

Groupe de travail du CNIS sur l'inventaire des besoins d'information sur les transports Mandat

Rappel du Comité des directeurs transports du 21 janvier 2004

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.

Saisi 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..

Président : Maurice BERNADET, Président Transport de la formation « Transport-Tourisme » du CNIS

Rapporteurs : René GENEVOIS : CGPC, rapporteur désigné par le METATTM
Jean-Luc LIPATZ, INSEE, rapporteur désigné par l'INSEE

Date de la 1^{ère} réunion : 22 septembre 2004

Mandat

Le groupe de travail du CNIS aura pour objectif de brosser 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'Etat 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'Etat 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.

Canevas d'inventaire des différentes demandes d'information

1. Rappels généraux

Les demandes d'information se déclinent entre niveaux européen et national, niveau régional (axes et pôles de transport) et niveau local (problématiques urbaines notamment)

La réponse à ces demandes combine :

- Des observations directes des trafics (comptages voyageurs ou véhicules) et des conditions de transport (congestion, retards...)
- Des enquêtes statistiques auprès des usagers, soit à l'occasion d'un déplacement (enquêtes cordon, enquêtes transit), soit à leur domicile (enquêtes ménages-déplacements) ou leur lieu d'exploitation (enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises)
- Des utilisations à des fins statistiques du contenu de formulaires de type administratif ou de gestion (ports, aéroports, statistiques fluviales, accidents de la route)
- Des informations de gestion que les grandes entreprises mettent (ou mettaient) à disposition volontairement, dans un but d'information générale (SNCF, RATP, Air France, Aéroports de Paris...)
- Des « modèles » ou méthodes de reconstitution des flux fondées sur les statistiques démographiques et économiques, et calés sur les informations Transport disponibles.

2. Les catégories de demandes pour le secteur du transport

Les dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) en matière d'analyse et d'évaluation socio-économiques, et leurs applications pratiques en matière de comptes

transport, d'indicateurs de suivi, et d'évaluation de politiques et de projets, conduisent à classer les demandes d'information en trois catégories complémentaires :

- **Connaissance des agrégats macroéconomiques du transport**, tels qu'ils figurent dans les comptes annuels et dans les indicateurs de suivi des objectifs généraux de la politique des transports : la branche transports, les trafics et les flux de transport, les entreprises et les gestionnaires d'infrastructure, l'offre et la qualité de services, les effets environnementaux (insécurité, émissions polluantes, émissions de gaz à effet de serre, bruit...). Ces éléments, établis au niveau national pour répondre aux besoins de l'Insee et à ceux des partenaires nationaux du transport, devraient – au moins pour partie – pouvoir être reconstitués à l'échelle d'un territoire régional et local (aire urbaine).

Cible : ensemble des acteurs économiques du transport (public national, régional ou local)

- **Analyse des mécanismes offre-demande sur des questions stratégiques** liées au suivi de la politique multimodale des transports, tels que les grands axes et pôles (couloir rhodanien, traversées alpines ou pyrénéennes, aéroports de Paris, grandes agglomérations), dont les paramètres ont été explicités dans le projet d'indicateurs de suivi « axes et pôles » et dans le questionnement des débats publics : répartition des flux par catégories de trafics (marchandises, tourisme...) par classe de distance (transit, régional, local...) et par mode de transport ; offre de transport (vitesse, fiabilité...), et autres paramètres explicatifs de la répartition modale (prix...). Il s'agit de comprendre les principaux résultats des politiques de transport et leurs facteurs explicatifs et d'évaluer les projets d'infrastructures dans une approche multimodale.

Cible : gestionnaires et acteurs des politiques de transport (nationaux, régionaux et locaux) sur les axes et pôles concernés (exemple : observatoire des Pyrénées)

- **Compréhension des comportements des usagers** (voyageurs et chargeurs, pour les marchandises) dans leurs décisions de transport : consommation de transport des ménages (automobile, ferroviaire, aérien) selon les déterminants socio-économiques (domiciliation, revenus, âge...) et les conditions de transport (coûts d'usage des différents modes ; sécurité ; conditions de stationnement) ; consommation de services de transport par les entreprises selon le secteur d'activité et le mode d'organisation logistique.

Cible : ensemble des acteurs économiques du transport et organismes de recherche et d'élaboration de modèles d'analyse de la demande

Il convient de porter une attention particulière aux flux de transports intra européens et mondiaux qui sont de plus en plus importants. Il est essentiel de les connaître et de les comprendre.

3. Les principales lacunes dans le dispositif d'information statistique

Par rapport à ces différentes catégories de demande, et sous réserve des investigations détaillées auxquelles devra procéder le groupe de travail, on peut identifier dans le dispositif d'information six grandes lacunes, qui ont déjà fait l'objet de travaux ou réflexions préliminaires :

- **Le recensement de la circulation routière sur les réseaux locaux**, un tel recensement n'existant actuellement que sur le réseau national. La connaissance des trafics routiers sur les réseaux départementaux et locaux est parcellaire et établie sur des bases difficilement exploitables aux différentes échelles. Faute d'un tel recensement (même sommaire), la reconstitution d'un agrégat sur les circulations nationales est entachée d'une incertitude croissante (et a fortiori la détermination d'un tel agrégat sur un territoire régional ou local)

et ne permet pas de déterminer correctement les évolutions des émissions polluantes, où de reconstituer des flux origines/destinations par des modèles. Le dispositif à développer devrait comprendre, a priori : une méthodologie commune sur les modalités de comptage ; un partage local des données d'observation relative aux différents réseaux (national, départemental et communal) ; une remontée des résultats au niveau central.

- **La possibilité d'enquêtes transport au bord des routes**, actuellement indispensable pour reconstituer les flux origines/destinations sur les axes (enquêtes transit) ou pôles de transport (enquêtes cordons). Suite aux difficultés techniques de réalisation de ces enquêtes, le rapport du groupe de travail du CNIS présidé par Claude Abraham, publié en mars 2003, recommande de rechercher des solutions alternatives permettant de ne pas avoir à mettre à contribution les forces de l'ordre.
- **L'absence d'informations suffisamment détaillées sur les transports ferroviaires de voyageurs, publiques et aisément mobilisables**, alors que ces informations sont indispensables pour les études intermodales préalables qui doivent être réalisées pour les projets d'infrastructures dans le cadre des débats publics.
- **L'évolution des comportements des ménages en matière de déplacements**, actuellement connue par les enquêtes transport de 1982 et 1994 (la prochaine étant programmée en 2007) et par les enquêtes ménages (enquêtes sur les déplacements urbains réalisées à l'initiative des autorités organisatrices de transport). Ce dispositif est aujourd'hui peu satisfaisant, en raison de l'espacement trop éloigné des enquêtes transport et des insuffisances des enquêtes ménages (limités à l'agglomération et aux déplacements quotidiens urbains).
- **L'évolution des comportements des chargeurs en matière de choix modal**, actuellement partiellement suivie par les enquêtes auprès des chargeurs à des intervalles en temps trop longs : une enquête nationale (enquête « ECHO », enquête nationale auprès des chargeurs et des opérateurs de la chaîne de transport sur les déterminants logistiques et les caractéristiques physiques et organisationnelles des envois nationaux et internationaux de marchandises) est en cours actuellement, la première enquête « chargeurs » remontant à 1988.
- **La connaissance par catégories de marchandises (nomenclature NST) des flux de transports intraeuropéens et mondiaux.**

D'autres éléments font l'objet également de demandes renforcées :

- **La mesure de la qualité de service** : la qualité de service (temps de parcours, ponctualité, litiges) constitue un champ d'observation encore peu couvert d'un point de vue statistique, même si certaines entreprises produisent spontanément des indicateurs à des fins commerciales ; or la qualité, notamment en termes de temps, constitue un élément constitutif essentiel d'un service tel que les transports ; l'enjeu est ici de bien identifier les éléments de qualité de service qui relèvent d'un besoin d'observation statistique, et ceux qui relèvent des relations commerciales entre les entreprises et leurs clients.

- **L'observation des prix dans les transports**, qui est actuellement lacunaire, est un sujet dont le caractère stratégique se trouve renforcé par la situation nouvelle de régulateur dans laquelle se trouve le ministère.
- **La mesure statistique des impacts perçus des politiques des transports**, notamment en matière environnementale : le développement de débats en amont des décisions publiques conduit à s'intéresser à un champ de plus en plus large d'« impacts » des politiques des transports : mobilité bien sûr, mais aussi impacts environnementaux et sanitaires, impacts redistributifs. Ces impacts comportent un fort contenu lié à leur « perception » ou leur « acceptabilité ». Les méthodes d'évaluation et l'observation statistique disposent de peu d'outils permettant de mesurer ces « consentements » liés aux politiques des transports. Il pourrait être utile d'identifier si, au-delà des études pouvant être conduites pour une problématique ou un projet précis, des outils statistiques (enquêtes directes de consentement) peuvent être nécessaires.

Échéancier : Les interviews et auditions devront être terminées fin avril 2005.

Un point sur les travaux du groupe sera présenté à la formation « Transport- tourisme » lors de la réunion de printemps (mai – juin) puis au Bureau du Cnis du mois de juin.