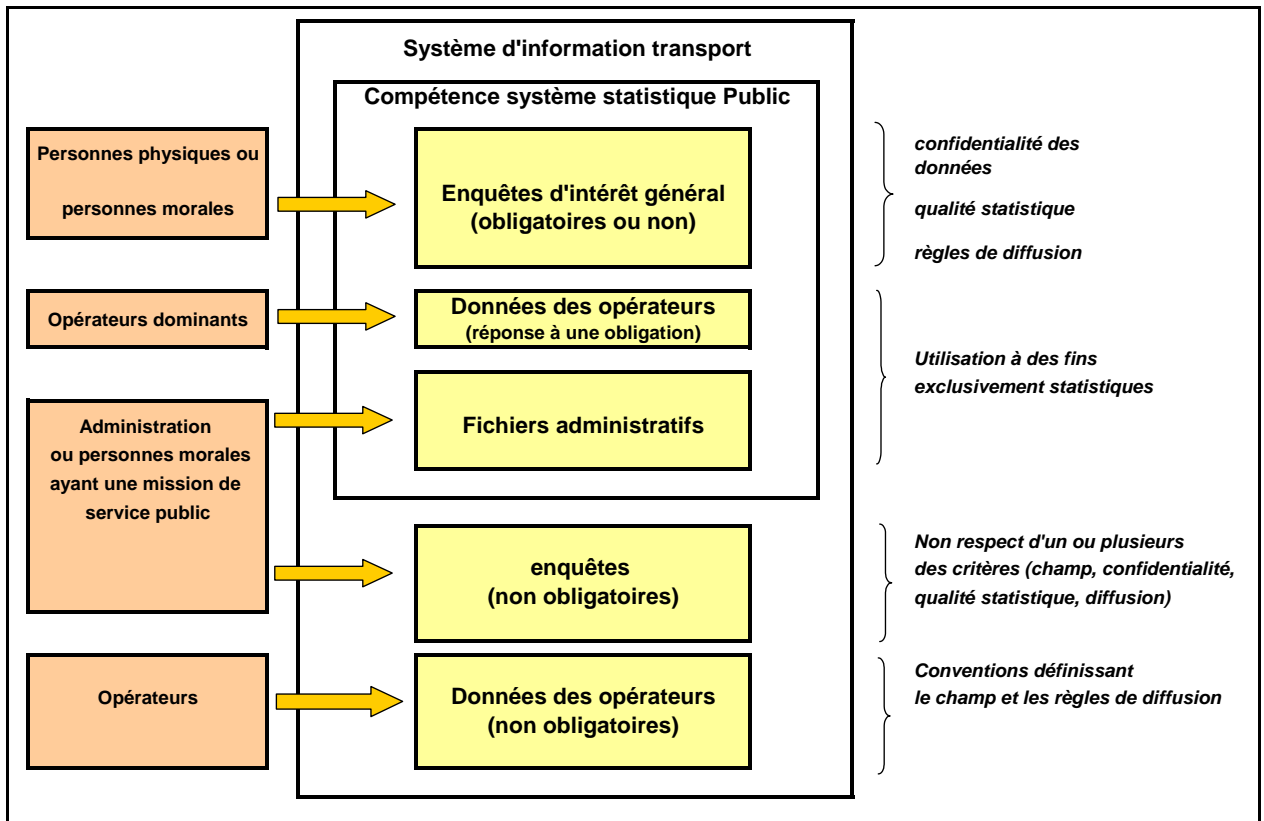
3.2 Les informations collectées hors des règles régissant le SSP

Si l'on peut considérer que les informations recueillies dans le cadre des règles régissant le SSP (loi de 1951) répondent assez largement aux besoins des citoyens, il est clair qu'elles ne couvrent pas l'ensemble des besoins de l'État et plus généralement des pouvoirs publics.

Pour répondre à ces besoins, le système d'information dispose de deux moyens complémentaires :

- Des enquêtes, ne relevant pas du dispositif décrit dans le point précédent. Il s'agit donc d'enquêtes effectuées par les administrations ou les personnes morales ayant une mission de service public mais qui ne respectent pas les conditions propres aux enquêtes statistiques des services publics, qu'il s'agisse de leur champ, de la qualité statistique, des règles de confidentialité et donc de diffusion. Elles ne peuvent recevoir le label d'intérêt général, ni le caractère d'enquête obligatoire attribués par le Cnis.
- Le recours à des informations détenues par des opérateurs, non plus sur la base d'une obligation auxquelles ceux-ci sont soumis, mais sur celle d'accords négociés avec eux, définissant le champ, la nature des informations et les règles de leur diffusion.

Le schéma suivant résume l'organisation et les dispositions qui régissent le système d'information :



3.3 L'organisation du système d'information et la réponse aux besoins dans le domaine des transports

L'organisation générale décrite dans les points précédents a un contour très variable selon les thématiques abordées (flux, prix, parc, infrastructures, environnement...). Elle dépend tout d'abord de la nature des données, des caractéristiques du marché (marché concurrentiel ou présence d'opérateurs dominants). Elle dépend également des priorités du système d'information, qui reflètent à un moment donné un état des forces en présence.

En appliquant le schéma d'organisation du système d'information décrit dans la partie précédente, et sans anticiper sur l'inventaire des besoins exprimés et les recommandations qui en résultent, cinq enseignements majeurs peuvent être retenus :

- **Le système statistique public assure la connaissance des comptes des entreprises et autres opérateurs**

Besoins : connaissance macro-économique du secteur (nécessaire à l'élaboration des comptes nationaux), analyse des marchés, de la santé financière des entreprises.

Organisation : accès aux fichiers administratifs (sources fiscales, sources emploi, commerce extérieur, registre des transporteurs, liaisons financières entre les entreprises pour reconstituer les groupes, fichier central des automobiles pour la connaissance du parc) et enquêtes annuelles (ventilation du chiffre d'affaires, caractéristiques complémentaires sur le parc, l'investissement) et de conjoncture (enquêtes d'opinion...). Pour certains opérateurs, information auprès des autorités de tutelle (ports, aéroports...).

Diffusion : soumise aux règles du secret ou à l'accord des opérateurs dominants pour la publication des résultats.

- **Les besoins de connaissance des activités de transport de marchandises et de voyageurs (flux par origine-destination, par type de marchandises, par type de déplacement ...) dépassent le cadre du système statistique public**

Besoins : connaissance des marchés, analyse prospective. La pertinence des analyses nécessite l'accès à des données très détaillées qui dans, certains cas, se heurtent à des règles de confidentialité.

Organisation : lorsque les règles du système statistique public ne permettent pas l'accès aux données, le SSP peut soit bénéficier des dispositions réglementaires obligeant les opérateurs à transmettre aux administrations des informations, soit passer des accords bilatéraux avec les opérateurs. En l'absence de textes réglementaires, donc dans le cadre d'accords bilatéraux, l'évolution dans le temps des conditions de marché peut modifier profondément les termes de ces accords.

En l'état actuel : enquêtes statistiques publiques (pour le transport routier), données opérateur en réponse à un règlement ou par convention pour des données plus détaillées (pour le ferroviaire) ; fichiers administratifs (pour les voies navigables, données douanières pour le commerce extérieur) ; enquêtes statistiques publiques auprès des personnes physiques (analyse des comportements de mobilité) ; enquêtes auprès des opérateurs pour connaître la consistance de l'offre en transport collectif, urbain et non urbain.

Diffusion : selon les règles de la loi de 1951 en tenant compte des exigences de qualité statistique (pour les enquêtes) ou les règles de confidentialité négociées avec les opérateurs dominants.

- **Le SSP couvre partiellement les besoins de connaissance des prix**

Besoins : analyse économique, nécessaire à la compréhension des choix modaux des acteurs... Les besoins sont souvent localisés pour l'analyse de nouveaux projets.

Organisation : enquêtes SSP, certains champs étant mal ou non couverts.

Diffusion : diffusion des évolutions (en indices) ; pas d'information sur les niveaux. Les champs mal couverts sont ceux où il existe un opérateur dominant, le système statistique étant démuné pour répondre à de telles questions. Il en est de même pour la connaissance des prix sur des OD particulières.

- **La connaissance de l'état des infrastructures est assurée par l'administration hors SSP**

Besoins : pour l'analyse économique, les prévisions de court et long terme, l'optimisation de l'entretien.

Organisation : données des opérateurs dans le cadre d'obligations réglementaires (souvent hors SSP). Enquêtes spécifiques (hors SSP). La multiplicité des acteurs, de leur statut, rend difficile la synthèse.

Diffusion : diffusion uniquement de données « macro ».

- **Le système d'information locale est largement hors du champ du SSP**

Besoins : synthèses nationales, analyses locales (définition et évaluation des PDU, travaux de prospective)....

Organisation : information essentiellement obtenue dans le cadre d'enquêtes hors de la statistique publique ; harmonisation non assurée.

Diffusion : variable (absence de cadre réglementaire organisant la diffusion des données).

4. L'inventaire des besoins exprimés : inadaptations et actions pour y répondre

4.1 En matière de connaissance des infrastructures et des réseaux

4.11 État de l'existant - Besoins ressentis

On peut dire en règle générale que la connaissance des grandes infrastructures et réseaux nationaux, issue des données collectées par les différents gestionnaires d'infrastructures, est actuellement, pour l'essentiel, satisfaisante ; mais il existe des manques ressentis portant sur les points suivants :

- la connaissance du réseau routier départemental structurant (linéaire, caractéristiques géométriques, niveaux de service aux usagers, aptitude aux poids lourds de 40 ou 44 tonnes, etc.), qui devrait être réalisée sur les mêmes bases que le réseau national (base SICRE) ;
- l'insuffisante prise en compte de certains équipements secondaires : ainsi celle des parcs de stationnement des poids lourds, car leur bonne répartition et leurs capacités constituent un enjeu en matière de temps de repos et de conduite des conducteurs ; si les parcs des poids lourds sur autoroutes concédées sont connus, il y a en revanche des lacunes sur les autoroutes non concédées et les routes nationales et plus encore sur le réseau départemental ;
- la ventilation des infrastructures et grands axes ferroviaires en fonction de leurs caractéristiques et performances (linéaire, nombre de voies, vitesses autorisées, gabarit des tunnels, tonnage admissible des trains de marchandises, électrification, niveaux de signalisation et interopérabilité, etc.) ;
- la mise à disposition ou la mise en forme facilement consultable des bases de données environnementales nécessaires aux aménageurs pour l'étude des fuseaux et des projets (zones protégées ou classées, sites SEVESO, zones inondables) ;
- les infrastructures logistiques, zones d'entrepôts et plates formes logistiques multimodales sont très peu connues or ces zones structurent de plus en plus les flux de marchandises ;
- dans des conditions très variables suivant les secteurs, la consultation des bases de données ou cartes synthétiques.

Au-delà de ces constats généraux, des inquiétudes fortes se manifestent quant à la pérennisation de ces données - lorsqu'elles existent - ou au maintien de leur cohérence, du fait des risques découlant de la décentralisation en cours de certaines infrastructures ou de la privatisation de l'actionnariat de certains gestionnaires d'infrastructures. Sont particulièrement cités :

- le réseau routier national remis fin 2005 aux départements, y compris les stations SIREDO implantées sur ce réseau. La pérennisation des données et des méthodes de recueil concernant ce réseau récemment transféré est un sujet de préoccupation ; elle se double des préoccupations exprimées plus haut quant à la connaissance insuffisante du réseau départemental préexistant (au moins pour sa partie structurante) ;
- à un degré moindre, le réseau autoroutier concédé (Sociétés concessionnaires d'autoroutes - SCA - dont l'actionnariat vient d'être privatisé) ;
- les infrastructures portuaires et aéroportuaires ne relevant plus de l'État : la

décentralisation en cours modifie significativement la donne. Elle porte en effet sur 23 ports de commerce d'intérêt national en métropole, représentant environ 20 % du tonnage de marchandises et 50 % du nombre des passagers, et qui vont relever à l'échéance du 1^{er} janvier 2007, des régions ou des départements selon des montages pouvant être divers. Pour les aéroports, il s'agit de plus de 150 aéroports d'intérêt régional ou local, de caractéristiques très diverses, qui doivent être transférés aux collectivités territoriales d'ici le 1^{er} janvier 2007 ; ils représentent pour l'ensemble de la métropole et des DOM près de 15 % des trafics passagers et quelques pour-cent des trafics fret. Continueront à relever de l'État, outre Aéroports de Paris, une douzaine d'aéroports régionaux majeurs de la métropole et des DOM, les concessions en cours pouvant par ailleurs être transférées à de nouvelles sociétés au capital détenu au départ par l'État, majoritaire, les CCI et les collectivités territoriales intéressées.

4.12 Recommandations

Objectifs : veiller, dans le double contexte de la décentralisation en cours et de la privatisation de l'actionnariat de certains gestionnaires d'infrastructures, à assurer la pérennisation, au niveau des bases nationales, de l'ensemble des données (routes, ports et aéroports).

Des dispositions législatives ont été insérées à cet effet dans les textes généraux sur la décentralisation ; d'autres dispositions le sont dans le cadre des contrats de concession.

Il y a lieu de mettre au point ou de compléter, dans chacun des domaines concernés, les textes d'application réglementaires, travail qui est d'ailleurs en général d'ores et déjà engagé, étant souligné :

- que ces textes doivent être très précis quant aux données à fournir, à leur périodicité, etc.,
- qu'ils doivent être publiés et mis en œuvre à bref délai, compte tenu notamment des échéances prochaines de la décentralisation,
- qu'il faut éviter tout hiatus dans la fourniture et l'exploitation des données et assurer toute sécurité juridique au dispositif,
- que dans le cas des contrats de concession, leur nombre relativement limité conduit sans doute à privilégier l'insertion d'articles à finalité statistique dans ces contrats plutôt qu'une loi générale ; mais des textes-types doivent être élaborés et intégrés dans chaque contrat.

D'où les deux recommandations suivantes :

R1 : connaissance du réseau routier départemental

Aux termes de la loi du 13 août 2004, " l'État veille à la cohérence et à l'efficacité du réseau routier dans son ensemble ; il veille en particulier ... à la connaissance statistique des réseaux et des trafics ... ". Ce texte fonde l'État à s'intéresser aux données de trafic ou de consistance du réseau sur l'ensemble du réseau routier français, donc sur les réseaux départementaux et communaux.

Plus particulièrement, la loi sur la décentralisation du 13 août 2004 et les décrets d'application du 6 décembre 2006 ont transféré 18 000 km de routes aux collectivités territoriales, sur lesquels sont implantées 944 stations de comptage. Ce réseau transféré est soumis aux dispositions de l'article 1614-7 du CGCL qui précise : "Tout transfert de compétences de l'État à une collectivité territoriale entraîne pour celle-ci l'obligation de poursuivre, selon des modalités définies par décret en Conseil d'État, l'établissement des statistiques liées à l'exercice de ces compétences... Les charges financières résultant de cette obligation font l'objet d'une compensation par l'État..."

Les besoins en données sur ce réseau transféré sont différents des besoins de l'État sur le réseau

routier national dont il est pleinement responsable, et différents des besoins sur le reste des réseaux locaux. Ils ont des origines diverses, internationales (règlement 1108/70 du conseil des ministres de l'Union Européenne, questionnaire commun CEE-ONU-CEMT) ou nationales (indice de circulation, indice d'accidentalité locale, parcours sur les réseaux départementaux, trafic véhicules lourds, enquêtes aux frontières pour les besoins du tourisme, connaissance des capacités de délestage des réseaux locaux en cas de crise,...).

En conséquence, il y a lieu :

- de veiller à la sortie sous les meilleurs délais des textes d'application des dispositions législatives générales rappelées ci-dessus (décret et autres textes réglementaires intéressant la DGR, la DSCR, le Ministère de l'Intérieur), qui devront être précis quant aux données à fournir et à leur périodicité et assurer la nécessaire continuité du système en place,
- de recommander dans un premier temps le maintien de la totalité du dispositif SIREDO, en attendant son extension (ou celle d'un système analogue) sur les réseaux départementaux structurants et une possible différenciation des traitements selon l'importance des réseaux,
- de mettre en place un système d'information géographique (SIG) permettant de superposer à des couches d'informations géographiques (fond de carte, tracés) les caractéristiques du réseau. Un tel SIG devrait être alimenté par chaque collectivité responsable de l'entretien, avec, en retour, l'accès à l'information sur l'ensemble du réseau, lui permettant de prendre en compte dans ses décisions d'investissement tous les effets réseau.

R2 : autres infrastructures et réseaux

Il s'agit de bien définir les données ou compléments à fournir par les établissements ou aménageurs publics (SCA, RFF notamment), par les collectivités territoriales en charge des ports et aéroports décentralisés (région, département, commune ou syndicat mixte), en précisant très exactement dans chaque cas le fondement juridique (législatif, réglementaire, cahiers des charges) et les éléments à fournir (nature des informations, degré de précision requis, périodicité). L'objectif doit être, moyennant si nécessaire une modification des textes ou contrats en vigueur dans chacun des domaines concernés, de permettre une remontée des informations dans la clarté et la durée. La solution la plus simple est l'adaptation des cahiers des charges, mais sous une forme normalisée.

A ce titre, sont concernés les réseaux et gestionnaires d'infrastructures suivants :

- réseau autoroutier concédé (SCA),
- réseau ferroviaire (RFF, concessionnaires privés, ports autonomes vu leurs nouvelles compétences en ce domaine),
- ports maritimes (régions, départements ou syndicats mixtes),
- aéroports : la démarche se situe dans le double contexte de la décentralisation aux collectivités territoriales et de la création de nouvelles sociétés aéroportuaires (du type sociétés d'économie mixte, ouvertes aux capitaux privés et gérant les aéroports quel que soit leur statut).

Le pilotage de ces actions est assuré par les directions concernées du ministère en charge des transports.

4.2 En matière de transport de marchandises hors agglomérations (interurbain, interrégional, international)

4.21 État de l'existant - Besoins ressentis

On peut, pour établir le bilan de la situation, adopter deux approches différentes en raisonnant soit par mode, soit par référence à la nature des informations. Nous présenterons l'état des lieux et des besoins en adoptant ce second point de vue, mais en distinguant, pour chaque thème, les différents modes.

i. En matière de connaissance des flux et des origines-destinations O/D

Mode ferroviaire

La mauvaise connaissance du fret ferroviaire constitue la faiblesse majeure, soulignée par tous... à l'exception notable de l'opérateur dominant.

La base SITRAM du SESP a recueilli jusqu'en 2002 le fichier exhaustif du transport ferroviaire de marchandises en wagons complets (tonnage et tonnage kilométrique), avec les O/D de département à département. La précision des informations diffusées variait selon la nature du demandeur (administration centrale du MTETM, autres administrations, autres publics). Depuis l'année 2002, les données fournies par la SNCF ne le sont plus qu'à un niveau régional : dans le contexte nouveau d'ouverture à la concurrence (fret, depuis fin mars 2006, et demain voyageurs), l'opérateur historique se refuse à fournir des données commerciales susceptibles d'être publiées ou réutilisées par des biais divers et de faire *in fine* le jeu de ses concurrents.

Or les données de niveau régional ne suffisent pas pour une connaissance pertinente des performances du ferroviaire et des flux modaux et intermodaux, ni pour les études de nouveaux projets d'infrastructures, de plus en plus intermodales, ni pour les débats publics, qui doivent répondre à des exigences croissantes. Il est absolument nécessaire de disposer des données départementales (liaisons département/département par nature des marchandises), en veillant à assurer ensuite différents niveaux de diffusion afin d'assurer la confidentialité de ces données (le SESP pourrait assurer cette confidentialité commerciale au titre du système statistique public).

En outre, il n'existe pas de données ferroviaires par tronçons ou corridors.

Mode routier

Pour le mode routier et les études de trafic, le MTETM dispose de matrices O/D interdépartementales (VL et PL), gérées par le SETRA. La moitié des flux interdépartementaux sont renseignés par enquête, les flux manquants étant reconstitués par un modèle simplifié. Les stations SIREDO (1500 stations) complétées par environ 3000 comptages non permanents fournissent également des informations sur les flux sur le réseau national. Vu l'évolution rapide des trafics et l'impact des mises en service de nouvelles infrastructures ou des améliorations des niveaux de service, ces données doivent être périodiquement mises à jour, sous peine de devenir progressivement obsolètes et de conduire à des résultats non fiables dans les modélisations et les études de projets. Ainsi, la suspension des « enquêtes au bord des routes » depuis le début des années 2000, en l'absence d'une sécurité juridique suffisante, a considérablement dégradé la qualité des données ; le décret du 26 février 2006 devrait mettre fin à cette situation préjudiciable.

L'enquête TRM du SESP permet de connaître notamment les O/D (mais les données département/département sont souvent d'une fiabilité limitée du fait de la taille de l'échantillon), les tonnages, la nature de la marchandise, les modes de conditionnement et, jusqu'à une époque

récente (fin 2005, le relais a été pris par le nouvel indice des prix du SESP) les prix du transport. Mais des insuffisances sont relevées quant à la connaissance du taux de chargement des poids lourds, à leur circulation par classe de distances... alors que ces informations existent ; ces remarques traduisent donc une connaissance imparfaite du système statistique mais aussi une exploitation incomplète des données disponibles (à laquelle le SESP est en train de remédier). Enfin, les exigences croissantes en matière de sécurité impliquent un meilleur suivi des marchandises dangereuses ou susceptibles de l'être (cas des marchandises conditionnées ; stationnement des poids lourds transportant des marchandises dangereuses).

Une limite importante de la connaissance des flux routiers tient au champ de l'enquête : camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC, de moins de 15 ans et immatriculés en France métropolitaine. Ainsi cette enquête ne couvre que les transporteurs nationaux et laisse de côté l'ensemble du transport assuré par les transporteurs étrangers (transport international, mais aussi transport de cabotage national depuis l'ouverture plus complète à la concurrence) ; en outre, comme l'enquête TRM « suit le véhicule » et non la marchandise, les trajets sont parcellisés, une O/D débutant et finissant ainsi à chaque rupture d'attelage. Un transport international s'y définit comme le passage d'une frontière par le véhicule et non par la marchandise, d'où des biais sans doute importants mais dont on mesure mal la portée.

En ce qui concerne le transport international de la France assuré par les pavillons étrangers, la rediffusion par Eurostat de l'information en provenance de l'ensemble des États Membres - et éventuellement des échanges bilatéraux d'informations avec les autres pays de l'Union - permettent de compléter l'enquête de TRM.

S'agissant du transit routier à travers le territoire français, une enquête spécifique (enquête "transit") menée à 3 reprises (1992/1993, 1999 et 2004) renseigne sur ses caractéristiques principales en termes de véhicule, de trajet parcouru et de marchandise transportée. Du fait qu'elle repose sur l'interrogation des conducteurs de poids lourds aux principaux points de passage à travers les Alpes françaises et les Pyrénées et qu'elle comporte, en plus du relevé des points de chargement et de déchargement de la marchandise, la description de l'itinéraire emprunté à l'échelle de l'Europe pour une partie de l'échantillon, elle permet des analyses de sensibilité au choix d'itinéraire concernant les franchissements montagneux, en recoupement avec les enquêtes de même type menées en Suisse et en Autriche pour l'arc alpin. Ce dispositif est complété par la mise à disposition par la SNCF des données ferroviaires de même nature sur la période couverte par les enquêtes routières. Il mériterait à l'avenir d'être enrichi d'informations sur les flux de cabotage maritime constituant des alternatives au transit terrestre à travers les barrières alpine et pyrénéenne. L'ensemble du dispositif est harmonisé avec les dispositifs suisse et autrichien, et fait l'objet d'une reconnaissance comme base de données de référence par toutes les parties concernées par les enjeux du franchissement alpin et pyrénéen.

Mode fluvial

La base SITRAM recueille le fichier VNF exhaustif du transport fluvial (tonnage et tonnage kilométrique, O/D par port fluvial, NST, département/département). Si le trafic intérieur est bien appréhendé, les flux transfrontaliers le sont moins bien (en particulier les O/D). Le degré de précision des informations diffusées dépend de la nature du demandeur.

Transport combiné

Une faiblesse majeure, en partie liée la mauvaise connaissance du fret ferroviaire, est celle de la connaissance du transport combiné (quasi-absence de données fiables et pertinentes). Les données disponibles ne sont pas harmonisées entre les différents modes.

Mode maritime

La connaissance des flux repose sur les sources portuaires. La base de données de la DTMRF (Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux du ministère en charge des transports) agrège les données relatives aux opérations de chargement/déchargement de marchandises fournies par les ports français (données issues des manifestes des navires), ceci quel que soit le statut du port (port autonome, port d'intérêt national - PIN -, ou port décentralisé). En pratique, on note des remontées difficiles des données de certains ports décentralisés en 1984 ou plus récemment (ports corses), ce qui, dans la perspective de la décentralisation en cours des PIN représentant 20 % des flux marchandises, ne peut que justifier les inquiétudes exprimées pour l'avenir et mobiliser justement l'attention de la DTMRF. Certains ports autonomes, peu nombreux, mais non des moindres, comme Le Havre, fournissent maintenant leurs données avec des retards importants. D'autres insuffisances majeures sont relevées depuis plusieurs années : connaissance des trafics rouliers transmanche (affectés indistinctement en rubrique NST 9 « marchandises diverses » sans connaissance de la nature de la marchandise), connaissance des « vraies » O/D internationales, qui s'est dégradée avec, d'une part, l'ouverture du marché intérieur et le passage au Document Administratif Unique (DAU) en 1993 (déclaration douanière simplifiée pour les échanges intra-communautaires), et d'autre part, la forte croissance des transbordements de conteneurs dans les grands *hubs*, conséquence directe des stratégies armatoriales dans un contexte de plus en plus mondialisé.

Mode aérien

Les données dont dispose la direction générale de l'Aviation civile (DGAC), obtenues à partir des tonnages collectés par les aéroports (mais la nature du fret n'est pas renseignée), permettent de connaître les tonnages par relation, à partir des déclarations, mais avec une forte sous-évaluation des tonnages (tant pour les avions cargo que pour les avions de passagers). S'y ajoutent des problèmes spécifiques au fret camionné sous LTA (lettre de transport aérien), pour lequel il n'y a pas obligation légale de déclaration. Le tonnage en correspondance est très mal connu.

Pour le cas particulier des transports internationaux, le fichier des douanes recense les transports internationaux liés au commerce extérieur français, donc à l'exclusion du transit (tonnage net, nature et valeur des marchandises, pays de provenance ou de destination). Il permet pour ces flux des analyses et des recoupements avec d'autres sources, particulièrement utiles dans les domaines maritimes et portuaires (appréciation des performances des ports maritimes, analyses d'hinterlands, etc.). Soulignons que les bases ne sont pas les mêmes que celles des sources transport puisque le fichier des douanes s'appuie sur les opérations de dédouanement (date et lieu, ce qui retentit sur la qualité des O/D dès lors qu'on les utilise pour des analyses régionales ou *a fortiori* départementales). Mais comme on le verra plus loin, force est de constater, depuis 1993, une dégradation dans la nature et la fiabilité des données douanières, qui se poursuit encore, priorité étant donnée par la douane à la connaissance des flux en valeur.

Les chaînes de transport et la connaissance des flux internationaux

L'essentiel du dispositif statistique est constitué par le recueil d'informations, de nature administrative ou statistique, auprès de chacun des modes. La compréhension des chaînes de transport dépasse largement les possibilités de ces sources. Si des enquêtes ponctuelles, menées au niveau local, permettent de mieux saisir le cheminement des marchandises, une seule enquête, l'enquête nationale auprès des chargeurs et des opérateurs de la chaîne de transport (ECHO), permet de disposer d'une information sur ces chaînes.

Cette enquête menée par le SESP et l'INRETS vise à reconstituer quant à elle l'intégralité de la chaîne de transport depuis l'établissement chargeur qui expédie l'envoi jusqu'au destinataire final dans les limites des frontières européennes, par interrogation téléphonique de l'ensemble des intervenants dans l'organisation de l'envoi et/ou dans son déplacement physique. Elle recueille en outre au cours d'un entretien en face à face au sein de l'établissement chargeur une information précieuse sur les déterminants logistiques des choix de transport. En dépit d'un échantillon non négligeable (quelques 10 000 envois expédiés par plus de 3 000 chargeurs, au sein desquels une sur-représentation a été accordée aux envois internationaux et aux modes non routiers), cette enquête ne peut néanmoins prétendre en pratique à une bonne représentativité des flux multimodaux dans l'espace, et vise davantage à fournir des éléments de cadrage sur la multimodalité et à enrichir la compréhension des facteurs en fonction desquels celle-ci se structure.

La connaissance des flux internationaux, correctement observés en règle générale au passage des ports maritimes ou des aéroports, est en revanche insuffisante dans plusieurs domaines stratégiques:

- La connaissance des transbordements et des « vraies » O/D internationales (problème des *hubs*, comme en aérien pour les passagers). Le problème est devenu particulièrement crucial avec l'explosion des trafics maritimes de conteneurs et le développement des grands *hubs* portuaires et des transbordements (navire-mère, navires *feeder*), mais il concerne également les autres trafics. Sont en cause, d'une part la base de données portuaires, où le conditionnement conteneur devrait faire l'objet d'analyses et de traitements approfondis et systématiques (opérations de transbordement et « vraies » O/D), et d'autre part l'appauvrissement des données douanières du commerce extérieur (mise en place en 1993, avec l'ouverture du marché intérieur européen de la déclaration d'échange de biens (DEB) pour les échanges intra-communautaires, formulaire simplifié par rapport à l'information fournie pour les échanges avec les pays tiers (Document Administratif Unique – DAU-). Cet appauvrissement, notamment des données « pays de première destination » et « pays de dernière provenance » a dégradé la connaissance du parcours européen de la marchandise et donc la connaissance des flux et, par exemple, l'appréciation des performances du système portuaire français par rapport à celles des pays voisins – impact de la mise en libre pratique des marchandises, en particulier à l'import, qui transforme en flux apparemment intracommunautaires des échanges avec les pays tiers).

Au total, il y a à la fois dégradation des données à la source et difficulté croissante à opérer des croisements pertinents des différentes sources disponibles. Au niveau communautaire d'Eurostat, dans un contexte marqué prioritairement par le souci de simplifier les procédures des entreprises et par une forte hétérogénéité des processus d'observation statistique des différents pays membres (qui, inévitablement, complique fortement l'agrégation des données au niveau européen et les « retours statistiques » aux États membres), on ne sent pas une réelle volonté de remédier à ces insuffisances, mais plutôt une évolution vers un dénominateur commun aligné vers le bas. Priorité est donnée aux échanges entre la Communauté européenne et les pays tiers ; mais, pour ne donner qu'un exemple, Eurostat n'a toujours pas défini avec l'ensemble des États-Membres la liste des points d'entrée aux frontières européennes, codification à la base même de tout système statistique européen. S'y ajoutent les enjeux d'une éventuelle « dénationalisation » des procédures douanières, qui aurait de très importantes conséquences.

- En ce qui concerne plus spécifiquement l'aérien, les évolutions aéroportuaires en cours et le problème, crucial pour les passagers, de la connaissance des « vraies » O/D internationales sont nettement moins ressentis pour le fret, sans doute en raison de ses enjeux

proportionnellement moindres pour les marchandises que pour les voyageurs ; toutefois, ils ne peuvent que se poser à l'avenir avec une intensité croissante.

- L'articulation des flux internationaux avec les données transports terrestres par mode soulève de graves difficultés. A la dégradation de la connaissance des flux intracommunautaires, depuis 1993, évolution déjà citée, on ajoutera le fait que les mesures du tonnage sont difficilement comparables car les sources se réfèrent tantôt aux tonnes brutes, tantôt aux tonnes nettes, incluent ou non le poids du véhicule terrestre... On soulignera également certaines évolutions récentes ou potentielles qui vont dans le sens d'une dégradation des données : une circulaire de la Douane du 1^{er} janvier 2006 ne rend plus obligatoire la fourniture des tonnages pour environ 2 700 produits sur les 9 500 de la nomenclature ; le relèvement du seuil de déclaration de la DEB (avec de fortes disparités selon les États-membres) et une possible poursuite de ce relèvement; le risque de suppression totale du mode de transport dans la déclaration DEB ; les spécificités des échanges avec les DOM (DAU, mais sans mention des points-frontières) ; la tentation d'Eurostat de mettre en œuvre un système statistique simplifié à l'extrême et de fait harmonisé par construction (par le bas) ; une autre tentation douanière consistant à privilégier les statistiques en valeur en retirant toute mention des tonnages ou autres unités d'œuvre, par ailleurs indispensables dans le domaine des transports, etc.

Enfin - au-delà des considérations développées ci-dessus - la bonne connaissance des flux internationaux implique la nécessité de disposer d'un observatoire fiable et permanent de l'ensemble des frontières terrestres, alimenté par les bases de données générales et par des enquêtes périodiques (enquêtes aux frontières). Tel est à peu près le cas, des frontières terrestres alpine et pyrénéenne, grâce aux convergences induites par les perspectives de grands projets de franchissement qui intéressent plusieurs États membres et les incitent à collaborer dans des études et enquêtes coordonnées ou spécifiques ; tel n'est pas le cas, en revanche, des frontières terrestres du Nord et de l'Est où un effort particulier s'impose.

Sur le thème de la connaissance des flux et des origines-destinations, on soulignera à nouveau les risques de pertes de données - et de perte de cohérence des données et séries - consécutifs à la décentralisation, particulièrement pour les ports et le réseau routier départemental (la question se pose de la même façon pour les voyageurs).

ii. En matière de prix et de coûts

L'information disponible sur les prix ou les coûts de production des services des transports dépend en grande partie des conditions de concurrence sur le marché. Sur un marché comme le transport routier constitué d'une multitude d'entreprises, les relevés de prix et leur diffusion sous forme d'indices ne posent pas de problème de confidentialité. Le SESP fournit un indice de prix pour les différents marchés (national courte et longue distance, international, par grande famille de produit, par taille d'entreprise). Ce qui n'est pas problématique pour le routier se complique pour le fluvial, dont l'indice existe depuis 2003. Les opérateurs y sont beaucoup moins nombreux, la plupart des croisements entre bassins et famille de produits permettraient de retrouver les prix pratiqués par l'opérateur dominant. L'absence d'informations plus précises par corridor, permettant de mieux comprendre comment s'opère le partage modal, relève largement de ces limites du secret.

La protection de l'information fournie aux opérateurs dominants ne permet pas de fournir d'indices pour le ferroviaire. On ne dispose que d'une estimation du produit moyen, très grossière, issue des données budgétaires globales de la SNCF (aucune information depuis plusieurs années par système de transport - lotissement, trains complets, combiné - ou par grands types de marchandises). L'ouverture du marché à la concurrence, s'il rend possible la mise en place à terme d'un indice de prix, la rend également indispensable au régulateur.

En ce qui concerne les prix des transports maritimes, la référence internationale est celle des indicateurs mondiaux publiés par quelques grands instituts spécialisés (par grands secteurs d'activité et grandes routes internationales) ; on manque en revanche de données dans des domaines plus ciblés comme celui du cabotage maritime européen et pour des études multimodales (projets d'autoroutes de la mer).

La constitution d'un indice de prix dépend largement de l'intérêt et de la volonté des professionnels de disposer d'un tel outil. L'exemple de l'indice de prix dans le fret aérien, qui sera mis en place en France en 2007, montre qu'il est extrêmement difficile de développer un indice si les opérateurs n'y voient pas leur intérêt.

Dans le domaine des coûts, les écarts sont d'autant plus importants - et d'autant plus intéressants à connaître - que la concurrence est imparfaite. Si les coûts dans le domaine routier sont correctement connus, affinés et publiés, le principal problème est encore celui du ferroviaire, où aucune donnée n'est disponible, en dehors d'ordres de grandeur globaux pour l'activité voyageurs et l'activité fret (dans un contexte par ailleurs très évolutif), avec toutes les difficultés qui en découlent en matière de compréhension, de prévision, de prise en compte dans les études socio-économiques...

iii. En matière de qualité de service

Il existe des indicateurs, certes perfectibles, pour les transports de voyageurs, où la qualité de service est un sujet sensible et suivi avec une attention croissante mais c'est encore insuffisamment le cas dans le domaine des marchandises : les données disponibles émanent des opérateurs (ainsi, depuis peu, de la SNCF).

iv. Aspects économiques et sociaux

Pour les transports terrestres, on a, en règle générale, une bonne connaissance du tissu des entreprises implantées en France et des emplois ; mais une mauvaise connaissance des groupes d'entreprises, de leurs stratégies (notamment en matière d'implantations à l'étranger). Les aspects logistiques sont insuffisamment connus.

Pour les ports et aéroports, des améliorations des données sont souhaitables quant à leurs impacts locaux en matière d'emplois (directs, indirects, induits), suivant des méthodologies homogènes.

Si l'emploi est correctement observé pour les entreprises du secteur des transports, l'information est encore à compléter sur les emplois spécifiques aux transports et à la logistique dans les autres secteurs de l'économie. L'amélioration de la qualité de l'information disponible sur les professions dans les déclarations annuelles de données sociales (DADS) depuis 2003 permettra la mise en place d'un suivi de ces emplois. Ce suivi est d'autant plus attendu que les activités sont encore largement internalisées par les entreprises, notamment dans le cas des activités logistiques. Ce dispositif de connaissance est important pour répondre aux enjeux en matière de définition des besoins de formation, au niveau national et local.

Le dispositif d'information sur les conditions de travail dans les métiers du transport est limité aux conditions de travail des conducteurs routiers. La dernière enquête lourde remonte à 1999 ; une enquête portant sur un champ plus réduit est en cours au SESP pour 2006.

4.2.2 Recommandations

On s'est efforcé ci-après de regrouper les recommandations par grands thèmes, qui peuvent être modaux (quand leur importance le justifie), mais sont plus souvent transversaux, avec le double souci d'assurer une meilleure lisibilité d'ensemble et de souligner la convergence souhaitable des efforts à mener.

R3 : Créer une base nationale de données ferroviaires fret

Dans le contexte souligné plus haut, il est nécessaire et prioritaire de mettre en place au SESP une base de données, alimentée selon des règles identiques par la SNCF et tous les nouveaux opérateurs ferroviaires, relatives aux liaisons département/département (NUTS 3) pour les flux nationaux et département français/région étrangère NUTS 2 pour les flux internationaux, croisées avec la catégorie détaillée de marchandise (NST 3). Cette base reposerait également sur un retour des données ferroviaires intra-communautaires en provenance d'Eurostat, les seules données d'émission en France se révélant insuffisantes. Elle devrait permettre une bonne connaissance des flux des grands axes.

Sa gestion par des personnes habilitées au secret statistique paraît être la seule et vraie réponse possible, d'une part aux vives réticences exprimées au titre de la concurrence par l'opérateur principal, d'autre part à la nécessité pour l'État, à plusieurs titres (régulation des marchés et, au premier chef, politique à moyen et long terme des transports et évaluation économique et financière des projets d'infrastructures), de disposer des données fiables et pérennes indispensables à l'exercice de ses missions régaliennes.

La diffusion publique porterait sur les seules statistiques régionales, dans le respect des dispositions de la loi de 1951. Les données transmises à l'État régulateur d'une part, les données (différentes) transmises à l'État responsable de la politique des transports d'autre part seraient clairement définies et la surveillance du dispositif serait assurée par l'autorité statistique (le SESP).

Un nouveau texte législatif, assurant toute sécurité juridique au dispositif – sous le double aspect de la fourniture obligatoire et pérenne des données et de la confidentialité des données ainsi recueillies - et précisant exactement dans ses textes d'application les données à fournir par les opérateurs, devra être élaboré.

Objectif : mettre en place une base nationale de données ferroviaires fret

- alimentée de façon obligatoire et homogène par la SNCF et tous les opérateurs ferroviaires, existants ou à venir,
- suffisamment fine et pertinente pour répondre aux besoins de l'État régulateur et acteur de la politique des transports (flux département/département au niveau des marchandises détaillées -NST 3-),
- obéissant à des règles de déontologie stricte dans l'exploitation et la diffusion de ses données, de façon à éviter toute distorsion de concurrence entre opérateurs, dans le respect de la loi de 1951,
- et donc fondée sur un nouveau texte législatif qui seul peut lui conférer le poids nécessaire et assurer sa pérennité.

Moyens

1. un texte législatif et des textes réglementaires d'application, définissant précisément les données à fournir et leur périodicité ;
2. localisation de la base au SESP, garant du respect des règles de déontologie et de la « bonne régulation de l'accès à l'information statistique ».

Mieux connaître les flux internationaux

Ce domaine constitue la deuxième grande priorité du fait de l'internationalisation croissante de notre économie et des insuffisances relevées, dont certaines aggravées depuis 1993. Il comporte plusieurs volets, modaux ou transversaux, pour lesquels des solutions concrètes doivent être trouvées.

Objectif : prendre en compte l'internationalisation croissante de notre économie et les évolutions des transports internationaux ; remédier aux insuffisances des systèmes d'observations en place, aux pertes d'informations constatées depuis 1993 et à la lente érosion qui semble se poursuivre, alors même que le système d'observation communautaire d'Eurostat reste très hétérogène et insuffisamment performant.

Moyens : la définition des voies et moyens est à approfondir, notamment par chaque gestionnaire actuel de bases de données, mais aussi par concertation accrue entre eux pour développer des synergies et permettre de meilleurs croisements des données ; l'amélioration des échanges de données avec Eurostat et la passation d'accords bilatéraux d'échanges de données avec les pays voisins doivent également être recherchées.

R4 Remédier aux insuffisances majeures des systèmes statistiques transports actuels dans les domaines suivants :

- trafic maritime transmanche (échanges internationaux et trafic de transit) : les bases de données portuaires ne fournissent aujourd'hui que des données globales (tonnages ou nombre de camions), sans aucune ventilation par nature de marchandises ou O/D, ni même entre transit et flux importations/exportations ;
- flux ferroviaires (cf. Recommandation 1 supra) ;
- trafics de transbordements maritimes et meilleur suivi des conteneurs : le développement de la conteneurisation et la vive croissance des opérations de transbordement de conteneurs dans le cadre de stratégies armatoriales désormais mondiales exige un suivi particulier des opérations de transbordement et une connaissance des « vraies » O/D, non seulement au niveau des bases de données des ports, mais aussi au niveau de la base nationale consolidée (DTMRF), ce qui n'est pas le cas actuellement. De même, il convient d'assurer au niveau national un meilleur suivi des différents types d'unités de transports (conteneurs 20', 40', 45', hors normes, autres UTI) ;
 - fret aérien : remédier à la sous-évaluation des tonnages (notamment, s'agissant du fret camionné sous lettre de transport aérien –LTA–, rendre la déclaration obligatoire) et connaître la nature des marchandises et pas seulement les tonnages globaux ;

Il faut également s'assurer de la bonne prise en compte par les gestionnaires des bases nationales portuaires et aéroportuaires, dans la consolidation et la diffusion des données, des exigences du secret commercial et de la loi de 1951.

R5 Améliorer le dispositif d'observation des flux aux frontières terrestres et maritimes.

- Faire porter prioritairement les efforts sur les frontières terrestres Nord et Est (tous modes) et les frontières maritimes Manche-Mer du Nord et Méditerranée (ports, fer, route, fluvial, douanes). Outre l'amélioration des dispositifs existants, on peut penser à étendre l'enquête transit menée par le SESP aux principaux ports à vocation internationale et au débouché du tunnel sous la Manche.
- Améliorer la connaissance des hinterlands des ports maritimes, des flux terrestres induits et des parts modales de pré/post acheminement terrestre (SESP, DTMRF, ports, douanes).
- Mettre en place au niveau national un groupe de travail avec les douanes, chargé d'analyser les possibilités de meilleures synergies et d'affiner diagnostic et propositions sur l'impact réel et la bonne prise en compte des opérations de mise en libre pratique, sur l'appréciation des flux intra-communautaires, la plus fortement dégradée depuis 1993, ainsi que sur les évolutions et améliorations à mettre en œuvre au niveau d'Eurostat.

R6 Veiller, dans le cadre de la décentralisation en cours, à assurer la pérennisation, au niveau des bases nationales, de l'ensemble des données des ports et aéroports décentralisés.

On sait que des dispositions législatives ont été insérées à cet effet dans les textes généraux sur la décentralisation. Il y a lieu de mettre au point les textes d'application réglementaires (cf. la recommandation R1 au point 4.12)

Dans le domaine portuaire, les textes de référence sont la directive communautaire 95/64/CE du 8 décembre 1995 et, au niveau national, l'article L 153-1 du Code des ports maritimes (repris de l'ordonnance du 12 juillet 2004) et la loi 2004-809 du 13 août 2004-Art 130.

Un projet de décret d'application est en cours de préparation, qui fera lui-même référence à des arrêtés précisant les données et formulaires à remplir par chaque autorité portuaire (l'arrêté en vigueur est celui du 28 décembre 1999).

R7 Sécuriser les données de trafics sur les infrastructures routières et renforcer la connaissance du secteur routier.

Dans le domaine routier, les besoins sont plus ciblés :

- Réseau départemental : l'objectif est de veiller à la bonne remontée des données du réseau départemental décentralisé en 2006 et d'améliorer celle du réseau départemental structurant décentralisé antérieurement (trafics, sécurité). A noter que la question se pose aussi pour certaines voiries urbaines importantes (et parallèlement pour les transports de voyageurs). A cet effet il faut prévoir un texte d'application complétant les dispositions générales des lois de décentralisation (article 1614.7 du CGCL), porter une attention particulière au réseau SIREDO également transféré avec l'infrastructure, régler les difficultés financières latentes entre la DGR et la DSCR et réfléchir aux évolutions techniques de ce réseau.

Cette connaissance passe sans doute par la mise en place d'un service technique central qui recueille l'information tant sur le réseau routier conservé par l'État que sur celui transféré aux départements et qui mette à la disposition de tous les acteurs cette information. Ce serait lui qui gérerait les stations de comptage sur les différents réseaux et qui réaliserait les enquêtes cordon à la demande des acteurs concernés. Un bon exemple de cette organisation peut être trouvé dans le cas allemand.

- Réseau autoroutier concédé : l'objectif est de sécuriser les remontées des SCA (données trafics, OD, accidentologie), indispensables à la base de données du SETRA et aux études des projets d'une part, aux besoins de l'État concédant (DGR) et à ceux de l'État régalién (sécurité-DSCR) d'autre part ; bien préciser les données nécessaires et consolider le cadre juridique de mise en oeuvre (cahier des charges révisé, comme la DGR a entrepris de le faire).

L'obligation faite aux concessionnaires d'autoroutes de donner des éléments de trafic par section figure à l'article 20 du cahier des charges - qui renvoie à la directive du 2 mars 1981. Cette dernière, toujours en vigueur, précise : "Les sociétés concessionnaires seront tenues de fournir des statistiques de trafic conformément aux tableaux joints en annexe 6 et 7⁽⁴⁾. Les sections homogènes indiquées dans ce tableau seront définies en accord avec le service de contrôle des concessions".

⁴ Les annexes visées demandent :

Annexe 6 : par section homogène de trafic le total et la ventilation VL-PL des kilomètres parcourus en moyenne journalière mensuelle et le total mensuel pour les années n et n-1 ;

Annexe 7 : par section homogène de trafic les intensités kilométriques sur réseau stable et sur réseau actuel en moyenne journalière mensuelle et en moyenne journalière sur année mobile. Une ventilation VL-PL est également demandée qui peut être remplacée par des statistiques par catégories tarifaires avec distinction des abonnements. Les chiffres sont également donnés pour les années n et n-1.

Ces dispositions sont progressivement intégrées par avenant dans les cahiers des charges des anciennes concessions.

- Mieux valoriser l'enquête transport routier de marchandises (TRM) menée par le SESP (O/D, conditionnement conteneur, taux de chargement des PL, analyse par classes de distance).
- Données économiques et sociales : améliorer la connaissance des emplois et notamment la répartition entre les activités de longue et de courte distance, et renforcer la connaissance des conditions de travail des conducteurs.

R8 Mettre en place un dispositif national pertinent d'observation du transport combiné

La bonne connaissance du transport combiné – alors même que les données disponibles se sont fortement dégradées ces dernières années - est une nécessité, sinon un préalable, à toute politique efficace de développement du transport combiné.

La première étape consiste à mettre en place un groupe de travail DGMT-SESP-opérateurs chargé de définir les données nécessaires (flux, OD, prix, niveau de service) et les conditions de mise en œuvre d'un dispositif d'observation pérenne et fiable.

R9 Mieux cerner les évolutions des pratiques logistiques et de l'intermodalité.

La rapidité d'évolution des pratiques logistiques, avec les conséquences qui en découlent sur l'organisation des chaînes de transport, font que des enquêtes nationales comme ECHO, indispensables pour permettre des analyses en profondeur, ne peuvent suffire à répondre aux besoins compte tenu du nécessaire espacement de ces enquêtes en lien avec l'importance du budget requis.

Trois types d'approches méritent à ce titre d'être développées :

- la mise en œuvre d'un *benchmarking* efficace des pratiques logistiques complété par des enquêtes périodiques ;
- la constitution d'un recensement des plates-formes logistiques existantes ou projetées, s'inspirant d'une première expérimentation menée avec le concours des directions régionales de l'équipement et des chambres de commerce et d'industrie dans le cadre du Comité d'Évaluation et de Développement de l'Information sur les Transports (CEDIT), et visant à caractériser celles-ci notamment du point de vue des surfaces occupées, de leur rayonnement géographique, des flux générés par mode, du type de prestations assurées et des emplois créés ;
- un suivi des grandes évolutions de la conteneurisation, des grands armateurs internationaux, des grands opérateurs mondiaux de terminaux à conteneurs et de leurs implantations en Europe, au service de l'élaboration des stratégies des ports nationaux.

R10 Améliorer le dispositif d'information sur les grands corridors

Dans les programmes d'évaluation des grands projets d'infrastructure, la connaissance des flux tous modes, des prix, de la qualité de service doit être fortement améliorée, notamment au moyen d'enquêtes spécifiques, menées au cas par cas, dont les modalités doivent être préalablement étudiées. Ces informations sont également nécessaires pour effectuer des bilans *ex ante* et *ex post* (bilans LOTI).

R11 Mieux connaître les prix des transports de marchandises

- Prix ferroviaires : la réflexion sur cette question implique d'associer la SNCF et les autres opérateurs ferroviaires en vue de l'établissement d'un indice de prix reposant sur le principe des prestations représentatives,

- Prix maritime : c'est la même approche qui doit être mise en place pour aboutir à un indice de prix du cabotage (*short sea shipping*),
- Prix routiers internationaux. Il existe un indice de prix des transports internationaux pour les seules entreprises implantées en France ; mais la bonne compréhension des phénomènes de concurrence entre transporteurs routiers internationaux supposerait un indice de prix qui ne peut être élaboré qu'au niveau international, par Eurostat.

4.3 En matière de transport de voyageurs hors agglomérations

A la différence du transport de marchandises, le transport de voyageurs se caractérise par l'absence de dispositif de suivi régulier du mode dominant, le mode routier, du fait de la moindre répercussion économique directe du transport de personnes comparé à celui des marchandises et de la difficulté très supérieure que représente son observation en raison de l'atomisation des déplacements en voiture particulière. Ceci implique de s'interroger fortement sur les moyens de surmonter cette lacune fondamentale.

Par ailleurs, les outils d'observation nécessaires à l'éclairage des enjeux du secteur des transports de voyageurs recoupent pour une large part ceux qui sont nécessaires à l'éclairage des enjeux du secteur du tourisme. Il convient donc de bien apprécier quelles sont les synergies possibles entre les dispositifs de l'un et l'autre secteur.

A la différence encore du transport de marchandises où le seul jeu du marché a induit l'émergence d'intégrateurs ou de professions comme les commissionnaires/transitaires en assurant la fonction, l'intégration de la chaîne de transport ne s'y produit pas nécessairement de façon spontanée, requérant de ce fait une mise en cohérence des schémas de développement des transports collectifs entre eux ou avec les schémas de desserte des opérateurs de marché et avec la politique de gestion des infrastructures pour ce qui concerne leur interface avec le transport individuel. Ceci suppose une exigence particulière d'homogénéisation des dispositifs d'information selon les territoires et selon les modes de transport.

A la différence enfin du transport de marchandises, le transport de voyageurs relève pour partie d'une logique de service public impliquant une capacité de suivi de l'activité des opérateurs de la part des différents niveaux d'autorités organisatrices compétentes. Il s'ensuit que le dispositif d'information relatif au transport de personnes n'interpelle pas seulement l'État du point de vue de ses différents rôles tels que décrits au point 2.2.2 ; il le sollicite aussi en tant que garant du cadre de cohérence informationnel nécessaire à l'intervention propre de chaque niveau d'autorités organisatrices territoriales ainsi qu'à la vérification de la cohérence de ces interventions et du respect des équilibres territoriaux et sociaux en termes d'accessibilité.

4.31 Les données de base pour l'évaluation des projets de transport : flux O/D, prix et coût

L'élaboration et le suivi de la politique des transports constituent sans doute l'un des domaines pour lesquels le déficit du système d'information actuel est le plus pénalisant.

En effet, tout ce qui touche à la planification des infrastructures, dans le cadre d'une politique intermodale soucieuse de l'affectation optimale des ressources d'investissement entre les modes de transport, suppose d'avoir une connaissance aussi précise que possible des paramètres sur lesquels repose très majoritairement l'évaluation de la rentabilité économique des projets et du différentiel de rentabilité entre leurs diverses variantes, à savoir la consistance des flux en fonction de laquelle vont pouvoir être estimés puis valorisés les gains de temps, et les prix pratiqués qui constituent l'autre composante du coût généralisé.

Or on touche là à deux paramètres particulièrement sensibles de la politique commerciale des opérateurs, à savoir la distribution des parcours de la clientèle sur leur réseau selon les points d'entrée/sortie de ce réseau, en fonction de laquelle peut être déterminée l'offre de service la

plus profitable, et le tarif appliqué à cette clientèle, dans un contexte de concurrence économique où la différenciation tarifaire constitue un des leviers essentiels de l'action commerciale.

Il paraît dans ces conditions indispensable de définir, tant en matière de flux origine/destination que de prix, un cahier des charges des données requises fondé sur le niveau d'information nécessaire à la mise en œuvre des modèles de prévision de trafic dans des conditions de pertinence acceptables.

- *Les flux*

L'avis commun en matière de flux est que le niveau de zonage minimum pertinent des matrices de flux origine/destination pour des projets d'infrastructures interurbaines est le niveau NUTS3 correspondant aux départements français. Il peut certes suffire de disposer d'un niveau d'agrégation supérieur pour la partie des flux correspondant à des origines/destinations éloignées au regard d'un projet d'infrastructures donné, mais il est nécessaire de disposer dans le cadre d'un processus de fourniture systématique par les opérateurs, du niveau départemental si l'on veut être en mesure d'instruire tout type de projet quelle que soit son insertion spatiale. Ceci n'est pas exclusif du besoin d'un zonage encore plus détaillé concernant notamment les flux échangés entre grandes agglomérations, qui peut faire l'objet de recueils ponctuels, notamment par enquête spécifique au bord des routes, ou de demandes ponctuelles aux opérateurs dans le cadre de l'instruction de projets particuliers.

Les difficultés techniques qu'une telle exigence soulève pour les modes ferroviaire et aérien paraissent surmontables : prise en compte des abonnements sur la base des enquêtes spécifiques de déplacements effectuées auprès de la clientèle abonnée pour compléter l'information issue de la billetterie ferroviaire, reconstitution des parcours aériens de bout en bout avec prise en compte des correspondances actuellement à l'étude à la DGAC.

C'est donc bien la question de la confidentialité qui est principalement en jeu. En l'état actuel des discussions, la SNCF envisage de fournir au SESP des informations de département à département pour ses besoins propres en matière d'études économiques, en contrepartie d'un engagement de ne pas diffuser ces informations à un niveau plus détaillé que de région à région. L'avancée que constitue cette déclaration d'intention nécessite toutefois, pour pouvoir bénéficier effectivement aux études de projets, que la transmission par le SESP de cette information, sous des clauses de confidentialité à définir, aux bureaux d'études en charge de leur conduite ou de la contre-expertise des résultats, soit rendue possible. Les procédures mises en œuvre en la matière en Allemagne semblent fonctionner à la satisfaction de l'ensemble des parties, les bureaux d'études étant conscients qu'un manquement aux obligations de confidentialité aurait pour conséquence leur éviction du marché des études de projets. Notons par ailleurs que la SNCF n'exclut pas l'idée d'une diffusion des informations par département s'agissant des volumes à l'émission et à la réception (ce qui pourrait présenter un réel intérêt à un niveau infra-annuel en lien avec la saisonnalité de certains types de flux).

Dans le domaine de l'aérien, si l'information sur les flux d'aéroport à aéroport est publiquement accessible, il n'en va pas de même pour les informations relatives à l'origine et la destination finale des passagers en correspondance. Ces informations ont une importance stratégique commerciale pour les compagnies aériennes ayant axé leur développement sur l'optimisation de ces trafics en correspondance. Dans le contexte de la concurrence à laquelle ces compagnies sont soumises du fait des efforts développés par les aéroports de province pour attirer de nouvelles compagnies, une transmission directe de ce type d'information à la DGAC, qui permettrait d'assurer la confidentialité des données, semble devoir être privilégiée.

Les difficultés techniques sont à coup sûr plus importantes concernant les modes routiers : insuffisance de l'échantillon de l'enquête transport routier de voyageurs (TRV) pour bien représenter la distribution spatiale des parcours autocaristes ; extrême complexité de la modélisation des flux origine/destination en automobile, malgré les tentatives de synthétisation des résultats d'enquêtes cordon interurbaines (matrice interdépartementale des flux du SETRA) et les enquêtes de mobilité nationale (projet d'enquête transport 2007) ou pan-européenne (DATELINE) ; caractère parcellaire des informations disponibles, y compris en termes de comptages, en dehors du réseau routier national (cf. diagnostic effectué au point 4.21 à propos des trafics poids lourds (PL) et transposable aux trafics des véhicules légers (VL). La définition par un organisme de compétence nationale du cadre de cohérence du recueil de l'information sur les trafics, quel que soit le niveau d'autorité territoriale gestionnaire, constituerait un atout certain.

Le réseau autoroutier offre toutefois, pour une partie importante des déplacements, la possibilité de connaître les parcours de gare à gare de péage. La pertinence d'un tel dispositif se heurte néanmoins à deux types d'obstacles : les discontinuités pour les déplacements à longue distance au passage d'un réseau à un autre, sauf accord de continuité tarifaire entre eux, ainsi que l'impossibilité de reconstituer les parcours de bout en bout pour les réseaux disposant de systèmes de péage ouvert, tels que SANEF (autoroute A4) ou SAPN (autoroute A13) ; l'application du même tarif aux poids lourds et aux autocars, qui empêche de distinguer ces derniers.

L'appréciation du degré de nécessité d'un projet peut également passer, par delà l'estimation des niveaux moyens de trafics en jeu, par la connaissance de la variabilité de ces trafics dans le temps et des phénomènes de congestion ponctuelle qui peuvent en résulter. L'accessibilité d'une information temporelle fine est alors indispensable, même si les enseignements à en déduire peuvent s'avérer délicats, à la fois du fait de la mixité des circulations sur un même réseau de transport (à longue distance et locales, voyageurs et marchandises) et de la difficulté à cerner le seuil de congestion lorsque la gestion de l'infrastructure est soumise à des règles notamment sécuritaires complexes, comme c'est le cas du ferroviaire

- **Les prix**

La question du bon niveau de catégorisation du prix du transport collectif est tout aussi délicate, tant les paramètres en fonction desquels la segmentation des tarifs peut être opérée sont multiples et évolutifs dans le temps : critères affichés liés au statut du voyageur, aux caractéristiques de durée et de positionnement calendaire de son voyage ou au degré d'anticipation de la réservation, mais aussi critères masqués ajustables en temps réel liés au degré de remplissage du moyen de transport.

Il semble donc extrêmement difficile de concevoir une segmentation *a priori* de la clientèle en relation avec des niveaux de prix contrastés qui seraient appliqués aux différents segments. Mais il paraît à l'inverse impossible de se satisfaire d'une information relative au prix moyen alors que le comportement de choix de mobilité et de choix modal du voyageur est de plus en plus fréquemment influencé par des offres tarifaires extrêmement éloignées du prix moyen et pouvant être dans un rapport entre modes extrêmement différent du rapport de leurs prix moyens respectifs.

Enfin, dans le champ du transport individuel, la question se pose dans des termes différents, puisque si le prix du facteur principal, le carburant, est bien connu et ne varie que dans des proportions relativement limitées selon les circuits de distribution, son incidence sur le prix du trajet dépend des paramètres micro-économiques influençant la consommation unitaire (modèle et ancienneté du véhicule, conditions de circulation et d'usage). Ceci renvoie donc à la bonne

connaissance de la structure du parc automobile et de la répartition de la circulation par type de réseaux (cf. point 4.32). Par ailleurs, se pose la question, dans une optique d'incidence sur le choix modal, de la bonne prise en compte des composantes perçues par le décideur au sein du coût complet, prise en compte généralement restreinte à la somme des coûts directs de carburant et de péage.

- **Les coûts**

L'appréciation de la viabilité financière d'un projet passe bien évidemment par la connaissance de son coût. Si l'appréciation correcte *ex ante* du coût d'investissement est une question délicate, comme le montrent les multiples expériences de sous-estimation manifeste à propos d'infrastructures récemment construites, elle échappe en large partie à la logique d'un système d'information régulier. Il n'en va par contre pas de même de la question des coûts d'exploitation. Or, force est de constater que dans ce domaine l'opacité est quasi absolue, notamment dans le domaine ferroviaire. La difficulté, réelle, de correctement imputer les charges d'entretien des infrastructures entre les circulations marchandises et voyageurs ne saurait suffire à justifier une absence totale d'information à ce sujet, d'autant que ce problème ne se pose pas pour le réseau LGV.

Recommandations

R12 Consolider la connaissance des flux automobiles

L'atteinte de cet objectif suppose de conjuguer relance des enquêtes en bord de route et obtention de la part des exploitants de données dérivées de l'utilisation du réseau autoroutier à péage. Il est proposé dans cette perspective :

- d'effectuer en coopération entre le SESP et le réseau technique un diagnostic de la qualité selon les O/D de la matrice des flux automobiles de département à département établie à partir des enquêtes en bord de route sur le réseau routier principal (fiabilité et fraîcheur de l'information), et d'orienter en conséquence la programmation de la relance des enquêtes en bord de route par delà les besoins ponctuels associés à des projets d'infrastructures particuliers.
- de négocier avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes dans le cadre de leurs contrats la fourniture d'une information sur leurs trajets de gare à gare (niveau d'agrégation à définir) permettant de conforter la matrice O/D des flux automobiles.

R13 Recueillir auprès des opérateurs de transport collectif l'information adéquate sur les flux et les prix

Deux types de mesure impliquant l'une et l'autre la prise de dispositions réglementaires apparaissent prioritaires :

- rendre accessible par delà les seuls enjeux liés à la régulation, en particulier pour les études de projets d'infrastructures, en prenant les dispositions réglementaires utiles opposables à l'ensemble des opérateurs y compris les nouveaux entrants, une information sur les flux de département à département pour le transport ferroviaire, et sur les flux d'aéroport à aéroport comportant reconstitution des véritables origines-destinations des parcours en correspondance pour l'aérien ; ce qui n'empêche pas de prévoir l'éventualité de demandes spécifiques à certains projets portant sur un zonage plus détaillé.
- envisager la transposition à la France, en l'inscrivant si possible dans un contexte européen plus large, sur le modèle du système appliqué par les États-Unis à leurs transporteurs aériens intérieurs, d'un système de prélèvement d'un échantillon de billets

délivrés par les opérateurs ferroviaires et aériens nationaux et non nationaux de transport à longue distance permettant d'accéder à une connaissance des prix effectivement pratiqués en fonction des divers paramètres intervenant dans la fixation du prix. Cette recommandation devra faire l'objet d'une étude de faisabilité juridique (compatibilité avec les règles européennes, possibilité d'imposer cette mesure à des opérateurs non nationaux...).

R14 Améliorer la connaissance d'ensemble du transport par autocar

Cette amélioration passe par la conjugaison de diverses mesures à la fois d'ordre statistique, réglementaire et tarifaire :

- une évolution de l'enquête TRV en la ciblant sur le transport occasionnel, de façon à disposer d'une meilleure fiabilité quant aux estimations de flux O/D ainsi que si possible de prix pratiqué et à parvenir à une meilleure compréhension des types de prestations touristiques auxquelles participe le transport par autocar, quitte à renoncer à un suivi en continu ;
- le recueil auprès des exploitants de lignes régulières de transport international par autocar d'une information pertinente sur leurs trafics, en agissant en faveur de l'adoption d'un règlement européen en la matière auprès des instances communautaires concernées ;
- l'introduction d'une possibilité de distinction des autocars et des poids lourds au niveau des barrières de péage sur les autoroutes avec la mise en place d'un système automatique d'enregistrement ou l'adoption d'une grille tarifaire autoroutière distinguant ces véhicules (cette solution ne pouvant s'envisager, selon l'ASFA, que pour des raisons tarifaires et non statistiques).

R15 Rendre accessibles les informations sur les coûts d'exploitation

Le but recherché est moins d'entretenir un suivi en continu de coûts d'exploitation moyens, que d'obtenir des opérateurs, au cas par cas, les informations sur les coûts dans des conditions d'exploitation bien spécifiques, informations qui sont nécessaires à une bonne évaluation de l'équilibre d'exploitation des projets.

4.3.2 Les autres données fondamentales pour éclairer la politique des transports

Il s'agit là des données qui ne sont pas indispensables pour alimenter les études de projet mais qui peuvent permettre d'anticiper des tendances à long terme ou de mieux apprécier quel pourrait être l'impact d'une modification substantielle des conditions dans lesquelles les déplacements sont possibles.

- ***Les motifs de déplacement***

Il est essentiel pour toute approche prédictive en matière de déplacements de pouvoir décomposer par motif ces déplacements, de façon à relier le transport aux différents types d'activités auxquelles il contribue et qui ont des implications fortes en termes de destination selon leur localisation, en termes de fréquence de déplacement en relation avec leur intensité de pratique, ainsi qu'en termes de choix du mode selon la valeur du temps associée, la durée de séjour et le besoin de déplacement à destination.

Or si l'information collectée sur les flux O/D routiers par le truchement des enquêtes cordon renseigne presque toujours sur les motifs de déplacement, il n'en va pas de même des informations issues de la billetterie pour les opérateurs de transport collectif ou les gestionnaires d'autoroutes.

- ***Les modifications des pratiques en fonction de variations dans les facteurs déterminant ces pratiques***

La plupart des outils classiques d'observation repèrent des pratiques instantanées : déplacements de la veille, du dernier week-end, des trois derniers mois.

Les panels sont quant à eux utilisés pour mesurer l'incidence de variations des facteurs extérieurs sur les comportements. Ainsi en est-il des panels « Suivi de la demande Touristique » (SDT), SECODIP sur les kilométrages et la consommation de carburant des véhicules, Parc-Auto (panel SOFRES sur l'utilisation des véhicules), ainsi que des panels de mobilité en Allemagne et aux USA notamment, qui permettent de mesurer les changements de comportement lors des hausses de prix des carburants, de déménagement, de passage au diesel... Or les débats publics (notamment l'atelier citoyen Vallée du Rhône et Arc Languedocien) montrent que nos concitoyens sont de plus en plus conscients qu'une mobilité durable suppose des changements de comportement.

Toutefois, compte tenu du renouvellement périodique des échantillons, ces panels ne permettent pas de savoir quelle part des évolutions concerne des individus identiques pour lesquels on peut considérer que le jeu des facteurs intervient « toutes choses égales par ailleurs ».

Trois types d'approche sont à considérer dans une telle optique : les suivis longitudinaux de pratiques sur panel constant, en sur-dimensionnant l'échantillon initial en fonction de l'anticipation que l'on fait de son attrition sur la durée retenue pour l'observation, les questionnements en termes d'habitude et les enquêtes en révélation des préférences ancrées dans une description préalable des pratiques.

Un cas d'application d'une importance particulière de ce type d'analyse concerne les modifications de comportement consécutives à une modification substantielle de l'offre susceptibles d'avoir un double effet de report modal et d'induction nette de trafic. Différents dispositifs de recueil d'information ont été expérimentés à ce sujet, notamment concernant l'impact de la mise en service des premiers TGV : enquêtes de trafic avant/après sur les différents services modaux en concurrence ; panels avant/après d'usagers potentiels du nouveau service. La mise en œuvre de tels outils est la condition de bilans ex-post de type LOTI s'attachant à mettre en évidence les effets spécifiques de chaque projet important.

- ***Les caractéristiques des parcs***

La connaissance des parcs de véhicules, en niveau et en structure, est essentielle pour bien apprécier les enjeux énergétiques et environnementaux de la politique des transports. Le rapprochement en voie de mise en œuvre avec les informations collectées lors du contrôle technique des véhicules doit permettre d'assurer la mise à jour du fichier central automobile à des fins d'exploitation statistique, pour autant que la fraude au contrôle technique ne soit pas trop importante.

Les données longitudinales qui en résulteront (y.c. le kilométrage au compteur relevé lors du contrôle technique) constitueront un apport très important pour l'analyse des changements de comportement.

- ***La qualité de service***

La qualité de service est un élément déterminant du choix modal en arbitrage avec le prix de transport. C'est également un élément d'appréciation tout à fait fondamental pour le régulateur. Celui-ci comporte de multiples facettes : temps d'acheminement (à relativiser en fonction des durées des trajets terminaux pour les modes de transport collectif), ponctualité (en fonction de la proportion des circulations dont le retard excède un certain seuil), pénibilité des correspondances, confort...

Certains de ces indicateurs étant très sensibles à la période et au parcours considéré (en fonction de la congestion routière pour le temps d'acheminement routier par exemple), il est clair qu'une information uniquement relative à des moyennes rendrait mal compte de la réalité du phénomène. On pourrait donc penser pour partie à des indicateurs comparant les divers modes à des dates de grand départ et pour des trajets très fréquentés.

- ***Les informations à caractère social***

Il s'agit essentiellement des informations sur les conditions de travail des conducteurs. En ce qui concerne le transport par autocar, celles-ci avaient pour la première fois fait l'objet d'une enquête lourde en 1999/2000.

Les voies possibles d'un entretien de la connaissance dans ce domaine sont :

- la reproduction d'une interrogation spécifique des conducteurs d'autocars lors de la prochaine enquête structurelle sur les conditions de travail des conducteurs de véhicules lourds ;
- le dépouillement des chronotachygraphes en ce qui concerne l'évolution des durées de travail ;
- la réalisation d'enquêtes en face à face auprès des conducteurs, à l'instar de ce qui vient d'être mis en place pour les conducteurs de poids lourds, s'agissant des autres dimensions des conditions de travail (modalités d'exercice de la profession, rémunérations, formation...)

- ***La ventilation des circulations par types de réseaux***

Une bonne connaissance à travers notamment des dispositifs de comptage performants des niveaux de circulation sur les différents types de réseaux est tout d'abord essentielle pour bien orienter les efforts en matière d'investissement de capacité, de régulation du trafic et d'entretien. Ceci renvoie à la disparité actuelle de connaissance entre réseau national et autres réseaux et aux risques de dégradation de la connaissance inhérents au transfert aux collectivités d'une partie du réseau national.

Cette ventilation est en outre essentielle pour bien apprécier les progrès accomplis en matière de sécurité routière en mesurant l'évolution des accidents en proportion du volume de trafic correspondant. Il importe notamment de bien être capable de différencier les types de véhicules, d'où l'intérêt d'une généralisation des stations de comptage de type 'silhouettes', et de disposer d'une capacité à reconstituer à partir des observations locales élémentaires déterminant la nature accidentogène de chaque section, le trafic de classes du réseau déterminées en fonction du degré de risque d'accident qui s'y rattache. Ce dernier aspect nécessiterait en outre que la saisie du point repère de l'accident soit améliorée dans le fichier accident de l'ONISR.

La ventilation des circulations par types de réseau est par ailleurs essentielle pour bien apprécier les répercussions énergétiques de l'évolution du trafic, du fait de la sensibilité des consommations unitaires aux vitesses pratiquées et au degré de régularité de la conduite.

L'affectation sur les réseaux des déplacements décrits dans l'Enquête Transport 2007 (cf. plus haut) devrait constituer un progrès indéniable, tant pour l'analyse de la sécurité routière que pour celle des enjeux énergétiques et environnementaux.

Recommandations

R16 Affiner la connaissance de la demande par grand motif de déplacement

Il s'agit ici de consolider la connaissance des motifs de déplacement au-delà des éléments globaux fournis par les dispositifs de type enquête nationale transport, avec pour perspective de pouvoir décomposer les matrices O/D par grand motif de déplacement :

- par l'analyse des enquêtes O/D menées sur le réseau national ;
- et par la mobilisation d'une information analogue relative aux usagers des modes de transport collectif via les opérateurs ou par recueil spécifique.

R17 Systématiser les dispositifs d'observation avant/après de l'impact des grands projets

L'objectif est de veiller à mettre en place avant tout projet de modification substantielle de l'offre de service de transport, notamment par construction d'une infrastructure nouvelle, un recueil spécifique de données s'inspirant des différents types de recueil déjà expérimentés et ménageant la possibilité d'une analyse d'impact, en prévoyant explicitement son financement dans le budget global de l'opération.

Ceci suppose notamment que le recueil de l'information *ex-ante* soit partie intégrante des études préalables à la mise en service, et que la réalisation des observations sur la période postérieure à cette mise en service soit garantie suivant le même protocole et pour toute la durée jugée nécessaire à l'atteinte d'un niveau d'impact stabilisé, notamment en cas de mise en service progressive.

R18 Améliorer la compréhension des comportements de mobilité

La mise en œuvre de cette recommandation passe par un soutien budgétaire au développement des approches comportementales permettant de révéler l'influence des facteurs déterminants, à l'aide d'outils de suivi longitudinal (panels et fichiers administratifs), de questionnements en termes d'habitudes ou d'enquêtes en révélation des préférences.

R19 Se doter d'indicateurs de la qualité de service

Il s'agit de disposer d'indicateurs conjoncturels de la qualité de service rendant compte à la fois de la performance globale de l'offre et de sa sensibilité aux phénomènes de pointe de trafic.

R20 Développer le suivi des conditions de travail des professionnels du secteur

Cette mesure passe prioritairement par l'extension au transport par autocar des efforts d'amélioration du dispositif d'observation des conducteurs de poids lourds.

R21 Pérenniser le dispositif existant de suivi de la circulation et en renforcer la pertinence

Deux voies retiennent particulièrement l'attention :

- approfondir la réflexion sur les moyens de nature à éviter une dégradation des informations sur la circulation en lien avec le transfert d'une partie du réseau national aux départements,
- et renouveler progressivement l'ensemble des stations de comptage à l'aide de dispositifs susceptibles de reconnaître la silhouette des véhicules.

4.33 Les synergies possibles entre observation transport et tourisme

La description des flux de transport est un moyen privilégié de repérer le comportement des touristes, ce qui a depuis longtemps induit la tentation de faire jouer les synergies entre les deux secteurs. Le fait que deux des trois grandes enquêtes nationales de la Direction du tourisme soient en forte résonance avec le transport en est l'illustration concrète. La mise en œuvre effective des complémentarités entre les deux dispositifs d'observation reste pourtant perfectible.

Dans le cas du suivi de la demande touristique des Français, la limitation initiale du champ aux déplacements avec nuitée excluait les allers et retours à plus de 100 km dans la journée. Le fait que la part relative de ces derniers ait tendu à croître avec l'augmentation des vitesses (extension du réseau TGV, banalisation du transport aérien) a conduit le tourisme à se

préoccuper de l'intégrer pour éviter de faire apparaître des évolutions artificielles à la baisse résultant d'un transfert partiel de déplacements comportant une nuit à destination vers des déplacements dans la journée. Cette évolution est alors apparue comme une opportunité pour le secteur des transports d'accéder sans investissement spécifique dans le champ de l'observation à un outil de suivi conjoncturel de la mobilité à longue distance.

Mais le support de ce suivi, un panel omnibus non dédié, imposait un certain nombre de contraintes que le souci de ne pas perturber la continuité des séries antérieures a conduit à minimiser : sous-évaluation manifeste des déplacements pour motif professionnel, faibles marges de manœuvre quant à l'évolution du questionnaire en vue de mieux décrire les étapes successives du voyage. En outre, le fait de faire reposer l'interrogation sur des échantillons à géométrie variable selon qu'il s'agit de tourisme ou d'excursionnisme, de motif personnel ou professionnel, induit des complexités d'exploitation non négligeables et se traduit par des faiblesses de taille d'échantillon pour les modes "rares" comme l'aérien interdisant toute analyse spatiale tant soit peu détaillée.

La problématique de l'enquête aux frontières peut être considérée comme inverse, puisqu'il s'agit en l'occurrence de questionner les touristes étrangers à leur sortie du territoire par les différents modes de transport, ce qui rend le tourisme dépendant des conditions d'interrogation dans le cadre de chaque mode et des informations disponibles pour extrapoler les résultats issus des échantillons enquêtés.

En ce qui concerne le premier aspect, la non-obtention de la coopération des forces de l'ordre pour arrêter les véhicules aux frontières lors de l'enquête 2000 a conduit à substituer au dispositif traditionnel l'enquête EVE (enquête auprès des visiteurs de l'étranger) qui se différencie notamment par l'interrogation des automobilistes sur les aires de repos autoroutières et non à la frontière, ce qui soulève des questions de représentativité de la population enquêtée.

S'agissant du second aspect, l'implantation des stations de comptage automatiques, de type SIREDO sur le réseau national ou HESTIA sur autoroutes concédées, ne permet pas toujours de disposer de données fiables de redressement des enquêtes du fait de leur éloignement des frontières.

Heureusement les synergies entre observation transport et tourisme ne se limitent pas aux grandes enquêtes nationales. D'autres types de données transport s'avèrent particulièrement précieux pour alimenter les études de fréquentation touristique locale : évaluation, par la méthode dite des flux, de la présence de touristes sur un territoire par différence entre les entrées et les sorties de ce territoire par les différents modes de transport ; estimation de la fréquentation des étrangers accédant par autoroute par extrapolation des données de transaction monétique aux péages ; données de flux d'aéroport à aéroport collationnées par la DGAC. La caractéristique commune de ces différents types de données est d'atteindre du fait de l'exhaustivité de la source originelle d'information, et en dépit des approximations inhérentes au processus d'estimation qui leur est appliqué, un bon niveau de pertinence à la fois à des échelles de territoire appropriées à apprécier l'impact des politiques de développement touristique, et à un niveau de précision temporelle permettant de coller à la saisonnalité très marquée de certaines fréquentations touristiques

Il convient enfin de noter que l'ensemble des outils précédemment décrits se rapporte pour l'essentiel au déplacement à longue distance qui sépare le domicile du touriste de sa destination. La mobilité locale du touriste à partir de sa (ses) destination(s) est par contre mal connue, l'essentiel de la connaissance de la mobilité locale, notamment urbaine, provenant d'enquêtes ménages auprès des seuls résidents du territoire considéré.

Recommandations

R22 Renforcer la pertinence transport du dispositif de suivi conjoncturel de la mobilité à longue distance

Il est proposé de constituer dans un premier temps un groupe de réflexion, associant les parties intéressées des secteurs transport et tourisme, sur les conditions d'une évolution du dispositif actuel de suivi de la demande touristique qui permettrait de mieux répondre au besoin de suivi conjoncturel des déplacements à longue distance.

Au cas où une telle évolution s'avérerait impossible, il conviendrait d'étudier la faisabilité d'un dispositif spécifique transport qui assurerait le suivi des évolutions au-delà de l'enquête nationale sur les transports et les déplacements 2007-2008.

R23 Mettre à profit le contexte plus favorable en matière d'enquêtes en bord de route pour consolider les enquêtes aux frontières

Il s'agit dans un premier temps d'évaluer dans quelle mesure les perspectives nouvelles en matière d'enquêtes en bord de route peuvent permettre de consolider le dispositif d'enquête auprès des visiteurs de l'étranger pour ce qui concerne le mode routier, en complétant parallèlement l'équipement des passages frontaliers en dispositifs de comptage performants.

Dans l'hypothèse où ces perspectives s'avéreraient prometteuses, la question d'un retour aux modalités antérieures de questionnement mériterait d'être sérieusement prise en considération.

R24 Développer des outils d'observation touristique locaux prenant appui sur les informations détenues par les opérateurs de transport

Ceci passe par un encouragement à l'utilisation de tous les dispositifs à caractère exhaustif dérivés des données de gestion des opérateurs de transport pour en déduire des estimations de trafic et de fréquentation touristique à un niveau local, pour lequel les enquêtes espacées dans le temps et reposant sur des échantillons à pertinence nationale sont inopérantes. La méthode proposée par le CERTU pour les déplacements des touristes en milieu urbain, en complément d'une enquête ménages déplacements, n'a pas encore été expérimentée en vraie grandeur.

R25 Développer des outils d'observation de la mobilité locale des non-résidents.

La mobilité sur les lieux de séjour autres que le domicile habituel n'étant couverte ni par les enquêtes ménages urbaines dont le champ porte sur les seuls résidents, ni par les enquêtes sur la mobilité longue qui ne portent que sur les déplacements à longue distance, il est nécessaire de combler cette lacune par des instruments d'observation spécifique partout où la contribution des non-résidents à la mobilité locale est importante, en lien notamment avec l'attractivité touristique de la zone étudiée.

Divers types d'observations méritent d'être expérimentés à ce titre, allant d'une interrogation directe sur les lieux de visite au remplissage de carnets de déplacement auto-administrés à retour en franchise postale, en passant par une interrogation à distance au domicile du visiteur postérieurement au séjour à l'occasion duquel il aura été repéré.

4.34 Les besoins liés à la nécessaire cohérence des interventions des autorités organisatrices

Pour les études locales, il conviendrait de disposer des données de flux origine-destination (par exemple pour les déplacements domicile-travail) à un niveau infra-communal. La question se pose de savoir comment cela sera possible dans le cadre du nouveau recensement général de la population (RGP).

Les enquêtes ménages déplacements (EMD) ne couvrent pas toutes les périodes (été, week-end, jours fériés, vacances scolaires) La taille de l'échantillon ne permet généralement pas d'analyses suffisamment fines en termes de zones O/D, notamment là où les flux sont plus diffus comme dans le périurbain auquel ces enquêtes ont progressivement été étendues.

A la différence de ce qui existe en matière de transports urbains de province et de transports départementaux, il n'existe pas de recueil de données systématique sur la pratique des transports régionaux. Or la régionalisation en cours du transport ferroviaire d'intérêt régional nécessiterait un suivi particulièrement attentif de la diversité des scénarios d'évolution selon les régions. Les expériences comme celle menée dans le Nord-Pas-de-Calais concernant la demande ou projetée en matière d'offre dans le cadre d'un groupe de travail associant le CNT, le GART et le CERTU sont donc à encourager.

En outre, pour la Province, la mise en commun des informations urbaines du type des « cahiers verts » et interurbaines du type des « cahiers jaunes » devrait être systématisée compte tenu du caractère en partie artificiel de la distinction entre urbain et interurbain du point de vue des pratiques de mobilité. Ceci supposerait toutefois un enrichissement préalable substantiel des données recueillies en interurbain. Une intégration plus poussée amènerait à prendre également en compte les transports ferroviaires régionaux.

Une telle intégration permettrait non seulement de mieux couvrir l'ensemble des offres de transport collectif local, mais aussi de soulever la question de l'articulation entre les différents niveaux de cette offre : coordination des horaires de façon à rendre attractives les correspondances, intégration tarifaire... A supposer bien sûr que l'information relative aux caractéristiques de l'offre et à sa performance soit disponible : publication des horaires de desserte et du taux de respect de ces horaires, appréciation sur le degré de succès des offres tarifaires intégrées...

En ce qui concerne les transports en Île-de-France se pose un problème de fraîcheur des informations disponibles, qui se rapportent généralement à l'année N-2, ainsi que de cohérence entre les diverses sources, selon notamment qu'il s'agit du STIF en tant qu'autorité organisatrice ou des exploitants. En tout état de cause, ni les cahiers verts ni les cahiers jaunes ne couvrent l'Île-de-France, l'enquête sur les transports routiers de voyageurs (TRV) sur l'activité des autocars laissant de son côté la RATP hors champ.

A une échelle plus large, la présence sur les marchés étrangers des principaux opérateurs de transport collectif local ainsi que la future ouverture à la concurrence de l'exploitation des transports régionaux de voyageurs pourrait justifier un effort de mise en cohérence des dispositifs d'observation des pays de l'Union en la matière.

Enfin, les données sur le stationnement excluent le plus souvent, en l'état actuel du dispositif d'information, le stationnement privé.

Recommandations

R26 Constituer un cadre cohérent de recueil de l'information sur l'utilisation des transports régionaux et locaux

L'atteinte d'une cohérence d'ensemble suppose l'engagement d'actions convergentes aux différentes échelles territoriales concernées consistant notamment à :

- intégrer dans une analyse unique les observations relatives aux transports urbains et interurbains ;
- étendre au transport régional le dispositif de recueil mis en place pour les transports départementaux, en concevant un formulaire à l'attention des Conseils régionaux qui

garantirait l'uniformité du recueil d'informations sur le transport ferroviaire régional d'une région à l'autre ;

- veiller à la disponibilité d'une information à jour sur l'offre locale de transport permettant d'apprécier la qualité de l'articulation des diverses dessertes ;
- homogénéiser et actualiser les informations sur le transport en Ile de France ;
- susciter au niveau européen une réflexion sur la cohérence des dispositifs nationaux d'observation du transport régional ;
- inclure le stationnement privé dans les bases de données relatives au stationnement, pour autant que les données d'origine fiscales qui s'y rapportent soient accessibles.

4.4 En matière de transport de voyageurs et de marchandises en agglomérations

4.41 État de l'existant

De façon très générale, le domaine des statistiques sur les transports est interrogé sur l'urbain sur plusieurs plans :

- l'optimisation des infrastructures de transport,
- l'optimisation de l'implantation des autres équipements,
- les problématiques liées à l'environnement,
- les problématiques liées aux inégalités sociales, notamment dans leur dimension spatiale.

Les besoins à l'échelle d'une agglomération découlent en fait de tout ce qui fait sa vie : démographie, économie, loisirs... Et ce, avec une difficulté de plus qui est que les villes ne sont pas des objets homogènes et que la connaissance locale ne se limite pas à une donnée unique mais doit également appréhender les disparités spatiales et donc s'exercer à une échelle plus fine encore.

A une première difficulté qui consiste à trouver les données correspondantes, s'ajoute donc la nécessité d'avoir de l'information utilisable dans le contexte local, à une échelle trop fine pour recourir aux grands dispositifs nationaux mais sans perdre pour autant la capacité de mesurer l'ampleur de la spécificité de la situation locale.

- ***En termes d'infrastructures***

Le réseau routier est largement disponible (IGN, NavTech, etc...). Plusieurs prestataires privés le complètent par une offre de recherche du plus court chemin en temps ou distance pour un véhicule automobile.

Les transports collectifs sont couverts par l'enquête TCU (Transports Collectifs Urbains, faite par le Certu pour le compte de la DGMT en partenariat avec le GART et l'UTP), sauf sur l'Ile-de-France où existe un dispositif particulier géré par la Direction Régionale de l'Équipement. L'enquête sur les transports collectifs urbains (TCU), exhaustive sur toutes les collectivités locales ayant en charge les transports urbains, fournit les caractéristiques essentielles des réseaux, du parc de véhicules, du personnel, de la fréquentation, des tarifs ainsi que des données financières. Le périmètre couvert est celui du Périmètre des Transports Urbains.

Le stationnement fait l'objet d'une enquête spécifique du CERTU en 2006. La fréquentation des parkings et les tarifs peuvent être obtenus auprès des gestionnaires.

- ***En termes de flux***

Les flux de voyageurs sont connus de façon assez générale à partir des EMD (Enquêtes ménages déplacements), qui bénéficient d'une méthodologie commune développée par le Certu. Ces enquêtes sont sous maîtrise d'ouvrage des villes qui les réalisent sans contrainte

particulière de calendrier. Les échelons géographiques, zone couverte et maillage, sont spécifiques à l'enquête. Le traitement du périurbain par une approche séparée est récent.

Les migrations domicile-travail et domicile-études de commune à commune font partie de la production standard des recensements. En 1999 une extension du codage du lieu de travail à l'infra-communal a permis de reconstituer les flux domicile-travail jusqu'à l'échelle de l'IRIS. Souvent évoquées comme alternative plus régulière, les Déclarations Annuelles de Données Sociales, ne permettent pas de quantification des flux à une échelle géographique inférieure à la région.

A défaut du volume des flux qui sont soit inconnus, soit inaccessibles (SNCF), les caractéristiques des usagers des réseaux de transports en commun peuvent être connues en passant par les autorités organisatrices des transports. Celles-ci font des enquêtes embarquées mais avec des calendriers et sous des modalités qui ne sont pas harmonisées.

Les flux de véhicules automobiles sont disponibles grâce à un système de comptage automatique standard (REMI) mais limité aux seuls grands axes.

Les flux de marchandises ont fait l'objet d'une première enquête lourde « Transport de marchandises en ville » (TMV) à Bordeaux en 1995, suivie par d'autres enquêtes à Marseille et Dijon en 1996-1997. Les enquêtes nationales sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers (VUL), effectuées en 2001 et 2006, permettent également de recueillir de l'information sur le transport de marchandises en ville.

4.42 Besoins non satisfaits

On dispose d'une quantité non négligeable d'informations. Mais avant d'aborder les données qui font réellement défaut, il faut commencer par mentionner un certain nombre d'imperfections qui tendent à minimiser l'efficacité des données disponibles. Ces imperfections découlent du mode de construction du système d'information et se cristallisent en une grande difficulté à avoir une vision standardisée.

Faiblesse des données de référence auxquelles comparer les informations concernant une ville donnée : manque de données nationales ou données d'autres villes établies sous des méthodologies, avec des définitions ou dans des calendriers pas nécessairement compatibles.

Mauvaise couverture du périurbain. Dans les enquêtes sur les réseaux de transport : on passe sans transition d'une logique urbaine (TCU) à une logique départementale fortement centrée sur les préoccupations de gestion du transport scolaire (TCNU).

Multipllicité des zonages établis au cas par cas dans le cadre de chaque opération de collecte. Cette multiplicité se manifeste autant au niveau global, rendant assez confuse la définition même de la ville vue au travers de la problématique des transports, qu'au niveau infra où se côtoient sans se mélanger IRIS, îlots, adresses, sections cadastrales et zones de la politique de la ville.

Au titre des remarques générales, terminons par le simple constat que le système d'information sur les transports en ville est quasi exclusivement orienté vers son seul fonctionnement : infrastructures, entreprises de transport et voyageurs. A l'opposé une approche par les clientèles potentielles, la mesure de l'accessibilité par les transports, peut se révéler difficile et le système reste peu loquace sur des sujets délicats comme les personnes physiquement dépendantes, les ménages économiquement fragiles, les zones de relégation urbaine etc.

- ***Les infrastructures et l'offre de transports publics***

Si la géographie de la voirie est suffisamment bien connue pour faire l'objet de processus automatiques, ses caractéristiques gagneraient à être mieux connues : les points de congestion

ne sont pas systématiquement répertoriés et les temps de parcours ne peuvent être évalués que de manière théorique. De même, le recensement des voies bruyantes, qui est pourtant une obligation depuis une directive européenne récente, ne peut se faire que sur la base de quelques caractéristiques génériques (largeur, vitesse maximum), avec des modèles anciens.

Malgré les apparences, le réseau des transports en commun est loin d'être aussi bien connu. Au-delà des quelques indicateurs agrégés, l'analyse de ses performances passe par la disponibilité d'une représentation numérisée de celui. Ceci n'est fait que dans de rares cas de très grandes agglomérations. Plus grave encore, la disponibilité d'un service de transport en commun ne se résume pas à la cartographie du réseau mais est également fonction de l'emplacement des points d'accès, de leur accessibilité, notamment (mais pas seulement) vis-à-vis de personnes à mobilité réduite, et par-dessus tout de la fréquence et des plages horaires de la desserte. Autant d'informations qui ne font, aujourd'hui l'objet d'aucune collecte un peu systématique.

- ***Les transports privés***

Sur les modes de transports alternatifs aux transports collectifs - voiture, vélo marche à pied -, on ne sait au fond pas grand chose à part quelques ratios globaux de partage entre les différents modes. Le parc automobile est mal cerné : les recensements donnent une information très partielle et le fichier des cartes grises ne semble pas permettre d'obtenir une information à la fois quantitativement fiable et localisée à la bonne échelle sur quelques caractéristiques importantes du parc : âge, puissance et carburant utilisé. Le parc de véhicules non polluants, ne serait-ce que des grandes firmes ou administrations, est très difficile à évaluer.

- ***L'usage des infrastructures***

A part quelques points de mesure ponctuels concernant les grands axes, les flux ne sont connus que de manière synthétique, sans tenir compte du chemin réellement parcouru et entre des zones origine et destination assez étendues. L'accès à des données de flux finement localisés, au moins sur les trajets domicile - travail et domicile - études, est un besoin récurrent où le nouveau recensement est attendu. Et ce, d'autant plus que les pratiques de déclarations des entreprises ne rendent pas la source administrative alternative (les Déclarations Annuelles de Données Sociales) opérationnelle aux échelles souhaitées. Notons que les enquêtes ménages déplacements qui permettent d'observer les évolutions au niveau de chaque ville peuvent être utilement enrichies par le recensement réalisé en continu depuis 2004.

Le stationnement est connu de façon très inégale, selon les villes, et avec des différences notables selon qu'on considère le centre ville et le reste de l'urbain. Les difficultés viennent à la fois de la multiplicité des intervenants et d'une prise en compte partielle des places offertes sur la voirie dont seule la partie publique donne lieu à une évaluation. Le stationnement public (voirie et ouvrage) fait l'objet d'une enquête du CERTU ; elle permet de mesurer les tarifs et la fréquentation des parcs. En revanche l'usage des places de stationnement privées, très mal connu, mériterait d'être approfondi. Le Certu mène actuellement une réflexion avec le CETE-Nord-Picardie permettant de définir une méthodologie pour évaluer quantitativement cette offre privée (par la mobilisation du recensement, des informations contenues dans les fichiers de la taxe d'habitation et de la collecte d'informations issues des enquêtes ménages-déplacements – EMD-)

Les accidents ne sont généralement localisés qu'à la voie.

- ***Les temps de parcours***

Tous les travaux (recherche, modélisation) sur les tarifications liées à la congestion, type péage urbain, nécessitent d'avoir une connaissance fine des temps de parcours, à mettre en regard de

la valeur du temps. Un tel recueil de données n'existe pas en France et pourrait être réalisé, soit lors d'autres enquêtes, soit de façon spécifique.

- ***Les marchandises***

Les données détaillées sur les transports de marchandises en ville sont anciennes. Quelques comptages routiers ou enquêtes (enquête « cordon » notamment) s'y substituent très partiellement et ne parviennent pas à couvrir les besoins pour l'établissement de Plans de Déplacements Urbains ou pour faire des bilans environnementaux. A noter qu'idéalement les données sur les transports de marchandises devraient être complétées par un inventaire des plates-formes logistiques.

- ***Les données de cadrage***

Le système de transports urbains est un objet économique intéressant à suivre en soi, mais son analyse ne prend toute sa pertinence que mise en regard des besoins qu'ils couvrent, à la fois vis-à-vis de la population et des organisations présentes sur le territoire desservi.

Du côté de la population, le recensement fournit l'essentiel des données nécessaires, mais la différenciation entre communes de plus ou de moins de 10 000 habitants rend difficile les évaluations de populations soumises aux nuisances liées aux transports, évaluations qui font pourtant partie des obligations légales récentes. Par ailleurs, la plus grosse lacune se trouve précisément là où les transports en commun ont un rôle criant à jouer : vis-à-vis des personnes handicapées dont personne ne semble vraiment savoir ne serait-ce que où elles résident, alors que l'information existe. Les volets déplacement de l'enquête Handicap-Incapacité-Dépendance (HID) et le volet handicap de l'Enquête Globale Transport (EGT) en Île-de-France sont sous-exploités.

Du côté aspect fonctionnel de la ville, il manque à l'évidence un équivalent du recensement de la population aux divers lieux fréquentés. Le manque de données finement localisées sur l'emploi est une lacune souvent citée.

4.43 Recommandations

R27 : Construire un système numérisé sur les réseaux de transport en commun urbains en y incluant des informations sur l'accessibilité physique et temporelle des points de desserte.

L'obtention d'une information localisée sur les points de desserte des réseaux de transport collectifs ainsi que sur les lignes, au moins pour les agglomérations qui entrent dans le champ de l'enquête « transports collectifs urbains » est un préalable pour l'analyse de la mobilité locale. Il importerait également de compléter cette information par des données de fréquentation sur chacune des lignes.

L'accessibilité physique des points d'arrêt TCU au sens "possibilité pratique d'accéder au point d'arrêt en fonction du mode de transport initial conduit à envisager de

- disposer de bases cartographiques adaptées aux spécificités des piétons, modes doux (passage souterrain identifié, parc, ...) afin de quantifier l'accessibilité physique des réseaux TC pour ces modes,
- disposer d'une base recensant les données sur les parcs relais,
- favoriser la cohérence et l'interopérabilité de telles bases de données avec les bases routières existantes (TeleAtlas, Navteq, IGN...) afin de permettre d'estimer des niveaux d'accessibilité et de transfert modal potentiel

Une telle base de données permettrait d'inclure des informations sur l'accessibilité temporelle des points d'arrêt TCU. Il s'agirait :

- d'intégrer les préoccupations qui sont celles des travaux engagés dans le cadre du programme IUD8 (Magali Di Salvo). Il s'agit, à travers une modélisation sur plusieurs (entre 5 et 10) villes françaises de taille diverses, de bâtir des isochrones d'accessibilité au plus proche point d'accès au réseau TC.
- de déterminer les temps de parcours moyen d'accès à divers points d'une ville notamment en véhicule particulier (travaux menés par l'INRETS)

R28 : Améliorer la connaissance du parc automobile local.

L'amélioration de la connaissance du parc automobile, par l'appariement des données du fichier central des automobiles et des fichiers de contrôle technique devrait aboutir à la mise à disposition d'une base de données par canton décrivant le parc et sa composition.

R29 : Développer la connaissance localisée des besoins des personnes handicapées.

La couverture de ce besoin dépasse le cadre strictement urbain.

La connaissance des besoins de déplacement des personnes handicapées suppose de mettre en place un dispositif qui permette de mieux connaître d'une part les lieux de vie (logements accessibles, foyers d'accueil) et les lieux d'emploi et d'études (pas seulement "spécifiques" tels que les centres d'aide par le travail) des personnes handicapées, et d'autre part l'accessibilité des lieux ouverts au public (administrations, commerces, loisirs, culture, santé...). La connaissance de l'accessibilité des services de transports collectifs et celle de la voirie et des espaces publics s'inscrit dans ce contexte plus large. Les commissions communales pour l'accessibilité, rendues obligatoires dans les (inter)communalités de plus de 5000 habitants, vont d'ailleurs faire le suivi de l'accessibilité de ces composantes de la chaîne du déplacement. Il serait particulièrement important de pouvoir centraliser ces données au niveau local.

R30 : Reconduire les outils mis à disposition à partir du recensement pour une connaissance finement localisée des emplois et des flux domicile - travail.

L'analyse fine des flux domicile-travail nécessite la connaissance localisée des emplois au niveau infra-communal. Ce travail de géo-localisation des employeurs à partir des données du recensement, effectué pour le recensement de 1999, devrait être programmé pour l'actuel recensement en continu.

R31 : Renouveler les enquêtes lourdes "Marchandises en ville".

Conformément à leur objectif, ces enquêtes ont permis la mise au point d'un modèle et d'un logiciel, FRETURB, dont la version 3 permet de faire le diagnostic du transport de marchandises dans une agglomération, de calculer l'occupation de la voirie par les véhicules de livraison, voire de ceux des particuliers effectuant leurs déplacements d'achat si une enquête ménage-déplacements est disponible. Un module sur l'impact environnemental est également disponible et un module de génération de trafic est en cours de finalisation. Mais les données de calage du modèle datent maintenant d'un peu plus de 10 ans

Objectif : Mettre à jour le jeu de données sur lequel est fondé le modèle ; en effet, comme tout phénomène urbain, l'organisation logistique des villes évolue et il est fondamental de mesurer ces évolutions

Moyens : Afin de réduire les coûts (la dernière enquête à Marseille a coûté 500 000 euros, valeur 1996) il importe d'effectuer une recherche pour appréhender le type de données qui a pu évoluer. Ensuite, un protocole d'enquête devra être mis au point, s'inspirant largement des enseignements des enquêtes lourdes réalisées, mais permettant de circonscrire le champ de l'enquête aux données jugées pertinentes.

Conclusion

Le système d'observation des transports est bousculé par la décentralisation (air, ports et routes) et par l'ouverture à la concurrence (air et rail). Ces évolutions nouvelles remettent en cause l'accès aux informations antérieurement disponibles (rail, routes) mais ont également pour effet de créer des besoins nouveaux d'information : l'ouverture à la concurrence impose la mise en place d'un système d'observation des prix, par exemple. Elles obligent aussi à préciser les divers rôles des acteurs publics : actionnaires, régulateurs, autorité organisatrice, statistiques. Les différents modes se situant à des stades différents vis-à-vis de ces deux déterminants de la décentralisation et de l'ouverture à la concurrence, nous allons organiser notre synthèse de manière modale, après avoir approché la question des rôles de l'État dont la clarification nous est apparue comme un préalable. Les recommandations proposées ici représentent une sélection de celles décrites dans le rapport. Elles n'épuisent pas l'ensemble des actions à entreprendre pour disposer des informations nécessaires : comme l'a rappelé l'avant-propos, ce rapport constitue un point d'étape et non une conclusion.

▪ Les rôles de l'État

S'il n'est pas toujours facile de distinguer les divers rôles de l'État, cette tâche est pourtant nécessaire car le manque de clarté, voire la confusion des rôles qui se produit parfois, sont à l'origine de difficultés graves dans la gestion du système d'information et, plus en amont, dans la collecte de certaines informations que les « fournisseurs » répugnent à transmettre, lorsqu'ils ne perçoivent pas clairement l'usage que l'État peut en faire. Le domaine ferroviaire permet de bien observer les conflits d'intérêt actuels entre un État actionnaire de la SNCF, tutelle de RFF, régulateur ferroviaire, autorité organisatrice (rôle en fait délégué à la SNCF).

On pourrait, dans d'autres domaines relevant des transports, souligner la confusion des rôles de l'État dont les conséquences sur la gestion du système d'information sont très négatives.

Aussi, tout en étant conscient que cette proposition déborde le cadre de la mission qui nous a été confiée, nous recommandons, à l'image de ce qui se fait dans d'autres pays européens :

Recommandation : *créer une agence de régulation des transports indépendante qui pourra être rattachée à terme à une autorité nationale de la concurrence.*

▪ Les données portuaires et les flux internationaux

Les ports maritimes, par lesquels transitent 90% en tonnage des échanges avec les pays tiers et 40% des échanges intracommunautaires, sont simultanément des frontières naturelles et des plates-formes multimodales. Les besoins de connaissance concernent donc aussi bien les marchandises qui arrivent et qui partent, que le mode terrestre emprunté par les marchandises vers l'hinterland et leurs origines/destinations. Les ports sont de plus en concurrence directe avec les ports des pays voisins, ce qui implique par ailleurs un besoin de données comparatives pertinentes.

Avec le fort développement de la conteneurisation et des échanges internationaux de marchandises diverses, d'une part, l'allègement des formalités douanières aux frontières intérieures de l'Union européenne, d'autre part, ces questions se sont compliquées et les données recueillies se sont dégradées: ainsi, par exemple, le rôle de hub joué par les grands ports, avec le *feeder* qui permet d'acheminer les conteneurs maritimes vers un port d'importance moins grande et sur des navires plus petits rend plus difficile la connaissance des vraies origines/destinations; de même, le processus de mise en libre pratique des marchandises à l'import va dans le même sens et nuit à la bonne connaissance des flux transportés. La simplification des formalités douanières pour les échanges intracommunautaires a également appauvri les informations sur ces derniers.

Recommandation : améliorer la connaissance des flux conteneurisés et rouliers; approfondir la coopération avec les Douanes et Eurostat pour améliorer la qualité des données sur les importations et exportations ; établir des relations bilatérales avec nos principaux voisins européens pour compléter les informations douanières ; élaborer avec les ports autonomes un système d'observation modal des entrées et sorties terrestres et des hinterlands portuaires; approfondir, moyennant un benchmarking efficace, le suivi des grandes évolutions internationales dans le domaine de la logistique et de la conteneurisation.

▪ **Les données ferroviaires**

La situation concurrentielle dans le ferroviaire (libéralisation du transport de marchandises effective depuis 2006, et des voyageurs dans les prochaines années) est similaire à celle observée dans la téléphonie il y a quelques années, avec un opérateur historique dominant et de nouveaux entrants. Cette situation nouvelle amène cet opérateur à réduire les informations transmises à l'État afin de protéger sa position concurrentielle. Outre la clarification dans les rôles de l'État procurée par la mise en place de l'agence de régulation des transports, une loi statistique permettra d'imposer à tous les opérateurs ferroviaires la transmission d'information au régulateur et à l'autorité statistique (flux par OD, volumes, prix). Ces données devront particulièrement concerner les prix qui sont les premiers impactés par l'ouverture à la concurrence. Toutes les informations transmises au régulateur ont vocation à être transmises à l'autorité statistique, mais pas l'inverse. Transmission ne signifie pas forcément publication : cette loi statistique devra préciser les données rendues publiques.

Recommandation : élaboration d'une loi statistique accompagnée de décrets d'application décrivant les données de prix et de volume que les opérateurs de transport ferroviaire doivent transmettre d'une part au régulateur et d'autre part à l'autorité statistique. Cette loi devra préciser les données qui doivent être rendues publiques.

▪ **Les données routières**

Elles consistent autant en informations localisées sur les caractéristiques des réseaux (sous forme de systèmes d'information géographiques ou SIG) que sur les trafics (volumes en moyenne et en pointe) ou l'accidentologie ou d'autres effets externes comme le bruit. La multiplicité des acteurs : État, départements, municipalités impose aujourd'hui une réflexion sur l'obtention et la gestion de cette information compte tenu des effets de réseau. Un pays anciennement décentralisé comme l'Allemagne dispose ainsi d'une agence nationale qui collecte et gère l'information sur les trafics au bénéfice de l'ensemble des acteurs.

Recommandation : création d'une agence nationale chargée de collecter et de gérer les informations sur les caractéristiques des réseaux, leurs trafics et l'ensemble des effets externes. Cet établissement devrait être financé sur une base très large puisqu'il fournirait ses informations à tous les niveaux d'autorités concernées.

▪ **Les données aériennes**

Les statistiques actuellement disponibles sur le transport aérien ne permettent plus d'avoir une connaissance précise des flux réels de passagers compte tenu du développement du nombre de passagers en correspondance dont l'origine première ou la destination finale ne sont pas identifiables dès lors qu'ils utilisent successivement des vols différents au cours de leur voyage. La pratique du « yield management » par les compagnies aériennes pour optimiser la recette de chaque vol engendre une forte volatilité des tarifs proposés conduisant à une mauvaise connaissance des prix réellement pratiqués.

Recommandation : utiliser les dispositions du Code de l'Aviation Civile pour que les transporteurs aériens transmettent à la Direction Générale de l'Aviation Civile l'origine

première et la destination finale de leurs passagers et préciser les dispositions législatives et réglementaires à mettre en place pour connaître les prix effectivement pratiqués. L'exploitation des données de billetterie aérienne devrait permettre de connaître à la fois les origines-destinations et les prix effectifs.

▪ **Les données urbaines**

Qu'elles concernent les marchandises ou les voyageurs, les données urbaines apparaissent comme insuffisantes. La première raison est l'absence de standardisation de la collecte que ce soit au niveau des zonages, des méthodologies et de l'articulation entre l'urbain et le péri-urbain. La seconde est que si le réseau de voirie est parfaitement connu dans son tracé, celui du transport collectif urbain ne l'est que très partiellement, le dessin du réseau pas toujours numérisé devant être complété par des données d'accessibilité, d'horaires et de fréquence. Enfin, si les flux de véhicules lourds et de véhicules légers sont déjà mal connus en particulier pour les données de congestion, les modes doux comme le vélo ou la marche ne sont pas observés. La ville est un domaine où des politiques actives de transport sont mises en place sans que les informations disponibles permettent des évaluations *ex ante* et *ex post* satisfaisantes.

Recommandation : *accroître les actions et les moyens pour mener des actions de connaissance homogènes entre les agglomérations en définissant des strates de tailles permettant de différencier les efforts menés en fonction des enjeux.*

▪ **Les données multimodales**

Les recommandations modales développées ci-dessus n'excluent nullement un fort besoin parallèle de connaissance transversale à l'activité de chaque mode : caractéristiques des chaînes de transport de bout en bout tant en transport de marchandises que de voyageurs, déterminants des choix de mobilité et de mode, qu'il s'agisse des schémas d'activité des personnes ou des pratiques logistiques des entreprises. Par construction, ces champs font largement appel à la collecte de données d'initiative publique.

En outre, la mise en œuvre de ces recommandations appelle à l'évidence un suivi permettant d'évaluer la pertinence du dispositif au regard des besoins auxquels il est censé répondre.

La conception d'outils d'observation transmodaux innovants et l'évaluation des nouveaux dispositifs modaux de connaissance nécessitent la mise en place d'une structure légère placée auprès de l'organisme en charge de la statistique nationale des transports et l'assistant dans leur élaboration comme dans leur suivi, en étroite concertation avec les principaux utilisateurs des données. Ceci nous conduit à une ultime recommandation :

Recommandation : *créer auprès du SESP un comité de suivi des innovations en matière d'observation transport en y associant les principaux utilisateurs ainsi que quelques personnalités qualifiées.*

Annexe 1 : Liste des personnes ressources

Marie Odile GASCON	CERTU
Jean THEVENON	CERTU
Didier LAUNEZ	DGAC
André LEUXE	DGMT
Amena AÏDI	DGMT
Bernard GRIVEAUX	DGMT
Charles BERGANO	DGMT (DTMRF)
Lionel FORTIN	Direction des routes (DRPB/B)
Clélia GRIMAUD	DGMT (DTMRF)

Annexe 2 : Membres du groupe de travail

Outre les président et les rapporteurs

Patrice DUPUY	CAS
Marie Odile GASCON	CERTU
Jean THEVENON	CERTU
Didier LAUNEZ	DGAC
Yves LE BORGNE	DGAC
Serge GERMON	DGAC
André LEUXE	DGMT
Pascal MIGNEREY	DGMT
Charles BERGANO	DGMT / DTMRF
Odile BOVAR	DIACT
Jean-Pierre CABBILLARD	Direction des routes
Lionel FORTIN	Direction des routes (DRPB/B)
Christophe TERRIER	Direction du Tourisme (DSPES)
Béatrice LEVY	Direction du Tourisme (DSPES)
Jean CHAPELON	DSCR/ONISR
Florence DUJARDIN	GART
Isabelle ROVIRA	GART
Jean-Loup MADRE	INRETS
Jimmy ARMOOGUM	INRETS
Michel de SABOULIN	Secrétariat général (DAEI / SESP)
Emmanuel RAOUL	Secrétariat général (DAEI / SESP)
Sylvie MABILE	Secrétariat général (DAEI / SESP)
Jean-Marie SAUNIER	Secrétariat général (DAEI / SESP)
Yves GEFFRIN	Secrétariat général, Mission de la stratégie
Patrice DANZANVILLIERS	SETRA/CSTR
Marie-Astrid VERON	VNF
Jean GADENNE	VNF

Annexe 3 : Liste des personnes rencontrées

Organismes	Personnes rencontrées
Aéroports de Paris	Mme Senentz, M. Sallier, M. Benoudiba
Aéroports de province (Toulouse, Lyon, Nice, Strasbourg, Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Marseille)	M. Béreau, Mme Joly, Mme Briatte, M. Bouteille, M. Bouzy, M. Lemmel, M. Faveau, M. Lebris
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME)	C. Bortolini, S. Corballes-Catania, C. Comere, M. Filotti, L. Lanquar
Agences d'Urbanisme (Reims, Clermont Ferrand, Toulouse, Troyes, Nantes)	T. Boureau, A. Franiatte, S. Reille, N. de La Fournière, I. Lastornas, G. Lefevre
Air France	M. Lenez
Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage (ASFPA)	L. Mammar, M. Desarmenien
Association Française du transport Routier International (AFTRI)	C. Lezineau
Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes (ARCEP)	P. Champsaur
Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU)	M. Dejeammes, B. Hiron, B. Eneau, C. Deffayet, M. Gadais, MO. Gascon, E. Richard, J. Thevenon, R. Cotte
CETE (Sud-ouest, Nord-Picardie)	P. Baillet, M. Baudrin
Conseil Général d'Eure-et-Loir	S. Penna
Comité National Routier (CNR)	M. Hirou, O. Raymond, A. Giret
Conseil National des Transports (CNT)	C. Chartrain, C. Aubriot
DATAR	B. Morel
Ministère des Transports de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer :	
Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR)	MT. Goux
Direction des routes (DR)	JP. Cambillard, S. Gautier, D. Baurain, J. Astier, MC. Perrais, M. Broche, F. Collet, J. Lévêque, M. Bosc
Direction du Tourisme (DT)	B. Levy, C. Terrier, L. Vassile
Direction Général de la Mer et des Transports (DGMT)	P. Mignerey, JD. Paoli, P. Cueille, M. Huneau, F. Pajon, J. Fernandez, F. Gruffaz, J. Perret, PH. Bidet, M. Siohant, M. Crapet, M. Chamaillard, I. Vincent, J. Lesne, M. Lamalle
Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)	J. Lesage, S. Germon, JC Cussonnier, S. Mathieu, Q. Do Trinh
Direction régionale de l'Équipement de l'Île-de-France (DREIF)	Y. La Corte, P. Rigail
Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC)	D. Meunier

Secrétariat Général - DAEI	D. Bureau
Secrétariat Général - DAEI - Service Economie, Statistiques et Prospective (SESP)	A. Sauvant, D. François, C. Raoul, P. Samblat, M de Saboulin, S. Mabile
Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV)	R. Goalen, B. Lavoix
Gendarmerie nationale	JF. Royal
Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART)	I. Rovira, F. Dujardin
Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (Inrets)	JL. Madre, L. Hivert, E. Gouvernal, M. Guilbaut
Ministère des Finances, Direction Générale des Douanes et Droits Indirects	B. Laouisset,
Observatoire Interministériel de Sécurité Routière (ONISR)	J. Chapelon
ODIT-France	M. Houée
Ports autonomes (Rouen, Marseille, Le Havre, Calais)	Mme Planque, M. Dupont, M. Hucher, M. Petillon
SAPRR	JF. Langumier
Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA)	P. Danzanvilliers, P. Skriabine, A Meauzone, B. David
Services déconcentrés de l'Aviation civile (DRAC, SEAC)	M. Bertocchio, M. Disset
SNCF	E. Borne, JL Denizot, A. Varoquaux, JP Pradayrol, P. Lacombe, D. Deau
Syndicat National des Entreprises de Tourisme (SNET)	I. Servonnet
Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)	L. Debrinquat, E. Lapierre
Transport Logistique de France (TLF)	S. Lesvesque
Union des Chambres de Commerce et Établissements Gestionnaires d'Aéroport (UCCEGA)	M. Eberhard
Union des Transports Publics (UTP)	A. Meyer, B. Gazeau
Université Paris-Dauphine (Département Gestion)	P. Vallin
Voies Navigables de France (VNF)	N. Brutin

Annexe 4 : Liste des Sigles

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AFTRI	Association Française du transport Routier International
AOT	Autorité organisatrice de transports
ARCEP	Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes
ASFA	Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage
CEMT	Conférence européenne des ministres des transports
CERTU	Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CETE	Centre d' Etudes Techniques de l'Équipement
CGCL	Code général des collectivités locales
CGPC	Conseil Général des Ponts et Chaussées
CNR	Conseil National Routier
CNT	Conseil National des Transports
DADS	Déclaration annuelle de données sociales
DIACT	Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires
DAU	Document administratif unique (document douanier)
DEB	Déclaration d'échanges de biens (document douanier)
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DGDDI	Ministère des Finances, Direction Générale des Douanes et Droits Indirects
DGMT	Direction Général de la Mer et des Transports
DGR	Direction Générale des routes
DREIF	Direction régionale de l'Équipement de l'Île de France
DSCR	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
DT	Direction du Tourisme
DTMRF	Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux
ECHO	Enquête Nationale auprès des chargeurs et des opérateurs de la chaîne des transports
EMD	Enquête ménage déplacement
ENPC	Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
FNAU	Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme
FNTV	Fédération Nationale des transports de Voyageurs
GART	Groupement des Autorités Responsables de Transports
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
LTA	Lettre de transport aérien (pour tout fret aérien, yc fret camionné)
MTETM	Ministère des Transports de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer :
NST	Nomenclature de produits spécifique aux transports
NUTS	Zones géographiques (Région : NUTS 2 ; Départements : NUTS 3)
ODIT-France	Observation, Développement et Ingénierie Touristique
ONISR	Observatoire Interministériel de Sécurité Routière
SCA	Sociétés concessionnaires d'autoroutes
SDT	Suivi de la demande touristique
SESP	Secrétariat Général - DAEI - Service Economie, Statistiques et Prospective

SETRA	Service d'études techniques des routes et autoroutes
SITRAM	Système d'information sur les transports de marchandises
SNET	Syndicat National des entreprises de Tourisme
SSP	Système statistique Public
STIF	Syndicat des transports d'Île-de-France
TCNU	Transport collectif non urbain
TCU	Transport collectif urbain
TRM	Transport routier de marchandises
TRV	Transport routier de voyageurs
UCCEGA	Union des Chambres de Commerce et Établissements Gestionnaires d'Aéroport
UTP	Union des transporteurs Parisiens
UTP	Union des transporteurs Parisiens
VNF	Voies Navigables de France
VNF	Voies Navigables de France
VUL	Véhicules utilitaires légers