

Données à recueillir pour l'évaluation *ex-post*

Version du 1^{er} octobre 2014

Le bilan *ex-post* se fait en comparaison à l'évaluation *ex-ante*. Il permet de qualifier, quantifier et monétariser les effets du projet (sur la base d'observations recueillies après la mise en service), en ayant recours aux mêmes méthodes et outils que ceux en vigueur au moment de la réalisation de l'évaluation *ex-ante* qui sert de référence. Il est composé :

- d'un volet « socio-économique » ;
- d'un volet « effets sur les territoires » ;
- d'un volet « effets environnementaux ».

1. Volet socio-économique

1.1. Contenu du volet socio-économique

Le bilan *ex-post* permet une comparaison des écarts entre les prévisions du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) et les effets réellement observés, avec une explication sur l'origine de ces écarts.

Au niveau du projet, ce bilan permet notamment de vérifier si le projet a créé de la valeur collective, du point de vue de l'analyse socio-économique menée selon les méthodes et valeurs applicables au moment de la décision de réaliser le projet, et dans quelle mesure les objectifs qui lui avaient été fixés ont été atteints.

Au-delà du projet considéré, ces analyses *ex-post* sont précieuses pour alimenter le retour d'expériences sur les effets des projets de transport, et améliorer en retour leur conception et leur évaluation (à ce titre il peut être intéressant de tester ce que donne l'application sur le projet considéré des méthodes et valeurs applicables au moment du bilan *ex-post*).

L'évaluation *a posteriori* aborde les thèmes suivants :

- les coûts de construction et les coûts d'entretien, d'exploitation et d'éventuelles grosses réparations ;
- les trafics, avec une analyse du réseau de référence, des hypothèses de croissance, du trafic induit et reporté, du trafic poids lourds (PL), etc. ;
- la sécurité routière, avec notamment une comparaison avec les moyennes nationales ;
- les conditions de circulation, avec une analyse des temps de parcours et de la qualité de service ;
- la rentabilité économique de l'opération, en veillant à la cohérence des méthodes utilisées pour les calculs *ex-ante* et *ex-post* ;
- la rentabilité financière dans le cas d'opérations concédées.

1.2. Entretiens avec les acteurs socio-économiques

Le bilan *ex-post* permet d'appréhender le ressenti global sur l'opération :

- les points positifs et négatifs (conditions de développement économique,...) ;
- les évolutions constatées suite à la mise en service de l'infrastructure.

Le recueil de ce ressenti peut se faire par l'intermédiaire d'entretiens, menés par exemple avec des acteurs parmi les élus (Communes, Conseils Généraux, Conseils Régionaux...), les chefs d'entreprises (tourisme, commerce,...), les Chambres de Commerce et d'Industrie, les transporteurs, les représentants de l'État (DREAL, DDT(M),...), les gestionnaires d'infrastructures des différents modes et des représentants du monde associatif. Ces entretiens auprès des acteurs socio-économiques peuvent utilement être complétés par des enquêtes de satisfaction auprès des usagers.

Ces entretiens ciblent les thèmes à enjeux, sur lesquels l'opération a eu un impact fort et mesurable (quantitativement ou qualitativement). L'élaboration du questionnaire est primordiale car elle conditionne la qualité de l'entretien et des réponses. Les opinions recueillies et validées par l'interlocuteur peuvent être restituées sous la forme d'une synthèse incluse dans le bilan *ex-post*. Elles serviront notamment à alimenter la liste de thèmes à approfondir.

1.3. Contributions du projet de transport au développement du territoire

Le contenu du bilan *ex-post* et les entretiens d'acteurs permettent d'identifier certains thèmes complémentaires dont l'analyse est pertinente. Le choix de ces thèmes complémentaires est propre à chaque bilan *ex-post* : il dépend des spécificités de chaque opération d'une part et des problématiques locales d'autre part.

A titre indicatif, la liste suivante fournit quelques exemples de sujets pouvant être traités :

- les effets économiques induits ;
- la stratégie des acteurs de l'aménagement du territoire et du développement économique ;
- les conséquences sur les autres modes de transport ;
- les effets sur l'urbanisme, la distribution des effets,...

L'analyse de ces thèmes vise à proposer un examen critique des effets du projet sur les territoires traversés. Ils peuvent par conséquent fournir des éléments d'évaluation ciblés sur les sujets identifiés comme importants. Leur nombre doit être limité afin d'éviter toute analyse superflue (étude de sujets peu liés à l'infrastructure ou ayant une influence difficilement quantifiable) qui nuirait à la pertinence des résultats et à la communication au public.

L'analyse peut se conclure, dans le cas où elles se révéleraient nécessaires, par des propositions de suivis complémentaires ou de mesures correctives de la part du maître d'ouvrage.

2. Documents de référence

2.1. Documents relatifs au projet

L'archivage des études et données antérieures à la mise en service du projet de transport est nécessaire à la réalisation du bilan ex-post, notamment :

- le dossier de DUP et le dossier des engagements de l'Etat, regroupant l'ensemble des prévisions qui serviront de référence pour la comparaison avec les effets réellement observés ;
- les études préalables à la DUP, en particulier les pièces socio-économie, trafics et environnement des études d'Avant-Projet Sommaire (APS) et les documents ou notes de calcul ayant servi à leur élaboration ainsi que les méthodes et hypothèses (valeurs des paramètres et taux d'évolution utilisés,...) ;
- les modèles et fichiers des études de trafic et des analyses socio-économiques et financières ;
- les conventions de financement et demandes de réévaluation financière ;
- les documents décrivant les évolutions majeures postérieures à la DUP (retard dans les délais de construction, évolutions du projet, mise en service décalée,...), notamment les dossiers et engagements liés aux procédures conduites ultérieurement (dossiers CNPN, loi sur l'eau, AFAF,...).

2.2. Documents réglementaires

Les études *ex-ante* sont réalisées conformément aux circulaires et instructions en vigueur à l'époque d'instruction des projets. Il est donc utile, pour être en mesure de comparer les observations et les prévisions sur la base de critères identiques, d'avoir une bonne connaissance de ces documents au moment de réaliser un bilan ex-post. Les principaux documents de référence sont listés dans le tableau suivant (y compris des circulaires qui ne sont plus en vigueur à ce jour mais qui sont nécessaires pour des projets évalués selon celles-ci).

Champ du bilan <i>ex-post</i>	Circulaires et instructions de référence
Evaluation socio-économique	Lettre-circulaire du 14 mars 1986 relative aux recommandations pour le calcul économique et l'évaluation des projets dans le secteur des transports
	Instructions du 14 mars 1986 relatives aux méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase campagne (déclinaison routière) et la lettre-circulaire du 08 février 1989 relative à la modification de l'annexe A sur les trafics
	Instruction cadre du 3 octobre 1995 relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport (dite circulaire Idrac, qui remplace celle de 1986)
	Circulaire n°98-99 du 20 octobre 1998 et instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne (déclinaison routière)
	Instruction cadre du 25 mars 2004 (mise à jour le 27 mai 2005 suite à la révision du taux d'actualisation) relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport (dite circulaire De Robien, qui remplace celle de 1995)
	Instruction du 23 mai 2007 relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains (version provisoire de la déclinaison routière)
	Instruction du gouvernement du 16 juin et note technique du 27 juin relatives à l'évaluation des projets de transports

Tableau : circulaires et instructions fixant la doctrine en matière d'évaluations socio-économique depuis 1986

Le bilan *ex-post*, pour l'analyse des écarts entre prévisions et réalisations, est établi de manière analogue aux évaluations *ex-ante* (les indicateurs doivent être semblables et avoir été établis selon le même mode de calcul) afin d'écartier les biais méthodologiques de l'analyse des écarts éventuels.

3. Données du volet socio-économique

3.1. Situation et réseau de référence

Le bilan socio-économique *ex-post* est établi selon la même démarche que l'évaluation socio-économique *ex-ante* : il s'agit, comme pour l'évaluation *ex-ante*, de déterminer la situation (ou option) de référence sans projet d'une part, la situation (ou option) de référence avec projet d'autre part (conformément à la sémantique de l'instruction utilisée lors de l'évaluation *ex ante*).

Dans le cas où l'évaluation *ex-ante* aurait été réalisée avec le vocabulaire utilisé dans le présent référentiel d'évaluation, la notion de situation de référence doit être remplacée par celle d'option de référence (dans le cadre d'un scénario de référence). La situation avec projet est remplacée par l'option de projet. L'évaluation socio-économique *ex post* vise à substituer des données observées à des données prévues, dans la détermination de ces deux situations, partout où c'est possible.

L'analyse socio-économique *ex-post* compare les réseaux de référence prévus et réalisés. Il est important de recenser les infrastructures prévues dans le dossier de DUP, celles effectivement mises en service et d'en fournir une liste détaillée dans le rapport de bilan *ex-post*. Plus généralement, l'évolution des conditions de concurrence intéressant le projet est examinée et comparée avec les hypothèses initiales.

3.2. Données de coûts

Le tableau suivant synthétise les recueils de données utiles après la mise en service du projet et les sources à mobiliser pour disposer de ces éléments, aussi bien pour les coûts de construction que pour les coûts d'entretien, d'exploitation et de grosses réparations :

Types de coûts	Types de données
Coûts de construction	recueil des dépenses réelles de construction ventilées par poste.
Coûts d'entretien	relevé annuel des coûts d'entretien ventilés par poste.
Coûts d'exploitation	relevé annuel des coûts d'exploitation ventilés par poste.
Coûts de grosses réparations éventuelles	coûts des grosses réparations.

Tableau : collecte des données *ex post* nécessaires à l'analyse des coûts

Il importe que les données recueillies sur les dépenses réelles portent bien sur les mêmes postes que ceux identifiés lors des prévisions, afin de s'assurer de disposer de coûts comparables.

Les données de coûts à collecter *ex post* portent sur le périmètre identifié lors de l'évaluation *ex-ante*. Des données complémentaires peuvent être collectées (par exemple sur des éléments du réseau compris dans le réseau de référence mais pas dans le périmètre dont les coûts ont été identifiés lors du projet) : ces données ne sont pertinentes que si elles permettent une comparaison sans projet – avec projet, qui n'avait pas pu être évaluée dans l'évaluation *ex-ante* (exemple : variation de coûts d'exploitation ou d'entretien sur un périmètre plus large que celui du projet). Les données de coûts distinguent ce qui relève du périmètre identifié lors de l'évaluation *ex ante*, et ce qui complète ce périmètre.

3.3. Données de trafics sur le projet et les modes et axes concurrents

Le bilan *ex-post* comprend une comparaison entre les trafics prévus lors de la rédaction du dossier de DUP et les trafics réellement observés 3 à 5 ans après la mise en service.

L'utilisation d'un modèle (idéalement, le modèle ayant servi à l'évaluation initiale sauf si celui-ci présentait des défauts majeurs) qui reconstitue les situations (ou options) de référence et de projet prévues et réelles, permet en général de mettre en évidence les effets suscités, mais est souvent difficile à mettre en œuvre.

Pour les très grands projets ou les ouvrages d'art exceptionnels, l'utilisation de modèles calés sur des enquêtes OD se révèle cependant très utile pour comprendre les variations de trafic rencontrées sur le réseau. Dans la mesure du possible, ce modèle *ex post* doit en outre être cohérent avec celui mis en œuvre *ex ante*, afin d'éviter les biais dus à la conception du modèle. Le modèle de trafic reconstitué *ex post* permet de reconstituer la situation de référence *ex post* et de déterminer les parts respectives des erreurs réseau, tendance, et modèle dans les écarts de trafic avec l'évaluation *ex-ante* observés *ex-post* ; ainsi que d'analyser les origine-destinations des véhicules empruntant le projet évalué. La reconstitution des trafics de la situation (ou option) de référence *ex-post* est essentielle car elle conditionne la qualité des analyses de sécurité routière, de qualité de service, de rentabilité socio-économique et de rentabilité financière *ex-post* qui reposent sur la reconstitution de la situation (ou option) de référence *ex-post*.

- **Données de trafic nécessaires**

L'analyse des trafics effectuée dans le bilan *ex post* comprend une présentation de l'évolution des trafics sur le projet et ses principaux modes et axes concurrents, sur une période s'étalant de l'année de collecte des données de trafic du dossier de DUP jusqu'à 3 à 5 ans après la mise en service de l'opération, et des hypothèses actualisées sur leur évolution future (jusqu'à la fin de la période d'évaluation).

Le calcul *ex-post* du trafic sur la coupure en situation (ou option) de référence n'est pas mesurable lorsque le projet est réalisé. La croissance *ex-post* du trafic sur la coupure en situation (ou option) de référence est donc considérée, en première approximation, comme étant égale à la croissance observée entre les données du dossier de DUP et les comptages de trafic effectués lors du point zéro. Cet état zéro permet de disposer *a minima* d'un point de comparaison intermédiaire entre les prévisions et les observations des effets du projet et ainsi d'analyser les évolutions du contexte intervenant indépendamment de la mise en service. Dans le cas où aucune mesure n'aurait été effectuée au point zéro, on pourra considérer que la croissance réelle sur le corridor en situation de référence est semblable à la croissance observée au niveau national ou régional.

Les trafics réels et prévus doivent être comparés à la même date. Lorsque les horizons de prévisions ne correspondent pas aux dates d'observations réelles (date de mise en service décalée par exemple), les trafics prévus doivent être réestimés à l'aide des taux de croissance moyens annuels figurant dans le dossier de DUP (il s'agit en général de taux linéaires).

Il est important de conserver le modèle et ses fichiers pour une réutilisation opérationnelle au moment de l'étude *ex-post*. Cela est nécessaire pour assurer la qualité et la faisabilité pratique des évaluations *ex-post* en matière de trafic mais aussi d'indicateurs directement influencés par le trafic (émissions de CO₂, etc.).

- **Approfondissements possibles**

En fonction du contexte local du projet, on peut compléter les analyses de trafics par des études plus précises concernant par exemple :

- la saisonnalité des trafics pour mettre en évidence la fonction de desserte touristique ;
- les profils horaires pour souligner l'importance des mouvements pendulaires ;
- les trafics par section pour montrer l'importance des échanges entre agglomérations ;
- les trafics de transit pour faire valoir le rôle économique de l'infrastructure ;
- etc.

Les données nécessaires aux approfondissements peuvent être obtenues grâce à des enquêtes auprès des usagers de l'infrastructure (données de temps de parcours et de fréquences).

Des relevés de temps de parcours peuvent utilement être réalisés sur la nouvelle infrastructure et ses principaux modes et axes concurrents ainsi que des fréquences de desserte pour les services de transport en commun. Ces mesures concernent les O/D étudiées dans le dossier de DUP ou, *a minima*, une partie d'entre elles.

Les relevés de temps de parcours *ex post* sont adaptés aux spécificités du projet :

- distinction des périodes creuses et des heures de pointe pour les projets situés en milieu urbain ou périurbain (contournement d'agglomération par exemple) ;
- mesure des temps de parcours PL pour les projets routiers supportant un fort trafic de transit ;

Parmi les différentes méthodes disponibles il convient de privilégier celles qui fournissent directement des estimations de temps de parcours d'origine à destination.

Il est recommandé d'effectuer des mesures de temps de parcours sur le terrain. Néanmoins, lorsque ces mesures se révèlent impossibles, il est possible d'utiliser par défaut les temps estimés par modèles. L'utilisation de ces derniers impose de veiller aux origines et destination exactes.

3.4. Données d'accidentologie

Les données à recueillir concernent, avant et après la mise en service :

- les taux d'accidents, de tués et de blessés pendant les périodes avant mise en service et après mise en service sont collectées à partir des sources correspondantes (fichier BAAC¹ - pour les accidents routiers corporels) ;
- les parcours relevés.

Ces données doivent recouvrir, si possible, l'ensemble des sections du réseau d'étude, et au minimum pour le projet et ses principaux modes axes concurrents. Pour une meilleure pertinence statistique, on retient généralement une période de référence avant mise en service de 5 ans et une période d'observation après mise en service de 5 ans. La comparaison entre les deux périodes tient compte des évolutions moyennes nationales de l'accidentologie observées sur le type d'infrastructure considéré.

¹ Les données d'accidentologie du fichier BAAC peuvent être obtenues via l'exploitation du logiciel Concerto, développé par le Sétra. Ce logiciel est employé par l'ensemble des DDT(M), des CETE, plus d'une vingtaine de Conseils généraux et 20 villes et communautés urbaines françaises majeures.

3.5. Données du bilan financier²

Les indicateurs de rentabilité financière *ex-post* sont calculés à partir des données réelles concernant :

- le coût de financement de l'opération ;
- les recettes annuelles réelles du concessionnaire ;
- les dépenses annuelles réelles du concessionnaire.

Il importe de veiller à la cohérence de l'ensemble des données nécessaires à l'analyse financière avec celles utilisées dans le bilan socio-économique pour la collectivité en particulier pour les trafics et les hypothèses retenues pour leur croissance au-delà de la date de réalisation du bilan LOTI, les tarifs de péage et les coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de grosses réparations.

De plus, le bilan financier étant réalisé en euros courants, il convient de prendre en compte l'inflation dans le calcul. Les indices généralement retenus sont l'index TP01 pour les coûts de construction, l'index TP09 pour les coûts d'entretien, l'indice des prix du PIB pour les coûts d'exploitation et l'Indice des Prix à la Consommation (IPC) pour les autres dépenses et recettes prises en compte dans le bilan financier. Les évolutions réelles de ces indices sont retenues pour la période s'étalant du début des travaux jusqu'à la date de réalisation du bilan *ex-post*. Au-delà, des hypothèses d'inflation sont émises et indiquées dans le bilan *ex-post*.

3.6. Coût de financement

Le coût de financement de l'opération comprend le coût de construction initial et les frais financiers (frais d'émissions des emprunts et intérêts intercalaires sur les montants empruntés), ainsi que les éventuelles dépenses périodiques de grosses réparations et les investissements complémentaires programmés et réalisés pendant la durée de la concession (ICAS).

Ce financement est assuré selon trois modes principaux :

- l'apport de fonds propres par le concessionnaire ;
- les emprunts auprès des banques ou des marchés financiers ;
- éventuellement, les subventions publiques qui peuvent être implicites (prorogation des contrats de concession globale par l'Etat) ou explicites (subvention accordée par la puissance publique pour assurer l'équilibre du plan de financement du projet et la rentabilité des capitaux propres de la société concessionnaire).

3.7. Recettes annuelles

Les recettes annuelles sont constituées pour l'essentiel des revenus générés par les usagers, auxquels s'ajoutent des recettes annexes. Les recettes sont collectées et présentées selon un format cohérent avec ceux utilisés dans l'évaluation *ex-ante* (recettes unitaires * volumes de trafic sur les différents segments). Il est nécessaire de disposer de l'évolution des recettes unitaires jusqu'à la date de réalisation du bilan LOTI, afin de pouvoir déduire le taux d'évolution à appliquer pour le calcul des recettes. La croissance des recettes unitaires utilisée pour le bilan *ex-post*, si elle diffère de celle utilisée dans le bilan *ex-ante*, doit être explicitée. Les hypothèses de taux de croissance du trafic doivent être cohérentes avec celles prises dans le bilan socio-économique.

Les reports en provenance de sections exploitées par le même concessionnaire sont pris en compte dans les recettes annuelles.

² Le bilan financier ne concerne que les opérations concédées.

3.8. Dépenses annuelles

Les dépenses annuelles couvrent les dépenses de personnel, les dépenses externes d'entretien et d'exploitation des infrastructures, les impôts et taxes liés à l'exploitation (taxe professionnelle, TVA, taxe d'aménagement du territoire, redevance domaniale,...).

4. Données relatives aux effets sur le territoire

4.1. Choix des indicateurs

Après avoir retenu les différents thèmes à approfondir et circonscrit les effets à suivre³, il s'agit de choisir les indicateurs pertinents pour suivre l'évolution de ces effets sur le territoire et les expliquer dans le bilan *ex-post*.

La présentation des indicateurs choisis permet de les replacer dans le contexte particulier de l'analyse (type de projet mis en service et spécificités du territoire traversé, objectifs du projet identifiés dans l'étude *ex-ante*) et d'expliquer leur lien avec les indicateurs retenus dans le dossier de DUP, dont les évolutions éventuelles doivent être explicitées dans le bilan *ex-post* (modification du contenu de l'indicateur, indicateur devenu obsolète) afin de pouvoir en tenir compte lors de l'analyse des écarts entre les effets attendus et les effets observés.

Il est possible de retenir dans le bilan *ex-post* des indicateurs nouveaux par rapport à ceux du dossier de DUP (notamment dans le cas où ces derniers sont devenus caducs). Il est alors important de préciser les raisons de ce choix et les éléments nouveaux qu'il peut apporter à l'analyse.

4.2. Bases de données, sources disponibles et structures mobilisables

Après avoir retenu les thèmes à approfondir et choisi les indicateurs pour mesurer l'évolution des effets sur le territoire, il s'agit de mobiliser les données disponibles pour mener les différentes analyses. Les domaines d'approfondissement peuvent concerner notamment l'activité des secteurs les plus directement bénéficiaires des services de transports (tourisme), la localisation de l'habitat, des établissements industriels et de services, l'emploi et les revenus, l'impact plus large sur les pratiques de mobilité.

Les tableaux en annexe proposent une liste indicative et non exhaustive d'indicateurs pouvant être utilisés lors des approfondissements, avec les sources à exploiter pour les renseigner et les structures à contacter pour se procurer ces sources de données.

5. Données pour l'évaluation ex-post des effets environnementaux

L'évaluation ex-post des effets environnementaux consiste à dresser le bilan :

- de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures de réduction et de compensation ;
- des effets réels du projet au regard de ceux prévus *ex-ante*.

L'évaluation ex-post des effets environnementaux contribue également à vérifier le respect des engagements pris par l'État.

³ Etant entendu que ce volet du bilan *ex-post* ne concerne qu'un nombre limité d'effets, ceux jugés les plus pertinents au regard du projet et de son contexte.

Les modalités de suivi de la réalisation (effectivité) et du suivi des effets (efficacité) des « *mesures envisagées pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine* » (art. L.122-3 et R.122-5 II 7° du Code de l'environnement) figurant dans l'acte d'autorisation du projet (la DUP la plupart du temps ou déclaration de projet dans les autres cas) peuvent utilement servir de trame conductrice pour l'élaboration de ces bilans.

Le suivi de la mise en œuvre de chaque mesure d'évitement, de réduction et de compensation renvoie à un (ou plusieurs) indicateur(s) relatifs à la réalisation de la mesure (est-elle effective ? en cours de réalisation ?). Ceci est à distinguer d'un indicateur de moyens, qui correspond à ce qui est mis en place par le maître d'ouvrage pour réaliser la mesure (moyens humains, moyens financiers engagés qui seront quant à eux identifiés et renseignés dans le volet socio-économique du bilan).

L'efficacité de chaque mesure est évaluée par une série de collectes de données répétées dans le temps qui renseignent des indicateurs de résultats.

Pour les mesures de compensation, les indicateurs de résultats sont normalement à définir au moment de l'état initial du site de compensation.

Les méthodes et indicateurs indiqués dans les fiches relatives aux effets environnementaux peuvent être utilisés pour le volet environnemental du bilan *ex-post*.

6. Références bibliographiques

Élaboration des bilans ex-post pour les projets routiers, Sétra, décembre 2011

Évaluation a posteriori des transports collectifs en site propre, note méthodologique, Direction Technique Territoires et ville, Direction Territoriale Centre Est, 2014

Annexe : liste indicative d'indicateurs et de sources mobilisables pour le volet territorial de l'évaluation socio-économique.

Tableau : Outils disponibles pour l'approfondissement des sujets relatifs aux activités économiques

Indicateurs	Sources à exploiter	Structure à contacter
Agriculture, forêt, pêche		
- nombre, taille, évolution, superficie des exploitations agricoles ; - nombre, évolution des exploitants agricoles ; - évolution de l'orientation technico-économique des exploitations agricoles (types de production,...).	Agreste, recensement général agricole (RGA)	INSEE
- remembrement et actions foncières ; - localisation et évolution des surfaces des exploitations forestières.	Cartographie, SIG	DRAAF, ONF, CRPF
- évolution des exploitations forestières et des scieries ; - évolution de la récolte de bois et des productions de sciages.	Agreste, Service de la Statistique et de la Prospective (SSP)	DRAAF, ONF, CRPF
- évolution de la pêche, des activités ostréicoles.	Agreste	MAP, DPMA
Tourisme		
- évolution de l'offre d'hébergements ; - évolution de la durée moyenne de séjour ; - évolution de la fréquentation touristique par types d'hébergements ; - évolution des déplacements.	Recensement de la population et données statistiques des organismes de tourisme	INSEE, CRT, CDT, offices du tourisme
- évolution de la fréquentation des sites naturels ou touristiques.	Données statistiques des organismes de tourisme	CRT, CDT, office du tourisme

Tableau : Outils disponibles pour l'approfondissement des sujets relatifs aux entreprises et aux constructions de locaux à usage économique

Indicateurs	Sources à exploiter	Structure à contacter
Entreprises et construction de locaux à usage économique (hors effets du chantier et de l'exploitation de l'infrastructure)		
- évolution du nombre d'entreprises et d'établissements ; - évolution des créations d'entreprises et d'établissements.	Recensement de la population, REE (Sirène)	INSEE
- taille des établissements (nombre de salariés) par secteurs d'activité (industrie, construction, commerce, services) ; - évolution des établissements selon les sphères de l'économie (sphère non présenteielle dont domaine public, sphère présenteielle dont domaine public) ; - évolution de la localisation des sièges sociaux par secteurs d'activité (degré de dépendance des entreprises).	Recensement de la population (CLAP)	INSEE
- évolution de l'urbanisme commercial.	Commission départementale d'aménagement commercial	Préfecture de département
- localisation des chargeurs les plus importants.	Terrain	CCI
Zones d'activités et plates-formes logistiques		
- typologie, superficie et localisation précise ; - superficie disponible.	PLU (bases de données)	Collectivité locale, CCI
- surface autorisée en locaux non résidentiels.	SOeS (Sit@del2)	MEDDE, DREAL
Effets du chantier et de l'exploitation de l'infrastructure		
- sur les entreprises, en particulier les entreprises locales.	Bilans administratifs et financiers Bilans de construction	Maître d'ouvrage de l'infrastructure

Tableau : Outils disponibles pour l'approfondissement des sujets relatifs aux emplois et aux revenus

Indicateurs	Sources à exploiter	Structure à contacter
Emplois et revenus (hors effets du chantier et de l'exploitation de l'infrastructure)		
<ul style="list-style-type: none"> - population active de 15 à 64 ans ; - taux de chômage des 15 à 64 ans ; - nombre d'emplois dans la zone ; - variation annuelle moyenne du nombre d'emplois ; - actifs ayant un emploi résidant dans la zone ; - nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone (indicateur de concentration d'emplois) ; - évolution de l'emploi selon le secteur d'activité (agriculture, industrie, construction, tertiaire dont commerce, services aux entreprises, services aux particuliers) ; - lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone. 	Recensement de la population	INSEE
- demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM) selon le motif d'inscription.	Recensement de la population (DARES), Statistiques du marché du travail	INSEE
- salaire net horaire moyen selon la catégorie socioprofessionnelle.	Recensement de la population (DADS)	INSEE
- revenu net imposable moyen.	Recensement de la population	INSEE, DGI
Fiscalité locale		
- taxe professionnelle.	Bilans financiers	Société concessionnaire
Effets du chantier et de l'exploitation de l'infrastructure		
<ul style="list-style-type: none"> - emplois sur chantier ; - emplois de siège et emplois d'études ; - emplois de gestionnaire ; - emplois de gendarme ; - emplois générés par les consommations intermédiaires (fournitures de chantier, fournisseurs,...) ; - emplois générés par les salaires versés ; - emplois générés par la taxe professionnelle versée. 	Bilans administratifs et financiers Bilans de construction	Maître d'ouvrage de l'infrastructure

Tableau : Outils disponibles pour l'approfondissement des sujets relatifs à l'aménagement du territoire

Indicateurs	Sources à exploiter	Structure à contacter
Population et habitat		
<ul style="list-style-type: none"> - population ; - répartition spatiale ; - variation annuelle moyenne ; - variation annuelle moyenne due au solde naturel ; - variation annuelle moyenne due au solde apparent des entrées sorties ; - répartition par âge et par sexe ; - lieu de résidence 5 ans auparavant ; - évolution de la taille des ménages (nombre moyen d'occupants par résidence principale). 	Recensement de la population	INSEE
<ul style="list-style-type: none"> - projection de la population. 	Modèle Omphale	INSEE
<ul style="list-style-type: none"> - répartition spatiale des résidences principales, secondaires, logements vacants et évolution. 	Recensement de la population	INSEE
<ul style="list-style-type: none"> - construction de logements autorisés individuels, collectifs et évolution ; - logements individuels, collectifs mis en chantier. 	SOes (Sit@del2)	MEDDE, DREAL
Identité du territoire et urbanisme		
<ul style="list-style-type: none"> - superficie ; - densité moyenne (habitants/km²). 	Subdivision, superficie et population de la République française	INSEE
<ul style="list-style-type: none"> - occupation du territoire. 	Agreste, Teruti-Lucas	
<ul style="list-style-type: none"> - aires urbaines. 	Les 25 premières aires urbaines	INSEE
<ul style="list-style-type: none"> - armature urbaine. 	Territoire	INSEE
<ul style="list-style-type: none"> - intercommunalités. 	Groupements intercommunaux par région	INSEE
<ul style="list-style-type: none"> - bassins de vie. 	Territoire – Les Bassins de vie (mise à jour avril 2008)	INSEE
<ul style="list-style-type: none"> - zones d'emplois. 	Statistiques locales	INSEE
<ul style="list-style-type: none"> - schéma de planification. 	SRIT, SCOT, PDU, PLH...	Conseil régional, communautés de communes, communes
<ul style="list-style-type: none"> - PIB départementaux et régionaux. 	Comptes de la Nation	INSEE
Autres modes de transport		
<ul style="list-style-type: none"> - variations de trafic route, fer, mer, fluvial, aérien de voyageurs. 	Statistiques de transport SOes Enquête origine-destination	MEDDE, DREAL
<ul style="list-style-type: none"> - variations de trafic route, fer, mer, fluvial, aérien de marchandises (échange, transit). 	Statistiques de transport SOes	MEDDE, DREAL
<ul style="list-style-type: none"> - répartition des différents modes de déplacement (voiture particulière, transport en commun, modes doux,...). 	Enquêtes ménages Enquête grand territoire Mobilité quotidienne de la population	Communauté d'agglomération Conseil général DREAL INSEE
<ul style="list-style-type: none"> - offres d'intermodalité pour les voyageurs et pour les marchandises. 		AOT (Conseil Régional, Conseil Général, communauté d'agglomération, commune, SNCF, aéroport, VNF, port maritime, port fluvial)
<ul style="list-style-type: none"> - covoiturage et plan de mobilité. 	PDE, PDA, site Internet de covoiturage	DREAL