

n° 006008-01

Juin 2009

Audit thématique

L'évolution des observatoires régionaux des transports (ORT)

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Mission n° 006008-01

Audit thématique

« L'évolution des observatoires régionaux des transports (ORT) »

Michèle JOIGNY
IGE

Marc d'AUBREBY
IGPC

Yves MASSENET
IGPC

Juin 2009

SOMMAIRE

Résumé	3
1. Organisation de la mission	5
2. Les missions « transport » en DRE-DREAL	6
2.1 Mais qu'attend-on des DRE-DREAL ?	
2.2 Face à ces évolutions, les ORT conservent-ils leur place et leur utilité ?	
3. La création des ORT	9
3.1 La genèse des ORT	
3.2 Des situations différenciées	
3.3 La circulaire de 2004	
4. L'état des lieux	12
4.1 Situation des ORT et moyens humains consacrés	
4.2 Productions des ORT	
4.3 Priorités par domaines	
4.4 Priorités par modes d'intervention	
4.5 Valorisation des ORT dans les grands débats locaux	
4.6 Programmation des études	
4.7 Conclusion de l'état des lieux et recommandations	
5. Identification des principales attentes des acteurs locaux	17
5.1 De la diffusion des données et des informations ...	
5.2 ... à la valorisation et à la capitalisation de la connaissance ...	
5.3 ... à l'identification d'un <u>Lieu</u> d'échanges.	
5.4 L'attente d'un élargissement des thématiques traitées au sein des ORT	
5.5 Les DREAL dans les ORT, échapper aux risques d'ambiguïté	
5.6 Conclusion et recommandations	
6. L'articulation entre les directions d'administration centrale et les directions régionales	20
Conclusion et recommandations relatives à l'articulation DAC-DR	
ANNEXES	25
Annexe 1 – Lettre de mission	
Annexe 2 – Liste des personnes rencontrées	
Annexe 3 – Questionnaire d'enquête auprès des directions régionales	
Annexe 4 – Synthèse des réponses à l'enquête	

Résumé

Par note du 24 octobre 2008 le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et la commissaire générale au développement durable ont demandé au conseil général de l'environnement et du développement durable de diligenter une mission sur l'évolution des observatoires régionaux des transports et notamment sur les conditions de leur animation par l'administration centrale.

Les entretiens conduits par la mission avec les services et les acteurs locaux montrent leur volonté de s'inscrire dans des approches partenariales et transversales de plus en plus ouvertes sur les questions des déplacements urbains, d'énergie, des modes de transports alternatifs. Il ne fait donc aucun doute que les observatoires régionaux des transports constituent un instrument particulièrement efficace pour contribuer à ancrer dans les territoires les nouvelles orientations des politiques de transports, et pour suivre concrètement l'appropriation des conclusions du Grenelle de l'environnement au sein des institutions et des professions concernées.

Bien au-delà de la diffusion de l'information, ce qui est attendu et apprécié c'est la valorisation des données et la production de connaissances élaborées. La notion de partenariat sous tendue par la structure d'observatoire régional des transports, que ce partenariat soit ou non formalisé, est considérée comme facteur d'un réel enrichissement dans le partage de la connaissance.

A l'issue de son analyse du rôle et de la production des observatoires, la mission confirme tout l'intérêt de ces structures et présente les recommandations suivantes :

- rechercher les moyens de créer des observatoires sur les deux régions de province qui n'en bénéficient pas,
- accompagner les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement dans la diffusion et la valorisation des données en matière de transport et de déplacement,
- élargir le champ des observatoires régionaux au suivi de problématiques d'ordre social, notamment par intégration de l'observatoire social des transports dans les régions où il existe,
- encourager le rééquilibrage des activités des observatoires vers les problématiques urbaines,
- remédier à la dégradation de l'information statistique concernant le ferroviaire.

Au terme de l'évolution de l'organisation du ministère, trois sous-directions d'administration centrale ont aujourd'hui vocation à s'intéresser aux observatoires régionaux des transports, deux au sein du commissariat général au développement durable, au titre de la diffusion des statistiques, et au titre des études de transport (gestion actuelle du guichet unique) et de l'animation du réseau des économistes du transport, une au sein de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer au titre du partenariat, du développement de l'intermodalité, des études et de la prospective. La constatation faite par la mission est qu'aucune de ces sous-directions n'est aujourd'hui officiellement investie de la mission d'animation du "réseau des ORT", et que la continuité de cette animation, pourtant essentielle dans le fonctionnement du dispositif, est remise en cause.

La mission souligne la nécessité de redéfinir le rôle des directions d'administration centrale dans l'animation du réseau et préconise :

- de transférer le guichet unique des études de transport au programme « infrastructures et services de transport » et d'intégrer la programmation des études locales de transport au dialogue de gestion avec les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;
- de désigner la sous-direction de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer comme tête de réseau des animateurs des ORT dans les DREAL, et de lui donner la charge de la programmation des études locales de transport et des aides au fonctionnement des observatoires régionaux des transports. Ce pilotage (un cadre A) devra associer étroitement le commissariat général au développement durable ;
- de préserver la régularité des livraisons statistiques aux directions régionales et positionner le service de l'observation et des statistiques sur le pilotage des compétences et moyens statistiques des directions régionales, ainsi que des liens avec les directions régionales de l'INSEE, en s'appuyant sur le réseau "observation et statistiques" des DREAL ;
- de poursuivre l'association des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement au réseau des économistes de transports et d'aménagement, animé par le service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable.

1. Organisation de la mission

Par note du 24 octobre 2008 le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et la commissaire générale au développement durable ont demandé au conseil général de l'environnement et du développement durable de diligenter une mission sur l'évolution des observatoires régionaux des transports (ORT) et notamment sur les conditions de leur animation par l'administration centrale.

Cette note précisait que :

- le commissariat général au développement durable souhaitait que les nouvelles directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), disposent d'une cellule permettant la valorisation au niveau régional des statistiques sur l'ensemble de son champ de compétence, et participent éventuellement à la production statistique en partant du terrain, tout en permettant une consolidation nationale;
- la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, pour sa part, exprimait le besoin d'une fonction d'observation de proximité et d'un lieu de concertation ancré dans les territoires.

Après avoir rencontré les sous-directions d'administration centrale les plus directement concernées, tant au commissariat général au développement durable (sous-direction de l'observation statistique des transports et sous-direction de la mobilité et de l'aménagement) qu'à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (sous-direction des études et de la prospective, sous-direction des transports routiers, sous-direction du travail et des affaires sociales), la mission a tout d'abord constaté que l'annonce faite par les services du commissariat général au développement durable, lors de la réunion des observatoires régionaux des transports du second semestre 2008, que le commissariat envisageait de ne plus assurer le pilotage au niveau central des ORT, avait suscité un assez large émoi.

Elle a alors choisi d'effectuer une consultation systématique de toutes les directions régionales, et établi pour cela un questionnaire qu'elle a mis au point après un premier contact en région.

Elle a ensuite approfondi les constats par des auditions avec les partenaires internes et externes de cinq observatoires régionaux présentant des caractéristiques très sensiblement différentes en Rhône-Alpes, Nord-Pas-de-Calais, Pays de la Loire, Midi-Pyrénées et Aquitaine, les membres de la mission ayant une excellente connaissance par ailleurs des observatoires de Picardie, d'Aquitaine et de Champagne-Ardenne.

Les conclusions du présent rapport ont ensuite été débattues avec les sous-directions concernées appelées ci-dessus.

2. Les missions « transport » en DRE-DREAL

Pour évaluer le rôle des observatoires régionaux des transports et son évolution possible dans le contexte actuel de renouvellement des politiques de transport, il paraît utile de revenir sur les missions des DRE et DREAL dans ce domaine.

2.1 Mais qu'attend-on des DRE-DREAL ?

Le **décret du 30 mars 1967** relatif à l'organisation et aux attributions des services régionaux de l'équipement charge le chef du service régional de l'équipement d'être le correspondant unique du préfet de région pour l'exercice des attributions intéressant le ministère de l'équipement "notamment chargé de préparer la **programmation** et la **répartition de la tranche régionale** relative aux investissements relevant du ministère de l'équipement, comprenant notamment les équipements d'infrastructures" et "en matière de transport, des tâches de caractère pluri-départemental ... et des **études économiques à effectuer au niveau régional**".

Le **décret du 27 février 2009** relatif à l'organisation et aux missions des DREAL charge celles-ci "d'élaborer et mettre en œuvre les politiques de l'État en matière d'environnement, de développement et d'aménagement durables, notamment dans les domaines ... des déplacements, des infrastructures et des services de transport, du contrôle des transports terrestres, de la circulation et de la sécurité routière ... de la valorisation des données qui relèvent de sa compétence".

En leur confiant également des missions transversales à l'ensemble des politiques relevant du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (dont, bien entendu, les politiques de transport) et du ministère du logement en matière de :

- pilotage et coordination
- veille sur le respect des principes et à l'intégration des objectifs du développement durable
- promotion de la participation des citoyens dans l'élaboration des projets
- contribution à l'information, à la formation et à l'éducation des citoyens sur les enjeux du développement durable et à leur sensibilisation aux risques.

Les orientations stratégiques pour 2009¹ des deux programmes porteurs des moyens de mise en œuvre des politiques de transport apportent un éclairage complémentaire sur les attentes formulées vis à vis des DREAL :

- le programme 203 « infrastructures et services de transport » (IST)² qui comprend notamment « les moyens de développement des infrastructures, dans un objectif de report vers les modes de transport durables, les audits relatifs aux transports collectifs subventionnés, au programme gare, aux PDH, aux enquêtes ménages, au contrôle routier... ».

¹ Circulaire relative au dialogue de gestion pour 2009, présentation des programmes.

² Qui regroupe en 2009 les anciens programmes « transports terrestres et maritimes », « réseau routier national », « passifs financiers ferroviaires » et pour parties « sécurité routière » et « transport aérien ».

Les missions des services déconcentrés y sont évoquées en ces termes **« porteurs d'objectifs d'intermodalité, les services déconcentrés sont par définition porteurs de politiques à la fois territoriales et partenariales »**.

- le programme 217 « conduite et pilotage des politiques d'énergie, d'écologie, de développement durable et d'aménagement de territoire » (CPPEEDDAT) qui comprend notamment, dans son action « stratégie », les crédits consacrés à « la production des fonctions d'études relatives aux politiques publiques et d'évaluation de celles-ci, la production des statistiques sur les champs de compétences du ministère ».

La responsabilité confiée aux services déconcentrés dans le cadre de ce programme est **« d'élaborer et de faire connaître à leurs partenaires locaux... des connaissances, analyses et visions des territoires »**, étant précisé que, pour l'observation des transports, « un réseau de correspondants contribuera au recueil de données régionales et locales sur les transports. Ce réseau s'appuiera sur les services déconcentrés et sur les observatoires régionaux des transports. »

Difficile à partir de tous ces éléments, et tant la matière est complexe, de donner une définition simple et claire des missions transport des DREAL. Et d'autant plus difficile que le partage entre deux programmes³ des moyens qui leur sont attribués ne favorise pas la lisibilité de l'action et la bonne conduite du dialogue de gestion dans ce domaine.

Mais un constat s'impose, c'est que les missions traditionnelles des DRE en matière de transports :

- connaissance territoriale
- programmation et financement
- maîtrise d'ouvrage d'infrastructures
- contrôle

sont profondément renouvelées par les approches multimodales qui ont fondé la création de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et du programme "infrastructures et service de transports" (IST). Elles le sont tout autant par les approches en termes de "services" (et pas seulement les approches en terme d'infrastructures) comme par l'affirmation du rôle des DREAL dans le portage des politiques, qui passe aussi par le partage de la connaissance et de l'analyse, avec les partenaires, les citoyens. De telles démarches transversales et multimodales ont déjà impliqué les DRE depuis plusieurs années, notamment dans le cadre de débats publics et de la préparation des contrats de projets État – Région. D'évidence elles ne peuvent qu'être appelées à se développer.

2.2 Face à ces évolutions, les ORT conservent-ils leur place et leur utilité ?

Les orientations stratégiques des programmes 203 et 217 font directement référence à la nécessité des partenariats pour la mise en œuvre des politiques de transport. Les entretiens conduits par la mission avec les services et les acteurs locaux comme les réponses des services aux questionnaires (cf. §5) montrent également et sans ambiguïté une volonté largement partagée de s'inscrire dans des approches nouvelles et plus transversales et de faire évoluer les observatoires régionaux des transports. Évolution des partenariats, avec la recherche d'ouverture vers d'autres acteurs : autorités organisatrices des transports aux

³ nous reviendrons sur ce point au § 6

différentes échelles ; ADEME ... Évolution des thématiques traitées, de plus en plus ouvertes sur les questions des déplacements urbains, d'énergie, des modes de transports alternatifs ... (cf. § 4).

Dans cette période de profonde réorientation des politiques de transports il ne fait aucun doute qu'ils constituent un instrument utile pour contribuer à ancrer dans les territoires ces nouvelles orientations, et pour suivre concrètement l'appropriation des conclusions du Grenelle de l'environnement au sein des institutions et des professions concernées.

3. La création des ORT

3.1 La genèse des ORT

Dès 1984, notamment dans le cadre des mesures d'accompagnement de la réalisation du tunnel sous la Manche, la direction régionale de l'équipement Nord-Pas-de-Calais, le Conseil régional, les organisations professionnelles du transport, Eurotunnel et les Ferries, avaient créé une association loi de 1901 destinée à organiser des concertations et échanges sur le transport de marchandises dans la région, notamment le transport routier.

Parallèlement à cette fonction de concertation, la direction régionale de l'équipement développait une cellule "Observatoire" éditant un tableau de bord régional du transport routier et constituant un centre de documentation régional sur le transport.

Des démarches analogues d'observatoire étaient développées par d'autres directions régionales de l'équipement qui avaient mis en place des systèmes d'observation des flux de transport intra et interrégionaux en association avec l'observatoire économique et statistique des transports (OEST), dans le cadre de l'article 4 de l'arrêté du 25 septembre 1985 définissant ses missions, texte qui indiquait : "Il participe à la mise en place de systèmes d'informations régionales en liaison, notamment, avec les directions régionales de l'équipement et les organismes décentralisés."

C'est dans ce contexte que le Comité national des transports, dans un avis en date du 1^{er} décembre 1990, émettait le vœu que "la concertation soit relancée dans le cadre des comités régionaux et départementaux des transports, et qu'en particulier, au niveau des comités régionaux des transports (CRT), cette concertation s'appuie sur des expérimentations de mise en place d'Observatoires régionaux des transports".

Pour donner suite à ce vœu, le comité d'évaluation et de développement de l'information sur les transports (CEDIT) constituait un groupe de travail regroupant des membres du comité national des transports, de l'observatoire économique et statistique des transports et de chacune des directions régionales de l'équipement. Ce groupe de travail, dans son rapport daté de janvier 1991, concluait qu'il convenait d'expérimenter des "observatoires régionaux des transports" dans un certain nombre de régions qui pourraient servir de relais interrégionaux pour l'extension du dispositif à l'ensemble des régions.

A la suite de ce groupe de travail et des premières expérimentations réalisées en 1992/1993 dans six régions pilotes⁴, une circulaire du 9 novembre 1993 indiquait qu'il était décidé d'amorcer dès 1994 la généralisation des observatoires régionaux des transports, fonctionnant en réseau avec l'observatoire économique et statistique des transports, en précisant que les structures adoptées pouvaient être souples suivant les desiderata des partenaires régionaux.

Cette circulaire est considérée comme l'acte fondateur des observatoires régionaux des transports, qui définit leur rôle et leurs missions.

⁴ Aquitaine, Auvergne, Languedoc-Roussillon, Lorraine, Nord-Pas-de Calais et Pays de la Loire

3.2 Des situations différenciées

Mais très vite les buts poursuivis se sont avérés multiples : à la fonction d'observation (bilan des informations accessibles au plan régional), d'engagement d'études et de synthèses économiques (constitution d'indicateurs, suivi des contrats de plan, suivi de la conjoncture), et d'information sur les transports au niveau régional (annuaires des transports, données réglementaires), se sont très vite adjoints des objectifs de concertation avec les différents acteurs régionaux. D'une part dans le cadre de la concertation recherchée avec les organismes professionnels du transport routier suite au conflit de l'été 1992, notamment pour la mise en oeuvre du "contrat de progrès du transport routier", d'autre part dans le cadre de la régionalisation des transports de voyageurs.

Conséquence de cette multiplicité des objectifs, les observatoires régionaux des transports s'avèrent donc très différents, suivant les objectifs jugés prioritaires par les partenaires au niveau régional.

Cette diversité apparaît clairement dans deux études-évaluations réalisées en 2001 :

a) Une "étude d'évaluation des actions menées par les observatoires régionaux des transports, et des résultats pour les bénéficiaires" réalisée par le bureau d'études EVALUA à la demande de la direction des affaires économiques et internationales (rapport du 14 mai 2001).

Cette étude très fouillée et argumentée fait le constat de la grande diversité des structures, des sujets traités et des niveaux d'activité, le dispositif ayant laissé une grande liberté d'organisation aux acteurs régionaux. Mais conclut que "le dispositif a prouvé pour l'essentiel la justesse de l'intuition initiale : réunir les partenaires professionnels et institutionnels autour d'activités liées à leur information mutuelle, et établir ainsi un contact non conflictuel entre la DRE et ces partenaires ...".

Elle souligne :

- une bonne qualité des travaux d'études réalisés ; la satisfaction des utilisateurs régionaux apparaissant globalement élevée et l'ORT permettant parfois de les réaliser à des coûts particulièrement bas ;
- que les critères de qualité différents que portent l'État "central" et le "terrain" ne convergent cependant pas toujours, d'autant que les travaux répondent assez souvent à des besoins exprimés localement, assez indépendants des préoccupations de l'échelon national ;
- que les travaux portant sur la notion d'information ont particulièrement bien répondu aux attentes du marché des transports tout en contribuant aux objectifs de l'État (carte des temps minima d'acheminement par exemple), quoique dans certaines régions ils sont restés peu développés alors que des attentes existent ;
- des partenariats jugés particulièrement positifs aussi bien dans l'expression des besoins que dans la réalisation des études et permettant une meilleure appropriation des résultats (avec toutefois des restrictions fonction des diverses situations observées) ;
- une animation nationale jugée pertinente et efficace dans la conception du dispositif, avec toutefois des attentes convergentes se tournant vers l'État pour une animation plus ouverte et une régulation plus active du dispositif des ORT, sur la base des expériences réussies ;
- un acquis dans l'amélioration du dialogue entre acteurs du transport.

b) Un rapport de recherche pour le PREDIT (rapport daté juillet 2001 - École nationale des travaux publics de l'État) réalisé par Fabrice BARDET Laboratoire RIVES-Formequip. Ce rapport met en évidence la structure particulièrement originale des observatoires régionaux des transports résultant des deux buts principaux poursuivis : but d'analyse et d'études économiques dans la tradition des économistes et des statisticiens de l'observatoire

économique et statistique des transports ; but de concertation avec les acteurs économiques du secteur des transports pour une meilleure appréhension des attentes locales et une meilleure mise en oeuvre sur le terrain des politiques nationales.

Ces deux rapports convergent donc sur le constat de situations diversifiées. Mais l'implication des acteurs apparaissant comme un facteur majeur de la qualité des études menées, de la concertation pratiquée et de l'application sur le terrain des politiques définies au niveau national, notamment de promotion de l'intermodalité, ils concluent à la nécessité de conserver la grande liberté d'organisation laissée aux acteurs régionaux, gage de cette implication, avec toutefois un rôle essentiel d'animation et d'échanges d'expérience devant être assuré par l'administration centrale.

3.3 La circulaire de 2004

C'est ce que confirme la circulaire n°2004-60 du 26 octobre 2004 relative à la mise en oeuvre par les directions régionales de l'équipement des **partenariats** dans le cadre des observatoires régionaux des transports.

Le mot "partenariats" apparaissant directement dans le titre de la circulaire est à ce titre particulièrement éloquent.

Cette circulaire prend acte pour la première fois que les buts poursuivis par les Observatoires régionaux sont multiples et les caractérisent :

- les travaux correspondant à des démarches d'observation (statistique ou monographique) ;
- ceux correspondant à des démarches d'animation économique du secteur des transports (information réciproque, échanges et concertation entre partenaires) ;
- ceux correspondant à des études socio-économiques pour lesquelles une démarche partenariale peut s'avérer profitable.

Cette circulaire rappelle par ailleurs que certains sujets se prêtent au partenariat, mais que les services de l'État doivent aussi le cas échéant définir des positions qui leur sont propres ; qu'à ce titre certaines études ne peuvent pas relever du partenariat et doivent être réalisées sous la seule maîtrise des services de l'État.

Elle indique enfin que les modes organisationnels peuvent être divers en fonction des volontés des partenaires (association loi 1901 ou convention de partenariat, voire, réalisation par la DRE, sous son propre timbre, de travaux pouvant être partagés avec les acteurs locaux). Elle appelle enfin l'attention sur la nécessité que les règles de droit relatives aux financements publics confiés à des associations soient respectés avec vigilance.

4. État des lieux

La situation et les productions des ORT faisaient l'objet, jusqu'aux récentes réorganisations de l'administration centrale, d'une animation et d'un suivi réguliers. Une documentation exhaustive et à jour a ainsi été fournie à la mission. Celle-ci a cependant souhaité compléter les documents fournis en procédant à deux types de questionnements :

- un questionnaire systématique des 22 DRE métropolitaines
- quelques entretiens avec des partenaires d'ORT.

Le questionnaire des directions régionales est porté en annexe 3. Il a été composé en prenant en compte nombre des interrogations ou constatations reçues de nos interlocuteurs du commissariat général au développement durable (CGDD) et de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), ou tirées de leur lettre de mission. Il est remarquable, et probablement significatif de leurs attentes, mais sans doute aussi des inquiétudes suscitées par l'annonce du retrait des administrations centrales de l'animation des ORT (cf.§1), que toutes les DRE nous ont retourné leur questionnaire soigneusement rempli. Ceci ne peut que renforcer le caractère représentatif des constatations qui suivent.

Il est non moins significatif d'observer que les interlocuteurs externes partenaires d'ORT se sont très volontiers rendus aux entretiens avec la mission ou la mission d'inspection générale territoriale (MIGT) déléguée.

Un récapitulatif des réponses des directions régionales est porté en annexe 3 en trois tableaux, dont les principaux enseignements sont commentés ci-après pour les deux premiers, et au chapitre 5 pour le troisième.

4.1 Situation des ORT et moyens humains consacrés

La très grande majorité des ORT exercent une activité régulière dans l'esprit de la circulaire fondatrice de 1993. Hormis la région Île-de-France, où les dimensions du contexte de partenariat institutionnel se prêtent mal à un ORT, seules deux régions de province font exception à ce constat d'activité.

Les organisations des ORT s'adaptent : 43% d'entre elles ont connu des modifications substantielles durant les années 2000. Mais les statuts restent diversifiés, n'étant formalisés que dans 12 régions métropolitaines sur 19 (association ou convention de partenariat régulièrement renouvelée).

La direction régionale est l'animateur central de l'ORT dans plus de 70% des régions. Dans six régions, dont les trois plus grosses régions de province, la direction régionale partage cette animation avec un ou deux partenaires, la Région et/ou la chambre régionale de commerce et d'industrie (CRCI) ou un groupement interprofessionnel.

Cette diversité de situations statutaires ne nous paraît pas constituer un problème, dès lors qu'elle correspond aux situations locales et aux attentes des partenaires, comme le constatent pratiquement toutes les directions régionales où l'observatoire a une activité régulière.

En revanche, il y a lieu d'explorer les conditions pour étendre aux régions Centre et Haute Normandie le bénéfice d'un ORT⁵.

⁵ voir plus loin au § 4.7

Les moyens humains consacrés à cette animation représentent en moyenne un équivalent temps-plein (ETP)⁶ de catégorie A/A+ ou B par direction régionale. Cette estimation modeste doit sans doute être tempérée par la difficulté du partage de cette activité avec les activités d'études de transports propres à la direction régionale⁷. L'emploi de statisticiens INSEE, bien que faible en moyenne, dépasse le ½ ETP dans six directions régionales.

La mutualisation de moyens avec d'autres domaines que les transports n'est pratiquée que dans 14% des directions régionales. Elle est envisagée ou constituée dans certaines DREAL, mais l'état d'avancement des projets d'organisation ne permet pas encore d'apprécier statistiquement cette perspective.

Il y a cependant toutes raisons de penser que les organisations s'orienteront vers une certaine mutualisation des fonctions de traitement statistique, de gestion et d'analyse de données territoriales, par exemple pour les domaines de la construction, des transports de l'énergie et de l'aménagement.

En effet plusieurs constatations peuvent argumenter cette anticipation :

- la limitation annoncée des remplacements des statisticiens INSEE à un par DREAL, tous domaines de compétences confondus ;
- plusieurs partenaires des ORT ont manifesté une réelle prise de conscience des enjeux de développement durable et une attente d'approches systémiques et transversales ;
- comme on le développera plus loin, les directions régionales préconisent un rééquilibrage vers l'urbain des activités des observatoires, et plusieurs souhaitent davantage intégrer les domaines transports et aménagement.

Les observatoires sociaux des transports (OST) ont été constitués dans onze régions. Le moins que l'on puisse dire est que les problématiques sociales des transports sont suivies de manière hétérogène et lacunaire. Mais les liens instaurés avec les anciennes directions régionales du travail et des transports (DRTT) dans le cadre des commissions de suivi du contrat de progrès ont été le plus souvent prolongés avec les directions régionales du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle (DRTEFP) après l'intégration de l'inspection du travail des transports.

Dans le contexte actuel de grande fragilisation de nombreuses entreprises de transport, les conditions paraissent donc inviter à une intégration des problématiques sociales dans les ORT, comme cela existe déjà dans plusieurs grandes régions, afin de mieux couvrir ce troisième volet du développement durable dans l'animation locale des milieux institutionnels et professionnels des transports.

4.2 Productions des ORT

Avant de développer les constatations de la mission sur ce sujet, il est nécessaire de commenter son caractère inéluctablement imprécis en termes de volumes produits. En effet la diversité des modes d'implications des directions régionales dans "leur" ORT conduit plusieurs d'entre elles à exprimer des difficultés pour partager les productions qui relèvent de leurs missions propres et celles qui relèvent de l'ORT. C'est ainsi que la mission a renoncé à toute interprétation des réponses reçues en ce qui concerne les crédits d'études mobilisés. Nous reviendrons sur ce sujet au chapitre suivant, à propos de l'articulation entre les services centraux et les directions régionales.

⁶ dont seulement 0,2 ETP d'attaché INSEE

⁷ voir ci-après §4.2

Avertie de la difficulté ainsi rappelée, la mission a recherché une vision d'ensemble des politiques locales des ORT en questionnant les directions régionales en termes de priorité d'emploi de leurs moyens, tant par domaines (voyageurs, marchandises, infrastructures) que par modes de production (jeux d'acteurs, observation, prospective). Ces priorités ont été sollicitées en % de l'activité actuelle, et suivant une cotation plus grossière⁸ pour ce qui leur paraît souhaitable à l'avenir.

4.3 Priorités par domaines

Plus de la moitié des moyens sont consacrés au domaine des marchandises, domaine couvert par tous les ORT, contre un petit tiers consacré au domaine des voyageurs, non couvert dans trois régions. Les infrastructures ne sont pas abordées dans cinq régions et ne représentent que 1/7^{ème} des moyens.

Priorités par domaines	Moyens actuels en %			Partage souhaitable / 9		
	marchandises	voyageurs	infrastructures	marchandises	voyageurs	infrastructures
Moyenne des régions hors Île-de-France	54%	32%	14%	3,9	3,1	2,0

Il est intéressant de constater que les orientations souhaitables exprimées par les directions régionales tendent à équilibrer ce partage des priorités, tout en conservant la même hiérarchie relative. Une seule région continuerait à ne pas traiter des voyageurs, et deux pour les infrastructures. Et il est significatif de constater que plusieurs ORT se sont élargis vers les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) ou sont sur le point de le faire.

La mission relève également plusieurs démarches transversales récemment initiées, comme des tables rondes sur la logistique, des études sur les marchandises en ville et sur les transports de déchets.

4.4 Priorités par modes d'intervention

Du point de vue des modes d'intervention, une petite moitié des moyens sont affectés à l'observation et à la diffusion des connaissances, tandis que l'animation du jeu d'acteurs et les études prospectives bénéficient chacune d'un gros quart de ces moyens.

Priorités par modes d'intervention	Moyens actuels en %			Partage souhaitable / 9		
	Jeux d'acteurs	Observation	Prospective	Jeux d'acteurs	Observation	Prospective
Moyenne des régions hors Île-de-France	26%	48%	26%	2,7	3,5	2,8

Et, comme ci-dessus, les orientations souhaitables exprimées par les directions régionales tendent à rééquilibrer les priorités de ces trois modes d'intervention des ORT, sans en modifier la hiérarchie relative.

⁸ le changement de format invitant à une réflexion spécifique.

4.5 Valorisation des ORT dans les grands débats locaux

Le questionnaire interrogeait les directions régionales sur le rôle de l'ORT dans les grands débats locaux concernant les transports, notamment dans le cadre de débats publics et de l'élaboration des schémas régionaux des infrastructures de transport (SRIT). Il est satisfaisant que dans un nombre important de régions celui-ci ait été reconnu comme centre de ressources pour l'élaboration du schéma régional.

4.6 Programmation des études

La programmation des études dans le domaine des transports a connu une avancée remarquable avec la création du "guichet unique transports" (GUT), aujourd'hui imputé sur le volet stratégie du programme soutien CPPEEDDAT. Par définition multimodal, le "guichet unique transports" a encouragé l'émergence de propositions d'études de la part des directions régionales sur un champ extrêmement ouvert des problématiques de transports et de déplacements. Dans le même esprit le "guichet unique transports" apporte un appui pour le fonctionnement des ORT.

Tout en reconnaissant ce progrès remarquable, la mission présente plusieurs constatations qui induiront des recommandations développées au chapitre consacré à l'articulation entre les services centraux et les directions régionales.

Ces constatations sont les suivantes, certaines étant naturellement liées.

- Les propositions d'études sont purement remontantes des directions régionales vers le "guichet unique transports", sans cadrage a priori par l'administration centrale, et sans explication de sa part sur les motifs de sélection des études dans le programme annuel.
- La mutualisation plurirégionale, de même que l'élargissement interrégional des territoires d'investigation apparaissent comme des cas isolés et rares.
- L'administration centrale ne tire aucune valeur pour son compte des études réalisées en régions. Ceci constitue évidemment une fragilité budgétaire du dispositif.
- Le programme d'études du "guichet unique transports" ne se rattache aujourd'hui à aucun dialogue de gestion LOLF.
- Le "guichet unique transports" cohabite avec d'autres financements d'importantes études générales de transports, précédemment soutenus par le programme "réseau routier national (RRN)" et aujourd'hui fondus dans le programme "infrastructures et services de transports (IST)"⁹.

4.7 Conclusion de l'état des lieux et recommandations

En conclusion de cet état des lieux le dispositif des ORT apparaît comme un assemblage multiforme mais très efficace, au service de la diffusion des connaissances et à la recherche d'une dynamique de progrès entre les institutionnels et les opérateurs de transports.

La modicité des moyens qui leur sont spécifiquement consacrés - en moyenne un équivalent temps plein (ETP) par région - est à la fois la mesure de cette efficacité et de sa fragilité. Car

⁹ études préparatoires aux débats publics de grandes infrastructures, enquêtes ménages d'agglomérations, modélisations des déplacements urbains...

le rôle de la direction régionale dans l'animation de l'ORT est tel que, malgré l'intérêt qu'y portent les partenaires extérieurs, celui-ci ne survivrait pas au retrait de celle-là.

A l'issue de cet état des lieux sur la situation des ORT, les recommandations suivantes sont présentées par la mission :

- *rechercher les moyens de créer l'ORT sur les deux régions de province qui n'en bénéficient pas,*
- *élargir le champ des ORT au suivi de problématiques d'ordre social, notamment par intégration de l'observatoire social des transports (OST) dans les régions où il existe,*
- *encourager le rééquilibrage des activités des ORT vers les problématiques urbaines.*

5. Identification des principales attentes des acteurs locaux

Dans six régions, la mission a eu, ou a fait réaliser¹⁰ des entretiens individuels avec des acteurs locaux des transports, professionnels ou institutionnels, partenaires de l'ORT (la liste des personnes ainsi rencontrées figure en annexe 2). En regard de la diversité des structures et des modes de fonctionnement des observatoires concernés, la convergence des points de vue et des attentes exprimées par les acteurs locaux est particulièrement frappante. Au-delà de l'unanimité à souligner l'utilité et l'action positive de l'ORT, la convergence se fait particulièrement sur les notions de capitalisation des connaissances, de lieu de rencontre et d'échanges et sur l'attente d'un élargissement des champs d'intervention de l'ORT.

5.1 De la diffusion des données et des informations ...

La circulaire du 9 novembre 1993 assignait pour objectif aux ORT "d'assurer un véritable service public d'observation économique et statistique répondant aux besoins de l'ensemble des acteurs régionaux". Ces termes méritent certainement d'être précisés. En effet, compte tenu des moyens consacrés à cette mission, qui sont quasi exclusivement ceux des directions régionales, le constat est qu'il s'agit davantage dans les faits de diffuser et de mettre à disposition de tous les acteurs les données nationales, sous une forme régionalisée et valorisée.

Les efforts faits par les ORT et les DRE pour recueillir des données locales (enquêtes conjonctures, observations sociales, données des opérateurs...) restent limitées et se heurtent de plus à la répugnance de certains opérateurs à communiquer leurs données.¹¹ Les services font par ailleurs état des difficultés qu'ils éprouvent pour décliner les données produites au niveau national à un niveau d'observation local qui se veut de plus en plus fin. Dans le domaine des transports, l'éclatement de l'information et des données entre de multiples acteurs (notamment les autorités organisatrices des transports) pose problème au regard notamment de l'évolution des besoins d'information des services et de leurs partenaires (cf. §5.4).

Quelles que soient les lacunes dans les données disponibles, la diffusion, par les ORT le plus souvent, par les directions régionales en l'absence d'ORT, des données nationales, éventuellement enrichies des données locales, répond à une attente fortement exprimée par les acteurs locaux. Ils sont extrêmement attentifs à la fiabilité des chiffres et très reconnaissants à ce titre du rôle que jouent les directions régionales au sein des ORT pour diffuser ces données. Plusieurs des interlocuteurs rencontrés par la mission ont ainsi souligné la capacité des DRE à objectiver et sécuriser les données pour qu'elles deviennent une référence partagée et ont insisté sur l'importance du "regard neutre" qui est, à leur sens, celui de l'État dans le dispositif partenarial des ORT.

5.2 ... à la valorisation et à la capitalisation de la connaissance ...

Mais bien au-delà de la diffusion de l'information ce qui est attendu et apprécié c'est la valorisation des données et la production de connaissances élaborées. Et la notion de

¹⁰ les entretiens de Midi-Pyrénées étaient assurés par la MIGT 7

¹¹ Les difficultés à obtenir les données SNCF ont été à maintes reprises soulignées, du fait d'une part de l'évolution des modes de suivi des douanes, du fait d'autre part d'un retrait de plus en plus marqué des ORT de la part de la SNCF, au nom du respect du secret commercial. Cet argument est sans doute poussé au delà de l'acceptable.

partenariat sous tendue par la structure d'ORT, que ce partenariat soit ou non formalisé,¹² est considérée comme facteur d'un réel enrichissement dans le partage de la connaissance. Une expression parmi d'autres dans ce sens "c'est un lieu où l'on progresse ensemble dans la connaissance et la compréhension". Maîtrise d'ouvrage d'études par des observatoires structurés pour ce faire, diffusion des études réalisées par les partenaires des observatoires plus informels, organisation de journées thématiques, colloques ou séminaires, dans chaque région on a su trouver, selon des modalités très diverses, les moyens de ce partage de la connaissance.

5.3 ... à l'identification d'un Lieu d'échanges.

Ce terme même de "Lieu", utilisé de manière systématique par les acteurs locaux pour désigner l'ORT (quand bien même il peut s'agir d'un lieu tout à fait virtuel, comme un site Internet !), suggère une forme intéressante d'appropriation ou de partage d'un espace public. "Un lieu d'échanges et de concertation intéressant...", "un lieu d'échanges qui n'existe pas ailleurs...", "un lieu où se rencontrent l'État, les collectivités locales, les professionnels..." ; "l'ORT a permis aux professionnels de s'ouvrir sur d'autres modes ..." ; "un lieu où on peut discuter et échanger..." : "les responsabilités sont tellement éclatées, si on n'avait pas ce genre d'instances pour se parler, on ne se parlerait pas..." ; "un lieu d'échanges, se rencontrer dans un espace **neutre**...". Nous soulignons particulièrement cette notion de neutralité, qui est revenue très souvent dans les échanges avec les acteurs locaux. Ce qu'ils apprécient particulièrement dans l'ORT, c'est que, sous la forme qu'ils ont eux-même **librement choisie** (association, structure formalisée par une convention de partenariat, structure totalement informelle...), **la parole n'est pas institutionnelle**. Et cet aspect était souvent noté, de la part de nos interlocuteurs, par contraste avec d'autres instances, formelles cette fois, comme le comité économique et social régional (CESR),¹³ où sont également abordées les questions de transport, mais où chacun se retrouve dans une posture de représentation. Cette liberté des échanges et des discussions au sein des ORT représente pour leurs membres une plus value réelle dans la construction d'une relation de confiance, malgré des points de vue et des intérêts parfois extrêmement divergents entre les différents membres. Dans ce lieu qui échappe au formalisme institutionnel, ils expriment le sentiment de pouvoir plus facilement exprimer leur point de vue, s'appropriier des sujets et s'ouvrir aux autres acteurs. Si les diagnostics qui peuvent s'y élaborer ne sont pas partagés par tous, au moins sont-ils soumis à la contradiction.

5.4 L'attente d'un élargissement des thématiques traitées au sein des ORT

Mais la contrepartie de cette liberté c'est que les ORT restent souvent marqués par l'empreinte des partenariats fondateurs et ainsi par des thématiques dominantes : "transport routier de marchandises", "transport de voyageurs", "interurbain". Cette marque peut avoir pour conséquences le refus de certaines institutions de participer à des instances qu'elles jugent "dominées par des lobbies". Si ces refus sont rares, il y a cependant de la part de l'ensemble des acteurs rencontrés une attente manifeste quant à l'évolution des thématiques abordées par les ORT. L'attente qu'ils travaillent dans une vision plus prospective, mais surtout qu'ils abordent davantage les questions d'intermodalité et de rapports modaux, les questions des transports urbains et interités, les questions d'énergie ... Ces attentes sont en pleine convergence avec les orientations et l'élargissement des compétences du ministère et les

¹² La directrice des transports d'un conseil régional, parlant de la région où elle était en poste précédemment l'exprimait ainsi "il n'y avait pas de structure proprement dite, mais beaucoup d'études avec des partenariats et des thématiques très ouvertes et on nous réunissait régulièrement pour les définir".

¹³ Ou les comités régionaux des transports, dont la lourdeur institutionnelle fait qu'ils n'ont jamais réellement fonctionné ...

intentions exprimées par les DREAL dans leurs réponses à l'enquête conduite par la mission (cf. § 4.3). Si cette expression très "Grenellienne" des acteurs du transport est très positive, la capacité des directions régionales d'y répondre pleinement ne va cependant pas de soi et nécessitera un investissement important, de leur part et de la part des administrations centrales pour définir des outils et des méthodes pour décliner localement des politiques de transport renouvelées.

5.5 Les DREAL dans les ORT, échapper aux risques d'ambiguïté

Le rôle des directions régionales de l'équipement a été central dans la création, le fonctionnement, l'animation des ORT. L'État en est de très loin le principal financeur par les moyens de fonctionnement et les personnels mis à disposition et la diffusion des données et statistiques de transport. L'hypothèse d'une démultiplication des moyens qui conduisait, dans la circulaire du 9 novembre 1993, à préconiser de préférence la mise en place d'une structure associative s'est dans la réalité peu traduite dans les faits. Le rôle des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement restera donc déterminant pour faire vivre les ORT, et la capacité des services à le faire est unanimement soulignée.

Mais dans le même temps, quelques acteurs, de façon très minoritaire, disent avoir du mal à voir où est la frontière entre la direction régionale et l'observatoire et estiment qu'il y a une certaine confusion des rôles.¹⁴ La mission estime que la circulaire du 26 octobre 2004 a bien fixé les modalités et les limites des partenariats et que les services ont bien su préciser ces limites. Les attentes exprimées auprès de la mission par les partenaires externes sur les évolutions "Grenelliennes" des thématiques de travail des ORT montrent aussi qu'il y a un réel intérêt à ce que l'État porte les politiques publiques dans des instances telles que celles-là.

5.6 Conclusion et recommandations

En conclusion de cette expression des attentes des partenaires locaux, la mission considère que le dispositif des ORT a bien toute sa place dans le débat local sur les systèmes de transport. Sur ce point, elle confirme pleinement les conclusions de l'étude d'évaluation réalisée en 2001 (cf. § 3.2). Mais elle doit aussi témoigner des attentes manifestées par les acteurs locaux quant aux thématiques abordées. Ces attentes obligent les DREAL. Elles en ont bien conscience mais ont aussi besoin d'être outillées et accompagnées pour pouvoir y répondre.

Les recommandations suivantes sont présentées à ce titre par la mission :

- *poursuivre l'accompagnement des DREAL par le SOeS dans la diffusion et la valorisation des données en matière de transport et de déplacement*
- *remédier à la dégradation de l'information statistique concernant le ferroviaire, un paradoxe dans un contexte où s'exprime la volonté d'un report modal. Quelques DREAL et directions régionales de la SNCF pourraient être missionnés, en accord conjoint du directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et du président de la SNCF, pour préfigurer les chemins d'une coopération à la fois effective et respectueuse du secret commercial.*

¹⁴ voire une forme de caution à la parole dominante de certains groupes de pression (cf.5.2)

6. L'articulation entre les directions d'administration centrale et les directions régionales

L'articulation entre les services centraux et les directions régionales vivait sur la lancée d'un soutien prolongé et en constant renouvellement aux DRE et aux ORT de la part de l'administration centrale. Pour illustrer cette constatation on peut citer l'étude lourde d'évaluation des ORT conduite en 2001, la création du "guichet unique transports" (GUT) puis la création du réseau des économistes des transports et de l'aménagement (RETA)¹⁵, qui bénéficie d'une animation particulièrement dynamique.

En ce qui concerne précisément les ORT, ce soutien était matérialisé par l'affectation d'un cadre de catégorie A à l'animation du "réseau des ORT". Une appellation d'ailleurs quelque peu impropre car cette animation visait, non les ORT eux-mêmes, mais bien les cadres des DRE qui avaient en charge la conduite des partenariats et la diffusion de la connaissance. Cette animation était en tous cas unanimement appréciée, permettant tout à la fois l'expression des attentes des directions d'administration centrales quant aux politiques publiques à porter dans les structures partenariales, et les échanges entre les DRE sur les actions conduites.

Mais les récentes réorganisations de l'administration centrale ont profondément modifié l'organigramme relationnel avec les directions régionales, en éclatant en deux services au sein du commissariat général au développement durable (CGDD) la tête de réseau traditionnelle des ORT, et en créant avec la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) une nouvelle direction compétente sur tous les modes de transports terrestres et maritimes. Cette nouvelle organisation repose d'ailleurs la question du rattachement du "guichet unique transports" (GUT), comme l'avait d'ailleurs déjà souligné l'audit sur le programme "transports terrestres et maritimes" réalisé par le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et daté de décembre 2008. Le rattachement à une direction transversale était pleinement justifié dans une organisation sectorielle des directions de transport. Il n'en va plus de même dans la nouvelle organisation intégrant les différents modes.

Plus précisément, les trois sous-directions suivantes ont vocation à s'intéresser aux ORT :

- commissariat général au développement durable, service de l'observation et des statistiques, sous-direction de l'observation statistique des transports (CGDD/SOeS/OST) au titre de la diffusion des statistiques ;
- commissariat général au développement durable, service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable, sous direction de la mobilité et de l'aménagement (CGDD/SEEI/MA) au titre du "guichet unique transports" (GUT) et du réseau des économistes des transports et de l'aménagement (RETA) ;
- direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, service de l'administration générale et de la stratégie, sous-direction des études et de la prospective (DGITM/SAGS/EP) au titre des études et de la prospective.

La constatation faite par la mission est qu'aucune de ces sous-directions n'est aujourd'hui réellement investie de la mission d'animation du réseau des ORT, et que la continuité de cette animation n'est plus assurée. Cette constatation faite dès les premiers entretiens avec ces trois sous-directions a conduit la mission à concevoir un questionnement des directions régionales

¹⁵ Les membres du réseau des économistes des transports et de l'aménagement (RETA) ne sauraient être confondus avec les animateurs des ORT, mais en pratique, dans les directions régionales, les mêmes agents peuvent avoir des missions de chargés d'études en économie des transports et être à temps partiels contributeurs pour l'ORT.

spécialement orienté sur ce thème de l'articulation entre le niveau central et le niveau régional. Le détail des réponses est porté en annexe 4, mais les moyennes des appréciations des directions régionales sont présentées dans le tableau ci-après, ces appréciations correspondant à trois niveaux, de 0 pour un désaccord à 2 pour un accord complet.

Ces résultats s'interprètent de la façon suivante.

- a. Les trois grandes finalités des ORT recueillent, toutes et à des niveaux très proches, une adhésion forte des directions régionales.
- b. L'hypothèse d'une auto-animation des ORT en club simplement accompagné par l'administration centrale, est rejetée.
- c. L'intérêt du soutien des compétences par l'animation centrale du réseau des économistes des transports et de l'aménagement (RETA) est fortement reconnu.
- d. L'adhésion au processus de programmation des études est faible.
- e. Les directions régionales sont prêtes à s'inscrire dans certains cadrages d'études coordonnés au niveau central.

Items soumis à l'appréciation des DRE - DREAL	Moyenne des avis : 2 tout à fait d'accord 1 accord sous réserve 0 pas d'accord
1. La finalité première de l'ORT est le lien noué avec les milieux professionnels et les institutionnels locaux pour concourir au pilotage des politiques de transport. Cette finalité relève de la DGITM.	1,3
2. La finalité première de l'ORT est d'assurer un véritable service public d'observation économique et statistique répondant aux besoins de l'ensemble des acteurs régionaux. ¹⁶ Cette finalité relève du CGDD	1,3
3. La finalité première de l'ORT est de développer la connaissance par des études au niveau du terrain et au contact des acteurs professionnels et institutionnels.	1,5
4. La programmation des études est désormais répartie sur le GUT et sur le programme IST de la DGITM. Cela ne pose pas de problème le partage des champs d'études est clair.	0,5
5. Le réseau des économistes transports et aménagement bénéficie d'une animation dynamique du CGDD. Ce pilotage des compétences techniques est un soutien indispensable des ORT.	1,8
6. Le rôle de la DRE est d'apporter à l'ORT la vision de l'État, et notamment une approche interrégionale de certains problèmes de transports. Ceci nécessite une coordination au niveau central.	1,6
7. Certains ayant envisagé une auto animation du réseau des ORT, le pilotage central des ORT peut-il se réduire à un simple soutien d'un club autogéré des ORT ?	0,2
8. L'administration centrale tire, aujourd'hui, peu de profit des études produites par les ORT, notamment faute d'une couverture territoriale suffisamment significative. Quelques programmes d'études plurirégionales coordonnés au niveau central sont-ils envisageables ?	1,4

¹⁶ Extrait de la circulaire du 9 novembre 1993

Au regard de ces constatations faites auprès des directions régionales, la mission considère que les ORT offrent un moyen efficient et adapté pour *favoriser l'expression en région des politiques de transports issues du Grenelle de l'environnement*. Elle pense par conséquent que les services centraux auront avantage à préserver, plus que jamais, leurs directions régionales *dans un positionnement qui les invite à une approche plus systémique des problématiques de transports, en élargissant le regard des ORT aux problématiques sociales et environnementales des transports, pour gagner en efficacité en faveur du report modal*¹⁷.

Ainsi plusieurs recommandations sont présentées par la mission en vue de redéfinir les rapports entre les services centraux et les directions régionales. Ces recommandations visent à pérenniser l'implication des trois sous-directions tout en identifiant une tête de réseau.

Conclusion et recommandations relatives à l'articulation DAC-DR

En conclusion de ce chapitre sur l'articulation des services centraux et régionaux, la mission invite le commissariat général au développement durable (CGDD) et la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) à s'entendre sur un rattachement du "guichet unique transports" (GUT) au programme "infrastructures et services de transports" (IST), et à recomposer les missions respectives des trois sous-directions concernées dans le sens des recommandations suivantes, *tout en assurant entre la sous-direction des études et de la prospective de la DGITM (SAGS/EP) et les services du commissariat général au développement durable (SOeS/OST et SEEI/MA) les liens en back office nécessaires à une animation efficace et bien ressentie des actions et des études menées au niveau régional*. Ce dispositif pourrait être confirmé par un accord à passer entre le CGDD et la DGITM.

Ces recommandations sont les suivantes :

- *Rattacher le "guichet unique transports" (GUT) au programme "infrastructures et services de transport" (IST) et intégrer la programmation des études locales de transport au dialogue de gestion direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DGITM/DREAL), coordonné par le service de l'administration générale et de la stratégie (SAGS).*

Cette recommandation est en effet la seule susceptible de clarifier le cadre de la programmation, tout en offrant à l'administration centrale les moyens de cadrage lui permettant de retirer de la valeur des études locales.

- *Désigner la sous-direction des études et de la prospective (DGITM/SAGS/EP) comme tête de réseau des animateurs des ORT en DREAL, et lui donner la charge de la programmation des études locales de transport et des aides au fonctionnement des ORT. Ce pilotage associera étroitement les sous-directions de la mobilité et de l'aménagement (CGDD/SEEI/MA) et celle de l'observation statistique des transports (CGDD/SOeS/OST).*

Cette recommandation procède à la fois de la précédente et de celle visant l'opportunité d'impulser des approches systémiques dans la conduite des politiques de transports. La sous-

¹⁷ Cette observation procède des recommandations de l'audit de programme TTM 2008.

direction des études et de la prospective (DGITM/SACS/EP) ayant en charge le suivi des productions et de l'action du réseau scientifique et technique (RST) dans le domaine du transport. Cette mesure devrait pouvoir en outre favoriser une meilleure articulation entre ce réseau et les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

- Préserver la régularité des livraisons statistiques aux directions régionales et positionner le service de l'observation et des statistiques (CGDD/SoeS) sur le pilotage des compétences et moyens statistiques des directions régionales, ainsi que des liens avec les directions régionales de l'INSEE.

Cette recommandation est liée au resserrement annoncé des mises à disposition des statisticiens INSEE, à la nécessité d'assurer un pilotage méthodologique aux mutualisations transversales de l'observation statistique en DREAL, et à une prise en compte plus systématique des problématiques sociales des entreprises de transport.

-Poursuivre l'association des DREAL au réseau des économistes de transports et d'aménagement (RETA), animé par la sous-direction de la mobilité et de l'aménagement (CGDD/SEEI/MA).

Cette recommandation procède du constat du dynamisme de l'animation du réseau des économistes des transports et de l'aménagement (RETA) et de l'intérêt de ce réseau reconnu par les directions régionales pour le soutien des compétences dans le domaine de l'économie des transports et des déplacements.

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 Lettre de mission

Annexe 2 Liste des personnes rencontrées

Annexe 3 Questionnaire d'enquête auprès des directions régionales

Annexe 4 Synthèse des réponses à l'enquête

Annexe 1. Lettre de mission



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable***

Le Vice-Président

La Défense, le

12 NOV. 2008

Note

à

Madame Michèle JOIGNY,
inspectrice générale de l'équipement,
coordonnatrice de la MIGT 3-4

Référence CGEDD n° 006008-01

→ **Monsieur Marc D'AUBREBY,**
Monsieur Yves MASSENET,
ingénieurs généraux des ponts et chaussées



Par note du 24 octobre 2008, le Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et la Commissaire générale au développement durable ont demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable de diligenter une mission sur l'évolution des observatoires régionaux des transports (ORT).

Je vous confie cette mission enregistrée sous le n° 006008-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

J'attire votre attention sur le souhait du Directeur général et de la Commissaire générale de ne pas limiter cette mission aux problèmes de transports mais d'y englober les problèmes d'observation des territoires et de disposer du rapport final pour le 24 avril 2009.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 2ème section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et à la Commissaire générale au développement durable.

Claude MARTINAND

Copies : M. le Président et Mme la Secrétaire de la 2ème section
Mme la Présidente et Mme la Secrétaire de la 1ère section
M. le Président et M. le Secrétaire de la 6ème section
M. le Coordonnateur de la MIGT 6 *V. J.*

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

www.cgedd-sg@developpement-durable.gouv.fr

* Le CGEDD est issu de la réunion
du conseil général des Ponts et Chaussées
et de l'inspection générale de l'Environnement

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex - Tél : 33 (0)1 40 81 21 22 - Fax : 33 (0)1 40 81 23 24



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable***

Le Vice-Président

Référence CGEDD n° 006008-01

La Défense, le 12 NOV. 2008

Note

à

Monsieur le Ministre d'Etat,
Ministre de l'écologie, de l'énergie,
du développement durable
et de l'aménagement du territoire

A l'attention de

Monsieur le Directeur général
des infrastructures, des transports
et de la mer

Madame la Commissaire générale
au développement durable

Par note du 24 octobre 2008, vous avez demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable de diligenter une **mission sur l'évolution des observatoires régionaux des transports (ORT)**.

Je vous informe que j'ai désigné **Mme Michèle JOIGNY**, inspectrice générale de l'équipement, coordonnatrice de la MIGT 3-4 et **MM. Marc D'AUBREBY, Yves MASSENET**, ingénieurs généraux des ponts et chaussées, pour effectuer cette mission.

Claude MARTINAND

0 0 6 0 0 0 - 0 1



Commissariat général au développement durable

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

Référence : EP2_08_012 et SOEs/OST/0810005

Vos réf. :

Affaire suivie par : Adrien Friez ,
adrien-friez@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 01 40 81 16 66 Fax : 01 40 81 17 72
Jean-Bernard Kovarik
jean-bernard.kovarik@developpement-durable.gouv.fr
Tel. 01 40 81 73 12 Fax : 01 40 81 13 92

Objet : demande d'une mission sur l'évolution des observatoires régionaux des transports

La Défense, le 24 OCT. 2008

le directeur général des infrastructures, des
transports et de la mer

La commissaire générale au développement
durable

à

Monsieur le Vice-Président
du Conseil Général de l'Environnement
et du Développement Durable

Les observatoires régionaux des transport (ORT) ont été créés par circulaire de 1993 à la demande conjointe du ministre chargé des transport et du Conseil national des transports, après une expérimentation conduite sous l'égide de l'Observatoire économique et statistique des transports.

L'objectif de la création de ces observatoires est l'animation de formes de concertation relatives au fonctionnement du secteur des transports dans les régions. Cette animation passe par la centralisation locale d'informations statistiques, l'analyse économique du secteur des transports, les études économiques et les monographies.

Les ORT rassemblent le plus souvent de nombreux acteurs locaux. Outre les directions régionales de l'équipement, y participent le plus souvent conseils régionaux et généraux, chambres consulaires, Ademe, fédérations professionnelles et entreprises majeures ainsi que parfois des représentants des utilisateurs des transports, directions régionales de l'Insee, etc. Leur financement est largement assuré par le ministère dans le cadre des crédits gérés par le Guichet Unique des Transports (GUT).

Cette représentation nombreuse et variée rappelle assez largement la « gouvernance à cinq » valorisée par le *Grenelle de l'environnement*, qui a vu, dans le domaine des transports, une concrétisation dans la création de l'observatoire énergie-environnement des transports (OEET) au niveau national. Dans les faits, ces observatoires présentent une grande variété de productions et de structures (Association loi 1901, structure informelle créée par convention entre différentes parties prenantes telles que SNCF, VNF, FNTR, UNOSTRA, CRCI, AUTF, TLF, Etat).

PJ :
Copie à :

Présent
pour
l'avenir

Le CGDD souhaiterait que les nouvelles directions régionales, les DREAL, disposent d'une cellule permettant la valorisation au niveau régional des statistiques sur l'ensemble de son champ de compétence (sectoriel, mais aussi avec une approche transversale pour le développement durable) et participent éventuellement à la production statistique en partant du terrain, tout en permettant une consolidation nationale.

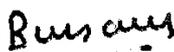
La DGITM, pour sa part, a plus que jamais besoin d'une fonction d'observation de proximité et d'un lieu de concertation ancré dans les territoires, dans la mesure où les orientations du Grenelle, dans leur volet transport, privilégient le report modal pour le fret, d'une part, et le développement des transports collectifs urbains (TCSP) et péri-urbains dans un cadre décentralisé, d'autre part. La question du rôle que pourraient jouer les ORT dans cette perspective renouvelée se trouve donc posée.

Dans ce contexte, nous souhaitons confier au CGEDD une mission relative à ces observatoires, qui comporterait une évaluation de l'existant et des propositions d'évolution et d'orientation.

Compte tenu de la grande disparité des productions, et d'enjeux territoriaux variables, la mission pourra donner lieu à une analyse plus ciblée de quelques ORT, qui permettra de mieux appréhender la perception locale de leur fonction par les parties prenantes (fédérations de transporteurs, chambres consulaires, collectivités locales, conseil régional en particulier, etc.), et le potentiel que peut représenter ce lieu d'animation et de pilotage d'études territorialisées dans une perspective de concrétisation des orientations du Grenelle de l'environnement.

Nous aimerions disposer de ce rapport dans un délai de six mois.

Le directeur général des
infrastructures, des transports et de la mer



Daniel BURSAUX

La commissaire générale
au développement durable



Michèle PAPPALARDO

Annexe 2. Liste des personnes rencontrées

EN REGIONS :

- Rhône-Alpes :

V.AMIOT - Directeur Régional de l'Équipement.

P.RAVEAUD ; T.ROBERT - Service Économie de la Construction et des Transports, DRE.

D.BIAU - Direction des Transports, Conseil Régional Rhône-Alpes.

E.de BIENASSIS - Secrétaire Général, TLF Rhône-Alpes.

R.BIOUD - Voies navigables de France.

C.CHARDON - Directeur Office Interconsulaire des Transports Rhône-Alpes.

- Pays de la Loire :

A.LAVILLE-FOURNIER - Directeur Régional de l'Équipement, par intérim.

I.VALADE ; C.GAMBET - Service Intermodalité, Aménagement et Logement, DRE.

C.RINCE ; Ph.PIROT - Service Connaissance des Territoires et Évaluation, DRE.

M.BOUCHERY - Directeur du Département Aménagement, CRCI Pays de la Loire.

M.LE VEXIER - Délégué Régional FNTV Pays de la Loire.

Ph.DENIS - Président de l'ORT.

K.COUEMAEKER - Directrice des Transports, Conseil Régional Pays de la Loire.

- Nord-Pas-de-Calais :

Ph.JOSCHT - Directeur Régional de l'Équipement.

E.BODIER ; S.LASLANDE ; E.DEQUIT - Service Transports et Déplacements, DRE.

Ph.RIGAUD - Chef de mission Stratégie, Pilotage Régional, co-auteur du rapport CEDIT sur les « ORT expérimentaux ».

C.ADJRIOU ; B.COLY - Service Observation et Connaissance des Territoires, DREAL.

I.HENION ; J.TIGNON - Direction des Transports, Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais.

M.TISON - ADEME Nord-Pas-de-Calais.

M MEYER – Chef de l'arrondissement Développement de la voie d'eau. Direction régionale de VNF.

- Midi-Pyrénées : (entretiens réalisés par J.A.BEDEL et A.SOUCHELEAU, MIGT 7)

J.BERTIN - Président de l'ORT.

B.LAPEYRIE - Directeur des Infrastructures et des Transports, Conseil Régional Midi-Pyrénées.

P.BERRETROT - Président délégué FNTV Midi-Pyrénées.

J.F.BROU, Représentant de le FNTR à l'ORT.

- Aquitaine

J-F DUCHAILLUT – Président de la CERTA (ORT d'Aquitaine), vice-président de la CRCI

EN ADMINISTRATION CENTRALE :

- Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer.

J.B.KOVARIK ; C.BERGANO ; B.ADOLEHOUME - Sous-direction des études et de la prospective au Service de l'Administration Générale et de la Stratégie.

L.CHARBONNIER - Sous-directeur des transports routiers à la Direction des Services de Transport.

E.MINVIELLE - Chef du bureau de l'Observation à la Sous-direction des ports et du transport fluvial (dans de précédentes fonctions, créateur et animateur du « réseau des ORT »)

- Commissariat Général au Développement Durable.

A.FRIEZ - Sous-directeur de l'Observation Statistique des Transports au Service de l'Observation et des Statistiques.

M.C.SANGLAN - Chargée d'études Transports et Coordination des ORT à la Sous-direction de l'Observation Statistique des Transports.

J.J.BECKER ; E.FAVRE-BULLE - Sous-direction de la Mobilité et de l'Aménagement.

Annexe 3. Questionnaire d'enquête auprès des directions régionales

Audit ORT

Questionnaire des DRE

version du 23 février 2009

DRE / DREAL

Considérez-vous que l'ORT a une **activité régulière** dans votre région ?

.....

Existe-t-il un **OST** dans votre région ? Si oui, quelle articulation avec l'ORT, et qu'envisagez-vous dans le nouveau contexte de l'inspection du travail des transports ?

.....

1 Statut, organisation et moyens de l'ORT

Le statut et l'organisation du fonctionnement de l'ORT ont-ils substantiellement **évolué** **durant les années 2000** ?

Si oui, vous contenter dans les questions suivantes de ce qui concerne la situation actuelle.

Qui sont les porteurs clés de l'ORT ? La DRE est-elle l'animateur central, ou partage-t-elle cette animation avec un petit nombre de partenaires principaux que vous citerez (CRCI, Région, ..) ?

.....

.....

Quels moyens ces porteurs clés apportent-ils **au fonctionnement de l'ORT** (hors crédits d'études) ?

.....

.....

Donnez les **ETP consentis** respectivement par la DRE et par ses correspondants permanents :

ETP DRE : A+ A B dont ETP statisticien INSEE :

ETP des autres porteurs clés :

Au sein de la DRE ces moyens d'observation sont-ils mutualisés avec d'autres domaines que les transports, par exemple la construction, le BTP, l'aménagement ?

.....

Quel est le statut de l'ORT ?

Cochez la case correspondant à votre ORT dans le tableau ci-après

Personnalité morale de statut associatif	...
Sans personnalité morale mais couvert par une convention de partenariat	...
Sans personnalité morale et sans convention	...
Sans personnalité morale mais se référant à une charte ou à une convention ancienne, non reconduite formellement	...

Ce statut vous donne-t-il satisfaction, ou envisagez-vous d'en changer ?

.....

Pensez-vous que **vos partenaires principaux** partagent votre avis ?

.....

Pouvez-vous décrire sommairement le rôle joué par la DRE pour faire vivre l'ORT ?

.....

2 Production de l'ORT

2.1 Domaines de production

L'ORT traite-t-il des transports de **voyageurs et de marchandises** ?.....

Ou seulement des **marchandises** ?..... ou seulement des **voyageurs** ?

Dans le contexte de votre région, et vu les principaux enjeux de transports que vous y connaissez, quelle appréciation portez-vous sur les domaines de production de l'ORT en suivant les items ci-dessous ?

Domaines de production	Répartition approximative des moyens ETP consacrés actuellement à chaque domaine (total = 100%)	Dans le contexte régional, quel serait aujourd'hui le partage souhaitable des priorités relatives : répartir 9 points entre chacun des trois domaines
Transports de marchandises. flux, opérateurs, intermodalité et report modal...	...%	.../9
Transports de voyageurs. trafics, autorités organisatrices, déplacements urbains, opérateurs.	...%	.../9
Réseaux d'infrastructures. trafics et perspectives, évaluation	...%	.../9

2.2 Types de production

Dans le contexte de votre région, et vu les principaux enjeux de transports que vous y connaissez, quelle appréciation portez-vous sur les productions de l'ORT en suivant les items ci-dessous ?

Types de production	Répartition approximative des moyens ETP consacrés actuellement à chaque type (total = 100%)	Dans le contexte régional, quel serait aujourd'hui le partage souhaitable des priorités relatives : répartir 9 points entre chacun des trois types
Animation des jeux d'acteurs. Connaissance des responsables et de leurs attentes. Colloques, assemblées générales, comités de pilotage, conseils d'administration et rencontres diverses.	...%	.../9
Études d'observation et de valorisation statistique (situations actuelles et tendances passées). Évaluation ex post. Connaissance des "chiffres clés" et diffusion de ces connaissances.	...%	.../9
Études prospectives et recensement des enjeux de dimension régionale et interrégionale. Évaluation ex ante. Préparation de débats publics, colloques de présentation des études.	...%	.../9

Si votre ORT produit sur un champ particulier qui se rattache mal à l'un des trois types du tableau ci-dessus, merci de bien vouloir le décrire brièvement ci-après.

.....

L'élaboration du SRIT par le Conseil régional a-t-elle été pour l'ORT une opportunité pour en valoriser les productions récentes, et, le cas échéant, l'institution elle-même ?

.....

L'ORT a-t-il joué un rôle important dans le cadre de la préparation d'un débat public, ou d'une démarche institutionnelle forte touchant au domaine des transports ?

.....

2.3 Rappel des crédits d'études bénéficiant à l'ORT

Rappelez dans le tableau ci-après la moyenne des trois dernières années 2006-2007-2008 et crédits du guichet unique transports consacrés à l'ORT, et leurs éventuels compléments recherchés au sein des programmes TTM et RRN.

Sources de financement	moyenne annuelle en AE	moyenne annuelle en DAP
Guichet unique transports	... K€	... K€
Concours éventuels sur RRN	... K€	... K€
Concours éventuels sur TTM	... K€	... K€

2.4 Perspectives d'évolution dans le cadre de la DREAL et de la nouvelle organisation territoriale de l'État

Au stade où en sont, dans votre région, les réflexions sur les **réorganisations des services**, pensez-vous que l'ORT soit appelé à connaître des modifications substantielles d'activité ? Précisez votre point de vue en différenciant, le cas échéant, les deux fonctions, études et animation des jeux d'acteurs.

.....

Par exemple, le rapprochement des domaines de compétence transports et énergie est-il une opportunité pour renforcer l'évaluation des performances de certaines **chaînes logistiques** d'approvisionnement, au plan de la sécurité de l'économie et de l'environnement ?

.....

En matière de déplacements urbains (personnes et le cas échéant marchandises), comment envisagez-vous l'articulation des compétences entre la DREAL et les DDT, et quelles conséquences voyez-vous pour l'implication de l'ORT sur ce domaine ?

.....

3. Réseau des ORT et liens avec l'administration centrale

La nouvelle organisation de l'administration centrale place trois services centraux en lien structurel avec les ORT, ¹⁸

- pour l'animation du réseau de compétences des économistes transports aménagement
- pour la programmation des crédits d'études, elle-même partagée sur deux programmes, IST et CPPEEDDAT
- pour la fourniture des bases statistiques gérées au niveau national
- pour le pilotage de l'animation au niveau local des milieux professionnels et opérateurs transports.

Dans ce contexte les conditions de la poursuite de l'animation du réseau des ORT n'ont pas encore été précisées. Dans la perspective des recommandations à présenter au titre du présent audit, exprimez votre point de vue sur les items ci-après.

¹⁸ DGITM/SAGS/EP, CGDD/SOeS/OST, CGDD/SEEI/MA

Items	Quotez votre avis : 2 tout à fait d'accord 1 accord sous réserve 0 pas d'accord	Observations et suggestions éventuelles
1. La finalité première de l'ORT est le lien noué avec les milieux professionnels et les institutionnels locaux pour concourir au pilotage des politiques de transport. Cette finalité relève de la DGITM.		
2. La finalité première de l'ORT est d'assurer un véritable service public d'observation économique et statistique répondant aux besoins de l'ensemble des acteurs régionaux. ¹⁹ Cette finalité relève du CGDD		
3. La finalité première de l'ORT est de développer la connaissance par des études au niveau du terrain et au contact des acteurs professionnels et institutionnels.		
4. La programmation des études est désormais répartie sur le GUT et sur le programme IST de la DGITM. Cela ne pose pas de problème le partage des champs d'études est clair.		
5. Le réseau des économistes transports et aménagement bénéficie d'une animation dynamique du CGDD. Ce pilotage des compétences techniques est un soutien indispensable des ORT.		
6. Le rôle de la DRE est d'apporter à l'ORT la vision de l'État, et notamment une approche interrégionale de certains problèmes de transports. Ceci nécessite une coordination au niveau central.		
7. Certains ayant envisagé une auto animation du réseau des ORT, le pilotage central des ORT peut il se réduire à un simple soutien d'un club autogéré des ORT ?		<i>Commentez en cas de réponse 0.</i>
8. L'administration centrale tire, aujourd'hui, peu de profit des études produites pour les ORT, notamment faute d'une couverture territoriale suffisamment significative. Quelques programmes d'études plurirégionales coordonnés au niveau central sont-ils envisageables ?		
9. Suggestions de la DRE sur les liens entre les ORT et l'administration centrale		

4. Suggestions diverses éventuelles

¹⁹ Extrait de la circulaire du 9 novembre 1993

Indiquez ci-après vos suggestions complémentaires.

.....
.....

Merci de bien vouloir retourner ce questionnaire, dûment vérifié par la direction, à l'adresse mail indiquée en bas de page 1.

Nom du rédacteur à contacter pour précisions éventuelles :

Annexe 4 Synthèse des réponses à l'enquête

Régions	population	activité régulière (1 ou 0)	OST (1 ou 0)	coord ORT / OST (1 ou 0)	évolution depuis 2000 (1 ou 0)	Animation ORT et statut							Observations
						DRE centrale : 1 partagée : 0	Mutualisé autres domaines	Statut (1,2,3,ou 4)	ETP A/A+	ETP B	ETP INSEE	ETP externes	
Alsace	1 847 604	1	1	0	0	1	1	1	0,5	0,4	0,0		
Aquitaine	3 205 490	1	1	1	1	0	0	1	0,4	0,3	0,0	0,4	Support de l'ORT (CERTA) par la CRCI depuis 2004. Région cofinanceur à parité avec l'État
Auvergne	1 379 138	1	1	1	0	0	0	2	0,4	0,1	0,0	0,3	CRCI principal partenaire
Basse-Normandie	1 500 300	1	1	0	1	1	0	3	0,3	1,0	0,0	0,0	
Bourgogne	1 681 293	1	0		0	0	0	1	0,3	0,0	0,0		
Bretagne	3 193 698	1	0		0	1	0	1	1,4	0,0	0,8	0,0	Région cofinance à parité avec l'Etat. Ouverture envisagée aux AOT.
Centre	2 591 265	0	0		1	1	0	3	0,3	0,2	0,1		En sommeil depuis 2007
Champagne-Ardenne	1 378 356	1	0		0	1	prévu en DREAL	4	0,1	0,4	0,0	0,0	La Région partenaire depuis 2008. Le président (AUTF) et FNTR très actifs.
Corse	299 542	1	0		0	1	prévu en DREAL	3	1,0	0,0	0,0	0,0	
Franche-Comté	1 187 665	1	1	0	1	1	0	2	0,8	0,3	0,0	0,2	Région partenaire principal, SNCF de moins en moins présente.
Haute-Normandie	1 851 344	0	1	0	0	1	0	3	0,0	1,0	0,0	0,0	Fonction assurée en interne à la DRE depuis 1995
Ile-de-France	11 671 585	0	0		0								
Languedoc-Roussillon	2 589 704	1	1	1	0	1	0	3	1,0	0,8	1,0	0,0	
Limousin	753 537	1	1	1	0	1	prévu en DREAL	3	0,1	0,3	0,0	0,0	
Lorraine	2 391 381	1	1		1	1	1	1	0,0	0,5	0,0	0,3	Création de l'association ORT2L fin 2008, avec la Région et le GIATEL partenaires principaux.
Midi-Pyrénées	2 855 792	1	0	1	1	1	0	1	0,5	0,1	0,0	0,0	Nombreuses réunions, yz sur le terrain.
Nord-Pas-de-Calais	4 088 785	1	1	1	0	0	0	4	0,8	0,0	0,6	cr	Partage de l'ORT avec le CR, avec un certain ralentissement après le CPER 2000-2006.
Pays de la Loire	3 553 353	1	1	1	1	1	0	1	0,8	0,2	0,0	4,0	Région cofinanceur, fonctionnement ORT modifié en 2008 (-1 chargé d'études transféré à la DRE).
Picardie	1 942 169	1	0		0	1	0	2	1,1	0,9	0,0	0,3	Région partenaire important.
Poitou-Charentes	1 778 856	1	0	1	0	1	0	1	0,3	0,1	0,0	1,0	Région partenaire important, 1 chargé d'études salarié
Provence-Alpes-Côte d'Azur	4 896 850	1	0		1	0	0	1	1,0	1,0	0,5		La Région cofinance, et contribue avec un correspondant ORT. Elargissement récent aux AOT.
Rhône-Alpes	6 172 369	1	0		1	0	1	3	1,1	0,5	0,5	0,3	Sortie du CR Rhône-Alpes après 2006, participation active de l'OTC.
Régions métropolitaines	62 609 976	19	11	8	43%	71%	14%	57%	0,6	0,4	0,2		
								= 1 ou 2					

Régions	2.1 Domaines Domaines ouverts : VM, V, M	Partage moyens actuels en %			Partage souhaitable /9			2.2 Types, partage moyens actuels			Partage souhaitable /9			Observations
		marchan dises	voyageurs	Infrastruc tures	marchan dises	voyage urs	Infrastru ctures	Jeux d'acteurs	Observati on	Prospectiv e	Jeux d'acteurs	Observat ion	Prospecti ve	
Alsace	VM	80%	20%	0%	6	3	0	30%	35%	35%	3	3	3	Tables rondes sur la logistique
Aquitaine	VM	60%	20%	20%	3	3	3	10%	40%	50%	2	3	4	Association au SRIT. Etude logistique urbaine et OFP avec les AOTU.
Auvergne	VM	60%	30%	10%	5	3	1	20%	40%	40%	3	2	4	Associé en 2005 par la Région au SRDE, actuellement fournisseur de données pour le SRIT
Basse-Normandie	VM	60%	40%	0%	4	4	1	10%	70%	20%	1	5	3	Contribution de données au SRIT, et implication dans toutes démarches prospectives.
Bourgogne	M	78%	0%	22%	7	0	2	33%	33%	33%	3	3	3	Associé au SRIT, cohérences d'équipements logistiques
Bretagne	VM	60%	30%	10%	3	3	3	15%	70%	15%	2	5	2	Contribution aux données du SRIT. Positionnement envisagé pour un observatoire commun des ACT.
Centre	VM				4	4	1				2	4	3	
Champagne-Ardenne	M	50%	10%	40%	4	2	4	45%	45%	10%	4	2,5	2,5	Associé au SRIT
Corse	VM	30%	50%	20%	2	5	2	20%	60%	20%	2	5	2	Intégration des travaux ORT dans le PADDUC. Production en régie. Mutualisation des observatoires en DREAL.
Franche-Comté	VM	30%	40%	30%	3	3	3	20%	60%	20%	3	4	2	Valorisation dans le SRIT
Haute-Normandie	M	70%	0%	30%	5	2	2	0%	30%	70%	2	3	4	Orientation fret maritime forte. Démarche stratégique et systémique multimodale. Implication dans des débats publics.
Ile-de-France														
Languedoc-Roussillon	VM	60%	40%	0%				10%	60%	30%	1	4	4	Contribution au SRIT
Limousin	VM	30%	40%	30%	3	3	3	40%	40%	20%	3	3	3	
Lorraine	VM	40%	50%	10%	4	3	2	30%	60%	10%	2	4	3	Pas d'association au SRIT
Midi-Pyrénées	VM	45%	45%	10%	4	3	2	80%	20%	0%	7	2	0	Pas d'association au SRIT
Nord-Pas-de-Calais	VM	60%	35%	5%	3	3	3	10%	90%	0%	3	5	1	L'ORT n'est pas directement impliqué, mais des études DREAL sont bien référencées dans des débats locaux importants.
Pays de la Loire	VM	50%	50%	0%	4	5	0	33%	34%	33%	3	3	3	Contribution aux données du SRIT. Recentrage en 2008 sur l'animation et retrait de la production d'études avec suppression d'un poste d'économiste..
Picardie	VM	40%	40%	20%	3	3	3	20%	40%	40%	2	3,5	3,5	Etudes transversales (transports des déchets). Contributions au SRIT.
Poitou-Charentes	VM	45%	35%	20%	3,5	3,5	2	40%	40%	20%	3	3	3	
Provence-Alpes-Côte d'Azur	VM	50%	40%	10%	3	3	3	40%	30%	30%	3	3	3	Pas d'association au SRIT. Partage des rôles clair sur la fonction études.
Rhône-Alpes	VM	70%	30%	0%	5	3	1	10%	60%	30%	2	3	4	Pas d'association au SRIT, contribution à VRAL
Moyenne des régions hors Île-de-France	% VM	53%	32%	14%	3,9	3,1	2,1	26%	48%	26%	2,7	3,5	2,9	

Régions	Quotation des Items								Observations
	1 animation	2 observation	3 études	4 programmation	5 RETA	6 coord centrale	7 club	8 interregional	
Alsace	1	1	2	2	2	2	0	2	
Aquitaine	0	1	2	0	2	2	0	2	Exemple étude des TCSP grand Sud-Ouest.
Auvergne	1	1	1	0	2	2	0	2	Problème du positionnement récent de la SNCF
Basse-Normandie	1	2	2	0	2	2	0	2	
Bourgogne	2	0	2	0	1	1	1	2	Quelles attentes de l'échelon central ? Renforcer l'échange sur les attentes réciproques
Bretagne	1	2	1	1	2	2	0	1	
Centre	1	1	2	0	2	2	0	1	
Champagne-Ardenne	1	0	2	0	1	1	0	1	Manque de valorisation des études des autres ORT.
Corse	2	2	2	2	2	1	0	0	
Franche-Comté	1	2	1	1	2	2	1	1	
Haute-Normandie	2	1	2	2	1	1	0		
Ile-de-France	0	2	1	2	2	2	1	1	
Languedoc-Roussillon	1	2	2	1	2	1	0	2	Mobiliser les ORT eux-mêmes dans l'animation du réseau.
Limousin	2	2	1	0	2	2	0	1	liens centraux indispensables en soutien de connaissances et compétences. Exemple étude des TCSP grand Sud-Ouest.
Lorraine	1	2	1	1	2	1	1	1	Désignation de coordonnateurs interrégionaux au plan régional ?
Midi-Pyrénées	2	1	0	0	2	2	0	1	Journées RETA en province ? Contribution au suivi de conjoncture économique ?
Nord-Pas-de-Calais	1	1	1	0	2	1	0	1	La programmation du GUT devrait transiter par IST et faire partie de son dialogue de gestion. Besoin de consolidation de l'ORT dans la région NPdC. Renouveler les liens avec les services centraux.
Pays de la Loire	2	1	1	0	2	2	1	1	Distinguer les ORT "Intégrés à la DRE" et les ORT avec pilotage indépendant de la DRE. Contact avec l'ARF et l'ADF sur les ORT ?
Picardie	1	1	2	0	2	1	0	2	Sujets interrégionaux :logistique et transportsde marchandise
Poitou-Charentes	2	2	2	0	2	2	0	2	
Provence-Alpes-Côte d'Azur	2	2	1	0	1	2	0	1	Exemples interrégionaux : MIAT, Arc méditerranéen. Maintenir une dynamique de réseau
Rhône-Alpes	1	1	2	0	2	1	0	2	1 pilote central gère avec un back office central. Réfléchir à un fonctionnement interrégional. Contribution à l'élargissement de la gouvernance transports.
Moyenne des régions hors Île-de-France	1,3	1,3	1,5	0,5	1,8	1,6	0,2	1,4	
Moyenne des régions	1,3	1,4	1,5	0,5	1,8	1,6	0,2	1,4	

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

7^e section – secrétariat général

bureau Rapports et Documentation
Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
Tél. (33)01 40 81 68 12/45