



Conseil national
de l'information statistique

PARIS, le 27 janvier 2011 - N° 18/D030

Commission ENTREPRISES ET STRATEGIE DE MARCHE

Réunion du 11 octobre 2010

PROJET D'AVIS.....	2
COMPTE RENDU DE LA RÉUNION.....	3
LISTE DES DOCUMENTS PRÉPARATOIRES.....	38
AVIS D'OPPORTUNITÉ et AVIS AU TITRE DE L'ART 7bis	39

PROJET D'AVIS

proposé par la commission **Entreprises et stratégies de marché** le 11 octobre 2010

1. Le Conseil note que la première phase du **recensement agricole** par le Service de la statistique et de la prospective, SSM agriculture, prend en compte les innovations annoncées, tant pour la collecte des données assistée par informatique que pour le pré-remplissage des questionnaires. Il apprécie que la charge de réponse des exploitants agricoles s'en trouve allégée. Il suivra avec attention la 2ème phase de recueil des données qui consiste à recourir aux fichiers administratifs.
2. Le Conseil suivra avec intérêt **la diffusion des résultats du recensement agricole 2010** par le SSM Agriculture. Il prend note de la convergence des unités interrogées avec le répertoire Sirène et soutient la réflexion engagée sur un répertoire statistique des exploitations agricoles.
3. Le Conseil prend acte des actions engagées pour la mise en œuvre des recommandations du rapport « Bernadet » sur **l'inventaire des besoins d'information sur les transports**. Il se félicite de la mise en place d'un comité de coordination sur les statistiques des transports au sein du Meeddm impliquant l'ensemble des décideurs ministériels. Il souhaite que ce comité appuie les mesures nécessaires à l'obtention des informations de base. Il approuve les propositions de travaux en matière de suivi des prix.
4. Le Cnis note les avancées réalisées du cadre juridique de la collecte qui **faciliteront la production d'informations statistiques d'intérêt général sur les transports**. Il souhaite que ces informations soient mises à disposition du public par le SOeS conjointement avec la Commission des comptes des transports. Le Cnis a pris connaissance des difficultés rencontrées sur le plan juridique dans le domaine ferroviaire et sur la circulation routière et demande que des initiatives fortes soient prises pour les lever.
5. Le Conseil salue la diffusion des premiers résultats issus du nouveau système d'enquêtes structurelles annuelles auprès des entreprises (**Ésane**) pour 2008 et 2009. Il souhaite que les résultats détaillés pour 2009 au niveau 5 de la nomenclature d'activités françaises (NAFrev2) soient mis à disposition dès le premier semestre 2011. Il demande que la charte de partenariat avec les organisations professionnelles permette de leur diffuser des résultats détaillés.
6. Le Cnis note que le nouveau dispositif **Ésane** génère des ruptures au niveau des résultats produits par rapport au système précédent. Il demande que **les résultats publiés soient accompagnés de toutes les indications nécessaires à leur compréhension** par leurs utilisateurs. Il invite l'Insee à présenter largement le dispositif et ses résultats.

COMpte RENDU DE LA RÉUNION DE LA
COMMISSION Entreprises et Stratégie de marché
- 11 octobre 2010 -

Président : Lionel FONTAGNE, Professeur à l'École d'Économie de Paris – Université Paris 1,
Conseiller scientifique au CEPII

Rapporteurs : Jean-Marc BÉGUIN, Directeur des statistiques d'entreprises à l'Insee
Fabienne ROSENWALD, Chef du service de la statistique et de la prospective au
ministère de l'agriculture et de la pêche

Responsable de la Commission : Lisa FRATACCI (01 41 17 52 66)

Adoption du compte rendu

En l'absence d'observations sur ce compte rendu, celui-ci est adopté dans le mois qui suit sa date de diffusion.

RAPPEL DE L'ORDRE DU JOUR

- Principaux axes du programme de travail 2011 6
- Les statistiques du transport 10
- La diffusion d'ESANE 25
- Proposition d'avis 32
- Présentation d'enquêtes pour avis d'opportunité 33
- Examen d'une demande d'accès à des données au titre de l'article 7bis 34

LISTE DES PARTICIPANTS :

André	BAUDELET	Crédit agricole SA
Jean-Marc	BEGUIN	Insee
Maurice	BERNADET	Maison des sciences de l'homme
Michel	BERTIN	Ministère de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche
Jean-Luc	BIACABE	CCIP
Cédric	BLANCHARD	Conseil général de Seine Saint Denis
Christian	BOURE	FIEV
Philippe	BRION	Insee
Philippe	CUNEO	Cnis
Valérie	DANNAY	Insee
Louis	de GIMEL	Insee
Carole	DENEUVE	UNICEM
Lise	DERVIEUX	Ministère de l'écologie de l'industrie et de l'emploi
Elodie	DESSERT	AXEMA
Patrick	DUCHATEAU	Fédération française du bâtiment
Sylvie	DUMARTIN	Insee
Marie-Pierre	DURU	Ministère de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche
Françoise	DUSSERT	Cnis
Lionel	FONTAGNÉ	CEPII
Lisa	FRATACCI	Cnis
Adrien	FRIEZ	MEEDDM - CGDD - SOES
Alain	GELY	CGT
Serge	GERMON	MEEDDM DGAC
Ghislaine	GRIMLER	Insee
Emmanuel	GROS	Insee
François	HAMET	Conseil général de Seine Saint Denis
Michel	HOUEE	MEEDDM - CGDD - SOES
Alain	JACQUOT	MEEDDM - CGDD - SOES
Mahmoud	JLASSI	MEEDDM - CGDD - SOES
Gérard	KREMER	Banque de France
Dominique	LADIRAY	Insee
Jean-Loup	MADRE	INRETS
Julien	MOLLET	CCFA
Alain	NOLIN	Insee
Jean-Paul	OURLIAC	Direction des transports maritimes routiers et fluviaux
Marc	PARMENTIER	CCMSA
N'Gaté	PAYE	MEEDDM
Serge	PIQUET	CPDHBJO
Olivier	RAYMOND	Comité national routier
Olivier	RIBON	MEEDDM - CGDD - SOES
Fabienne	ROSENWALD	Ministère de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche
Jean-Marie	ROUX	CGT Banque de France
Christine	THIESSET	Insee
Pierre	VERDIER	Ministère de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche
Dalila	VIENNE	Autorité de la statistique publique
Gérard	VITTEK	Insee

Excusés :

Claude	CHÉREAU	
Charles	EL NOUTY	
Thierry	POUCH	APCA
Roger	MONGEREAU	CGPME
Michel	BOISSONNAT	FAFIH
Monique	MEIZELS	France Agrimer
Bertrand	de LIME	Groupe industriels et fabrication d'optique
Thierry	NOBLOT	Groupe des fédérations industrielles
Rémi	MALETRAS	Groupement des professions de services
Bruno	TREGOUET	MEEDDM - CGDD - SOES
Enrico	COLLA	NEGOCIA CCIP
Sébastien	ARCHI	PRISME
Daniel	RIGAL	TLF
Gérard	CLIQUET	Université Rennes 1

La séance est ouverte à 14 heures 35, sous la présidence de Lionel FONTAGNE.

Introduction

Lionel FONTAGNE

Merci à tous d'être présents aujourd'hui. Nous avons un programme particulièrement chargé aujourd'hui. Je vous propose d'y entrer sans préambule.

I. Principaux axes du programme de travail 2011

Jean-Marc BEGUIN, Insee

1. Introduction

Le programme de travail du SOeS a été assez largement présenté lors de la précédente réunion. Je pourrai répondre à d'éventuelles questions sur ce point. Mon propos portera ici sur le programme de travail de l'Insee, à travers les cinq domaines sur lesquels nous travaillons.

2. Les répertoires

En ce qui concerne les répertoires, le problème central de l'année 2011, portera sur la mise en place du répertoire statistique Sirius, qui ne sera opérationnel qu'à la fin de l'année 2012. Il constitue une avancée assez grande dans les statistiques de l'Insee.

En ce qui concerne Sirene, des évolutions réglementaires nous obligent, en permanence, à nous adapter ; il y aura deux points centraux :

- la mise en place du statut d'entrepreneur individuel à responsabilités limitées, qui va modifier de façon significative les conditions de déclaration dans SIRENE;
- le resserrement des liens, notamment au niveau local, avec les CFE.

3. Les statistiques structurelles

Vous entendez parler de RÉSANE depuis des années : la phase un (c'est-à-dire la « réingénierie » de l'existant) est marquée par la poursuite et la consolidation des travaux ; l'objectif est de stabiliser le dispositif, c'est-à-dire de faire en sorte que celui-ci permette, par exemple, de respecter les dates de publication, les dates d'envoi, etc. Nous travaillerons aussi à la phase deux, la phase innovante de RÉSANE, c'est-à-dire l'introduction de nouvelles unités statistiques « entreprises », sous la forme des groupes d'entreprises. Nous allons lancer dans quelques mois les travaux de profilage sur les grands groupes. Par ailleurs, nous continuons de travailler sur le profilage des petits groupes.

4. Les enquêtes

S'agissant des enquêtes thématiques, il est important de comprendre qu'au cours d'une même année ont lieu la diffusion des enquêtes des années précédentes, la collecte de l'année en cours et la préparation des enquêtes qui seront lancées l'année suivante. Des enquêtes ont également lieu tous les ans (TIC, hôtellerie et hôtellerie de plein air, enquêtes mensuelles de branche, prix, grandes surfaces alimentaires...).

Au titre des enquêtes nouvelles qui seront réalisées en 2011, nous allons lancer :

- la collecte de l'enquête sur les entreprises et le développement durable, qui sera présentée plus avant au cours de cette séance.
- la collecte de l'enquête relative à l'innovation « CIS 2010 », qui comportera des extensions régionales.
- Enfin, la collecte de la troisième vague de l'enquête « Sine » relative aux nouvelles entreprises.

Nous préparerons le programme de collecte de 2012 qui comportera des enquêtes sur :

- l'énergie dans le tertiaire ;
- le taux de marge commerciale, pour les besoins des comptes nationaux ;
- l'extension de l'enquête TIC sur les petites entreprises.

Enfin, nous publierons les résultats :

- de l'enquête « points de vente », qui est en collecte en ce moment ;
- de l'enquête « accès au financement des PME », qui est également en phase de collecte en ce moment ;
- de l'enquête sur les créations d'entreprises qui ont eu lieu en 2010, avec un « focus » sur environ 40 000 auto-entrepreneurs.

Je signale qu'un point occupera de façon significative les services de l'Insee : la réorganisation interne des sites de production de toutes les enquêtes relatives au tourisme d'une part, et aux prix dans l'industrie et les services, d'autre part. Ces réorganisations s'étaleront jusqu'en 2014 ; elles pourraient avoir des conséquences sur la production des enquêtes concernées et même des enquêtes thématiques dont une partie passera aussi de Caen à Toulouse.

5. Comptabilité nationale

La Direction des statistiques d'entreprises se situe en amont immédiat de la comptabilité nationale. Je rappelle que nous publierons le 21 mai prochain, avec beaucoup d'avance par rapport à ce qui avait été observé lors des derniers changements de base, les résultats de la base 2005. Il s'agira en réalité d'une base 2006-2007-2008. Nous terminons les travaux de préparation de cette nouvelle base, en peaufinant son articulation avec RESANE.

6. Indicateurs conjoncturels

Enfin, les indicateurs conjoncturels ne feront l'objet d'aucune nouveauté particulière en 2011. Nous procéderons, par contre, à la refonte de l'ensemble des chaînes de traitement permettant de fabriquer ces indicateurs, dans le cadre du projet PREMICE. Ce travail touchera d'abord les enquêtes de conjoncture et les prix dans l'industrie et les services. Dans un deuxième temps, la mise en production portera sur la mesure des chiffres d'affaires, à partir des déclarations de TVA. Puis nous procéderons à la refonte de l'IPI, des indices de commande, etc. Enfin, nous publierons un nouvel indice correspondant à l'activité des grandes surfaces alimentaires (EMGASA).

Jean-Marie ROUX, CGT

Si j'ai bien compris, le répertoire va privilégier les unités issues du profilage, plutôt que les unités légales. Or par ailleurs, l'on va utiliser davantage les sources administratives, qui reposent sur les unités légales. Cela ne va-t-il pas poser un problème de compatibilité ?

Trouvera-t-on, dans le répertoire, les établissements, dont l'importance est essentielle pour les analyses locales ?

Enfin, l'enquête LIFI sera en partie alimentée par le répertoire européen des groupes, si j'ai bien lu les documents préparatoires. Or ce répertoire repose en partie sur des données privées, tandis que LIFI est appelé à disparaître. Ne risque-t-on pas ainsi d'être confronté à un monopole de fait des bases de données privées sur cette question ?

Jean-Marc BEGUIN

Le répertoire, en lui-même, ne privilégie rien. Seul le choix que feraient certains maîtres d'ouvrage d'utiliser telles ou telles unités statistiques pourrait privilégier telle ou telle orientation. Un répertoire enregistre tout. Il comportera donc les unités légales et les regroupements d'unités légales. La question corollaire que vous posez, en termes de cohérence avec l'emploi des sources administratives, constitue en effet une préoccupation. Si nous procédons de la sorte, nous devons inventer le moyen de transformer précisément des déclarations fiscales relatives à des unités légales en l'équivalent de données consolidées correspondant à un périmètre consolidé. Pour les grands groupes, nous considérons que cet automatisme ne peut être bâti et qu'il faut dialoguer avec le groupe considéré, afin d'obtenir cette information. Pour les petits groupes, cela ne nous semble pas poser de difficulté (on additionne les données des unités légales constituantes), même si cela nécessite des études complémentaires. La question se pose avec le plus d'acuité pour les groupes de taille intermédiaire (environ 2 000 groupes). Pour le reste, le répertoire ne constitue qu'une liste et est indépendant de la façon dont on l'utilise.

Les établissements figureront bien sûr dans le répertoire. Cela nous permettra de remettre d'aplomb un certain nombre de situations dans lesquelles, par exemple, un établissement physique est éclaté entre trois unités juridiques (l'une possédant les murs, la seconde gérant les machines et la troisième gérant le personnel). Si nous parvenons au bout de ce que nous souhaitons faire, nous replacerons ces unités sous un établissement – virtuel – qui regroupera ces différentes unités.

Enfin, les documents ne sont peut-être pas très clairs concernant LIFI. L'EGR (european group register), qui est le référentiel des groupes au niveau européen, sera alimenté par LIFI et non l'inverse. L'EGR est élaboré par des allers et retours. Dans la situation de départ, Eurostat exploite en effet des données de bases privées puis envoie ces données dans les pays. Elles ne remplacent pas le référentiel des pays, sauf pour les pays qui n'en ont pas. Les pays doivent au contraire valider ces données, à partir des informations qu'ils sont censés détenir en propre. Dans le cas de la France, l'Insee dispose d'une source mêlant des sources d'enquêtes (l'actuelle enquête LIFI sur les liaisons financières) et une source privée (Diane) ; nous avons jusqu'à la semaine dernière le projet de remplacer LIFI par la partie des liasses fiscales correspondant aux mêmes déclarations. J'ai rencontré la semaine dernière le représentant de la DGFIP, qui gère ces données. Il nous a appris qu'il ne pourrait pas nous les fournir avant le mois de novembre de l'année « n+1 », ce qui n'est pas cohérent avec nos calendriers. Cela remet en question nos projets mais je ne suis pas en mesure, pour l'instant, de vous indiquer la solution de remplacement que nous choisirons. Nous sommes en train d'étudier plusieurs solutions alternatives, dont le maintien de l'enquête LIFI.

François HAMET, Observatoire départemental de Seine-Saint-Denis

Lorsqu'on travaille sur le territoire, le problème de l'effet de siège est important. Avez-vous avancé dans la mise en relation des données issues des statistiques d'entreprise (bases SIRENE) et celles issues du recensement domicile-travail ?

Jean-Marc BEGUIN

Les seuls rapprochements effectués, à ma connaissance, consistaient, à l'époque, à identifier l'entreprise dans laquelle travaillent les gens, dans le recensement de la population (RP). Je ne sais pas quelle est la nature profonde de votre réflexion. Le problème du repérage du lieu de travail, pour l'Insee, ne se traduit pas par un problème de rapprochement des données de SIRENE et de celles du recensement mais par les « dégroupements », dans l'application « connaissance locale de l'appareil productif », qui fournit des données provenant des URSSAF et de l'UNEDIC. Les informations individuelles sur le lieu de travail proviennent davantage des DADS que du RP. Or il peut arriver qu'il existe un accord passé entre les DADS et une entreprise pour que celle-ci puisse effectuer une déclaration groupée de l'ensemble de ses établissements d'un même département ou d'une même ville, par exemple. Le problème consiste alors à « dégroupier » l'endroit où cette déclaration semble affecter le lieu de travail des salariés, étant entendu que, pour schématiser, si une personne travaille à Rouen, elle a peu de chances d'habiter à Toulouse. Nous travaillons là-dessus depuis longtemps. Pour le reste, je ne vois pas bien ce que vous voulez dire.

Louis de GIMEL

En réalité, l'identification de l'entreprise ne fait pas partie des données utilisées dans les premières exploitations du recensement. Lorsqu'on étudie les flux domicile-travail, on part de la déclaration de l'adresse du lieu de travail et non de l'identification par le SIRENE de l'entreprise. Il n'y a donc pas à chercher à rendre les choses cohérentes.

II. Les statistiques du transport

1. Présentation des recommandations du groupe de travail « inventaire des besoins d'information sur les transports »

Maurice BERNADET, Président du groupe de travail « inventaire des besoins d'information sur les transports », directeur des études, Université de Lyon 2

a. Champ de la réflexion du groupe de travail

En mars 2007, nous avons publié un rapport qui faisait le point sur les besoins d'information sur les transports et sur la façon dont le système y répondait. Ce rapport a paru plus tard que prévu initialement. Nous avons en effet rencontré quelques difficultés pour travailler. Le ministère chargé des transports était en pleine réorganisation et les rapporteurs avaient d'autres tâches que de faire avancer ce dossier. De plus, les personnes que nous devons interroger au sein du ministère étaient fort occupées et étaient souvent en train de changer de fonction. Nous sommes néanmoins arrivés au bout de ce travail.

Le groupe de travail a été mandaté par le directeur des administrations centrales du ministère, qui a demandé au CNIS que le point soit fait sur les besoins en termes de statistiques de transport et la façon dont ces besoins sont couverts. La mission prévoyait de travailler sur quatre aspects, décrits ici selon les termes dans lesquels la demande était formulée :

- un inventaire segmenté des différentes demandes ;
- une analyse des capacités de réponse du dispositif actuel ;
- une analyse des conséquences que pourra avoir, sur le dispositif actuel, le train de décentralisation à venir (notamment la décentralisation des routes nationales vers les départements) ;
- un état des informations complémentaires qui, à côté des données collectées dans le cadre des enquêtes statistiques des services publics, devraient être demandées aux opérateurs ou aux collectivités publiques sur une base volontaire ou dans le cadre de contrats ou conventions, ou qui devraient résulter d'obligations administratives à fixer par la voie législative ou réglementaire.

Nous avons commencé par effectuer une analyse des besoins, en nous penchant d'abord sur les besoins multiples du citoyen (entreprises, syndicats). Ces personnes ou entités ont des besoins extrêmement divers, qui portent parfois sur des statistiques de base et parfois sur des données extrêmement sophistiquées, dont la production aurait un coût excessif. Je pense en particulier à nos collègues universitaires ou chercheurs. S'agissant des besoins des pouvoirs publics, il convient d'abord de rappeler qu'il existe des exigences européennes, qui excèdent parfois ce que chaque pays produirait pour ses propres besoins. Je passe sur les rôles et les besoins des collectivités locales, qui gèrent des infrastructures et qui sont souvent des autorités organisatrices de transports.

b. Définitions

S'agissant des besoins de l'État, qui fait l'objet d'une réflexion approfondie, nous ne nous sommes pas intéressés au rôle de l'État actionnaire ni à celui de l'État-tuteur, car l'État accède, à ces titres, à des informations lui permettant, *a priori*, d'exercer son rôle. En revanche, les rôles de régulateur et d'acteur de la politique des transports que joue l'État nous ont semblé parfois confus, ce qui est à l'origine d'une difficulté. Par l'État « régulateur », nous entendons l'État qui gère la concurrence entre des acteurs sur des marchés. Il doit, à ce titre, rester neutre et disposer d'informations assez précises sur les prix, les quantités, la nature des biens et services, etc. L'État régulateur intervient sous la forme d'agences décentralisées, ce qui n'était pas le cas dans le domaine du transport jusqu'à la création, récente d'une agence de régulation des transports ferroviaires. L'État « acteur » intervient à court, moyen ou long terme, parfois sur des sujets nécessitant des connaissances extrêmement précises. Ce peut être le cas, par exemple, lorsqu'il s'agit d'établir des calculs de rentabilité économique d'investissements lourds tels que le canal Seine-Nord Europe. Un tel projet requiert naturellement des données précises sur les flux qui traversent cette zone, afin de pouvoir fonder le modèle de prévision et de calcul.

Les rôles de régulateur et d'acteur de l'État peuvent sembler difficilement compatibles, puisque dans un cas, l'État doit être neutre, vis-à-vis du marché alors que dans le second cas, l'État intervient sur ce marché. Nous voyons bien que les entreprises qui fournissent des informations sont parfois réticentes à communiquer ces informations, dans la mesure où elles ne savent pas à quel titre ces informations leur sont demandées par l'État et de quelle façon elles pourraient être utilisées. Il nous a semblé qu'il se posait là un problème relativement important, rencontré par des personnes recueillant des statistiques.

c. L'offre existante

Du point de vue de l'offre et notamment de l'organisation du système d'information, on peut rappeler que les besoins des citoyens sont satisfaits dans le cadre du système statistique public (SSP). Ceux des autorités publiques peuvent l'être en dehors du SSP.

Dans le domaine des transports, le système statistique public assure la connaissance des comptes des entreprises et des autres opérateurs. Les besoins de connaissance des activités de transport de marchandises et de voyageurs dépassent le cadre du système statistique public. Nous verrons que c'est le cas, par exemple, en matière ferroviaire. Le service statistique public ne couvre que partiellement les besoins de connaissance des prix. La connaissance de l'état des infrastructures est assurée par l'administration hors SSP, puisque cette information est assurée en interne par l'administration. Enfin, le système d'information locale est largement hors du champ du SSP.

Nous avons rencontré de nombreux acteurs, afin de connaître leurs besoins et de confronter ceux-ci avec l'offre existante. En ont découlé 31 recommandations précises, argumentées et justifiées. Il ne s'agissait pas seulement d'objectifs fixés : nous avons défini, dans la mesure du possible, les moyens de les atteindre. Enfin, nous avons tiré une conclusion générale (plutôt négative) de ce travail, comme nous le verrons.

d. Insuffisances constatées et recommandations

Ces insuffisances et recommandations ont été classées en quatre thèmes :

En matière de connaissance des infrastructures et des réseaux, nous avons considéré que si cette connaissance était généralement bonne, des inquiétudes existaient, liées à la décentralisation ou à la privatisation des infrastructures.

En matière de transport de marchandises hors agglomération, des lacunes ou insuffisances qualitatives très importantes concernent tous les domaines, principalement le transport ferroviaire et les transports internationaux. Neuf recommandations ont été émises sur ce chapitre, notamment en matière de transport ferroviaire, pour lequel il nous semble qu'une loi doit être adoptée afin d'obliger la SNCF à fournir des informations qu'elle refuse de communiquer spontanément.

En matière de transport de voyageurs hors agglomération, nous constatons une connaissance insuffisante des flux, des prix, des coûts, des motifs de déplacement, de la qualité de service, etc. Une quinzaine de recommandations a trait à cet aspect.

En matière de transport de voyageurs et de marchandises en agglomérations, si les informations sont nombreuses, elles ne sont pas homogènes et sont souvent de qualité assez médiocre. Cinq recommandations portent sur ce thème.

Par ailleurs, cinq recommandations générales ont été formulées :

- créer une agence de régulation des transports indépendante pour éviter les confusions actuelles entre les différents rôles de l'État ;
- améliorer la connaissance des flux internationaux en transport de marchandises ;
- élaborer une loi statistique décrivant les données de prix et de volume que les opérateurs de transport ferroviaire devraient avoir l'obligation de transmettre d'une part au régulateur et d'autre part à l'autorité statistique ;
- dans le domaine routier, créer une agence nationale chargée de collecter et de gérer les informations sur les caractéristiques des réseaux, leurs trafics et l'ensemble des effets externes ;
- dans le domaine aérien, imposer aux opérateurs de communiquer les informations sur les origines/destinations et les prix ;
- en matière urbaine, accroître les moyens pour obtenir des connaissances homogènes selon les agglomérations.

e. Conclusion

Je reprends ici un texte que j'avais soumis aux rapporteurs, et qui figurait dans l'avant-propos du rapport : *« ce rapport établit un état des lieux, des forces et des faiblesses du dispositif d'observation existant. Il s'efforce d'être exhaustif et en tout état de cause, le bilan couvre très largement l'ensemble des domaines et des thèmes du transport et des domaines et des thèmes qui lui sont liés. Comme tout bilan, il comporte un actif et un passif mais il insiste davantage sur les points négatifs que sur ceux où la situation peut être jugée satisfaisante. Mais, ce qui est sans doute une des conclusions les plus importantes de la mission, les auteurs du rapport, traduisant l'opinion très majoritairement exprimée par les personnes interrogées, considèrent que la couverture des besoins, il est vrai croissants, est assurée d'une manière de moins en moins satisfaisante, tant quantitativement que qualitativement. Quant aux menaces qui pèsent sur les dispositifs existants, elles suscitent de sérieuses inquiétudes ».*

2. Le suivi des recommandations du groupe de travail

Adrien FRIEZ, SOeS

Peu de temps après à la remise du rapport rendu en mars 2007, la sous-direction des statistiques des transports a connu des mobilités multiples au sein de son encadrement et une vaste réorganisation a été lancée au sein du ministère. Cela a sensiblement retardé la prise en compte des recommandations du

rapport du Cnis. L'an dernier, un programme de moyen terme a été présenté pour les statistiques de transport, dans le cadre du CNIS. Cinq avis ont été rendus par ce dernier sur le programme :

- **La nécessaire mise en œuvre des recommandations du rapport et comptes rendus**
Une recommandation visait notamment, dans une logique de soutien au service statistique, à mettre en place un comité de coordination qui regroupe les différentes Directions du ministère, afin de faciliter la mise en œuvre de ces recommandations.
- **L'accent mis sur la mobilité locale des personnes, en incluant ses implications sur le bilan de la circulation sur les conditions de transport dans les agglomérations**
Les déplacements locaux constituent en effet une part très importante des déplacements et du temps passé dans les transports. Le rapport partait en effet du principe que les congestions et le temps perdu, notamment, constituaient un aspect important de la gestion des infrastructures routières et que l'information à cet effet est insuffisante.
- **La volonté de mise en place d'une synthèse statistique des échanges internationaux de marchandises à partir des sources statistiques de transport**
Maurice Bernadet a insisté sur l'importance des échanges internationaux. Lors de la présentation du programme de moyen terme, nous avons différé la date de remise du rapport, en prenant acte de l'obligation, pour les échanges intra-communautaires, de « faire une croix » sur les données douanières d'échanges internationaux de marchandises. Aussi l'avis suggérait-il vivement que l'on abandonne cette partie pour se tourner vers des synthèses de statistiques de transport d'échanges de marchandises, au plan infra-communautaire.
- **La suggestion appuyée de réalisation de l'enquête sur les entrepôts (informations sur les caractéristiques et sur l'activité logistique)**
Les statistiques sur les transports de marchandises se basent sur des tronçons de déplacement des marchandises. On étudie ainsi ce qui se passe entre une origine et une destination, pour chaque mode de transport. La même marchandise peut ainsi parcourir plusieurs tronçons et un élément important d'interrogation des acteurs du secteur consiste à savoir comment s'organisent ces tronçons. Or les plates-formes logistiques et les entrepôts constituent des lieux très importants de cette articulation entre les différents modes. Cela revêt une importance particulière au regard du Grenelle de l'environnement, compte tenu de la volonté de massifier les flux et d'optimiser les transports, dans une logique multimodale.
- **L'encouragement de la mise en place des indices de prix prévus dans le règlement STS et la poursuite de la réflexion méthodologique afin d'apprécier, les prix en niveau et de procéder à des comparaisons par mode**
Le discutant de l'époque, Michel Massoni, avait insisté sur une des recommandations du rapport : la comparaison des niveaux de prix, afin d'étudier la concurrence que se font plusieurs modes de transport entre eux, notamment l'aérien et le ferroviaire pour le transport de voyageurs.

Depuis la présentation de ce programme de moyen terme, nous avons avancé sur un certain nombre de recommandations. Le Comité de coordination statistique « transport », qui regroupe les directions générales du ministère, a été mis en place, de même que le SETRA et le CERTU, l'un sur la partie « logistique », l'autre sur les transports collectifs et l'urbanisme. Cette instance se réunit deux fois par an et nous abordons aujourd'hui une phase d'accélération de la mise en œuvre des recommandations.

Le troisième avis a conduit la DGITM (direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) à échanger avec nous sur le traitement des statistiques portuaires. Dans le domaine maritime, en effet, on ne regarde que ce qui entre et ce qui sort des ports. Actuellement, on travaille à la fabrication de données en matière de flux de transport, par origine et par destination à partir des données collectées. L'objectif de ce recoupement est de bâtir des informations, dans le domaine maritime, qui soient élaborées de la même façon que celles construites pour les autres modes, avec des origines et des destinations, permettant d'estimer les kilomètres parcourus par les marchandises. Les entrées et sorties portuaires peuvent ainsi être rendues « nettes » d'échanges nationaux. Ceci est aussi intéressant dans la

perspective de mise en œuvre d'autoroutes ferroviaires, qui permettent d'envisager le transfert d'un mode à l'autre, par exemple des poids lourds vers des moyens maritimes, entre l'Espagne et la France. Il serait évidemment intéressant de pouvoir quantifier l'économie réalisée en matière routière grâce à la mise en place de ces autoroutes maritimes.

L'avis n°2 sur la mobilité locale est sans doute celui pour lequel nous avons le moins avancé. Nous allons nous attacher à progresser sur ce point, avec l'ensemble des acteurs, tant dans le domaine routier que dans celui des transports collectifs.

On peut considérer, globalement, que les choses ont peu avancé depuis la remise du rapport, en 2007. Il faut toutefois rappeler que le contexte récent a été marqué par la réorganisation totale du ministère, en 2008, ce qui a conduit à des refontes de Directions, à une modification des périmètres et à un certain attentisme de la part des acteurs, quels qu'ils soient. Par ailleurs, des changements de nomenclatures sont intervenus, la nomenclature d'activité (la NAF), mais aussi la NST, nomenclature pour les statistiques de marchandises transportées. Cette nomenclature de produits qui était spécifique aux transports a été calée sur la CPF. Enfin, dans le domaine des statistiques d'emploi, nous avons été perturbés par la modification récente de la nomenclature ROME des métiers, utilisée pour repérer les métiers spécifiques au transport.

La mise en œuvre des recommandations nécessitait, pour certaines d'entre elles, de s'appuyer sur des modifications législatives notamment pour contrer l'existence de grands monopoles qui se traduit par la confidentialité qui entoure certaines informations. Le fait de rendre publiques certaines informations impose donc de se référer à des textes autres que la loi de 1951. La première modification majeure a porté sur la loi d'orientation des transports intérieurs, qui a créé, en décembre 2009, l'Autorité de régulation pour laquelle plaidait le rapport. Ce fut l'occasion d'introduire une clarification, dans un des articles de la loi, quant au rôle de l'État. La nécessité a ainsi été reconnue, pour conduire la politique des transports, d'obtenir certaines informations et de les rendre accessibles aux acteurs intervenant dans la politique des transports. Une certaine réticence existe toutefois sur le détail des informations à fournir par les opérateurs, en particulier du fait des relations entre transporteurs et gestionnaire d'infrastructure (par exemple concernant les péages liés aux sillons ferroviaires). La LOTI a ainsi été modifiée et nous discutons actuellement avec la DGITM et la Direction juridique du ministère d'un projet d'arrêté qui rendrait obligatoire la fourniture régulière d'informations dans le domaine des transports.

Nous avons mis de côté d'autres informations, qui ne feront pas l'objet d'une collecte régulière mais dont la demande par les autorités publiques est reconnue comme légitime et qui devront obligatoirement être fournies lorsque la demande en sera faite. Cet arrêté ferroviaire est en cours de finalisation. Un arrêté a également été pris dans le domaine des statistiques portuaires. Il oblige les ports à fournir des informations, conformément à ce qui est demandé dans le rapport. Enfin, un arrêté a été pris par la DGAC dans le domaine des statistiques aéroportuaires et aériennes.

D'un autre côté, nous avons signé deux conventions. La première a été conclue avec Voies Navigables de France et porte sur la transmission d'informations très fines, qui nous permettront de produire ensuite des informations agrégées selon de multiples critères en particulier géographiques. La seconde a été signée avec l'UTAC, organisme de tutelle des centres de contrôle technique des véhicules. Nous avons cherché, plus largement, à mobiliser l'ensemble des informations disponibles, notamment dans les sources administratives.

S'agissant de la connaissance des flux internationaux, quatre recommandations ont été émises :

- la nécessité de limiter ou d'éviter la perte d'informations « douanières » ;
- la sécurisation de la collecte d'information, en lien avec le changement de statut des ports en France ;
- la mise en place d'informations croisées, afin de connaître les origines et destinations du trafic maritime ;
- la meilleure connaissance du transport routier international de marchandises, point sur lequel nous avons des échanges avec Eurostat.

Sur ce dernier point, il convient de rappeler qu'Eurostat restitue à l'ensemble des pays les données individuelles des enquêtes réalisées par les autres pays. Cela nous permet, en interrogeant uniquement les poids lourds immatriculés en France, de recueillir les mêmes données pour les poids lourds immatriculés dans les autres pays et ainsi d'inférer une statistique sur l'ensemble du transport routier international ayant une origine ou une destination en France.

Nous collectons cette année des données sur le transit et sur le passage des poids lourds aux frontières, notamment concernant nos frontières avec l'Espagne, l'Italie et la Suisse. L'accès à ces données a été étendu, conformément à la demande du rapport, au passage de Calais et au tunnel sous la Manche. Une autre extension porte sur les autoroutes ferroviaires pour lesquelles la collecte des informations repose sur un dispositif ad hoc. Enfin, nous nous efforçons de mettre en place une meilleure mise à disposition de ces travaux, à travers une base de données partiellement accessible en ligne, sur les flux de marchandises, avec leur origine et leur destination.

Dans le domaine ferroviaire, nous avons mis en place, immédiatement après la remise du rapport, une enquête « loi de 1951 » afin de disposer, *a minima*, de données relatives au transport ferroviaire total, à un moment où de nouveaux opérateurs entraient sur le marché. Nous espérons remplacer, en grande partie, cette enquête par les résultats que permettra d'obtenir l'arrêté ferroviaire. Quatre recommandations portent sur ce point. Une cinquième recommandation a trait au transport combiné. Dans ce domaine, nous conserverons une enquête spécifique « loi de 1951 » afin d'interroger les opérateurs qui placent leurs poids lourds sur des trains.

Dans le domaine aérien, la DGAC (Direction générale de l'Aviation civile) a mis en œuvre la quasi-totalité des recommandations et a publié un arrêté spécifique afin de recueillir les informations. Elle met en place, actuellement, un dispositif de collecte sur les prix du transport aérien de passagers, grâce à un robot tarifaire qui va interroger les sites Internet des compagnies. Cet indice des prix devrait être intégré dans l'indice INSEE des prix à la consommation. Nous devrions pouvoir l'utiliser pour des comparaisons intermodales de prix, dès lors que, comme nous commençons à l'envisager le même dispositif existera pour le transport ferroviaire.

S'agissant de la connaissance des flux de fret aérien, la question a peu avancé mais les discussions sont en cours, notamment avec Aéroports de Paris, afin d'améliorer la qualité des informations disponibles.

Concernant l'enquête nationale des passagers aériens, le rapport recommandait de récupérer les billets d'avion, afin d'établir des statistiques sur les prix des transports, en fonction des origines et destinations, comme cela existe aux États-Unis. Ce projet a échoué et la DGAC a lancé une enquête, qui a été soumise au CNIS. Peut-être pourrons-nous travailler, dans l'avenir, à d'autres développements.

Le volet des infrastructures et de leur utilisation est celui dans lequel nous rencontrons les plus grosses lacunes. Rien n'a avancé et l'on peut même affirmer que tout a reculé dans le domaine routier. A la faveur des nouvelles lois de décentralisation, 18 000 kilomètres de routes sont passés du contrôle de l'État à celui des départements. Le rapport préconisait la parution de décrets d'application. Cette recommandation a échoué sur des conflits entre différents intervenants. Nous changeons aujourd'hui notre fusil d'épaule : plutôt que de passer par la voie réglementaire, nous allons dans un premier temps nous efforcer de mettre sur pied des groupes de travail afin de collecter l'information existante. Les Conseils généraux gèrent leur réseau et collectent de l'information et il est probable qu'une centralisation de ces informations est possible sans heurter les collectivités locales.

Dans le domaine logistique, l'enquête « entrepôts » a été mise en place cette année pour la première fois. Les résultats seront publiés à l'occasion de la deuxième enquête, l'an prochain. Cette enquête s'appuie sur un répertoire mis en place en utilisant des données éparses (DADS, SIRENE, répertoires de la grande distribution, etc.).

En matière de transport combiné, nous avons avancé, notamment en publiant une fiche spécifique sur ce sujet dans le rapport de la commission des comptes. Le programme annuel de performances de la DGITM comporte des indicateurs sur ce point. La DGITM a également avancé du point de vue de la

connaissance des hinterlands maritimes. Cela fait partie des indicateurs importants pour le Grenelle de l'environnement.

Dans le domaine de l'urbain, nous avons relativement peu avancé mais nous travaillons avec le CERTU (qui a amélioré la qualité de ses enquêtes) afin d'enrichir ses données. Par exemple, en essayant d'utiliser les données de l'entreprise Movikem, opérateur proposant des services comparables à « Mappy », sur l'ensemble des agglomérations en France.

Nous travaillons à l'utilisation du RP. Nous avons entièrement rénové le suivi des immatriculations et la connaissance du parc automobile, en utilisant notamment les données de l'UTAC, afin de mieux déterminer le parc actif et les kilométrages parcourus annuellement. En mixant ces données, de niveau local, avec les caractéristiques techniques des véhicules et le recensement de la population, nous préparons des fiches, à l'échelle des agglomérations, sur les kilomètres parcourus et les émissions de CO₂ liés aux trajets domicile-travail.

Les enquêtes « marchandises en ville » faisaient l'objet d'une demande du rapport. Un budget de près de 4 millions d'euros, sur trois ans, a été alloué à la réalisation d'enquêtes dans trois villes. Nous y apportons un large soutien.

D'autres recommandations portaient sur la mobilité générale. Nous publierons, à la fin du mois de novembre, une revue sur l'enquête nationale « transports et déplacements », qui porte sur l'ensemble des pratiques de mobilité des ménages, indépendamment des modes de transport. Nous avons travaillé avec la Direction du tourisme à l'amélioration du panel SDT, portant sur la demande touristique, afin de mieux appréhender les déplacements « longue distance » des ménages et d'actualiser les résultats de l'enquête nationale transport et déplacements chaque année.

En ce qui concerne les indices de prix, nous avons pour projet de créer, dans le domaine ferroviaire, un robot d'interrogation des tarifs. Nous rencontrons en effet des difficultés, à la faveur du développement du « yield management », pour connaître les prix effectivement pratiqués dans le domaine ferroviaire. L'objectif est de développer un robot capable d'interroger le site de la SNCF et les autres sites de réservation de billets de train, afin de pouvoir comparer les prix avec ceux du transport aérien. Nous commençons les discussions avec l'INSEE à ce sujet.

Dans le domaine de l'emploi, nous avons mis en place les recommandations du rapport. Nous publions, depuis trois mois, des statistiques trimestrielles sur l'emploi dans les transports et le marché du travail des métiers du transport.

3. Point de vue, par Jean-Paul OURLIAC, Vice-président de la commission des comptes des transports de la nation

Le Professeur Bernadet a rappelé le constat que le comité des directeurs de transports du ministère de l'équipement, à l'époque, lui avait demandé de faire. Adrien Friez a détaillé les démarches engagées en réponse à ce constat. Je tenterai de préciser ici quels sont les besoins des utilisateurs, au regard de ces informations que nous allons collecter.

La commission des comptes des transports de la nation « assure le rassemblement, l'analyse et la diffusion de données décrivant les activités de production des services de transport, ainsi que l'utilisation de ces services par les différents agents économiques et leur impact sur l'environnement ». La commission, qui regroupe 60 membres, représentant tous les acteurs et partenaires de la « fonction transport », constitue à mes yeux une instance ouverte, au-delà de l'administration : y siègent ainsi des représentants des administrations, des grandes entreprises, des collectivités, des organisations professionnelles et syndicales, des associations... On y retrouve donc, pour ainsi dire, les cinq collègues du Grenelle de l'environnement. J'y ai trouvé un lieu d'échanges passionnants, et les débats doivent y être organisés, de façon à en extraire au mieux les thèmes qui justifient un approfondissement.

Nous avons fait, au sein de la commission, le constat partagé d'un besoin d'informations dans plusieurs directions. Tous les acteurs (responsables politiques, techniciens, citoyens, associations...) présents dans la commission ont besoin d'informations pour :

- suivre le comportement des usagers ;
- anticiper les attentes ;
- connaître le fonctionnement des systèmes de transport ;
- comprendre les besoins d'évolution des infrastructures ;
- analyser le suivi des politiques publiques et leurs effets, en particulier en milieu urbain.

Prenons quelques exemples :

1) Dans le domaine de la route, une grande partie du réseau routier national a été transférée aux collectivités locales. Ce transfert n'a pas été accompagné, pour différentes raisons, d'une définition des procédures d'échange d'informations avec les départements et les communes. Les lois de décentralisation ont fixé pour principe, en 1982, que tout transfert de compétences devait obligatoirement s'accompagner d'une remontée d'informations, afin que notre système national continue de fonctionner. Les textes d'application de ce principe n'ont pas été pris. Tant qu'un décret ne précisera pas quelles sont les informations à fournir, selon quel mode, etc., ces échanges ne peuvent avoir lieu. C'est la raison pour laquelle nous n'avons plus, depuis dix ans, de statistiques sur le réseau routier français. On peut aussi se souvenir que certaines de ces informations étaient recueillies *via* des capteurs insérés dans les chaussées. Or la question reste ouverte de savoir si les crédits permettant le fonctionnement de ces équipements ont été transférés aux collectivités (sans parler de leur mode d'emploi,). Je constate pour ma part, et nous le déplorons, lors de chaque réunion de la commission des comptes des transports, que nous ne disposons d'aucun chiffre dans ce secteur

2) Le fret ferroviaire constitue un sujet d'actualité important, avec un débat qui découle du Grenelle de l'environnement, sur les transferts modaux. Les constats sont largement liés à la crise que nous traversons ; ils mettent en évidence une baisse du trafic de fret, tant pour la route que pour le chemin de fer.

Mais comment quantifier cette baisse ? A la suite de l'ouverture du marché à la concurrence, la SNCF considère que les données de trafic sont couvertes par le secret commercial. Aussi refuse-t-elle de fournir des indications à ses concurrents sur les tronçons les plus rémunérateurs, où ils pourraient venir la concurrencer. Cette position est compréhensible, mais il a fallu, recourir à une disposition législative qui figure dans l'article 1 de la loi ORTF pour exiger la mise à disposition de ces informations.

Le décret d'application de cet article n'a pas encore été pris. Nous avons la satisfaction de voir reconnaître un droit à l'information mais nous n'avons pas la satisfaction matérielle de voir ce principe entrer en application. Il s'agit donc d'une satisfaction assez mitigée.

3) En ce qui concerne le transport ferroviaire de voyageurs, on peut rappeler que le Grenelle de l'environnement a lancé un programme ambitieux de nouvelles lignes à grande vitesse. Pour étudier les dessertes à ouvrir, il faut bien sûr s'appuyer sur l'existant, en matière de trafic et étudier ce que peut apporter un nouveau service à grande vitesse. Dans la mesure où le trafic « voyageurs » n'est pas encore ouvert à la concurrence, l'opérateur national constitue un point de passage obligé. Lorsqu'il m'a été donné, dans une fonction antérieure, d'étudier la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, les renseignements que j'ai reçus, concernant les évolutions de fréquentation et de desserte des gares, ont pris la forme d'une matrice « région parisienne-grand ouest », le « grand ouest » allant de Concarneau à La Rochelle. Comment, à partir d'une telle matrice, analyser la desserte de la gare de Laval ou du Mans par le TGV ? On peut donc dresser là aussi, un constat d'insuffisance des informations disponibles à ce jour.

4) En matière de transport aérien, je signale une difficulté peu apparente. Certains ont connu les billets « carbone » à feuillets, un seul billet entre l'origine et la destination finale, quel que soit le nombre de compagnies. L'IATA collectait une souche « carbone » et l'on pouvait ainsi disposer de statistiques

aisément utilisables sur la destination finale. Lorsque vous vous rendez de Lyon à New York, il n'est pas indifférent de savoir si vous passez par Zurich, Amsterdam ou Roissy. Or les systèmes actuels de collecte peinent à fournir cette information, puisqu'ils portent sur un tronçon isolé d'un parcours global.

En résumé, nous constatons que plusieurs évolutions importantes ont marqué ces dernières années le secteur des transports. D'abord l'ouverture à la concurrence, qui se traduit par le développement de la concurrence commerciale, la dispersion des opérateurs et la difficulté à regrouper les données. Les questions de politique tarifaire ont aussi été renouvelées, notamment sous l'effet de la diffusion du « yield management », qui ne permet pas toujours de calculer la recette moyenne. Enfin, je ne reviens pas sur les conséquences de la décentralisation.

Face à ces constats, nos besoins sont renforcés, au regard de ce que nous constatons il y a seulement trois ou quatre ans. La crise financière a en effet fragilisé le cadrage financier des projets et impose, pour la préparation des contrats, d'avoir une appréciation aussi exacte que possible du partage des risques. Pour cela, il faut savoir de quoi l'on parle et quelles sont les hypothèses prises sur les trafics et les croissances. Le Grenelle de l'environnement a également un impact, sur le plan du suivi des politiques publiques. Les transferts modaux, notamment, doivent être suivis dans les différentes évaluations réalisées, comme l'a souhaité la commission des comptes des transports de la nation. Enfin, les questions relatives aux évolutions de réseaux sont particulièrement sensibles, aujourd'hui, en milieu urbain comme en témoigne le débat qui a lieu actuellement sur les transports parisiens. Pour toutes ces raisons, nous souhaitons poursuivre et mener à terme les préconisations du rapport Bernadet,

Adrien FRIEZ

Je vous propose d'ouvrir le débat.

Jean-Marie ROUX

Le traitement, dans le rapport, des besoins de la société civile me paraît un peu rapide, en estimant que soit ces besoins sont à peu près satisfaits, soit ils portent sur des traitements trop complexes à mettre en œuvre. La CGT a un certain nombre de demandes d'information statistique sur la question des transports, que nos représentants au sein de la commission des comptes des transports de la nation expriment dans cette instance. Or ces demandes n'apparaissent qu'en partie dans les recommandations du rapport.

Cela concerne les questions sociales et les conditions de travail mais aussi les coûts des différents modes de transport, en incluant les coûts sociaux et les coûts environnementaux. Nous avons aussi des besoins d'information sur la question du financement des différents opérateurs, afin d'apprécier l'efficacité des différents modes d'intervention des pouvoirs publics.

Par ailleurs, la CGT est toujours réticente vis-à-vis de la notion « d'agence indépendante », en ceci qu'une telle entité nous semble présenter un risque de démantèlement des prérogatives de la puissance publique. Ne peut-on pas s'inquiéter, en particulier, d'une réticence éventuelle à la transmission, par cette agence, d'informations au système de statistiques public ? Dans d'autres domaines, nous voyons que des organismes indépendants qui collectent de nombreuses informations, dans le cadre de leur mission, sont parfois réticents lorsqu'il s'agit de transmettre ces données.

Jean-Paul OURLIAC

La demande que vous avez exprimée est régulièrement exprimée par les représentants syndicaux au sein de la commission nationale des comptes des transports, en particulier s'agissant de l'internalisation des coûts sociaux. Nous avons essayé d'intégrer ces questions dans un programme de travail. Cela se fera progressivement.

Quant à votre deuxième question, je ne crois pas qu'une telle autorité de régulation ait pour rôle de fournir des informations. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) a pour objet, en application des règles européennes, de réguler un monopole (en l'occurrence, celui des infrastructures, représenté par RFF) en s'assurant d'une bonne ouverture à la concurrence. Cela ne va pas jusqu'à la réponse aux questions que nous avons recensées, même si cette Autorité peut, pour ses besoins propres, demander un accès à de telles données.

Adrien FRIEZ

Effectivement. Dans la rédaction de l'arrêté relatif aux statistiques ferroviaires auquel nous travaillons actuellement, nous avons été tiraillés, dès le départ, entre le besoin de connaissances fines à fournir par les opérateurs et le fait de les encadrer, de les subventionner, etc. Il apparaît ainsi un possible conflit sur l'utilisation de ces données qui justifie une réticence forte de la part des opérateurs. C'est pourquoi je « freine » la demande systématique d'informations sur les prix et les coûts. Nous avons besoin de connaissances fines sur les transports et la mobilité des personnes et des marchandises, afin de savoir à quoi servent les transports. La question du coût a trait à la performance de l'entreprise. On ne peut, comme le demandent certaines parties prenantes, demander à un opérateur une décomposition systématique et permanente des coûts ligne par ligne. Bien sûr il est légitime que les partenaires sociaux souhaitent faire des comparaisons agrégées de coût et de prix, mais il n'est pas nécessaire à cette fin de partir d'une information aussi détaillée. C'est pourquoi nous avons dissocié la collecte fine des données, pour ce qui a trait à l'évaluation des politiques publiques en matière de transports. Dans le cadre de la mise au point et du suivi de la politique des transports, notamment au regard des besoins de financement publics associés, les services de l'État pourront demander des données statistiques, à titre ponctuel. Par contre, nous reprenons les travaux d'estimation du compte « satellite » des transports dans le cadre de la commission. Nous essayons ainsi de conduire une évaluation globale des dépenses de transport, incluant le compte propre et le compte d'autrui. Nous pourrions ainsi élaborer un tableau global, mode par mode, du financement apporté aux différents modes de transport, des secteurs bénéficiaires des dépenses et des circuits de financements.

Lionel FONTAGNE

Vous avez parlé d'indices de prix qui seraient élaborés à partir de robots cherchant les prix sur Internet. Comment procède-t-on concrètement pour construire l'indice, notamment pour la pondération des données recueillies, en fonction de la date de départ, par exemple ?

Adrien FRIEZ

Effectivement, on ne connaît pas les dates de réservation. La pondération porte sur l'origine et la destination mais on ne pondère pas les dates. Cela commence deux mois avant la date de départ. Puis une interrogation est effectuée régulièrement. La DGAC a bouclé son projet et a lancé un appel d'offres. Les interrogations seront effectuées par une société privée. Nous envisageons d'en faire de même, uniquement pour les trajets ferroviaires à longue distance.

3. Présentation d'enquête pour avis d'opportunité – Enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers

Mahmoud JLASSI, SOeS

L'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers pour le transport de marchandises est réalisée par le SOeS (service de l'observatoire et des statistiques). La collecte est assurée par le groupement statistique des transports de la région Normandie-Centre. L'enquête TRM a débuté en 1952. Elle a été rénovée en 1996, pour répondre à un besoin croissant à l'échelon européen, en termes de mesures de trafic, notamment concernant le transport de matières dangereuses. Elle s'inscrit, depuis le 1^{er} janvier 1999, dans un dispositif européen. Chaque État membre fournit ainsi des données sur l'activité

de son pavillon, au plan national et au plan international. L'enquête a pour objectif de mesurer les transports routiers de marchandises, pour compte propre ou pour compte d'autrui, au plan national ou au plan international. Les résultats servent à analyser l'économie de ce secteur, à évaluer les implications des flux de marchandises - par origine-destination - sur la sécurité, la circulation, sur l'environnement ou encore sur encombrement des infrastructures. Ils répondent aussi à une demande des professionnels des transports, centrée sur les études de marché, la concurrence intermodale et internationale. Enfin, l'enquête sert à alimenter les banques de données à publication internationale telles que celle de la commission économique des Nations Unies pour l'Europe et le Forum international du transport, lequel dépend de l'OCDE.

Parmi les variables observées figurent le nombre de tonnes transportées, la nature de la marchandise transportée, le kilométrage du véhicule, en charge ou à vide, les trajets parcourus (national, en provenance de l'étranger ou à destination de l'étranger ou par origine/destination). Les principales variables calculées sont les tonnes/kilomètres, les véhicules-kilomètres et les tonnes de marchandises transportées.

Au niveau national, l'enquête TRM s'inscrit dans un dispositif général de connaissance du transport terrestre. Elle complète donc les enquêtes ferroviaires et fluviales. Elle porte sur les poids lourds de plus de 3,5 tonnes (PTAC) et de moins de 15 ans immatriculés en France métropolitaine. Elle est complétée par des enquêtes pluriannuelles telles que celle relative à l'utilisation des véhicules utilitaires légers (qui sera lancée en mars prochain) et par l'enquête sur les véhicules automoteurs spécialisée (VASP). L'enquête est effectuée par sondage, avec un échantillon d'environ 80 000 véhicules tiré du fichier central des automobiles. Ce fichier est alimenté par les données « cartes grises » provenant du ministère de l'Intérieur et par les données de contrôle technique fournies par l'UTAC.

La population des poids lourds en service est composée d'environ 280 000 camions et de 260 000 tracteurs routiers. Le nombre de véhicules enquêtés, chaque semaine, est d'environ 1 500, soit un taux de sondage global moyen de 2,8 %. L'enquête est menée par voie postale et par voie électronique. Le remplissage du questionnaire requiert 30 à 45 minutes. Un comité de pilotage, qui se réunit tous les deux mois, a été constitué afin de superviser les opérations en cours et de définir les opérations à venir.

Les principales valorisations de l'enquête sont :

- les transmissions à Eurostat, qui ont lieu chaque trimestre ;
- les transmissions annuelles, pour validation des données transmises à Eurostat ;
- des transmissions trimestrielles à l'INSEE ;
- la publication, chaque trimestre, des résultats de l'enquête TRM du trimestre précédent et leur présentation devant une assemblée de professionnels du transport ;
- un bilan annuel TRM français, mis en ligne chaque année, à la fin du mois de juin ;
- la diffusion du bilan du TRM européen, diffusé annuellement, en fin d'année.

Le bilan du TRM européen a pour but de situer le pavillon français dans le concert européen. Le dernier bilan européen a été présenté en mars dernier, lors du Salon international du transport et de la logistique qui s'est tenu au Bourget. Toutes ces données sont accessibles en ligne et sont accompagnées de données détaillées qui seront bientôt mises sous forme de cube, afin de permettre aux utilisateurs d'en disposer librement.

La commission émet un avis d'opportunité à l'unanimité.

4. Présentation d'enquête pour avis d'opportunité – Enquête sur les préférences déclarées des véhicules propres

Lionel FONTAGNE

Cette demande est parvenue assez tardivement au Bureau.

Jean-Loup MADRE, INRETS

Je vais présenter une opération assez inhabituelle, pour le CNIS, dans la mesure où il s'agit d'une opération de recherche. Le SOeS a demandé un avis d'opportunité, dans la mesure où cette opération nécessite tirer l'échantillon dans le fichier des cartes grises, ne serait-ce que pour assurer la qualité de l'information statistique. Cette opération correspond à la fonction d'agent de la politique de transport de l'État retenue par le programme de recherche sur les transports terrestres, au sein de la commission chargée de la politique de transport. L'opération traite principalement de l'économie de l'innovation.

Akli BERRI, INRETS

Cette enquête s'inscrit dans un projet de recherche financé par la Direction recherche et innovation du Cette enquête s'inscrit dans un projet de recherche financé par la Direction de la recherche et de l'innovation du Ministère de l'écologie, de l'énergie et du développement durable. Elle fait suite à un appel d'offres sur la socio-économie de l'innovation, dans le cadre du PREDIT (Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres). Cette recherche vise à évaluer le potentiel de marché des véhicules propres et économes (véhicules à faible consommation d'essence ou de gazole, véhicules fonctionnant avec d'autres carburants ou utilisant d'autres modes de propulsion).

Le recours à ce type d'enquête (préférences déclarées) s'impose dans la mesure où les véhicules autres que ceux à essence ou diesel sont insuffisamment représentés dans les achats observés dans les enquêtes existantes (par exemple, le panel « Parc Auto » de TNS-Sofrès). Cette insuffisance de représentation reflète la très faible part de ces véhicules dans les immatriculations neuves (environ 2 %). En outre, les technologies alternatives ont encore une forte marge de progression pour atteindre des performances comparables à celles des véhicules conventionnels à des coûts "raisonnables". Les données de cette enquête constituent donc un complément essentiel pour la connaissance des comportements possibles et des freins ou facteurs favorables à la diffusion de ces véhicules.

L'échantillon sera tiré du Fichier des Cartes Grises, en sélectionnant parmi les acheteurs récents de véhicules neufs. Les acheteurs de véhicules propres et économes seront sélectionnés d'office. Les individus échantillonnés seront interrogés sur le type de véhicule (essence ou diesel, biocarburant, hydrogène, électrique ou hybride) qu'ils choisiraient en présence d'hypothèses relatives aux caractéristiques techniques et aux performances du véhicule, au coût d'achat et d'usage, ainsi qu'à des mesures fiscales incitatives (par exemple, le bonus-malus écologique). A chaque alternative est associée une combinaison d'hypothèses qui portent sur le prix d'achat, le montant du bonus ou malus écologique, le coût du carburant, l'entretien, la puissance, la proximité d'une station d'approvisionnement, le mode de chargement (chez soi ou bornes en libre service, pour les véhicules électriques), la fréquence de chargement, l'autonomie, et les émissions de polluants. Parmi les données qui seront collectées figureront des informations sur le répondant et son ménage, la voiture nouvellement acquise, les autres choix envisagés avant l'achat, et l'importance de certains critères dans le choix qui a été fait. Des questions porteront aussi sur les technologies automobiles et l'automobile en général, sur les problèmes environnementaux liés à l'utilisation d'un véhicule et sur l'attitude vis-à-vis de l'écologie (comportements favorables à l'environnement ou non).

L'enquête sera réalisée à travers un site Internet, qui constitue un outil moins coûteux. A ce type d'enquête est généralement associé un taux de réponse assez faible (10% à 12 %). Il existe toutefois des cas dans lesquels le taux de réponse fut plus élevé. Par exemple, dans le cas d'une enquête similaire (i.e. sur le potentiel de marché des véhicules propres et économes) réalisée au Danemark récemment, il a été

constaté un taux de réponse mensuel compris entre 25% et 30%. A noter, cependant, que le dispositif d'enquête prévoyait une récompense pour inciter les personnes sollicitées à répondre.

L'objectif est de recueillir les préférences de 5.000 individus (questionnaires complets). Sur la base d'un taux de réponse de 10%, la taille de l'échantillon devrait être de l'ordre de 50.000. L'enquête devrait démarrer début 2011. Après une phase pilote d'un mois, l'enquête principale devrait durer six mois, avec possibilité de prolongation à huit mois (en fonction des résultats de l'enquête pilote). La réponse au questionnaire devrait nécessiter un maximum de 20 à 30 minutes.

Les fichiers de données (anonymisées) de cette enquête seront mis à disposition à des fins de recherche, après la fin du projet de recherche.

Lionel FONTAGNE

Comme je l'ai indiqué en introduction, ce dossier a été remis au Bureau vendredi dernier, ce qui n'a pas permis son examen approfondi. Aussi différentes questions seront-elles à explorer. La première porte sur l'objectif précis de l'étude. S'il s'agit d'un objectif de recherche, on peut en déduire que l'enquête a pour but de comprendre la disposition à payer pour les voitures propres. Or vous présentez cette enquête comme une étude du potentiel de marché, ce qui se rapproche d'une étude à visée « marketing ».

Par ailleurs, il faut s'interroger sur les raisons de l'avis d'opportunité du CNIS que vous sollicitez. Je ne pense pas qu'il s'agisse uniquement d'accéder au fichier des cartes grises. Ce point devra donc être éclairé.

Du point de vue de la diffusion des résultats, j'ai eu le sentiment, à la lecture de votre document, que des progrès restaient à faire. On pourrait considérer, notamment, qu'il soit utile de rechercher une publication analytique pour l'administration, par exemple sous la forme d'un « 4 pages ». Cela ne semble pas être prévu à ce stade. Enfin, des questions plus techniques, par exemple sur l'échantillonnage du taux de réponses, pourraient se faire jour.

Jean-Marc BEGUIN

Vous avez évoqué votre passage ici comme un passage en Conseil du SOeS, afin d'obtenir la capacité à tirer un échantillon. Il me semble que ces deux points sont indépendants du statut « loi de 1951 » que pourrait avoir l'enquête. Je crains qu'on vous ait donné un mauvais conseil en vous disant que le tirage de l'échantillon était lié au statut de l'enquête, à cet égard. Ce faisant, l'on simplifie considérablement le problème : nous pouvons tout à fait vous fournir un service de tirage de l'échantillon, dans des conditions à définir. Cela me paraît à dissocier du statut qui pourrait être donné à l'enquête.

Jean-Luc BIACABE

Les constructeurs automobiles participent-ils au financement de cette enquête ?

Adrien FRIEZ

La question se posait effectivement, pour le SOeS, de pouvoir fournir un échantillon tiré de l'ensemble du fichier des cartes grises. Nous avons accès à ce fichier en tant que service statistique public, afin de fournir des informations statistiques de qualité. Le ministère de l'Intérieur pourrait remplir cette fonction. Il se trouve, toutefois, que celle-ci a été déléguée au service statistique des transports. Le fichier des cartes grises peut être acquis auprès du ministère de l'intérieur ou auprès de l'AAA (association qui acquiert depuis de nombreuses années le fichier des cartes grises auprès du ministère de l'Intérieur, jusqu'à récemment au titre d'un arrêté interministériel lui déléguant la fonction statistique pour le compte du

ministère des transports). Depuis cette année, le SOeS a repris son travail statistique et ne délègue plus cette fonction à l'AAA. Celle-ci continue néanmoins d'accéder aux données, étant entendu que les propriétaires de véhicules peuvent refuser que l'information soit utilisée à des fins commerciales. De notre côté, nous sommes liés par convention avec le ministère de l'intérieur et dans cette convention, le SOeS s'engage à ne pas diffuser d'information individuelle. Aussi, j'avais suggéré qu'il soit fait appel, dans le cadre de cette enquête, au fichier de l'AAA. J'avais également indiqué que j'effectuerais le tirage de l'échantillon si l'enquête obtenait un avis d'opportunité délivré par le CNIS de manière à intégrer ces travaux dans une démarche de statistique publique.

Jean-Loup MADRE

Le titre de l'enquête est trompeur : il s'agit bien du consentement à payer plutôt que du potentiel de marché. Le Predit, c'est-à-dire le programme de recherche du MEEDDM, ne s'amuse pas à labelliser des études de marché pour le compte des constructeurs. Pour preuve, ceux-ci ne sont pas impliqués dans l'enquête. Ils ne font pas partie du comité de pilotage. Nous n'avons pas exploré plus avant les possibilités de tirages *via* l'AAA, afin d'éviter la confusion des genres. Nous avons pris une série de précautions, au regard de cette objection que nous sentions venir. Notre principal souci consiste à pouvoir tirer un échantillon de qualité et à être capables de le redresser, malgré les difficultés qui entourent les enquêtes réalisées *via* Internet. Cela dit, des organismes très louables réalisent des enquêtes lourdes par ce moyen. C'est le cas par exemple de nos collègues des Pays-Bas, qui mènent une enquête permanente sur les transports *via* Internet, depuis un an ou deux. En prenant une série de précautions, il nous semble donc possible de travailler de cette façon. Les enquêtes réalisées par Internet présentent aussi l'intérêt d'offrir une certaine souplesse, s'agissant d'une enquête sur les préférences déclarées, que ne permet pas le mode postal, par exemple.

En ce qui concerne la diffusion des résultats, il est clair que nous prévoyons différents échelons de diffusion. Il s'agit d'une exigence de base du Predit. Un « 4 pages » sera bien sûr publié. En tant que chercheurs, nous sommes également soumis à un certain nombre d'obligations de publication dans des revues scientifiques. En outre, le rapport sera accessible sur le site du Predit du MEEDDM.

Akli BERRI

Les personnes interrogées pourront aussi bénéficier d'un retour, si elles en expriment le souhait.

Lionel FONTAGNE

Je vous propose que la décision formelle soit prise en Bureau, à la fin du mois d'octobre, quitte à ce que vous apportiez des compléments d'information ou de rédaction qui seraient jugés nécessaires.

Christian BOURE, Fédération des industries d'équipement pour véhicules

Je souhaiterais que l'on qualifie un peu mieux l'échantillon. Le parc automobile roulant comporte 31 millions de véhicules, selon le fichier des cartes grises. Or la quasi-totalité de ce parc fonctionne avec des énergies fossiles.

La question est de savoir si nous sommes au-dessus ou en-deçà des seuils de rejet de gaz brûlés définis par l'Union européenne. Je rappelle également qu'il existe deux types d'hybridation : l'hybridation lourde, de type Toyota Prius et l'hybridation légère, de type Valeo Stop & Start. Il faudrait donc, là aussi, entrer dans le détail afin de préciser la typologie de l'échantillon à constituer, au regard de l'objectif poursuivi.

Jean-Loup MADRE

L'univers visé est celui des achats récents de véhicules neufs, c'est-à-dire environ 2 millions de véhicules. C'est une des raisons pour lesquelles nous tenons absolument à utiliser le fichier des cartes grises. Les rares achats correspondant à des véhicules propres et économes représentent une très faible part du marché et pour ce segment, nous allons pratiquement viser à l'exhaustivité. Nous avons donc besoin de tirer dans un fichier très vaste, afin d'identifier les quelques milliers de véhicules correspondant aux critères définis.

Adrien FRIEZ

Nous avons connu, depuis deux ans, la mise en place du bonus-malus automobile et une disposition de la loi de finances, faisant suite au Grenelle de l'environnement, qui visait l'équilibre, sur le plan budgétaire. Elle s'est finalement traduite par un déficit de 600 millions d'euros [*montant à vérifier, peu audible*], sauf erreur de ma part, ce qui est assez loin de l'objectif assigné initialement à cette mesure. Si l'État encourage financièrement l'achat de véhicules électriques, une bonne évaluation de l'acceptation du surcoût peut sans doute aider à mieux calibrer ces mesures. Force est toutefois de constater que ces mesures sont déjà calibrées. Un tel exercice interviendrait donc un peu tard. Par ailleurs, l'expérience du bonus-malus montre à quel point les ménages, en particulier, ont réagi à l'incitation économique. Peut-être cela permet-il de mener des études susceptibles de mieux qualifier l'incitation à payer ou à recevoir pour ces véhicules. La DESE, notamment, a travaillé de façon assez poussée sur les bonus-malus automobiles.

Akli BERRI

Je ne me suis pas étendu sur le contenu du questionnaire lui-même mais un aspect porte sur le bonus-malus.

Jean-Loup MADRE

Nous voyons que ces mesures de bonus-malus se développent au fil du temps et que des corrections sont apportées, au fur et à mesure que les connaissances du comportement des consommateurs s'affinent. Ces formules nouvelles ne sont pas encore bien connues. Même si les premières mesures ont été prises il y a longtemps, tout ceci nécessite des ajustements progressifs. Il ne nous paraît pas inutile d'observer l'évolution des comportements, au regard d'enjeux qui demeurent importants (émissions de gaz à effet de serre, facteur 4, etc.).

Lionel FONTAGNE

En ce qui concerne le bonus-malus, il semble que nous ayons mal mesuré l'élasticité de la demande. Le reste relève de l'évaluation des politiques publiques et il s'agit en effet d'un cas d'école intéressant.

Philippe CUNEO

Nous avons du mal à entendre le fait que vous soyez ici uniquement pour accéder à un échantillon, sachant qu'il existe d'autres façons d'accéder à un échantillon tiré d'un fichier administratif. Si vous êtes ici, vous devez donc considérer qu'il s'agit d'une enquête d'intérêt générale, qui relève de la statistique publique. Or la commission ne s'est pas exprimée quant à l'intérêt de l'enquête de ce point de vue. Si le sujet paraît intéressant à la commission, l'enquête peut relever de la statistique publique. Encore faut-il qu'elle le dise.

Jean-Marc BEGUIN

Cela va nous obliger à réfléchir à ce qu'est une enquête publique réalisée auprès des ménages. Nous avons l'habitude, ici, d'attribuer des labels à des enquêtes réalisées auprès des entreprises, en présence de personnes mandatées pour représenter les entreprises. Vous nous posez un problème qui est quasiment de nature déontologique, compte tenu de la composition de la commission. Personne ne peut nier l'intérêt, pour la collectivité, de l'évaluation des politiques publiques. Cela constitue-t-il une raison suffisante pour donner un label de « statistique publique » à votre enquête ? La question mérite une réflexion approfondie, car un tel précédent conduirait, demain, à des demandes similaires pour une cinquantaine d'enquêtes.

Akli BERRI

Je n'ai pas compris la différence que vous faites entre l'intérêt de l'enquête et son opportunité, au sens de la commission. Si l'on montre que l'enquête elle-même présente un intérêt général, il me paraît opportun de la conduire.

Jean-Marie ROUX

Je partage les réticences qui ont été exprimées. J'ai du mal à percevoir l'intérêt concret, pour la statistique publique, d'une telle enquête de même que l'urgence de la décision qui nous est demandée. Cela peut sans doute attendre une prochaine réunion de la commission.

Philippe CUNEO

Je vous propose que le Bureau, qui se réunit à la fin du mois, se saisisse du dossier. Il pourra, s'il le souhaite, proposer que nous en débattions au sein d'une commission qui a davantage l'habitude de traiter des enquêtes réalisées auprès des ménages. Une commission « démographie et questions sociales », traitant d'enquêtes portant sur les conditions de vie, doit notamment se réunir au début du mois de novembre.

Jean-Loup MADRE

Nous pouvons attendre la fin du mois ou le début du mois prochain mais si nous devons attendre davantage, cela mettrait en danger l'ensemble de l'opération.

Lionel FONTAGNE

Nous en prenons note.

III. La diffusion de ÉSANE¹

1. Présentation de la phase I

Jean-Marc BEGUIN

a. Introduction

Nous avons publié, le 30 juillet dernier, les résultats d'Ésane pour l'année 2008. Ces données seront encore mises à jour cette semaine. Le processus d'Ésane comprend une enquête particulière de mesure de la production, dans le domaine industriel ; les premières publications, sur la production industrielle, ont eu lieu en septembre 2009.

Nous sommes en retard, au regard du programme initialement défini mais nous espérons rattraper ce retard, pour les résultats de l'année 2009, au moins en termes de champ. Nous ne rattrapons sans doute les délais que pour les résultats de l'année 2010. Cet exposé vise à vous faire comprendre quelles sont les données disponibles, comment elles sont désormais fabriquées et en quoi elles diffèrent de ce qui était disponible précédemment (ce qui les rend difficilement comparables), indépendamment du retard qui a été pris en 2008, pour des raisons déjà exposées.

b. L'architecture générale avant/après

Auparavant, il existait des processus tels que l'EAE, SUSE, le SIE, etc. Il existait aussi l'enquête annuelle de branche, qui n'était pas raccordée aux processus mentionnés précédents et qui servait à mesurer la production industrielle. Les processus EAE, SUSE, etc. s'enchaînaient les uns les autres. Les données des EAE entraient dans SUSE. Les données de SUSE entraient dans le SIE. Il existait cependant, à chaque fois, une batterie de gestionnaires indépendants. Chacun des systèmes avait son propre dispositif de diffusion. Au total, sur une variable comme le chiffre d'affaires, vous obteniez un chiffre d'affaires au sens de l'EAE, un autre au sens de SUSE, un autre au sens du SIE. On mettait tout cela dans le réservoir « Alisse » et l'utilisateur allait « choisir » la donnée souhaitée parmi l'ensemble des données disponibles. Nous n'étions guère capable de dire laquelle était « la meilleure ».

Dans le nouveau dispositif, les données d'entrée sont à peu près similaires. Nous avons des données d'enquêtes. Il existe toujours des déclarations fiscales. Concernant l'emploi, nous utilisons désormais les données administratives provenant des DADS et de l'URSSAF, ce qui est nouveau. Tout ceci entre dans un seul processus général (qui sera naturellement décomposé en sous-processus). La principale différence, par rapport au schéma précédent, réside dans la mise en œuvre d'un processus particulier, REDI (« réconciliation de données individuelles »). Il permet de vérifier, sinon l'identité, du moins la cohérence des données provenant des différentes sources amont, par exemple sur le chiffre d'affaires, l'emploi, etc. Si les données ne sont pas les mêmes, il permet de les remplacer par une donnée unique.

Le dispositif est donc beaucoup plus ambitieux que la juxtaposition de systèmes indépendants fournissant des résultats qui n'étaient pas nécessairement cohérents.

c. La structure des données

Il existe, d'un premier côté, des données d'enquête [enquête annuelle de production pour l'industrie, enquêtes sectorielles annuelles (ESA) dans les autres secteurs]. Leur objectif central est la ventilation du chiffre d'affaires en branches, c'est-à-dire selon les sous-classes de la NAF. Cette information n'existe nulle part ailleurs. Nous avons aussi des variables sectorielles. Une partie de l'échantillon, qui a un poids de « 1 », correspond à la « strate exhaustive ». Il s'agit des grosses unités, que nous interrogeons et qui

¹ Rappelons que Resane désigne le nom du projet et Ésane le nom de l'application qui résulte du projet. Resane signifie « Refonte » et Ésane « élaboration »....

comptent pour leur propre poids. Nous avons aussi une partie sondée : les sociétés que nous interrogeons sont censées être représentatives d'un grand nombre d'unités légales. Elles ont alors un poids égal au nombre d'entreprises qu'elles sont censées représenter.

D'un autre côté, il existe les liasses fiscales, qui comportent les variables fiscales. Il s'agit d'un fichier de données administratives dans lequel les unités, censées être exhaustives, ont leur propre poids. Certaines données fiscales ne sont pas échantillonnées, c'est-à-dire qu'aucune enquête ne leur correspond. L'an dernier, par exemple, nous avons eu un débat ici au Cnis afin de déterminer s'il fallait interroger les arts du spectacle vivant. Il a finalement été décidé de ne le faire qu'à partir de l'année prochaine.

A titre d'illustration, les données de l'ESA comportent environ 210 variables, dont des variables sectorielles (telles que la surface d'un magasin, pour un commerce) et des données fiscales, qui comportent 1 450 variables. Au total, chaque année, nous avons ainsi un ensemble de près de 4 milliards de données qu'il s'agit de valider.

d. Quelques innovations du système

Nous avons introduit dans Ésane un grand nombre d'innovations en même temps. Certaines sont liées à l'architecture des données : nous utilisons de nouvelles sources administratives, en matière d'emploi notamment ; nous avons modifié les questionnaires, particulièrement en ce qui concerne l'industrie ; nous avons aussi introduit les DOM dans le système, soit 114 000 entreprises, dont 9 500 sont interrogées par enquête.

Nous avons également procédé à la refonte complète du poste de travail des gestionnaires : il n'a plus rien à voir avec ce qu'il était. Il introduit des contrôles différents de ceux qui existaient auparavant. Nous recourons en particulier à des « macro-contrôles » : si toutes les données d'une branche augmentent de 10 %, il y a de fortes chances que l'on puisse retenir cet ordre de grandeur pour l'ensemble des données. Par contre, si une seule donnée augmente de 10 %, on va regarder son impact sur l'agrégat final qui sera fonction de l'importance de l'entreprise et de son poids ; si l'agrégat final (à un certain niveau de nomenclature auquel on s'intéresse) n'est finalement pas modifié par la variation de cette entreprise, il n'est pas nécessaire de la vérifier plus que cela ; en revanche, dans le cas inverse, il est très important de le faire. Cette méthode, consistant à apprécier l'impact de la variation des données sur l'agrégat final, constitue une innovation du nouveau dispositif.

D'autres innovations, que l'on peut qualifier de « systémiques », induisent des modifications dans les résultats. La définition du champ du système *a priori* a par exemple été introduite. Le système permet aussi la validation des agrégats « branche » et pas seulement « sectoriels ». Nous avons aussi remonté une vérification au niveau individuel de la cohérence entre données d'enquêtes et données administratives et nous espérons beaucoup de cette nouveauté, en termes de cohérence de données : c'est l'innovation centrale dans la réconciliation des données individuelles (« REDI ») évoquée plus haut. Elle porte essentiellement sur le chiffre d'affaires et sur l'emploi.

D'autres innovations portent sur les principes de redressement de données retenus, que je ne détaillerai pas ici. Le fait d'avoir modifié les règles de redressement modifie en tout cas le résultat des données en sortie. Jusqu'à présent, une entreprise qui clôturait par exemple ses comptes le 31 mars de l'année n+1 était comptabilisée au titre de l'année « n+1 ». Nous considérons maintenant qu'il est plus logique de la comptabiliser au titre de l'année « n », puisque son exercice s'est déroulé en majeure partie au cours de l'année « n ». Plusieurs modifications analogues ont été introduites.

Enfin, nous utilisons désormais des indicateurs composites. Auparavant, nous utilisions pour l'élaboration des agrégats uniquement les données d'enquête ou des données administratives, dans le cadre des EAE ou de SUSE. Désormais, dans le cadre d'Ésane, nous exploitons simultanément des données provenant

des deux sources, y compris par exemple pour le nombre d'entreprises appartenant à un secteur². On peut donc parler de l'utilisation d'estimateurs *composites*.

Ces nouveautés ont été déployées sur fond de changement de nomenclature. En ce qui concerne l'industrie, les deux changements ont été introduits simultanément. S'agissant de l'EAE, le changement de nomenclature est intervenu en 2007 et les innovations ont été introduites par le projet Resane en 2008.

Cela bouleverse donc de façon importante la vision que l'on peut avoir des choses. Tout ceci génère des ruptures de séries extrêmement fortes, car si toutes les innovations n'ont pas le même impact, tout changement peut bien sûr avoir un impact sur les données. Il est donc compréhensible que les données obtenues « en sortie » ne soient pas immédiatement comparables avec celles qui existaient précédemment.

e. Les premiers résultats 2008

L'impact le plus fort de ces innovations est celui entraîné par le changement de nomenclature. Des regroupements nouveaux (par exemple concernant le secteur nouveau des TIC) ne permettent évidemment pas de comparer les données. Surtout, la modification de la règle des donneurs d'ordres, dans le système statistique mondial, a des répercussions considérables. Lorsqu'une unité possédait les droits de conception et prenait le risque commercial, elle était jusqu'à présent considérée comme une unité productrice : un industriel du textile faisant fabriquer ses chemises en Chine, à partir d'un patron qu'il avait dessiné, était donc un producteur ; désormais, cette entreprise ne peut être considérée comme productrice que si elle possède la matière première.

Le questionnaire de l'EAP a été modifié afin de pouvoir faire cette distinction. On s'est ainsi rendu compte qu'un grand nombre d'entités considérées comme des unités productrices étaient en réalité des commerçants, du fait de l'application de cette nouvelle règle ou indépendamment de celle-ci du fait de la plus grande précision des questions posées. 30 milliards d'euros de chiffre d'affaires sont ainsi déplacés, du fait de reclassements et de la récupération d'erreurs du passé de l'industrie vers le commerce auxquels s'ajoutent 32,5 milliards d'euros du fait de l'application de la nouvelle règle dans le secteur de la production automobile, toujours de la production vendue de biens vers la production vendue de marchandises. . S'y ajoute le cas d'Airbus, qui génère un déplacement d'environ 20 milliards d'euros.

S'ajoutent à ces modifications liées aux nomenclatures l'application des nouveaux principes de redressement. Des simulations ont pu montrer que les impacts se compensent souvent et sont finalement très faibles, au total, sur la valeur ajoutée de l'ensemble des entreprises. Par contre, l'examen du détail d'une branche ou d'un secteur peut mettre en évidence des modifications importantes (de l'ordre de quelques milliards d'euros, pour les secteurs les plus touchés).

L'utilisation des indicateurs « composites » corrige le nombre total d'entreprises à hauteur de 40 000 unités par rapport au nombre induit par le seul résultat de l'enquête, sur un total de 2,26 millions d'unités. On se rend compte en effet, dans l'ESA, que de nombreuses unités changent d'activité ou meurent. Un café-tabac peut, par exemple, devenir une pizzeria. Or nous ne le saurons que pour les unités incluses dans l'enquête. Mais chacune d'entre elles est représentative d'environ une trentaine d'autres entités et le fichier administratif ne tient pas compte de ces changements de secteurs. Cela conduit, *in fine*, à des écarts importants. De la même façon, les indicateurs composites conduisent à une correction du chiffre d'affaires total à hauteur de 50 milliards d'euros environ toujours par rapport à eux de l'enquête si on les considérait seuls ; les écarts sont moindres avec ceux de la source administrative si elle était utilisée seule.

² L'enquête apporte en effet des informations sur la proportion d'entreprises qui entrent et qui sortent du secteur considéré, proportions qui sont ensuite appliquées aux données fiscales exhaustives. En revanche on ne peut pas connaître la liste des entreprises qui auraient dû changer de secteur....

Du point de vue de la spécificité des traitements réalisés sur 2008, il convient aussi de souligner que nous avons privilégié un client : la comptabilité nationale. Les données n'ont été contrôlées par les gestionnaires qu'au niveau « groupe », c'est à dire trois chiffres de la nomenclature. Aucun contrôle n'a porté sur les résultats en termes de catégories de taille des unités légales (PME, ETI, micro-entreprises). Seules les variables comptables utiles à la comptabilité nationale ont été contrôlées. Nous avons ainsi « sacrifié » les autres dimensions. Nous n'avons pas exploité, en particulier, les données sectorielles. Il est clair que ce qui n'a pas été contrôlé ne peut pas être publié.

f. Les premiers résultats 2009

Neuf variables ont été publiées sur le site insee.fr le 30 juillet dernier :

- nombre d'entreprises ;
- effectif salarié en équivalent temps plein
- effectif salarié au 31 /12 ;
- chiffre d'affaires HT;
- valeur ajoutée ;
- frais de personnel ;
- excédent brut d'exploitation ;
- résultat courant avant impôt ;
- bénéfice ou perte.

Nous allons ouvrir dans les prochains jours un « Alisse Rev. 2 », qui comportera les enquêtes réalisées selon la nouvelle nomenclature. Quelques variables supplémentaires y figureront. Nous n'avons pas encore défini ces variables, dans la mesure où nous attendions la tenue de la présente réunion, afin de tenir compte de demandes particulières qui pourraient s'y exprimer.

Pour l'EAP (c'est-à-dire les résultats Prodrcom ou Profdra), les premiers résultats 2009 sont en ligne depuis le 7 octobre dernier. Ils contiennent désormais les facturations et les données en quantités physiques auxquelles les professionnels étaient attachés. En ce qui concerne É sane, nous espérons pouvoir publier les résultats au plus tôt en avril 2011 sur Alisse. Il est quasiment acquis que les données publiées comporteront les agrégats calculés au niveau sous-classe c'est à dire à cinq caractères de la NAF. Nous devrions aussi bénéficier de données d'une qualité tout à fait acceptable, compte tenu de l'application plus poussée que l'an dernier du principe de réconciliation en données individuelles.

2. Débat

Lionel FONTAGNE

Je vous propose d'ouvrir le débat.

Patrick DUCHATEAU, Président du groupe d'études statistiques du MEDEF

Je remercie Jean-Marc d'avoir présenté la méthodologie et ses résultats. Le MEDEF souhaiterait d'ailleurs que ces documents soient présentés de façon plus détaillée. Nous déplorons toutefois le délai de disponibilité des résultats de 2008 et celui des résultats de 2009, dans la mesure où, par le passé, des enquêtes de branche, qui étaient réalisées par les syndicats professionnels, étaient disponibles plus rapidement.

Par ailleurs, Yves Robin avait mis en place une charte de partenariat au moment du passage des enquêtes des syndicats professionnels vers l'Insee. Qu'en est-il aujourd'hui ? Je rappelle qu'à l'époque, il était prévu que des données plus détaillées soient accessibles aux syndicats professionnels. Il serait souhaitable que cette charte soit reformulée, si nécessaire, afin qu'elle demeure une référence.

Enfin, notre émotion est grande concernant le reclassement des entreprises, notamment à propos de la règle des donneurs d'ordres. Des explications approfondies, à tout le moins, seront nécessaires sur ce point, car il sera difficile d'expliquer à une branche qu'elle a perdu 32 milliards d'euros d'une année sur l'autre. Les syndicats professionnels sont en tout cas à votre disposition afin d'entretenir les meilleures relations avec vous et de disposer de chiffres aussi fiables que possible.

Jean-Marc BEGUIN

Le débat relatif aux donneurs d'ordres n'est peut-être pas terminé. J'ai appris récemment que les Américains réfléchissaient à une révision de leur nomenclature (ce qui serait l'équivalent d'une NAF Rev.3 pour nous). Ils semblent en train de revenir en arrière. Ce changement est tout à fait cohérent avec les débats qui ont lieu à propos de la mondialisation et des délocalisations. Je peux comprendre que les constructeurs automobiles soient choqués de l'impact que pourraient avoir ces changements. Force est cependant de reconnaître qu'ils pourraient devenir des « commerçants » en termes d'activité principale s'ils continuent de délocaliser la production d'automobiles à l'étranger. On ne peut nier, en tout cas, que des évolutions sont à l'œuvre.

L'élément qui nous a le plus surpris réside dans le fait qu'en dehors de l'industrie automobile et en dehors d'Airbus, nous avons trouvé beaucoup plus d'erreurs de classements sectoriels que de reclassements résultant de l'application de la règle des donneurs d'ordres : l'impact de 30 milliards d'euros mentionné plus haut découle principalement de telles erreurs, à l'exception des secteurs de la pharmacie et du textile, pour lesquels cette règle a quand même un impact significatif. Nous n'avons pas rencontré de difficultés avec les entreprises, dans la mesure où le changement de forme du questionnaire, qui pose une question « produit par produit », a limité notre travail à retracer ce que nous disaient les sociétés. Cette approche présente l'avantage d'une grande cohérence entre les différents pays : la somme des productions des différents pays est égale à la production européenne. Auparavant, lorsque Renault déclarait comme une production française ses fabrications de véhicules en Europe de l'Est, cela conduisait à comptabiliser des « doublons », dans la mesure où les pays considérés comptabilisaient aussi ces véhicules au titre de leur production nationale.

Je ne sais pas précisément combien de syndicats ont signé la charte. Nous appliquerons en tout cas les engagements qui avaient été pris. Je signale que certains syndicats professionnels ont signé la charte mais ne nous ont rien demandé par la suite en matière de données spécifiques.

Dominique LADIRAY

En général, il s'agit de demandes différentes suivant les syndicats. J'avais l'intention de réunir d'ici la fin de l'année les organisations professionnelles qui ont manifesté de l'intérêt pour cette charte et celles qui, agréées, réalisent des enquêtes mensuelles.

Jean-Marc BEGUIN

En ce qui concerne la présentation devant le MEDEF, je serai à votre disposition. Il serait utile que l'on envoie ces documents en avance, afin que les destinataires aient le temps de l'étudier.

Patrick DUCHATEAU

Il est vrai que j'ai passé mon week-end sur ce document. Nous l'envoyons ensuite à l'ensemble des syndicats professionnels.

Serge PIQUET

Je pense que Monsieur Ladiray pensait aux organisations professionnelles qui ne sont pas encore habilitées à réaliser l'enquête mensuelle de branche. Cela rejoint une question qui a été évoquée tout à l'heure, puisqu'il existe un projet de nouvelle enquête mensuelle de branche.

Dominique LADIRAY

A ma connaissance, il n'existe pas de projet de nouvelle enquête de branche.

Jean-Luc BIACABE

Il va se produire des ruptures de séries extrêmement importantes. On s'interroge beaucoup sur le processus de désindustrialisation de la France. Nous allons, à cet égard, franchir une marche importante en 2008, étant entendu que le processus s'est poursuivi en 2009, pour des raisons économiques. Au total, cela va sensiblement diminuer la part de l'industrie française dans le PIB, d'autant plus qu'il n'y aura sans doute pas de rétropolation. Nous allons donc « traîner » ce phénomène, dans les séries, pendant des décennies. Il faudra communiquer de façon importante afin d'expliquer ce changement de méthodologie.

Jean-Marc BEGUIN

Il n'y aura pas de rétropolation, dans la mesure où la statistique d'entreprise résulte de l'agrégation de collectes de données individuelles. Par contre, il y aura une rétropolation des comptes nationaux. Ceux-ci effectuent une rétropolation « de bric et de broc », avec les moyens dont ils disposent. Ils feront en tout cas cet exercice. Pour le maillon 2007-2008, nous avons une estimation de la marche d'escalier que vous évoquez. C'est cette « marche » que nous allons rétopoler. Les causes d'écarts peuvent être si nombreuses qu'il est très difficile de les imputer à une cause particulière. Nous obtiendrons tout de même un résultat final. A titre d'exemple, les comptes nationaux avaient, pour 2008, une estimation en NAF Rev.1 de ce qu'était le PIB. Ils ont indiqué que cela pouvait varier de 2 ou 3 milliards d'euros, guère davantage. Un « recalage » a donc été effectué à ce niveau-là.

S'agissant du champ, on peut considérer que l'on travaille de façon plus « pure » en déterminant *a priori* le champ sur lequel doit porter l'enquête. On le définit par l'appartenance des entreprises à des secteurs donnés³, par des catégories juridiques spécifiques, etc. Nous avons eu la surprise de constater qu'il nous manquait, pour le champ défini, environ 800 000 liasses fiscales. Il s'agit de « poussières » d'entreprises ayant répondu deux ans plus tôt à des obligations fiscales, dont nous n'avons pas de nouvelles mais qui ne sont pas cessées juridiquement. Au total, cela peut créer un écart significatif. Nous avons finalement estimé que 400 000 entreprises étaient « mortes » économiquement. Dans certains cas, nous n'avons pas de liasse fiscale mais nous avons un questionnaire. Que fait-on ? Il ne s'agit que d'un exemple. Il existe en tout cas de nombreuses situations de ce type.

Lionel FONTAGNE

La remarque de Monsieur Biacabe me paraît en tout cas importante, compte tenu de l'actualité et de la récurrence de débats sur la situation de l'industrie et la politique industrielle. Je crois que nous allons tous devoir relayer les appels à la prudence de Jean-Marc.

³ Par exemple les entreprises bancaires ne sont pas interrogées par nous mais par la Banque de France.

Jean-Marie ROUX

Je voudrais remercier Jean-Marc Béguin pour cette présentation, qui revient sur des éléments que nous demandions depuis quelque temps. J'ai encore quelques interrogations. Je me demande notamment si les données que l'on obtient de Ésane, pour les différents secteurs, sont toujours cohérentes avec celles que l'on obtient par d'autres sources (données fiscales, données physiques, etc.).

Par ailleurs, j'ai entendu la semaine dernière Fabrice Lengart expliquer, dans une autre commission, que ce changement de tuyau constituait, pour la comptabilité nationale, un « choc ». Est-on certain de la mise en cohérence des données individuelles d'entreprises avec l'analyse globale que l'on peut faire de la situation économique ?

Enfin, manifestement, les effectifs de l'Insee n'évoluent pas comme on pourrait le penser à la lueur d'un chantier tel que Resane. Cela a conduit à des arbitrages, quant aux types de données privilégiées. S'il semble logique de privilégier la comptabilité nationale, ces arbitrages ne risquent-ils pas d'être pérennes, avec pour conséquence une perte de qualité de la statistique publique ?

Jean-Marc BEGUIN

Je suis très affirmatif sur le premier point : les données sont beaucoup plus cohérentes qu'auparavant en particulier avec les données que vous citez, données fiscales ou physiques puisque Ésane repose sur ces données . Cela nous semble une des réussites importantes de Resane. Je suis d'ailleurs prêt à faire devant les syndicats de salariés la même présentation que devant le MEDEF. Si vous étiez un utilisateur fréquent des données détaillées, vous vous rendriez compte que l'incohérence des données précédentes constituait un obstacle assez considérable. Il ne faut pas croire que le passé était rose.

Je ne crois pas que les responsables de la comptabilité nationale soient très inquiets. Nous sommes relativement confiants dans l'élévation de la qualité du système que nous avons bâti. Je ne l'affirmerais certes pas pour 2008, car nous n'avons pas eu le temps matériel d'effectuer tous les contrôles que nous avions prévus.

Certes, les effectifs « ne suivent pas ». Je rappelle que Resane devait permettre de réaliser des gains de productivité à hauteur de 50 %. Les retards qui ont été pris ne sont pas liés aux effectifs disponibles. Les questionnaires sont partis trop tard et le développement des programmes n'était pas encore terminé. Pour l'instant, nous estimons que nous avons les ressources dont nous avons besoin, à Caen comme à Nantes. Nous ne sommes pas très inquiets quant à notre capacité à faire vivre ce système, dans l'hypothèse d'un maintien de nos effectifs. Il est vrai, cependant, qu'il convient d'être vigilant sur ce point.

Lorsqu'on dispose d'un système prévu pour durer un an, qui démarre avec six mois de retard, il est clair que l'on doit ensuite courir après le temps. Nous devons réduire les délais des étapes suivantes et ce n'est guère aisé.

Gérard KREMER, Banque de France

Le changement de « stratégie » que vous avez évoqué, concernant LIFI, va-t-il se traduire par un « trou », en matière de rafraîchissement des données ?

Jean-Marc BEGUIN

Non. Nous n'avons rien arrêté de ce point de vue.

Lionel FONTAGNE

Si nous perdons l'EAE et LIFI, cela risque de faire beaucoup pour les utilisateurs.

IV. Proposition d'avis**Françoise DUSSERT**

Nous allons vous soumettre six avis, qui vont s'efforcer de résumer nos échanges.

Deux avis portent sur le recensement agricole. Le premier prend acte de la prise en compte, par le SSM agriculture, des innovations annoncées, tant pour la collecte des données assistée par informatique, que pour le pré-remplissage de questionnaires. Le Conseil constate que la charge de réponse des exploitants agricoles s'en trouve allégée. Le CNIS suivra avec attention la deuxième phase de recueil des données, qui consiste à recourir au fichier administratif.

Le premier avis est adopté à l'unanimité.

Françoise DUSSERT

Le deuxième avis porte sur le recensement agricole et la diffusion : « *Le Conseil suivra avec intérêt la diffusion des résultats du recensement agricole 2010 par le SSM Agriculture. Il prend note de la convergence des unités interrogées avec le répertoire Sirène et soutient la réflexion engagée sur un répertoire statistique des exploitations agricoles* ».

L'avis est adopté à l'unanimité.

Françoise DUSSERT

Le troisième avis porte sur les transports : « *Le Conseil prend acte des actions engagées pour la mise en œuvre des recommandations du rapport Bernadet sur l'inventaire des besoins d'information sur les transports. Il se félicite de la mise en place d'un comité de coordination sur les statistiques des transports au sein du MEEDDM, impliquant l'ensemble des décideurs ministériels. Il souhaite que ce comité appuie les mesures nécessaires à l'obtention des informations de base. Le Conseil approuve les propositions de travaux en matière de suivi des prix* ».

L'avis est adopté à l'unanimité.

Le deuxième avis sur les transports est le suivant : « *Le CNIS note les avancées réalisées du cadre juridique de la collecte, qui faciliteront la production d'informations statistiques d'intérêt général sur les transports. Il souhaite que ces informations soient mises à disposition du public par le SOeS conjointement avec la commission des comptes des transports. Le CNIS a pris connaissance des difficultés rencontrées sur le plan juridique dans le domaine ferroviaire et sur la circulation routière et demande que des initiatives fortes soient prises pour les lever* ».

L'avis est adopté à l'unanimité.

Françoise DUSSERT

Deux avis portent sur ESANE. Le premier est le suivant : « *Le Conseil salue la diffusion des premiers résultats issus du nouveau système d'enquêtes structurelles annuelles auprès des entreprises (ESANE) pour 2008 et 2009. Il souhaite que les résultats détaillés pour 2009, au niveau 5 de la nomenclature*

d'activités française (NAFrev2) soient mis à disposition dès le 1^{er} semestre 2011. Il demande que la charte de partenariat avec les organisations professionnelles permette de leur diffuser des résultats détaillés ».

L'avis est adopté à l'unanimité.

Le dernier avis est le suivant : « Le CNIS note que le nouveau dispositif ESANE génère des ruptures au niveau des résultats produits par rapport au système précédent. Il demande que les résultats publiés soient accompagnés de toutes les indications nécessaires à leur compréhension par leurs utilisateurs. Il invite l'INSEE à présenter largement le dispositif et ses résultats ».

L'avis est adopté à l'unanimité.

V. Présentation d'enquêtes pour avis d'opportunité

1. Enquête « Les entreprises et développement durable » (département Synthèses sectorielles)

Le projet d'enquête « entreprises et développement durable » porte sur une enquête nouvelle, dans le cadre du système statistique de l'INSEE. Cette enquête vise à obtenir, par des questions qualitatives, une mesure de l'implication des entreprises dans le champ du développement durable, à travers ses différentes composantes (environnementales, sociales et économiques). L'objectif est de retenir un champ d'entreprises large, en faisant un état des lieux de la façon dont elles sont impliquées. Les thèmes doivent couvrir les différents enjeux. En matière d'environnement, on peut penser au bilan carbone, aux compensations des émissions de gaz à effet de serre, à des plans de déplacement et à des politiques de gestion spécifique des déchets. Sur le plan social, il peut s'agir d'engagements en matière de diversité, d'égalité ou sur des questions relatives à la formation. Sur le plan économique, les indicateurs peuvent porter sur la sous-traitance ou sur l'implication des fournisseurs par rapport au développement durable. Un regard doit aussi être porté sur le processus de gouvernance et sur la communication autour de ces engagements.

Cette enquête s'inscrit bien sûr dans le processus du Grenelle de l'environnement, prolongé par la définition d'une stratégie nationale de développement durable. Elle répond au besoin du ministère de mieux savoir ce qui se passe du côté des entreprises. Cela répond aussi à une demande des ONG, qui ont déjà accepté de participer à un comité de concertation. Il existe aujourd'hui des enquêtes approfondies sur certains thèmes. Il n'est pas question de les répéter mais plutôt de savoir d'avoir une vision large des engagements des entreprises dans le développement durable. Du point de vue des données administratives, il n'existe pas grand-chose : l'obligation d'élaboration d'un rapport sur la « responsabilité sociétale des entreprises » ne porte actuellement que sur les unités légales cotées. Ces données sont loin d'être toujours fournies et posent des difficultés d'exploitation statistique bien connues.

Cette enquête n'a pas vocation à être répétée fréquemment. Il s'agit plutôt de construire une vision sur le moyen terme. Nous prévoyons d'envoyer 12 000 à 15 000 questionnaires aux entreprises de plus de 10 salariés. Ce seuil pourrait être un peu plus haut ; cela dépendra des indications qui nous seront données par les spécialistes du sujet. Le questionnaire est en cours de construction. Les personnes qui en sont chargées ont commencé à interroger des responsables impliqués dans des politiques de développement durable, dans différents organismes (Ong, entreprises ...) et au sein du ministère. Nous souhaitons organiser trois réunions de concertation. Nous avons déjà reçu un certain nombre de réponses positives. La première réunion devrait avoir lieu au cours de la première semaine du mois de novembre.

Patrick DUCHATEAU, Fédération française du bâtiment

Nous sommes favorables à cette enquête. Cela dit, dans certains secteurs, la limitation aux entreprises de plus de 10 salariés peut biaiser les résultats. Dans le secteur du BTP, par exemple, les entreprises les

plus concernées sont les plus grosses. On peut ainsi aboutir au constat selon lequel « tout va bien dans le meilleur des mondes ». Pourtant, je ne suis pas sûr que les petites entreprises déploient les mêmes efforts.

Louis de GIMEL

Le champ de l'enquête devait faire l'objet des échanges qui auront lieu au sein du comité de concertation. Nous visions plutôt les entreprises de plus de 10 salariés car il nous semble qu'au-dessous de ce seuil, l'implication est assez faible. Cela dit, nous pourrions envisager d'abaisser ce seuil, si cela était jugé pertinent.

Jean-Marc BEGUIN

Dans des secteurs comme le BTP ou la restauration, des pans importants du secteur risquent d'être exclus du champ de l'enquête si l'on ne retient que les entreprises de plus de 10 salariés. Pour certaines professions, il conviendra sans doute d'étudier ce seuil avec attention. Il pourrait être envisagé d'élever ce seuil pour quelques cas particuliers de ce type, sans généralisation à l'ensemble des entreprises de moins de 10 salariés.

Sous réserve que cette extension éventuelle soit examinée, la commission rend un avis d'opportunité favorable à l'unanimité.

2. Enquête petites coopératives (Service de la statistique et de la prospective)

Fabienne ROSENWALD

L'enquête « petites coopératives agricoles et forestières » est conduite par le Service de la statistique et de la prospective du ministère de l'agriculture tous les cinq ans. Nous nous proposons de la réaliser en 2011, pour l'année 2010. Elle couvre l'ensemble des coopératives agricoles de moins de 10 salariés (soit environ 1 500 coopératives), qui ne sont pas couvertes par les statistiques habituelles d'entreprises. L'objectif est de disposer d'un point précis, tous les cinq ans. Les axes particuliers de l'enquête feront l'objet d'échanges au sein du comité de concertation.

La commission rend un avis d'opportunité à l'unanimité.

3. Enquête « terres labourables »

Ce point ne donne lieu à aucun échange.

La commission rend un avis d'opportunité à l'unanimité.

4. Enquête « commercialisation des logements neufs » (ECLN)

Ce point ne donne lieu à aucun échange.

La commission rend un avis d'opportunité à l'unanimité.

VI. Demandes d'accès à des données

1. Demande d'accès de la DPMA aux données de l'IFREMER

Lionel FONTAGNE

Nous devons examiner une demande d'accès de la DPMA, au titre de l'article 7 de la loi de 1951, aux données de l'IFREMER.

Pierre VERDIER

Cette demande s'inscrit dans un processus de labellisation de la collecte de données économiques dans le secteur des pêches maritimes. Ce processus a été engagé il y a un peu plus d'un an. Nous avons d'abord demandé à la présente commission un avis d'opportunité pour la collecte de données économiques. Cette collecte est réalisée à partir de deux sources : les données de l'IFREMER, d'une part ; les données collectées sous la supervision d'un laboratoire de l'université de Nantes (LEMNA), d'autre part, lequel s'appuie principalement sur un réseau de centres de gestion comptable.

Après avoir obtenu l'avis d'opportunité, j'envisageais de présenter l'ensemble du dispositif au Comité du label en une seule fois, pour les deux sources.

Les discussions que nous avons eues avec l'IFREMER et avec l'INSEE nous ont conduits à revoir notre position et à nous engager dans cette voie de recours au titre de l'article 7 bis, pour la collecte réalisée par l'IFREMER. Cette possibilité nous est offerte, dans la mesure où l'IFREMER est un organisme public. Il est important que nous ayons accès à ses données individuelles afin de les traiter et pour pouvoir les combiner avec celles qui nous sont transmises par l'université de Nantes. Par ailleurs, l'IFREMER, qui souhaitait garder les mains libres au regard de l'utilisation des données qu'il détient, ne souhaitait pas véritablement que l'on labellise sa collecte. C'est une autre raison pour laquelle nous avons privilégié l'utilisation de l'article 7 bis pour la partie « IFREMER ».

Nous nous sommes rendus devant le Comité du label, en lui présentant la collecte réalisée par l'autre partenaire, c'est-à-dire l'université de Nantes. Le Comité du label nous a permis d'obtenir un visa d'un an pour la collecte de l'université de Nantes. Il nous a demandé de solliciter l'application de l'article 7 bis pour la collecte réalisée par l'IFREMER. Dans un second temps, nous devons revenir devant le Comité afin de présenter l'ensemble du dispositif sous l'angle des traitements statistiques réalisés en combinant les deux sources, en vue de la production de données pour le secteur de la pêche. Cette architecture peut sembler complexe mais nous devons bien sûr tenir compte du point de vue de nos partenaires et ménager leur susceptibilité. C'est pourquoi nous avons décidé d'emprunter cette voie, qui n'était certes pas la plus simple. J'insiste toutefois sur la nécessité, pour nous, d'accéder à l'ensemble des données.

Lionel FONTAGNE

Nous comprenons que le LEMNA vous transmettait ses données et que l'IFREMER avait davantage de réticences à le faire. Vous souhaitez donc que l'enquête de l'IFREMER soit labellisée, afin que l'Institut vous transmette ses données.

Pierre VERDIER

Ce n'est pas exactement cela. L'IFREMER avait une réticence vis-à-vis de la labellisation de sa collecte en tant qu'enquête statistique.

La commission délivre un avis d'opportunité à l'unanimité.

2. Demande d'accès de l'INSEE aux données TASCOM

Lionel FONTAGNE

Ce point concerne l'accès de l'INSEE aux données de TASCOM.

Louis de GIMEL

TASCOM est une taxe portant sur les superficies commerciales. La DGFIP (Direction générale des Finances publiques) centralise depuis un an ces travaux, au sein des centres des impôts. Auparavant, ces travaux étaient décentralisés. Il s'agit d'un fichier qui fournit les surfaces commerciales et les chiffre d'affaires, pour les établissements de plus de 400 m². Il paraît important de disposer de cette information, pour deux raisons :

- améliorer la collecte de l'enquête « points de vente » qui est en cours ;
- construire un système de suivi des surfaces commerciales, outil fortement demandé au sein de la commission nationale des comptes du commerce.

Je précise que l'administration fiscale ne s'oppose pas à cet accès, par l'INSEE, aux données de TASCOM.

Lionel FONTAGNE

Seules les surfaces en dur sont-elles prises en compte ? En d'autres termes, les tentes installées sur les parkings de grandes surfaces, qui constituent une façon de contourner la réglementation, sont-elles comptabilisées au titre des surfaces commerciales ?

Louis de GIMEL

Je sais que la définition exacte de TASCOM ne correspond pas tout à fait à la définition que nous voudrions saisir. C'est une façon de l'approcher.

François HAMET, Observatoire départemental de Seine-Saint-Denis

Prenez-vous en compte les surfaces de parking et les surfaces d'accès ? Il nous semble important que ces indicateurs du volume de clients soient pris en compte.

Louis de GIMEL

A priori, ces aspects ne seront pas pris en compte. Nous nous intéresserons plutôt aux surfaces de vente. Je pense que les surfaces de parking et d'accès ne sont pas renseignées dans TASCOM.

La commission rend un avis d'opportunité à l'unanimité.

VII. Conclusion

Lionel FONTAGNE

Nos échanges ont été très riches aujourd'hui. Merci à tous pour votre participation.

Françoise DUSSERT

La prochaine réunion aura lieu en mars ou avril 2011.

La séance est levée à 18 heures 10.

DOCUMENTS PRÉPARATOIRES

- Programme de travail 2011
- Rapport du groupe de travail « inventaire des besoins d'information sur les transports »
- Fiches descriptives des enquêtes présentées
- Présentation de la diffusion ESANE 2008 phase I
- Fiches de présentation de demandes d'accès à des données au titre de l'article 7bis de la loi de 51-711 du 7 juin 1951

AVIS FAVORABLES

AVIS D'OPPORTUNITÉ

- Enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers 18
- Enquête sur les entreprises et le développement durable 40
- Enquête « petites coopératives agricoles et forestières » 41
- Enquête terres labourables 43
- Enquête sur la commercialisation de logements neufs..... 46

Avis favorables aux demandes d'accès à des données au titre de l'article 7bis de la loi de 1951

- Demande d'accès de la DPMA aux données de l'IFREMER..... 51
- Demande d'accès de l'Insee aux données du fichier TASCOM 52

Paris, le 12 janvier 2011 - N°7/D030

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête sur les entreprises et le développement durable

Type d'opportunité : enquête nouvelle

Périodicité : apériodique

Demandeur : Ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi - Insee ; Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer - Commissariat général au développement durable - Service de l'observation et des statistiques (SOeS) ; Ministère de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche - service de la statistique et de la prospective (SSP).

Au cours de sa réunion du 11 octobre 2010, la Commission Entreprises et stratégies de marché a examiné le projet d'enquête sur les entreprises et le développement durable.

L'objectif de cette enquête est de mesurer sur la base de questions qualitatives l'implication des entreprises dans une démarche de développement durable dans ses différentes dimensions (environnementale, sociale, économique...). Elle est destinée à fournir un état des lieux sur un champ large permettant à l'avenir de situer l'impact du développement des politiques publiques.

Le thème dans son contour est nouveau d'un point de vue statistique même si certaines questions touchant le développement durable sont traitées dans des enquêtes spécifiques approfondies.

La collecte est réalisée par l'INSEE, service national des enquêtes entreprises (Caen) et éventuellement le service compétent du SSP pour les IAA.

L'enquête est effectuée en France métropolitaine, par internet et par voie postale si nécessaire, auprès d'environ 12 à 15 000 entreprises (sections B à N et les divisions 95-96 de la section S de la NAF rev2). Le seuil de taille visé est d'au moins 10 salariés mais il pourra être inférieur pour certains secteurs afin de prendre en compte leurs spécificités.

Des entretiens sont menés pour préciser les thématiques du questionnaire. Un comité de concertation est mis en place. Il devrait réunir représentants des entreprises, des ONG intéressées, des services ministériels en charge des politiques et des services statistiques impliqués. Trois réunions au moins sont prévues avant la collecte pour l'établissement du questionnaire.

Un comité de pilotage interne préparera ces réunions et assurera ensuite la préparation adéquate des tests et des opérations statistiques.

Une première publication des résultats (4 pages) est visée au 1^{er} semestre 2012.

Le Président, après avoir entendu la Commission, émet un **avis d'opportunité favorable à cette enquête.**

Paris, le 12 octobre 2010 - N° xxx/D030

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête « petites coopératives agricoles et forestières »

Type d'opportunité : renouvellement

Périodicité : quinquennal

Demandeur : Le Service de la Statistique et de la Prospective (SSP) du Ministère de l'alimentation, de l'agriculture et de la Pêche - Sous-direction des statistiques agricoles, forestières et agroalimentaires – Bureau des statistiques des industries agricoles et alimentaires.

Au cours de sa réunion du 11 octobre 2010, la Commission Entreprises et stratégies de marché a examiné le projet d'enquête « petites coopératives agricoles et forestières ».

L'enquête « Petites coopératives agricoles et forestières » a pour objet de produire des statistiques fiables sur les organismes coopératifs sous la tutelle du Ministère de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche. L'enquête est exhaustive sur le champ de la petite coopérative agricole de moins de 10 salariés situées sur le territoire métropolitain, domaine mal couvert par les sources habituelles de la statistique d'entreprise.

L'enquête a pour but de donner, l'année de sa réalisation, une vue d'ensemble de la coopération agricole à des niveaux d'activité détaillés et à des échelons géographiques fins. Pour cela, sont uniquement demandées les variables comptables ou d'emploi les plus courantes : chiffre d'affaires total, chiffre d'affaires à l'exportation, investissements, rémunérations, effectif salarié. Le questionnaire 2010 essaiera, sur la base de celui de 2005, de répondre au souhait de plusieurs utilisateurs de pouvoir apprécier l'adaptation du monde coopératif à un certain nombre d'évolutions en cours dans le monde agroalimentaire :

- nature et localisation de la clientèle des petites coopératives ;
- politique en matière de signes de qualité et de certification ;
- existence de filiales ou de participations dans des entreprises de droit privé ;
- processus d'intégration et de contractualisation en cours.

La collecte est réalisée par le SSP et s'effectue par voie postal

Le questionnaire 2010 sera établi sur la base du questionnaire 2005, révisé en collaboration avec les représentants du Ministère de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche et des professions concernées

ainsi que l'équipe de l'INRA en charge des questions de coopération agricole. La consultation débutera par le recueil d'avis écrits et se poursuivra le cas échéant par des contacts bilatéraux.

Les résultats seront publiés dans Agreste primeur sous la forme d'un 4 pages.

Le Président, après avoir entendu la Commission, émet un **avis d'opportunité favorable à cette enquête.**

L'opportunité est accordée pour cinq années à partir de la date d'attribution de la conformité par le comité du label.

Paris, le 12 janvier 2010 - N° 10/D030

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête terres labourables

Type d'opportunité : renouvellement

Périodicité : annuelle

Demandeur : Le Service de la Statistique et de la Prospective (SSP) du Ministère de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche (MAAP) - Sous-direction des statistiques agricoles, forestières et agroalimentaires – Bureau des statistiques végétales et forestières.

Au cours de sa réunion du 11 octobre 2010, la Commission Entreprises et stratégies de marché a examiné le projet d'enquête « Terres labourables ».

L'enquête a pour objectif premier d'estimer les rendements des principales cultures issues de terres labourables aux niveaux départemental, régional et national. Elle peut également être utilisée pour l'estimation précoce de l'évolution des surfaces cultivées.

La collecte est réalisée par des enquêteurs encadrés par les services régionaux de l'information statistique et économique (Srise) implantés au sein des directions régionales de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (Draaf) du ministère de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche.

En vague 1, les informations sont collectées par un enquêteur au cours d'un entretien téléphonique. Lorsqu'il s'agit d'une exploitation enquêtée pour la première fois, l'enquêteur doit obligatoirement rendre visite à l'exploitant. Pour les vagues 2 et 3, les questionnaires peuvent être envoyés par courrier et renseignés directement par les exploitants.

L'enquête est réalisée par sondage auprès d'exploitants agricoles. L'interrogation porte sur la surface principale et le rendement de l'ensemble des cultures présentes sur l'exploitation, ainsi que sur les prévisions de semis pour l'année suivante.

Les exploitants agricoles interrogés sont ceux qui ont des parcelles en terres labourables.

Le programme d'enquêtes du SSP, et parmi elles « Terres labourables », est présenté à la commission consultative de la statistique agricole (COCOSA) qui se réunit chaque année (dernière réunion le 12 mars 2010) en deux formations : utilisateurs internes (autres directions du MAAP, offices) et utilisateurs extérieurs (organisations professionnelles, chercheurs). La commission constitue le lieu privilégié des échanges avec les différents participants tant sur la programmation des enquêtes que sur la restitution des résultats. Les résultats de l'enquête sont utilisés pour le suivi des estimations conjoncturelles « grandes cultures » (estimations mensuelles mises sur le site Internet du SSP) et l'établissement de la statistique agricole annuelle (SAA).

Le Président, après avoir entendu la Commission, émet un **avis d'opportunité favorable à cette enquête.**

L'opportunité est accordée pour cinq années à partir de la date d'attribution de la conformité par le comité du label.

Paris, le 12 janvier 2011 - N° 6/D030

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête sur la commercialisation de logements neufs

Type d'opportunité : renouvellement

Périodicité : trimestrielle.

Demandeur : Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer - Commissariat général au développement durable - Service de l'observation et des statistiques (SOeS).

Au cours de sa réunion du 11 octobre 2010, la Commission Entreprises et stratégies de marché a examiné le projet d'enquête **sur la commercialisation de logements neufs**.

Cette enquête concerne la commercialisation par les promoteurs des logements neufs destinés à la vente aux particuliers. L'enquête permet ainsi de disposer d'éléments sur les prix, mises en vente, réservations, encours de logements neufs proposés à la vente, avec distinction entre maisons individuelles et appartements, selon le nombre de pièces.

L'enquête sur la commercialisation des logements neufs a été initiée par l'ex Ministère de l'Équipement. Ses utilisateurs potentiels des résultats sont : les professionnels de la construction, les analystes du marché de l'immobilier, les responsables des politiques locales de l'habitat, les services de l'État, les collectivités locales, les professionnels du bâtiment et de la promotion, les agences d'urbanisme et les aménageurs, l'Insee pour l'indice des prix du propriétaire-occupant ainsi que, plus largement, les économistes (notamment ceux qui suivent la conjoncture) et le grand public.

L'enquête est réalisée par les cellules statistiques des Directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL). Dans la plupart des régions, la collecte est assurée par des enquêteurs sous la responsabilité du statisticien en charge de la cellule statistique de la DREAL.

Le suivi de l'enquête est centralisé et réalisé par le bureau de la statistique déconcentrée de la construction (OSLC1) du SOeS.

L'enquête est effectuée en France métropolitaine, auprès des promoteurs immobiliers qui ont déposé une demande de permis de construire pour 5 logements ou plus destinés à la vente aux particuliers. L'enquête est obligatoire et exhaustive. L'unité enquêtée est le promoteur immobilier.

La collecte est réalisée par 80 enquêteurs répartis sur le territoire métropolitain. Les questionnaires papiers sont remplis par leurs soins et retournés aux responsables régionaux de l'enquête dans chacune des 22 régions concernées.

Depuis le début de son existence, l'enquête s'appuie sur des comités de suivi (personnes du bureau OSLC1, maîtrise d'ouvrage de l'enquête, de représentants du service informatique et du service diffusion du SOeS, de statisticiens et gestionnaires régionaux) ou des comités de pilotage en cas de refonte des outils informatiques.

Un comité de pilotage avait été créé fin 2003 en vue de la rénovation de l'application régionale et de la diffusion nationale qui a abouti en 2008.

Les résultats de l'enquête font l'objet d'une publication nationale (collection « Chiffres et Statistiques »), tous les trimestres avec un décalage de cinquante jours par rapport au trimestre enquêté. Cette publication s'effectue dans le cadre des indicateurs conjoncturels avec calendrier établi à l'avance annoncé par l'INSEE.

Le Président, après avoir entendu la Commission, émet un **avis d'opportunité favorable à cette enquête.**

L'opportunité est accordée pour cinq années à partir de la date d'attribution de la conformité par le comité du label.

Paris, le 12 janvier 2011 - N° 8/D030

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers

Type d'opportunité : renouvellement

Périodicité : permanente, hebdomadaire.

Demandeur : Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer - Commissariat général au développement durable - Service de l'observation et des statistiques (SOeS).

Au cours de sa réunion du 11 octobre 2010, la Commission Entreprises et stratégies de marché a examiné le projet d'enquête **permanente sur l'utilisation des véhicules routiers**.

L'objectif de cette enquête est de mesurer les transports routiers de marchandises, sur le territoire national ou à l'étranger, pour le compte d'autrui et pour le compte propre.

Les résultats servent à l'analyse économique du secteur (suivi conjoncturel, comptabilité nationale, études sur les entreprises de transports). Ils servent également à évaluer les implications des flux de marchandises - par origine-destination - sur la politique des infrastructures, notamment les questions de circulation, sécurité, environnement et encombrement. Ils répondent aussi à une demande des professionnels des transports, centrée sur les études de marché, la concurrence intermodale et internationale et les industries liées à l'automobile.

Le champ de l'enquête est constitué par les camions de moins de 15 ans immatriculés en France métropolitaine, de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge avec ou sans remorque, et tracteurs routiers de moins de 15 ans immatriculés en France métropolitaine, avec ou sans semi-remorque.

La collecte est réalisée par le Groupement Statistique des Transports - Centre d'études techniques de l'équipement (CETE) Normandie Centre.

L'enquête est effectuée en France métropolitaine, par voie postale et par mode électronique, auprès des utilisateurs des véhicules, sur l'activité du véhicule pendant une semaine donnée.

Les services de l'administration et des représentants d'organisations professionnelles ou syndicales constituent les instances de concertation.

Les premiers résultats trimestriels sont présentés chaque trimestre lors de la réunion du point de conjoncture des transports et publiés dans la collection « Chiffres et statistiques ». Un bilan annuel du TRM français est publié dans la même collection dans le courant du mois de juin de l'année suivante. Une présentation du TRM européen est publiée une fois par an au mois de décembre. Toutes ces publications ainsi que les données détaillées du TRM sont disponibles sur le site www.statistiques.equipement.gouv.fr

Le Président, après avoir entendu la Commission, émet un **avis d'opportunité favorable à cette enquête.**

L'opportunité est accordée pour cinq années à partir de la date d'attribution de la conformité par le comité du label.

Le questionnaire 2010 sera établi sur la base du questionnaire 2005, révisé en collaboration avec les représentants du Ministère de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche et des professions concernées ainsi que l'équipe de l'INRA en charge des questions de coopération agricole. La consultation débutera par le recueil d'avis écrits et se poursuivra le cas échéant par des contacts bilatéraux.

Les résultats seront publiés dans Agreste primeur sous la forme d'un 4 pages.

Le Président, après avoir entendu la Commission, émet un **avis d'opportunité favorable à cette enquête.**

L'opportunité est accordée pour cinq années à partir de la date d'attribution de la conformité par le comité du label.

Paris, le 18 janvier 2011 - N° 14/D030

**AVIS DU CNIS SUR UNE DEMANDE D'ACCÈS À DES DONNÉES
AU TITRE DE L'ARTICLE 7BIS DE LA LOI DU 7 JUIN 1951 MODIFIÉE**
Données détenues par l'Ifremer (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer)

Demandeur : Ministère de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche- Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture- Bureau des statistiques de la pêche et de l'aquaculture (DPMA)

Détenteur des données : Ifremer (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer)

Au cours de sa réunion du 10 octobre 2010, la commission Entreprises et stratégies de marché a examiné la demande d'accès formulée par la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (Ministère de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche) aux données économiques recueillies par une enquête annuelle auprès d'un échantillon de navires de pêche : activité du navire, engins de pêche, recettes et coûts, descriptif du navire, emploi et détenues par l'Ifremer.

La demande d'accès aux données de l'Ifremer permettra la production de données économiques sur le secteur de la pêche, conformément au règlement européen n° 199/2008 sur la collecte, la gestion et l'utilisation des données dans le secteur de la pêche et le soutien aux avis scientifiques sur la politique commune de la pêche ainsi que l'élaboration d'indicateurs pour l'analyse économique et l'évaluation scientifique des flottes de pêche

La transmission s'effectuera annuellement.

Les résultats sont transmis chaque année à la Commission Européenne en réponse à ses appels de données : ensemble des paramètres économiques définis par le règlement européen, par « supra-région » et segment de flotte.

La Commission analyse les résultats et publie un « rapport économique annuel » rassemblant des indicateurs transmis par les Etats membres.

La publication d'un 4 pages est prévue.

La commission émet un **avis favorable** à la demande d'accès aux données détenues par l'Ifremer.

Paris, le 18 janvier 2011 - N° 13/D030

**AVIS DU CNIS SUR UNE DEMANDE D'ACCÈS À DES DONNÉES
AU TITRE DE L'ARTICLE 7BIS DE LA LOI DU 7 JUIN 1951 MODIFIÉE
Données détenues par la DGFIP**

Demandeur : INSEE, Direction des Statistiques d'Entreprises, Département des Synthèses Sectorielles

Détenteur des données : Direction Générale des Finances Publiques (DGFIP)

Au cours de sa réunion du 11 octobre 2010, la commission Entreprises et stratégies de marché a examiné la demande d'accès formulée par l'Insee aux données du Fichier des Taxes sur les surfaces commerciales (TASCOM) détenu par la Direction Générale des Finances Publiques.

La demande d'accès au fichier TASCOM a pour objectif améliorer la qualité de l'enquête Points de vente dans le commerce, dont la collecte se déroule fin 2010 et qui a le caractère obligatoire par décision du ministre de l'économie prise sur avis favorable du Conseil national de l'information statistique (CNIS).

En outre, ces données seront utilisées pour la construction et la mise à jour, chaque année, d'une base de données des équipements commerciaux, en premier lieu des grandes surfaces.

La transmission s'effectuera annuellement.

Les fichiers TASCOM ne feront pas l'objet d'une diffusion en tant que tels. Ils seront utilisés pour contrôler ou enrichir d'autres sources.

La commission émet un **avis favorable** à la demande d'accès aux données détenues par la DGFIP.