

PARIS, le 1^{er} août 2005 - n° 170/D130

Formation TRANSPORTS, TOURISME

Réunion du 19 mai 2005

Compte rendu de l'examen des avant-projets
de programmes statistiques pour 2006

PROJET D'AVIS.....	2
LISTE DES SERVICES PRODUCTEURS.....	4
COMPTE RENDU DE LA REUNION	5
LISTE DES DOCUMENTS PREPARATOIRES OU DISTRIBUES EN REUNION	31
AVIS D'OPPORTUNITE	32
TABLE DES SIGLES.....	40

PROJET D'AVIS

au 30/06/05

proposé par la formation Transports, tourisme le 19 mai 2005

Préambule

Le Conseil regrette de ne pas avoir été consulté sur le projet de décret permettant le recours aux forces de l'ordre pour sécuriser la réalisation d'enquêtes au bord des routes. En effet, la formation transports-tourisme avait émis depuis deux ans des avis sur ce sujet.

TRANSPORTS

1. Compte tenu de la décentralisation d'une part, du développement du débat public autour des projets d'infrastructures de transport d'autre part, le Conseil souhaite voir se développer la **mise à disposition de données localisées**, indispensables à des études à un niveau géographique fin.
2. Le Conseil rappelle l'intérêt qu'il porte aux prix de transport pour les voyageurs et les marchandises en vue d'une meilleure compréhension des marchés libéralisés, nécessaire à l'Etat régulateur. Il salue les travaux engagés sur la **rénovation de l'indice des prix dans le transport aérien de voyageurs** et souhaite être tenu informé des résultats de ces travaux.
3. Le Conseil recommande que les grandes **enquêtes thématiques** (utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication, innovation,..) prennent la pleine mesure des spécificités du secteur des transports.
4. Le Conseil réitère son soutien aux services statistiques pour le **renouvellement en 2007 de l'enquête «transport»**. Il souhaite être tenu informé de la réflexion engagée en vue de réaliser ultérieurement cette enquête en continu.

TRANSPORTS, TOURISME

5. Le Conseil réaffirme l'importance qu'il attache à une **amélioration de la statistique d'entreprise** dans le domaine du transport et du tourisme en termes de qualité et de délais ; il encourage les services statistiques à mobiliser plus largement des sources administratives existantes afin d'alléger la charge statistique.
6. Le Conseil a pris connaissance avec intérêt de l'avancée concrète des travaux consécutifs aux recommandations du groupe de travail sur les **enquêtes au bord des routes**. Il souhaite que la première expérimentation régionale menée par l'ORT de Bretagne soit évaluée puis étendue à d'autres régions et que la réflexion méthodologique se poursuive avec l'appui de l'Insee.

TOURISME

7. Le Conseil demande que l'ensemble des services statistiques concernés se mobilisent afin d'assurer le maintien du suivi des déplacements dans la journée dans le cadre du panel "**Suivi de la demande touristique**".
8. Le Conseil a pris connaissance de l'état d'avancement de la première phase de l'**enquête mensuelle auprès des visiteurs de l'étranger** (EVE) et souhaite que les services concernés poursuivent leurs efforts en vue d'améliorer la méthodologie de l'enquête.

9. Le Conseil réitère sa demande pour que l'observation de la fréquentation hôtelière et des campings soit étendue à de **nouvelles catégories d'hébergement** collectif afin d'améliorer la connaissance de l'ensemble des hébergements touristiques et de répondre au règlement européen.

10. Le Conseil souligne l'intérêt du groupe de travail mis en place par l'Insee sur la **méthodologie des estimations d'emploi dans le tourisme**. Il souhaite être tenu au courant des résultats de ces travaux.

11. Le Conseil souligne la bonne coordination entre l'Insee et le ministère du tourisme pour la réalisation de l'**enquête vacances** 2004. Il souhaite que la réforme des enquêtes EPCV, entreprise par l'Insee, ne remette pas en cause le principe d'une enquête vacances tous les 5 ans.

LISTE DES SERVICES PRODUCTEURS

ayant présenté un avant-projet de programme statistique pour 2006 à la formation Transports, tourisme réunie le 19 mai 2005.

TRANSPORTS

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

Direction des affaires économiques et internationales, Service économique et statistique

TOURISME

Insee

Direction des statistiques d'entreprises
Département des activités tertiaires - Pôle Tourisme

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

Ministère délégué au tourisme - Direction du tourisme
Département de la stratégie, de la prospective, de l'évaluation et des statistiques

COMPTÉ RENDU DE LA REUNION DE LA
FORMATION TRANSPORTS, TOURISME - 19 mai 2005 -

Présidents :

Maurice BERNADET, Professeur à l'Université de Lyon II, chercheur au Laboratoire d'Économie des Transports

Jean-Charles SIMIAND, Vice-président de la Confédération Française des Industries du Tourisme, délégué général du syndicat national des téléphériques de France

Rapporteurs :

Jean-Marie SAUNIER, Sous-direction de l'observation statistique des transports au Service économique et statistique, ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer

Christophe TERRIER, Département de la stratégie, de la prospective, de l'évaluation et des statistiques, Direction du Tourisme

Responsable de la formation : Brigitte Ouvré (01 41 17 52 67)

RAPPEL DE L'ORDRE DU JOUR

Introduction générale (M. BERNADET, M. SIMIAND)	8
I - Tourisme (Christophe TERRIER)	8
- Suivi des avis donnés sur le programme 2005 et sur le moyen terme	
- Examen des avant-projets de programmes statistiques pour 2006	
- Débat	
II - Point d'information sur la révision des nomenclatures	12
(Christophe TERRIER et Jean-Marie SAUNIER)	
III - Transports (Jean-Marie SAUNIER)	16
- Suivi des avis donnés sur le programme 2005 et sur le moyen terme	
- Examen des avant-projets de programmes statistiques pour 2006	
- Débat	
IV - Examen des projets d'enquêtes pour avis d'opportunité	21
• - Enquête annuelle d'entreprise Transports (Henri MARIOTTE, SESP)	
- Enquête Transports 2007 (Jimmy ARMOOGUM, Inrets)	
• Liées à des règlements européens ¹ :	
- Enquête Innovation CIS4 (Guy ENJALBERT, SESP)	
- Enquête Changements organisationnels et informatisation - technologies de l'information et de la communication - COI-TIC (Jean LIENHARDT, Insee)	
V - Point d'information sur le groupe de travail « Inventaire des besoins d'information sur les transports » et débat (Maurice BERNADET)	29
VI - Projet d'avis de la formation (Carla SAGLIETTI)	

¹ * : ces 2 enquêtes sont également présentées pour opportunité dans les 4 formations Commerce, services, Industrie, industries agricoles et alimentaires, énergie, Monnaie-finance et Urbanisme, équipement, logement.

LISTE DES PARTICIPANTS :

Jérôme ACCARDO	Insee DSDS
L'Hocine AIT MHAND	
Marianne AIT-ALI	FNAM
Jimmy ARMOOGUM	INRETS
Catherine AVIGNON	ORT ILE-DE-FRANCE
Jean-Marc BEGUIN	Insee DSE
Maurice BERNADET	MAISON DES SCIENCES DE L'HOMME
Abdallah BOURHANE	PREFECTURE PARIS - DIRECTION DE L'ACTION ECONOMIQUE
Benjamin CAMUS	Insee DSE
Philip DANE	INSPECTION GENERALE DES FINANCES
Patrice DANZANVILLIERS	SETRA
Thierry DEPERRAZ	Insee DESE
Raoul DEPOUTOT	Insee DSE
Maryse DUCOURNAU	Cnis
Guy ENJALBERT	SESP
René GENEVOIS	MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER
Serge GERMON	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE
Alexis GIRET	CNR
Clélia GRIMAUD	DIRECTION DES TRANSPORTS MARITIMES
Jean-Marie GROSBRAS	Cnis
Béatrice LEVY	DIRECTION DU TOURISME
Philippe LHUILLIER	DIRECTION DU TOURISME
Jean LIENHARDT	Insee DSE
Jean-Loup MADRE	INRETS
Henri MARIOTTE	SESP
Jean-Marie MILLOUR	ARMATEURS DE FRANCE
Julien MOLLET	CCFA
Brigitte OUVRE	Cnis
Claude PEYROUX	BANQUE DE FRANCE
Irène POLS	DIRECTION DES TRANSPORTS MARITIMES
Olivier PONTI	OTCP
Françoise POTIER	INRETS
Jean-Pierre PUIG	Cnis
Emmanuel RAOUL	SESP
Carla SAGLIETTI	Cnis
Jean-Marie SAUNIER	SESP
Francis SECQUEVILLE	DIRECTION DU TOURISME
Jean-Charles SIMIAND	SNTF
Roland STUTZMANN	IGIC
Frédéric TARDIEU	Insee DR POITOU-CHARENTES
Christophe TERRIER	DIRECTION DU TOURISME
Laurent VASSILLE	DIRECTION DU TOURISME
Murielle VERMANDE	IAAT

Absents excusés :

Hélène BERTHAUT
Maryvonne DOUSSET
Patrice DUPUY
Marie-Christine MATHIAS
Jean-Marie MOCQUET
Philippe SCHERRER
Nathalie THIEULEUX

DELEGATION REGIONALE AU TOURISME
DELEGATION REGIONALE AU TOURISME
COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
DELEGATION REGIONALE AU TOURISME
DELEGATION REGIONALE AU TOURISME
Insee DESE
DELEGATION REGIONALE AU TOURISME NORD-
PAS-DE-CALAIS

INTRODUCTION

Jean-Charles SIMIAND, Président

Merci à tous d'avoir répondu une nouvelle fois nombreux à la convocation de la formation « Transports, tourisme » dont l'heure a été avancée de mon fait en raison d'une réunion qui m'attend un peu plus tard dans l'après-midi. Messieurs Bernardet et Saunier nous rejoindront dans quelques instants. En conséquence, je propose que nous ouvrons notre séance par la partie tourisme.

A l'exception du suivi des avis donnés sur le programme 2005 et sur le moyen terme, je n'ai pas de point particulier à mettre en exergue. Je vous signalerai simplement un changement dans l'équipe qui anime la formation « Transports, tourisme » puisque Madame Laguzet, fidèle rapporteur depuis de longues années, a rejoint son corps d'origine, à savoir l'Insee. Elle est remplacée par Jean-Marie Saunier. Ceci étant dit, je donne sans plus attendre la parole à Christophe Terrier.

I - Tourisme

1.1 Suivi des avis donnés sur le programme 2005 et sur le moyen terme

Christophe TERRIER, Rapporteur, Département de la stratégie, de la prospective, de l'évaluation et des statistiques, Direction du Tourisme (DT)

L'enquête mensuelle auprès des visiteurs venant de l'étranger (EVE) a débuté et se poursuit. Aucun résultat n'est encore disponible à ce jour. Si vous le souhaitez, un point plus précis pourra être fait sur l'avancement et les difficultés de cette enquête par Francis Secqueville au cours de notre séance.

Concernant l'extension de l'observation de la **fréquentation à de nouvelles catégories d'hébergement**, les consignes européennes nous obligent à fournir des données sur la fréquentation de tous les hébergements collectifs. Or, comme vous le savez, la DT et l'Insee n'enquêtent traditionnellement qu'auprès des hôtels et des campings. Nous avons toutefois la volonté d'étendre notre champ d'investigation. Cette année, une première avancée a été enregistrée dans ce domaine par l'Insee dans le cadre de la qualité avec la mise en œuvre de moyens supplémentaires dans l'identification des autres hébergements collectifs. Il conviendra de poursuivre nos efforts dans cette voie.

Les recommandations du **groupe de travail sur les enquêtes au bord des routes** trouveront une première réponse dans les lancements de l'enquête Eve et de l'expérimentation au plan régional. L'Observatoire régional du tourisme de Bretagne a ainsi lancé une enquête mobilisant de nouvelles méthodologies utilisées par l'Insee à l'occasion des enquêtes de type SDF. Ces nouvelles méthodes ont fait l'objet de plusieurs communications lors des Journées de Méthodologie Statistique de l'Insee. Sur le plan théorique, il s'agit d'une avancée qui intéresse de nombreux spécialistes. Les premiers résultats obtenus par les équipes de l'Observatoire régional du tourisme de Bretagne par le biais de cette méthode sont concordants. Cette enquête reste difficile à mener et mobilise de nombreux moyens. L'objectif est à terme de l'étendre aux autres régions.

Concernant le suivi de la demande touristique et le volet « déplacements à la journée », nous avons pu renouveler le contrat **SDT** de manière intégrale. Je regrette simplement que nous soyons seuls sur ce dossier conséquent. Le programme rassemble beaucoup d'utilisateurs actifs et potentiels mais trop peu de contributeurs.

1.2 Examen des avant-projets de programmes statistiques pour 2006

Christophe TERRIER

Nous nous inscrivons pour l'essentiel dans la continuité des actions menées en 2005. Le contrat SDT ayant été renouvelé, nous relançons la partie enquête. Concernant la fréquentation hôtels et campings, les refontes ont été effectuées. L'enquête EVE devrait rentrer dans la phase de résultats en 2006. Ces résultats pourront conduire à des ré-ajustements des statistiques, notamment en matière de dépenses. La situation n'est pas encore totalement éclaircie à ce niveau.

Jean-Charles SIMIAND

L'enquête EVE – à laquelle notre Formation et le Cnis ont porté une grande attention – est opérationnelle depuis mars 2004. Or, nous n'avons eu à ce jour aucun retour. Quand est-ce que les premières données susceptibles de confirmer la pertinence de la démarche et des méthodes retenues seront-elles disponibles ?

Francis SECQUEVILLE, Direction du Tourisme

Nous préparons actuellement le dossier en vue du passage à la fin du mois de juin devant le Comité du label du Cnis. Sur le terrain, l'enquête se déroule de façon satisfaisante, le taux de réponse au questionnaire étant relativement élevé, quels que soient la saison et le mode de transport. Les principaux problèmes résident dans l'ajustement par rapport aux objectifs fixés. L'impossibilité d'enquêter aux frontières nous a amené à nous concentrer sur les aires d'autoroute. Cette méthode présente toutefois des limites. Tous les excursionnistes ne s'arrêtent pas sur les aires autoroutières et toutes les nationalités ne sont pas représentées. Il a donc fallu faire évoluer en continu la partie terrain sur le choix des lieux d'enquête afin d'obtenir un échantillon le plus large possible de nationalités, en particulier au niveau des nationalités « rares ».

Nous disposons à présent de données brutes sur les trimestres 2, 3 et 4 de l'année 2004. L'analyse de ces chiffres suppose un travail préalable et très lourd d'apurement. Nous avons dû mettre en place un système d'imputation statistique avec des régressions linéaires nous permettant de trouver les valeurs manquantes. Nous abordons aujourd'hui la phase de redressement et d'extrapolation. Pas à pas, nous apportons des améliorations à nos calculs et notamment aux coefficients correcteurs. Concrètement, nous rapprochons les comptages SIREDO du trafic réel aux frontières et les corrigeons par le biais de coefficients de réfaction. Nous procédons également à un certain nombre de comptages qui nous permettent de déterminer la clé de répartition entre résidents et non-résidents, les types de véhicule des visiteurs étrangers, le nombre moyen de passagers, etc. Le retard pris par nos travaux s'explique principalement par le manque de coopération de certains de nos partenaires qui tardent ou se refusent à nous transmettre les statistiques de trafic dont nous avons besoin. Malgré tout, nous sommes en train de fiabiliser les sorties. Dans un à deux mois, nous serons en mesure de communiquer des données fiables sur les trois derniers trimestres 2004.

Jean-Charles SIMIAND

Merci pour ces précisions. Nous avons bien compris que l'exercice était difficile et les redressements délicats. Nous espérons néanmoins que les premiers résultats pourront être publiés dans les deux prochains mois afin que cette enquête sur les visiteurs étrangers perdure et se développe.

Emmanuel RAOUL, SESP

EVE est une enquête passionnante. Toute la difficulté des travaux en cours consiste en effet à procéder à des redressements délicats permettant de déterminer la population de référence. A mon sens, la priorité doit être donnée à la fiabilité même s'il faut pour cela mener des enquêtes complémentaires. L'arbitrage entre la qualité et les délais doit être examiné à la lumière de la difficulté de la tâche sur laquelle je me permets d'insister.

Jean-Charles SIMIAND

Vous avez parfaitement raison. Je vous propose de laisser Christophe Terrier poursuivre son exposé.

Christophe TERRIER

Je vous rappelle que l'enquête EVE a obtenu un label provisoire en 2004. Le Comité du label a estimé que malgré ses limites, cette enquête représentait ce que l'on pouvait faire de mieux à l'heure actuelle. Seule la méthodologie a fait l'objet de certaines critiques expliquant le caractère provisoire du label accordé. Nous présenterons un nouveau dossier en juin prochain, fruit d'un important travail de concertation et de coopération avec nos partenaires. J'ajoute, tout en le regrettant, que ce type de modalité d'enquête sur les aires d'autoroute ne permet pas d'avoir une bonne représentativité géographique au niveau régional.

Les enjeux présidant à la refonte des Comptes du Tourisme sont largement expliqués dans le document annexe que vous avez tous reçu. A votre demande, Laurent Vassille pourra en faire un commentaire plus détaillé.

Enfin, l'Insee a mené en 2004 une enquête Vacances. Les fichiers ont été mis à la disposition des équipes de la Direction du Tourisme. Les services statistiques de l'Insee et de la DT travaillent actuellement à la valorisation des données.

Jean-Charles SIMIAND

Je constate avec satisfaction qu'une véritable coordination s'est mise en place entre l'Insee et la DT.

Christophe TERRIER

J'ajoute que l'Insee nous a toujours ouvert ses portes et invité à toutes les réunions préparatoires. J'ai cependant appris non sans une certaine inquiétude que l'Insee procédait à une refonte des enquêtes EPCV qui sont le support de l'enquête Vacances. Je ne puis dire si cette réforme remettra en cause cette enquête menée tous les cinq ans et qui a pour nous valeur de cadrage. Ce point mériterait d'être éclairci.

Concernant l'emploi, l'Insee a engagé la refonte complète de la méthodologie du pôle Tourisme mise en œuvre il y a dix ans. Un groupe de travail a été constitué, piloté par les pôles INSEE « analyse territoriale » de Marseille et « tourisme » à Montpellier. Pour le moment, la Direction du Tourisme n'a pas été consultée mais l'Insee m'a assuré que les premiers résultats seraient disponibles avant l'été. Nous sommes très intéressés par ces travaux ; nous ne disposons actuellement que de données sur l'emploi dans les cafés, les hôtels et les restaurants. Les emplois saisonniers, « atypiques » ou indirectement générés par le tourisme représentent en effet un vaste champ d'activité que seul l'Insee est en mesure d'explorer à partir des DADS.

Autre grande avancée dans la connaissance statistique, l'estimation d'une « population présente à un moment et dans un endroit donné » qui répond à une demande du ministère en charge de la Santé et des services du premier ministre. Cette question apparemment simple mais dont l'approche statistique est complexe, est essentielle en matière de besoins en équipements et en services publics ou en termes de marketing et de cible commerciale. Cette étude dont les résultats sont pour la première fois publiés contribue aux travaux sur l'économie présentielle, c'est-à-dire l'économie générée par les personnes présentes dans un lieu donné. La méthode et les premiers résultats ont été présentés il y a deux mois lors des Journées de Méthodologie Statistique de l'Insee.

Nous sommes parfaitement conscients de l'abondance des statistiques et de la difficulté de les transmettre aux partenaires. La Direction du Tourisme a fait des efforts conséquents en matière de communication, de diffusion et de mise à disposition des données par la voie de son site internet. Enfin, nous participons actuellement avec l'Insee à la création du portail « Statistique publique ».

Jean-Charles SIMIAND

Afin de lancer le débat, j'adresserai une première question aux représentants de l'Insee présents à cette table. Pouvez-vous tout d'abord nous dire si l'enquête Vacances est menacée par la refonte de l'EPCV ?

Je vous fais également part d'un souhait qu'il faudrait transmettre aux directions régionales de l'Insee. Tout en reconnaissant la qualité des enquêtes effectuées sur l'hôtellerie homologuée et les campings, je ne puis que déplorer le fait que certaines publications mentionnent par exemple « les nuitées en Rhône-Alpes » alors que l'Insee n'est en vérité capable de comptabiliser qu'une partie des nuitées touristiques de la région. Cela ne va pas sans poser un problème de compréhension pour les journalistes, les élus et, à un moindre degré, les professionnels du tourisme. Il convient donc d'être précis et rigoureux. A mes yeux, il n'est en rien dévalorisant de présenter un document intitulé « les nuitées en hôtellerie et en camping en Rhône-Alpes ». Il est important de ne pas fausser l'information de la presse, de la classe politique et du monde professionnel.

Jean-Marc BEGUIN, Direction des statistiques d'entreprise, Insee

Nous transmettrons votre question relative à l'EPCV au responsable de la Direction des statistiques sociales. Concernant les publications régionales, nous relaierons votre souhait à la Direction de l'action régionale de l'Insee. Je ne sais si vous avez évoqué la région Rhône-Alpes à dessein mais sachez que cette direction régionale est aujourd'hui la seule en France à mener une enquête sur les hébergements collectifs.

Jean-Charles SIMIAND

Au-delà de cette anecdote, je tenais à attirer votre attention sur le fait qu'une part non négligeable des nuitées touristiques sont réalisées dans le secteur non marchand ou en dehors de l'hébergement marchand traditionnel. C'est particulièrement le cas dans les stations de sports d'hiver. Nos enquêtes permettent certes de recouper des données mais nous ne couvrons qu'une partie du champ d'investigation et ne rendons compte que partiellement de la réalité des nuitées touristiques. L'hôtellerie représente ainsi 8 % seulement des nuitées en Rhône-Alpes.

Christophe TERRIER

Il est vrai que certaines régions, dont Rhône-Alpes, mènent avec l'Insee des enquêtes complémentaires afin de recenser les nuitées réalisées dans d'autres types d'hébergement. Pour autant, il ne me semble pas que la région Rhône-Alpes ait effectué une étude sur l'ensemble des hébergements collectifs. En revanche, je peux vous affirmer que la région Auvergne est parvenue cette année à couvrir la totalité des hébergements collectifs.

Les résultats de nos travaux sur la « présence » ressemblent à ceux obtenus par la méthode dite des « Flux ». Nous avons entrepris des estimations sur la France entière département par département selon une méthodologie cependant un peu différente. En effet, les enquêtes « Flux », comme toutes les enquêtes frontières sont appelées à disparaître ; elles reposent sur des structures anciennes que nous ne serons pas capables de renouveler.

Un dispositif d'enquête auprès des seuls hébergements touristiques ne permettra jamais d'estimer les nuitées passées chez des amis ou dans un appartement échangé. C'est pourquoi les estimations de présence, basées sur des enquêtes auprès d'un échantillon représentatif de la population française au lieu de résidence, présentent un intérêt décisif.

Il est vrai qu'il peut arriver que, par commodité ou négligence, l'on assimile un peu trop facilement les nuitées réalisées en hôtel et en camping à l'ensemble des nuitées touristiques. Mais je rappellerais que nous publions annuellement, dans les chiffres-clés du tourisme, une estimation des nuitées touristiques totales, françaises et étrangères, par région.

Jean-Charles SIMIAND

On ne peut tolérer ce genre d'approximation dans le cadre de la publication de données statistiques. Les chercheurs et les étudiants utilisent ces chiffres, les retraitent et finissent, par exemple, par obtenir des consommations touristiques tout à fait aberrantes.

Christophe TERRIER

J'ajoute que le seul recensement de l'ensemble des nuitées dans tous les types d'hébergement ne rendra jamais compte de la réalité de la consommation touristique. Ainsi, un certain nombre d'individus et de ménages se rendent dans les stations balnéaires et de sports d'hiver pour la journée, sans y passer une seule nuit. La prise en compte de tels comportements complique singulièrement l'appareil statistique. Nous l'approchons très partiellement avec le volet « aller-retour dans la journée » du SDT.

Claude PEYROUX, Banque de France

Je tenais à préciser que nous cofinançons également l'enquête SDT, pour la partie des dépenses effectuées à l'étranger.

Jean-Charles SIMIAND

Sachez que la SNCF a rejoint le comité de financement.

Claude PEYROUX, Banque de France

La SNCF avait jusqu'ici recours à une société privée et a finalement fait le choix de s'appuyer sur l'enquête SDT.

Concernant EVE, la Banque de France s'intéresse plus particulièrement au volet dépenses de l'enquête, un travail plus difficile que la seule estimation des flux physiques. Les services de la Banque de France participent également au montage du dossier qui sera présenté devant le Comité du label. Si les premières données relatives aux nuitées et aux déplacements de touristes sont disponibles en septembre prochain, l'intégration des dépenses correspondantes dans la balance des paiements pourrait se faire au début de l'année 2006.

Si l'on se réfère aux expériences menées par nos confrères italiens et espagnols, le passage à un système par enquête conduit à une hausse de la mesure des dépenses des visiteurs étrangers. Il faut donc s'attendre à une augmentation des recettes de « l'entreprise » France même si un lissage statistique sera sans doute effectué.

II - Point d'information sur la révision des nomenclatures**Jean-Charles SIMIAND**

Je vous propose d'aborder à présent la partie commune de notre ordre du jour avec le point d'information sur la révision des nomenclatures.

Jean-Marie SAUNIER, Rapporteur, Sous-direction de l'observation statistique au Service économique et statistique, ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer

La réforme de la NAF repose pour l'essentiel sur une adaptation de la NACE. Un document reprenant et comparant les deux nomenclatures au niveau des transports vous est actuellement distribué. Le changement de nomenclature des activités doit intervenir en 2008. La réflexion est menée à la fois au niveau international et européen. Les accords et résultats obtenus par les partenaires européens doivent encore être validés au niveau mondial.

Force est de constater que des améliorations sensibles sont proposées concernant les transports. Ainsi, les transports ferroviaires – rassemblés sous un unique intitulé dans la nomenclature française – font l'objet d'une triple distinction dans la NACE selon qu'il s'agit de transport de marchandises, de voyageurs ou de services liés au rail. La nomenclature s'enrichit, cette différenciation entre marchandises et voyageurs s'appliquant également aux transports aérien, fluvial et maritime.

Cependant, moins agrégée que le modèle international, la nomenclature nationale est aussi plus précise et détaillée. Elle distingue ainsi les transports routiers de marchandises courte et longue distance, les transports urbains réguliers et non-réguliers de voyageurs, les transports par téléphériques et remontées mécaniques, etc.

Quelques points de désaccord subsistent au niveau européen. Nos partenaires ne sont pas favorables à la création d'un poste « transport spatial » dans la nomenclature internationale, ce domaine n'intéressant, en Europe, que notre pays. La France souhaite également le maintien de certaines distinctions qui ne sont pas aujourd'hui retenues au niveau européen comme la distinction entre manutention portuaire et manutention non portuaire, l'isolement des activités de messagerie..... Les discussions et arbitrages sont en cours à l'Insee afin de déterminer si la France utilisera sans modification la nomenclature retenue au niveau européen ou mettra en place une nomenclature plus détaillée.

La France devra également faire le choix d'une stratégie : opterons-nous pour une nomenclature à cinq caractères contre quatre pour la version européenne ou préférons-nous ajouter une lettre sur le modèle de notre nomenclature actuelle ?

Jean-Charles SIMIAND

Merci Monsieur Saunier pour cet éclairage très utile. Nous avons bien compris que ce dossier pouvait encore évoluer au gré des idées et initiatives introduites dans le débat. Je me félicite d'ores et déjà du fait que la réforme de la nomenclature aille dans le sens d'une plus grande ouverture vers le monde des professionnels, au-delà des objectifs et des souhaits d'une administration spécialisée. Néanmoins, je souhaiterais savoir quel est le service coordinateur en charge de ce dossier à l'Insee. Concrètement, à qui pouvons-nous adresser nos remarques ?

Jean-Marie SAUNIER

Il suffit de vous tourner vers la Division Nomenclatures de l'Insee qui a la responsabilité de la mise en place de la future nomenclature. Cependant, les contacts avec les organisations professionnelles sont décentralisés au niveau de chaque service statistique ministériel sur leur champ de compétence.

Jean-Marc BEGUIN

Concernant les enjeux européens, le dossier sera finalisé à la fin du mois de juin après que nous ayons peaufiné nos demandes. Eurostat a adressé un questionnaire à l'ensemble des instituts nationaux de statistiques. A l'issue de l'exploitation de ce questionnaire fin juin, les choses seront quasiment figées au niveau européen.

Nous entrerons alors dans une phase de négociation nationale. J'attire l'attention des professionnels sur la problématique du nombre de caractères de la codification. Le choix d'un code APE avec un cinquième caractère permettra d'affiner la nomenclature européenne tout en conservant sa lisibilité européenne au travers des quatre premiers chiffres. Néanmoins, l'ajout d'un caractère supplémentaire est lourd de conséquences. Comme vous le savez sans doute, la législation du travail française impose aux entreprises de faire figurer le code APE sur les fiches de paie. La modification de ce code ne sera certainement pas neutre du point de vue des services de la paie des entreprises. Je fais aujourd'hui appel aux professionnels afin qu'ils nous fassent part de leurs remarques et de leurs positions vis-à-vis de cet enjeu.

Jean-Charles SIMIAND

Merci de faire appel aux professionnels. Jusqu'à présent, ces derniers n'ont quasiment pas été associés aux discussions nationales et européennes. En tant que numéro deux de l'Organisation internationale des transports à câbles, je peux vous dire que cette organisation n'a pas été consultée alors que la notion de transport à câble est reconnue internationalement. D'autres organisations professionnelles ont subi le même sort. J'apprécie donc d'autant plus que vous vous tourniez aujourd'hui vers les professionnels qui ont été jusqu'ici peu écoutés. Les débats ont eu le principal défaut d'avoir été conduits par des spécialistes de la classification et de la nomenclature qui étaient peu au fait des spécificités de chaque secteur professionnel.

Maurice BERNARDET, Président

Je voudrais être certain d'avoir bien compris les problèmes posés. Apparemment, le changement de nomenclature ne modifiera en rien la codification française.

Jean-Marc BEGUIN

Rien n'est acquis, tous les éléments existants sont sur la table et devront être négociés.

Maurice BERNARDET

J'avais pourtant cru comprendre que les spécificités de la NAF ne seraient pas remises en cause. Ainsi, le code NACE 45.24 relatif aux transports routiers de marchandises ne nous empêche pas de

maintenir dans notre nomenclature trois codes équivalents mais plus précis. Je pense que nous n'avons pas pris suffisamment le temps de nous pencher sur cette question. L'Union européenne ne voulait-elle pas simplement distinguer entre transports de marchandises et transports de voyageurs et exclure les agences de voyage de la nomenclature ? A mes yeux, il est fondamental que nous conservions le degré de précision de l'actuelle nomenclature nationale.

Jean-Marc BEGUIN

Etes-vous prêt à assumer le coût de l'ajout d'un caractère supplémentaire ? Nous ne pourrions pas maintenir une codification à quatre caractères qui ne permette pas de faire le lien avec la nomenclature européenne. Tous les autres pays ont logiquement ajouté un cinquième caractère aux quatre premiers chiffres définis au niveau européen. Simplement, les nomenclatures de nos partenaires n'ont qu'un objectif statistique. Contrairement à la nôtre, elles ne sont pas utilisées à des fins sociales et la révision de la codification n'a alors aucune conséquence sur l'édition des fiches de paie. La France devra donc faire un choix : maintenir le degré actuel de finesse de sa nomenclature malgré les problématiques de coût pour les entreprises ou se rallier à la classification européenne. Le problème est aujourd'hui posé ; il n'est pas encore résolu.

Jean-Charles SIMIAND

Vous avez raison de poser le débat en ces termes. La formation « Transports, tourisme » doit se prononcer par rapport à l'intérêt statistique de la nomenclature proposée. Je crois que votre question mériterait d'être posée au Bureau du Cnis, aux représentants du MEDEF et de la CGPME. En tant que représentant d'une profession, je ne puis vous répondre aujourd'hui précisément. Sachez simplement que le fait d'ajouter un caractère à un programme informatique ne m'effraie pas outre mesure. Mais les organisations mandatées pourront vous répondre plus en détail.

Maurice BERNARDET

Compte tenu des analyses que nous avons à mener, le degré de précision de notre nomenclature est dans certains domaines indispensable. Il en va ainsi de la distinction entre transports urbains et non urbains de voyageurs, de la différenciation apportée par les codes 602L, 602M et 602P pour le transport routier de marchandises ou de l'identification des différentes activités de transport de fret (634A, 634B, 634C). Il s'agit de métiers différents dont l'analyse économique requiert des statistiques spécifiques.

Jean-Charles SIMIAND

Après avoir commenté la révision de la nomenclature du point de vue des transports, il me semble opportun de nous pencher à présent sur la partie tourisme. Comme vous avez pu le constater, les agences de voyage, les tour-opérateurs et les centrales de réservation ont été sortis du tableau transports.

Christophe TERRIER

Nous n'avons pas élaboré de tableau équivalent pour le tourisme. Je laisserai donc la parole à Laurent Vassille pour un commentaire plus pointu.

Laurent VASSILLE, Direction du Tourisme

Force est de reconnaître que la classification 633 (agences de voyage, tour-opérateurs et distributeurs) ne correspond pas aux usages professionnels. Cette nomenclature paraît insuffisante au regard des analyses économiques que nous devons mener. Certes, l'enquête annuelle d'entreprise effectuée à l'Insee par le Département des activités tertiaires nous permet de collecter les informations adéquates pour une analyse correcte du secteur.

Je doute que nous puissions obtenir satisfaction à l'échelle internationale dans la mesure où nos préconisations et demandes n'ont pas été nécessairement prises en compte dans la procédure de concertation mise en place au niveau national. Quoi qu'il en soit, la Direction du Tourisme compte travailler en étroite collaboration avec les professionnels du tourisme afin d'améliorer l'analyse du secteur.

Béatrice LEVY, Direction du Tourisme

Nous devons effectivement travailler avec le syndicat des agences de voyage mais la procédure de concertation n'a guère progressé pour le moment. Effectivement l'information est présente dans l'enquête annuelle d'entreprise mais elle n'est pas toujours renseignée et ses résultats ne sont en outre disponibles qu'après de longs délais.

Jean-Charles SIMIAND

J'ai cru comprendre que la consultation n'avait pas été parfaite du côté du tourisme. Avez-vous pris contact avec les professionnels du secteur ?

Béatrice LEVY

Personnellement, je n'ai pas rencontré les agences de voyage à ce sujet.

Emmanuel RAOUL

Je souhaitais revenir quelques instants sur l'état d'avancement du dossier et nos méthodes de travail. Au passage, je m'associe à l'hommage que vous avez rendu à Madame Laguzet. La méthode retenue en matière de nomenclature consiste à s'appuyer sur les Services statistiques ministériels (SSM). Par leur proximité avec les syndicats professionnels, les SSM sont en mesure de faire remonter les préoccupations des professionnels tout en les informant de l'état des négociations au niveau européen et mondial. De cette façon, il est possible de mettre en avant les points cruciaux qui méritent d'être conservés et de distinguer ceux qui peuvent faire l'objet d'un traitement local.

A ce stade d'avancement des travaux de révision des nomenclatures, force est de reconnaître que d'importants progrès ont été réalisés au regard des demandes françaises. Celles-ci sont nombreuses et souvent acceptées par nos partenaires, preuve du rôle actif joué par les négociateurs français dans les débats. Dans ce processus, l'Insee a un rôle de représentation et de coordination. En revanche, il appartient aux SSM de nouer et d'entretenir les contacts nécessaires avec les syndicats professionnels. Nous travaillons à l'heure actuelle sur le questionnaire de la Commission européenne afin d'identifier les points d'accord et les points pouvant encore poser problème dans l'état actuel de la négociation. Les délais impartis sont très courts mais nous avons bon espoir de finaliser le dossier au cours du mois de juin. Au final, si vous deviez ne pas être satisfaits, c'est au SESP et non à l'Insee qu'il conviendrait d'adresser vos critiques en matière de transports.

Le débat sur la codification à mettre en place est un sujet complexe lié à des problématiques d'entreprise mais qui dépend également de l'évolution des négociations. En résumé, nous sommes obligés de mener deux négociations en parallèle : la première avec les syndicats professionnels sur la possibilité d'ajouter un cinquième caractère, la seconde sur la finalisation de la révision des nomenclatures au niveau européen.

Jean-Charles SIMIAND

Merci Monsieur Raoul. Je note donc qu'il ne faut pas forcément s'adresser directement à la Division Nomenclatures en matière de transports mais plutôt solliciter le SESP. Quel est le correspondant au niveau du tourisme ?

Christophe TERRIER

Je crains que ce ne soit l'Insee.

Benjamin CAMUS

En tant que chef du Département des activités tertiaires, je supervise l'enquête annuelle sur les services, laquelle couvre une grande partie des activités liées au tourisme. A ce titre, nous avons consulté en juin 2004 l'ensemble des organisations professionnelles sur le projet de réforme des nomenclatures. Les professionnels nous ont adressé un certain nombre de demandes que nous nous efforçons de relayer dans le cadre des négociations internationales.

Jean-Charles SIMIAND

Avez-vous également consulté les professionnels du tourisme tels que les agences de voyage qui sont sortis de la nomenclature des transports ? N'oublions pas que certaines activités se retrouvent « orphelines ».

Benjamin CAMUS

Les propositions actuelles en matière de nomenclature aboutissent à un niveau supplémentaire de détail. Cette évolution apparaît tout à fait souhaitable. Le secteur du tourisme est du reste intervenu pour manifester ses besoins. A l'instar des transports, les organisations professionnelles ont, à notre demande, arrêté des positions communes qui alimentent la réflexion sur la révision des nomenclatures.

Jean-Pierre PUIG, Secrétaire général du Cnis

Je tiens à souligner la qualité de la concertation menée en France avec les organisations professionnelles. Elle a été de loin meilleure à ce qui a été entrepris dans les autres pays européens. Ce n'est du reste pas un hasard si la moitié des questions posées par Eurostat sont d'inspiration française. Les négociations vont à présent s'engager : l'enjeu est de faire en sorte que les propositions françaises soient retenues au niveau européen.

Jean-Charles SIMIAND

J'irai dans votre sens. J'ai pu rencontrer une personnalité autrichienne, par ailleurs président d'une organisation internationale, qui n'était pas au courant des projets de révision des nomenclatures.

Jean-Marc BEGUIN

Les rencontres entre Directeurs des statistiques au niveau européen laissent apparaître les mêmes carences. Néanmoins, force est de reconnaître que l'esprit de coopération qui nous anime en France, en particulier au niveau du Cnis, est peu présent dans les autres pays européens.

III - Transports

3.1 Suivi des avis donnés sur le programme 2005 et sur le moyen terme

- *Avis sur le programme 2005*

Jean-Marie SAUNIER

Concernant l'avis général sur les programmes statistiques 2005, je reviendrai plus particulièrement sur deux thèmes transversaux mis en exergue par le Cnis.

Dans le domaine de l'**utilisation des sources administratives** aux fins de connaissance statistique deux opérations doivent être citées. Une première opération vise à améliorer l'évaluation du parc des véhicules en service à partir du fichier central des automobiles (FCA). Nous travaillons sur un appariement avec des données en provenance du contrôle technique pour faire la part des véhicules enregistrés dans le FCA mais dont tout porte à croire qu'ils ne sont plus en état de rouler. Par ailleurs, des progrès ont également été réalisés dans la mise à disposition des sources administratives fiscales. Nous souhaitons alléger assez rapidement la charge statistique de certaines entreprises en utilisant de façon privilégiée ces données

Concernant la **qualité des opérations existantes** et le **lancement des réflexions et opérations innovantes**, il est notamment prévu d'améliorer les enquêtes annuelles d'entreprises.

Véritable innovation, l'enquête Transports aura recours à la technologie du GPS pour la première fois. Parallèlement, une réflexion sera engagée sur la faisabilité d'une enquête « transport » en continu. A ce titre, une réunion est programmée demain à l'initiative de l'INRETS, au cours de laquelle les expériences britannique, danoise, suédoise et néerlandaise seront présentées.

Comme l'avait proposé le Conseil, un **groupe de travail** a été mis en place afin d'identifier, pour le domaine des transports, l'ensemble des besoins d'informations statistiques au plan national. Ce groupe s'est déjà réuni et l'état d'avancement de ses premiers travaux vous sera présenté au cours de la séance.

A l'instar du Cnis, Eurostat souhaite la mise en place **d'indices de prix des services de transports de marchandises** à l'horizon 2007. D'ores et déjà, nous disposons d'un indice dans le transport routier de marchandises qui remplace un indice calculé à partir de l'enquête « TRM ». La nouvelle enquête initiée suit la méthodologie de l'Insee. Elle sera publiée au début de l'année 2006. Une autre enquête est en cours pour le transport fluvial de marchandises. Par ailleurs, la réflexion est engagée sur la faisabilité d'un indice des prix pour le transport aérien de marchandises. Il nous faudra également nous pencher sur les indices des prix dans la manutention, l'entreposage et le transport maritime.

Concernant les **enquêtes au bord des routes**, nous ne prévoyons pas à ce jour de solutions alternatives à court terme. Je vous rappelle qu'il est normalement interdit de procéder à des enquêtes en l'absence des forces de l'ordre. Un décret est toutefois en préparation ; il permettra la mise en place de feux tricolores, en présence des forces de l'ordre, permettant la réalisation d'enquêtes au bord des routes en toute sécurité. Le Groupe interministériel permanent de la sécurité routière (GIPSR) qui rassemble les ministères de l'Équipement, de l'Intérieur et de la Défense, analyse aujourd'hui ce décret qui devrait être publié en octobre prochain.

Maurice BERNARDET

Il n'est pas tout à fait exact de dire que les enquêtes au bord des routes étaient interdites. Elles posaient, il est vrai, des problèmes de sécurité dans la mesure où les forces de l'ordre refusaient fréquemment de s'y associer en l'absence d'un cadre légal leur imposant de participer. Je me félicite que la solution des feux tricolores – déjà mise en œuvre dans certaines DRE – ait été finalement retenue. Je regrette cependant que le Cnis n'ait pas été saisi de ce projet de décret. Nous nous sommes pourtant penchés sur le sujet. Nous aurions souhaité être informés plus tôt.

Jean-Marie SAUNIER

Par ailleurs, le Conseil se félicitait du renouvellement, en 2007, de **l'enquête Transports** et espérait que les problèmes budgétaires ne remettraient pas en cause la réalisation de cette opération. A ce stade, le bouclage financier n'est pas totalement finalisé. Néanmoins, nous sommes certains de disposer des budgets suffisants. En raison des restrictions budgétaires, un certain nombre de partenaires qui avaient pris part à l'enquête 1993-1994 ne participent plus, ou à un moindre niveau, à l'enquête Transports. La recherche de nouveaux partenaires doit nous amener à nous tourner vers les régions dont certaines d'entre elles sont très intéressées par cette enquête et ses résultats au niveau local.

Emmanuel RAOUL

A l'instar des difficultés rencontrées par l'enquête Transports, les enquêtes « big-bang » sont de plus en plus compliquées à financer. Nous espérons à cet égard que la réunion qui se tiendra demain à l'INRETS permettra d'apporter des solutions. Nous éprouvons de grandes difficultés à convaincre de nouveaux interlocuteurs qui n'ont pas pris part aux enquêtes précédentes. De plus, si les entreprises sont convaincues de l'utilité d'un service de public de la statistique, elles considèrent que leur rôle n'est pas de pallier les problèmes de financement de nos enquêtes. A l'heure des partenariats public-privé, force est de constater que les entreprises ont une vision très claire du rôle de chaque acteur. Par ailleurs, comparativement à l'enquête menée en 1993-1994, nous ne souhaitons pas que des pans entiers du questionnaire soient consacrés à des entreprises particulières. Notre objectif est de travailler dans la continuité par rapport à l'enquête précédente. Il faut éviter d'alourdir nos questionnaires et rester concentrer sur le cœur de l'enquête.

Dans ce contexte, nous ne pouvons que nous satisfaire de l'intérêt que commencent à porter les régions à l'enquête Transports, en particulier celles qui correspondent à des ZAT. Nous souhaitons toutefois que les régions participent au coût moyen et non pas de façon marginale. Ces problématiques de financement s'annoncent complexes et l'opération n'est pas entièrement bouclée.

La perspective d'une enquête continue après 2007 permettrait d'aplanir les difficultés financières, même si de nouvelles contraintes techniques doivent être surmontées.

- *Avis sur le programme à moyen terme 2004-2008*

Jean-Marie SAUNIER

Le premier avis concernait l'**allègement de la charge statistique pesant sur les entreprises**. A cet égard, la mise en place d'un nouvel indice en matière de suivi des prix des services de transport de marchandises et la réorganisation du questionnaire TRM contribuent à alléger la charge statistique des entreprises.

Par ailleurs, le Conseil souhaitait voir se poursuivre l'effort réalisé pour améliorer la **diffusion, en particulier sur l'Internet**, des statistiques relatives aux transports. Je vous informe que la rénovation du site Internet du SESP est effective. Il facilite l'accès aux informations pour les utilisateurs par la mise en ligne de bases de données et la possibilité d'adresser des demandes en direct.

Maurice BERNARDET

Tout en reconnaissant les progrès accomplis dans la diffusion, notamment via le site Internet, je ne puis que regretter la longueur persistante des délais de mise à disposition de certaines informations dont l'enquête annuelle d'entreprise.

Jean-Marie SAUNIER

L'enquête 2003 sortira en juin prochain. Il n'en reste pas moins que nous sommes très en retard.

Enfin, l'amélioration du fichier central des automobiles souhaitée par le Conseil a été évoquée précédemment. Nous y travaillons avec l'aide du CCFA (Comité des constructeurs français d'automobiles).

Jimmy ARMOOGUM, INRETS

Le déblocage de l'enquête au bord des routes peut-elle conduire à une révision et à une relance de l'enquête EVE actuellement menée sur les seules aires d'autoroute ?

Francis SECQUEVILLE

Je resterai très prudent en la matière dans la mesure où je n'ai pas encore l'assurance que les forces de l'ordre seront effectivement présentes lors de nos enquêtes.

Maurice BERNARDET

Je vous propose de passer à présent à l'examen des avant-projets de programmes statistiques pour 2006.

3.2 Examen des avant-projets de programmes statistiques pour 2006

Jean-Marie SAUNIER

Avant d'aborder les nouveaux projets, je tenais à vous présenter trois opérations très lourdes dont les résultats seront disponibles prochainement. Il s'agit des enquêtes ECHO, « Transit » et du sondage de la circulation.

L'enquête « envois – chargeurs – opérateurs » (ECHO) est menée auprès des chargeurs et autres opérateurs du secteur des transports. Elle vise à mieux connaître les chaînes de transports, l'enchaînement des modes de transport et la localisation des plate-formes intermodales. Cette enquête très détaillée consiste à suivre un certain nombre d'envois de colis tout au long de la chaîne de transport. Elle est pilotée par SESP et l'INRETS et succède à l'enquête Chargeurs de 1988. Les premiers résultats, très attendus, devraient être connus en juillet prochain.

Lancée en 2004, l'enquête « Transit » s'est achevée en mars 2005. Son objectif est l'observation des flux de marchandises en transit terrestre qui franchissent les barrières alpine et pyrénéenne. Elle fait suite à deux précédentes enquêtes menées en 1992-93 et 1999. Sa principale particularité repose sur la participation d'autres pays. En 1999, nous avons travaillé aux côtés des statisticiens suisses et autrichiens. En 2004, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne ont rejoint l'enquête « Transit », permettant ainsi un enrichissement considérable de l'information disponible. Mais les améliorations sont également qualitatives : l'enquête « Transit » comporte désormais une dimension environnementale par le biais d'une collecte d'informations sur les caractéristiques des véhicules. Les conditions de concurrence entre les différents modes de transports ainsi que les tarifs de franchissement des tunnels sont également étudiés. Les premiers résultats seront disponibles en septembre prochain. Ils présenteront un grand intérêt dans la mesure où ils permettront d'améliorer très sensiblement la connaissance des grands itinéraires européens empruntés par les poids lourds.

Le dernier sondage de la circulation remonte aux années 1996-1997. Cette enquête permet de mieux connaître la structure de la circulation ainsi que l'utilisation des infrastructures routières. Elle s'appuie sur des systèmes de comptage automatique (SIREDO) et des recueils manuels. Il s'agit d'un sondage très coûteux dont les résultats seront diffusés au cours du deuxième semestre 2006.

D'autres enquêtes pluriannuelles sont en cours ou devraient être prochainement lancées : l'enquête « véhicules utilitaires légers » (VUL), l'enquête sur la rémunération et durée du travail des conducteurs routiers pour le compte de la Direction des transports terrestres et l'enquête de conjoncture qui sera réalisée par l'Insee à partir de janvier 2006.

Le SESP développe par ailleurs la mise à disposition de données régionalisées. Une étude en cours vise à régionaliser les projections à 2025 et à les proposer au niveau régional sous forme de bases de données, qu'il s'agisse d'informations relatives au transport routier de marchandises ou de données plus larges recueillies par l'Insee.

De son côté, la Direction générale de l'aviation civile se penche sur le calcul d'un indice des prix dans le domaine du transport aérien de voyageurs. Il existe bien un indice établi par l'Insee mais celui-ci est imparfait compte tenu de la jungle tarifaire qui règne dans le secteur aérien, du développement des compagnies à bas prix et de la vente sur Internet. En outre, nous ne connaissons pas les prix pratiqués par les compagnies charters et low cost. Un groupe de travail a été mis en œuvre à la DGAC afin d'exploiter la richesse des bases de données existantes et d'étudier l'opportunité de nouvelles enquêtes complémentaires.

Enfin, j'attire votre attention sur la nécessaire prise en compte de la spécificité du secteur des transports dans les enquêtes, en particulier les enquêtes Innovation CIS4 et COI-TIC. Il conviendra d'être vigilant et de réfléchir en conséquence à une modulation des questionnaires.

3.3 Débat

Maurice BERNARDET

Merci pour cette présentation. Le document que vous avez reçu est très complet. Nous avons seulement évoqué les dossiers qui le méritaient au regard des récentes évolutions. Je vous propose à présent de formuler vos remarques ou observations.

Emmanuel RAOUL

Je souhaiterais apporter un complément d'information sur l'enquête « Transit ». A l'instar des enquêtes au bord des routes, toute la difficulté d'un tel exercice consiste à pouvoir arrêter les véhicules, seul moyen de connaître précisément leur provenance, leur destination, leur itinéraire et la nature de leur cargaison. De notre côté, nous avons arrêté les véhicules en profitant, par exemple, des passages aux péages. D'une manière générale, nous avons travaillé dans un contexte relativement proche des conditions prévues par le nouveau décret. Concrètement, nous avons cherché à collaborer avec les forces de l'ordre – gendarmerie, douanes, police de l'air et des frontières – afin de sécuriser les zones d'enquête et les enquêteurs. Mener une enquête sans sécurisation est à la fois interdit et dangereux. Je rappelle que seules les forces de l'ordre sont habilitées à arrêter un véhicule.

Il est certain que le décret ne va pas révolutionner les enquêtes au bord des routes. N'oublions pas que les forces de l'ordre ont d'autres priorités. Les catastrophes naturelles, la sécurité routière ou le terrorisme continueront sans aucun doute à passer avant nos besoins en matière de sécurisation d'enquêtes. J'ajoute que le retard pris dans l'enquête s'explique par les difficultés que nous avons à convaincre les gendarmes ou policiers de prendre part à nos actions de terrain. En outre, une autorisation donnée au niveau central et national ne vaut pas quitus. Il faut souvent entreprendre le même travail d'explication et de persuasion à l'échelle locale et régionale.

Avec l'enquête « Transit », nous bénéficierons d'une plus grande rapidité dans la mise à disposition de l'information que la fois précédente compte tenu de la méthodologie retenue. Ce raccourcissement des délais dans la phase d'exploitation est bienvenu. Si le décret devrait faciliter dans une certaine mesure le recours aux forces de l'ordre, il ne règlera pas définitivement le problème de nos enquêtes au bord des routes. Nous serons sans doute obligés de restreindre nos demandes auprès des forces de l'ordre aux seules opérations indispensables. Pour les autres actions de terrain, nous devrons imaginer des solutions innovantes et inventives. Dans ce contexte, nous verrons si l'enquête EVE peut apporter des solutions.

Maurice BERNARDET

Je suis parfaitement conscient du manque de moyens dont souffrent le SESP et la plupart des services statistiques quelque soit leur ministère de rattachement. Je suis tout de même frappé par la pauvreté de l'information dont nous disposons sur la logistique et les chaînes logistiques. L'enquête ECHO comblera certes une partie de ce manque mais elle est difficilement généralisable. Je constate que les informations sur lesquelles s'appuient les chercheurs dans le cadre du Programme de recherche sur les transports terrestres afin d'étudier les chaînes logistiques, leur évolution et leur impact sur le transport et l'environnement ne sont pas forcément fiables à 100 % ou proviennent de publications professionnelles dont la qualité statistique n'est à mes yeux pas garantie. Une réflexion commune devrait sans doute être menée à ce sujet par le SESP et le service statistique du ministère de l'Industrie.

Emmanuel RAOUL

Vos propos peuvent s'inscrire dans un cadre plus général, celui de la priorité négative. Nous manquons indiscutablement de moyens. Pour autant, il ne suffit pas d'être incantatoire pour que des ressources supplémentaires nous soient accordées. Avec l'Insee, le SESP mène actuellement une réflexion à moyen terme autour de deux axes : la ré-ingénierie des opérations existantes afin d'améliorer notre efficacité collective et la priorisation des opérations en fonction du rapport coût/utilité. Cette approche inédite implique que nous connaissions mieux nos propres coûts, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle. Nos tiroirs sont remplis de demandes nouvelles, plus intéressantes les unes que les autres. Il nous faut les hiérarchiser et les affecter selon leur nature au service qui présente un avantage comparatif dans le domaine à étudier. C'est ainsi que nous avons décidé de confier l'enquête de conjoncture dans le transport au Département de la conjoncture de l'Insee qui traite d'ores et déjà plusieurs enquêtes de ce type. Il nous faut donc nous poser la question du regroupement des enquêtes. De cette manière, nous gagnerons en efficacité collective. A cet égard, j'attends beaucoup de la formation « Transports, tourisme » et notamment vos retours en matière de priorités négatives. Eurostat nous interpelle à ce sujet. Nous ne pouvons nous contenter d'être réactifs face aux demandes européennes ; il nous faut agir de façon proactive et être force de proposition. Les premières remontées au niveau européen en matière de priorités négatives apparaissent très pauvres. A nous de saisir l'opportunité qui nous est faite d'imposer quelques-unes de nos idées.

Maurice BERNARDET

Ma demande était beaucoup plus modeste et embryonnaire. Il s'agit davantage de mener une première réflexion méthodologique commune sur les lacunes dans ce domaine.

Emmanuel RAOUL

Je pense que le travail mené dans le cadre de l'enquête ECHO permettra de soulever un coin du voile. Les premiers résultats présentés sur des cas particuliers mettent en évidence des aspects nouveaux de ces chaînes logistiques.

Maurice BERNARDET

Je suis tout à fait d'accord. Toutefois, nous ne pourrions pas attendre 17 ans avant de tirer les enseignements de l'enquête. Il nous faut dès à présent engager une réflexion sur la faisabilité d'une enquête plus régulière, moins coûteuse et visant un objectif plus large.

Jean-Marc BEGUIN

La difficulté de faire émerger des priorités négatives doit également être appréciée à l'aune des utilisateurs et des préférences que ces derniers expriment. Or, l'exercice a été lancé par Eurostat qui a pour principal client la Commission européenne. La mise en évidence des priorités négatives se fait donc du point de vue européen. Les utilisateurs centralisés (institutions européennes, BCE) ne sont pourtant pas les seuls clients des services statistiques de l'espace européen. Les demandes décentralisées à l'initiative des professionnels constituent également une part significative de notre activité. Force est pourtant de constater que les pays européens ont plutôt tendance à faire remonter auprès d'Eurostat des priorités négatives qui sont utiles au niveau européen. Il en résulte certainement des difficultés de convergence. A mes yeux, le problème est certainement dû à une opposition entre des demandes centrales de type macro et des demandes nationales plus micro et professionnelles. Spontanément, le niveau central a tendance à écarter ces dernières requêtes.

IV - Examen des projets d'enquêtes pour avis d'opportunité**Maurice BERNARDET**

Bien que ce point ne figurait pas initialement à l'ordre du jour, je vous propose de nous pencher quelques instant sur les grandes lignes du programme RESANE. Monsieur Depoutot se chargera de cette présentation.

Raoul DEPOUTOT, Insee

Le programme RESANE, c'est-à-dire la refonte des statistiques annuelles d'entreprise, a été largement évoqué ces dernières années au sein de l'inter-formation « Statistiques d'entreprise ». Il s'agit de regrouper les systèmes actuels existants en matière de statistiques régulières et structurelles afin d'améliorer notre efficacité. Un de nos premiers objectifs est la simplification des enquêtes grâce à une plus grande utilisation des informations administratives (liasses fiscales, DADS). Nous sommes en passe d'atteindre cet objectif de moyen terme que nous visions depuis plusieurs années. Notre deuxième axe de travail consiste à approfondir la réflexion sur le contenu de l'information en matière de statistiques annuelles et notamment de mieux prendre en compte les groupes d'entreprises dans la description des systèmes. Depuis l'origine, notre système repose traditionnellement sur la notion d'unité légale de société ou d'entrepreneur indépendant. Mais de plus en plus souvent, la notion de groupe est privilégiée par les acteurs de la société. Afin de remettre en question notre approche traditionnelle par les unités légales, un groupe de travail du Cnis a été créé pour expertiser la pertinence des unités statistiques. Ce groupe s'est réuni pour la première fois le 15 avril sous la présidence Monsieur Ménard, professeur d'université spécialiste de la théorie des organisations. Ce groupe devrait remettre son rapport à la fin de l'année 2006, rapport sur lequel nous fonderons notre choix en matière d'unités statistiques.

En matière de meilleure adaptation à la demande, notre objectif est également de parvenir à une réduction des délais de publication. Nous travaillons actuellement sur des hypothèses assez ambitieuses dans certains secteurs. Nous souhaitons ainsi être en mesure de publier les statistiques au 15 décembre de l'année suivant l'année de référence. C'est un chantier important et essentiel dans la mesure où les utilisateurs tiennent à une certaine « fraîcheur » de l'information.

Enfin, nous poursuivons un troisième objectif, partagé du reste par de nombreux autres services de l'Administration, et consistant à augmenter l'efficacité de nos procédures afin de satisfaire à la contrainte budgétaire tout en continuant à assurer les prestations de service dont a besoin la société française de manière croissante.

Du point de vue organisationnel, RESANE couvre les enquêtes menées par l'Insee, principalement dans les secteurs du commerce et des services, et les services statistiques ministériels, soit les transports, la construction, l'industrie et l'industrie agroalimentaire. A l'issue d'une concertation inter-services, nous devrions être en mesure de prendre une décision sur l'organisation et le partage entre les différents services statistiques vers la fin du mois de septembre. Le travail technique débutera ensuite.

Ce programme sera présenté de façon plus détaillée lors de l'inter-formation « Statistiques d'entreprise » du second semestre.

Maurice BERNARDET

Il me semble qu'il existe un lien étroit entre ce qui vient d'être décrit par Monsieur Depoutot et l'enquête annuelle d'entreprise dans le secteur des transports. En conséquence, je propose de laisser la parole à Monsieur Mariotte qui présentera cette enquête pour avis d'opportunité.

4.1 Enquête annuelle d'entreprise dans le secteur des transports (EAE-T)

Henri MARIOTTE, SESP

Un avis d'opportunité est requis sur le projet de rénovation de l'enquête annuelle d'entreprise dans les transports. Cette enquête est gérée par le SESP au sein du ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer. L'objectif essentiel du projet de révision de cette enquête est d'en alléger le volet sectoriel et la partie recueil des comptes.

Il est apparu que le volet sectoriel n'était pas toujours exploitable et que les questions posées n'étaient pas forcément les bonnes. Notre objectif est d'alléger, de simplifier et d'améliorer le volet sectoriel et sa pertinence conformément aux avis rendus par le Cnis et en étroite collaboration avec l'Insee. Il conviendra également d'améliorer notre stratégie de traitement et de connaissance des petites entreprises à travers les sources administratives. Il s'agit, entre autres, de simplifier l'information récoltée dans le transport fluvial et maritime et, par ailleurs, d'améliorer la connaissance de la sous-traitance dans le transport routier.

Les données fiscales de SUSE étant disponibles plus tôt, il sera également possible d'alléger le recueil des comptes. Le questionnaire simplifié se substituera au questionnaire général pour un nombre croissant d'entreprises. Ce questionnaire allégé qui ne comporte plus que huit pages (au lieu de 12 à 16) devrait permettre d'atteindre un meilleur taux de réponse. Nous nous inscrivons ici dans le cadre de la simplification administrative.

A titre d'exemple, le projet de révision de l'enquête annuelle d'entreprise dans les transports et le passage en mode pluriannuel permettra d'alléger le volet sectoriel relatif à la propriété du parc de véhicules de transport de marchandises et au type de carrosserie. L'utilisation de données externes via les enquêtes TRM et le fichier central des automobiles participeront également à cette simplification. Les mêmes bénéfices sont attendus pour le transport routier de voyageurs. Enfin, le recours aux données collectées par Voies navigables de France (VNF) devrait également permettre le passage en mode pluriannuel voire l'abandon de certaines questions.

C'est donc une simplification conséquente du volet sectoriel qui est proposée dans le cadre de ce projet de révision. Par ailleurs, le volet emploi pourra également être largement simplifié par le biais d'une meilleure utilisation des déclarations annuelles de données sociales.

Maurice BERNARDET

Ce projet de révision ne me pose a priori aucun problème mais soulève toutefois certaines interrogations de ma part. Il me paraît tout à fait logique de supprimer certaines questions lorsque l'information est disponible par ailleurs. C'est le cas des données fiscales, comptables et des informations liées à l'emploi. La simplification est une bonne chose. Je suis également d'accord sur la nécessité d'améliorer la pertinence du volet spécifique. Toutefois, je crains que, par souci de rationalisation, nous ne supprimions des questions pour lesquelles il n'existe pas d'autres modalités de recueil de l'information. J'aurais donc souhaité connaître dans le détail les raisons qui peuvent présider à la suppression de certaines questions.

Par ailleurs, le document de présentation fait état d'un comité de concertation rassemblant notamment des membres du ministère de l'Équipement et des représentants des fédérations professionnelles. Il est dommage que vous ne l'ayez pas évoqué au cours de votre exposé. Je pense qu'une telle instance a toute légitimité ; elle devrait toutefois peut-être accepter en son sein un certain nombre de chercheurs qui exploitent l'enquête annuelle d'entreprise.

Emmanuel RAOUL

J'allais justement évoquer le groupe de concertation, élément essentiel du dispositif. Notre intention n'est pas d'appauvrir l'information tirée de l'enquête annuelle d'entreprise. Nous sommes parfaitement conscients de l'importance d'une information riche au niveau sectoriel dans les domaines des transports mais aussi de la construction. Il serait toutefois dommage de se priver de la possibilité de faire des économies lorsque l'information est disponible et mobilisable ailleurs.

Par ailleurs, certaines informations du volet sectoriel sont faussement détaillées et des questions sont mal posées. Le groupe de concertation procédera à des arbitrages entre les questions qu'il convient de reformuler et celles qui ne rapportent pas d'informations pertinentes. Je tenais à vous rassurer sur nos intentions. Notre but n'est pas de sacrifier le détail sectoriel de l'enquête pour des raisons de coût. L'objectif est d'être à la fois plus efficace et plus pertinent. Il nous faut faire en sorte que chaque question amène une réponse exploitable. J'ajoute qu'à l'instar de cette instance, les Directions sectorielles du ministère de l'Équipement sont attachées au maintien d'un fort degré de détail sectoriel.

Maurice BERNARDET

Quel est le calendrier ?

Jean-Marie SAUNIER

Nous travaillerons à ce projet de rénovation de juin à septembre 2005 afin de disposer des nouveaux questionnaires au début de l'année prochaine.

Emmanuel RAOUL

Il ne faut pas se tromper d'échelle. Le programme RESANE présenté par Raoul Depoutot est bien plus vaste et ambitieux que le projet de révision de l'enquête annuelle d'entreprise dans les transports qui s'apparente davantage à un « dépoussiérage ». Il s'agit dans le cas présent d'une opération de court terme dans laquelle nous cherchons à agir rapidement et à minimiser les coûts d'investissement. Nous n'allons pas nous lancer dans des investissements qui pourraient être remis en cause par les conclusions du programme RESANE. Les moyens mobilisés étant forcément limités au regard des délais impartis, nous nous attachons à ce que nos chaînes de traitement puissent traiter les nouveaux questionnaires sans être profondément remaniées. Il y a donc une cohérence entre un délai court, des ambitions mesurées et les perspectives à venir dans le cadre de RESANE.

La Formation « Transports, tourisme » émet un avis d'opportunité favorable pour l'enquête annuelle d'entreprise dans le secteur des transports (EAE-T).

4.2 Enquête Transports 2007

Jimmy ARMOOGUM

L'objectif des enquêtes nationales Transports est la connaissance des déplacements des ménages résidant en France et de leur usage des moyens de transport tant collectifs qu'individuels. Ces enquêtes sont les seules sur la mobilité réalisées à cette échelle et qui décrivent tous les déplacements, quels que soient le motif, la longueur, la durée, le mode de transport, la période de l'année ou le moment de la journée. Elles s'intéressent aussi, pour comprendre ces comportements, aux possibilités d'accès aux transports collectifs et aux moyens de transports individuels dont disposent les ménages.

Depuis la dernière enquête Transports réalisée en 1993-1994, un certain nombre d'évolutions socio-économiques et démographiques ont eu lieu dont on peut penser qu'elles ont eu un impact sensible en termes de déplacement. On peut ainsi citer la réduction du temps de travail, l'ouverture tardive des magasins, la perte d'emplois dans les centre-villes des agglomérations, l'étalement urbain des lieux de résidence ou l'augmentation du parc automobile. Il est donc nécessaire de mesurer les effets de cette évolution sur la mobilité à l'aide d'une enquête nationale Transports.

Suite aux avis formulés par la formation « Transports, tourisme », nous avons entrepris la préparation d'une enquête nationale Transports pour 2007. Cette enquête est commandée par le ministère de l'Équipement et des Transports ; la maîtrise d'ouvrage de l'enquête est confiée au SESP tandis que l'Insee en assurera la maîtrise d'œuvre et l'INRETS la coordination scientifique.

L'enquête nationale Transports 2007 s'inscrit dans la continuité des précédentes enquêtes. Elle s'articulera autour de trois grands thèmes : la description des déplacements, la connaissance du parc de véhicules et de leur usage et l'accessibilité aux transports collectifs. Elle utilisera pour cela cinq ou six instruments de collecte. Elle s'intéressera aux déplacements habituels des ménages (domicile-travail, domicile-école) et aux déplacements réguliers hors domicile-travail et domicile-école, à la détention de permis de conduire et aux accidents de la circulation. Un carnet véhicule sera tenu pendant sept jours par le ou les conducteurs du véhicule. Nous envisageons une probabilité de sélection inégale des véhicules dans la mesure où nous souhaitons sur-représenter les deux-roues.

Dans un ménage, nous tirerons une première personne au sort et lui demanderons de décrire les déplacements effectués la veille et au cours du dernier week-end. Nous sélectionnerons ensuite un second individu qui décrira ses déplacements longue distance (supérieurs à 80 km) au cours des trois derniers mois. Enfin, nous nous intéresserons à la personne la plus âgée du ménage en lui demandant de nous décrire la mobilité qu'elle a connue au cours de sa vie. Parallèlement, nous souhaitons mettre en place un sixième instrument de collecte en équipant un sous-échantillon d'environ 1 500 personnes volontaires d'un GPS pendant une semaine. La comparaison entre ce sous-échantillon et les personnes enquêtées permettrait d'apporter de précieux enseignements et de corriger les écarts. Lors de la dernière enquête, 30 % des déplacements de moins de deux kilomètres effectués le week-end avaient ainsi été oubliés. L'utilisation d'un récepteur GPS permettra de mieux connaître les heures de départ et d'arrivée et de calculer précisément la durée des déplacements et les distances. Il nous permettra aussi d'identifier les parcours terminaux ce que ne peuvent mesurer les méthodes classiques. Compte tenu de sa longueur, le questionnaire sera rempli au cours de deux visites espacées de sept jours. Le temps total d'interrogation sera environ de deux heures. Le carnet véhicules sera délivré au cours de la première visite et récupéré à l'issue de la seconde.

Maurice BERNARDET

Merci pour cette présentation qui complète utilement la fiche descriptive même si je note une différence dans le temps d'interrogation entre votre exposé et le document. Au-delà ce qui n'est qu'une anecdote, je tenais à souligner que l'enquête Transports est une opération lourde mais fondamentale. A maintes reprises, le Cnis a exprimé son souhait de voir cette enquête se réaliser. Dans ces conditions, je crois que notre formation ne pourra rendre qu'un avis d'opportunité extrêmement favorable.

Christophe TERRIER

Je m'étonne que vous preniez comme seuil 80 kilomètres pour les déplacements de longue distance. De notre côté, nous utilisons la norme en vigueur de 100 kilomètres.

Jimmy ARMOOGUM

La norme européenne est effectivement de 100 kilomètres. Mais 80 kilomètres à vol d'oiseau ne sont pas loin de représenter 100 kilomètres...

Maurice BERNARDET

Il serait tout de même intéressant de voir comment l'on peut harmoniser le volet vie quotidienne du SDT avec l'enquête Transports. Il est souhaitable que les instruments de mesure convergent.

Christophe TERRIER

Je me félicite que cette enquête se réalise enfin. Ces derniers temps, les chercheurs et professionnels de l'étude des transports venaient consulter les données issues de nos enquêtes qui ne sont pourtant pas à proprement parler des enquêtes Transports. Cette évolution m'inquiétait. Je suis donc soulagé que le lancement d'une enquête nationale ait été programmé.

Maurice BERNARDET

Vous devriez au contraire être déçu. Vos chiffres vont être en quelque sorte moins désirés !

Christophe TERRIER

Je tenais à souligner au passage l'intérêt décisif que présente l'équipement d'un échantillon d'individus de GPS. Nous avons fait un test similaire en équipant des volontaires d'un téléphone portable et nous étions heurtés à de fortes réticences, les personnes ayant l'impression d'être ainsi suivies absolument partout.

Jimmy ARMOOGUM

Cela étant dit notre récepteur GPS peut être éteint par le volontaire. Des tests sont en cours dans deux Directions régionales de l'Insee. Nous avons par ailleurs formé les enquêteurs la semaine dernière : ils semblaient plutôt optimistes quant à leurs chances de trouver des candidats.

Jean-Marc BEGUIN

Je souhaitais savoir où en était l'élaboration du questionnaire, notamment par rapport à la durée de l'interrogation que vous estimez finalement à 120 minutes. Je tenais à attirer votre attention sur le fait que cette durée pourrait être diversement appréciée par le Comité du label. Usuellement, la norme maximale retenue pour l'interview d'un ménage est d'environ une heure. Mais tout dépend également du degré d'acceptabilité par le ménage tel que le ressentent les enquêteurs.

Maurice BERNARDET

Si j'ai bien compris les explications de Monsieur Armoogum, il s'agit en réalité de deux visites d'une heure chacune.

Frédéric TARDIEU, Insee

Je travaille au sein d'une Direction régionale de l'Insee et m'apprête à rejoindre le département de Christophe Terrier. Quelle est la taille de l'échantillon de cette enquête ?

Jimmy ARMOOGUM

Nous avons sélectionné près de 20 000 fiches adresses dans l'échantillon national ce qui devrait représenter environ 12 400 ménages répondants.

Frédéric TARDIEU

Par ailleurs, envisagez-vous une articulation particulière de l'enquête nationale Transports avec les enquêtes « déplacements urbains » que nous menons tous les quatre ou cinq ans dans les Directions régionales ?

Jimmy ARMOOGUM

Les enquêtes « déplacements urbains » ne reposent pas sur la même méthodologie que l'enquête Transports. Les premières sont réalisées pour l'essentiel pendant les périodes scolaires et négligent quelque peu les zones rurales. Seuls les volets déplacements quotidiens peuvent être comparés. Il apparaît donc à première vue difficile de mixer les informations.

Jean-Marie GROSBRAS, Comité du Label

Un grand nombre d'enquêtes est destiné aux groupements spécialisés dans l'affichage publicitaire, très intéressés par les statistiques disponibles en matière de déplacements. Ils en achètent au CERTU et en commandent également par ailleurs (BVA). J'ai pu avoir accès à ces dernières enquêtes. J'ai constaté que l'interrogation assistée par ordinateur est très largement facilitée par les logiciels de cartographie embarquée.

Jimmy ARMOOGUM

Une doctorante partagera bientôt son temps entre l'INRETS et BVA afin d'étudier une possible articulation entre les deux outils d'observation. Notre outil demande un temps d'enquête moins important puisque nous ne nous préoccupons que des lieux de départ et d'arrivée, sans nous soucier de la description précise du trajet parcouru par le conducteur.

Christophe TERRIER

Ce temps d'enquête est passé derrière un ordinateur et au téléphone. L'enquêteur décrit ainsi à moindre coût l'itinéraire du conducteur.

Maurice BERNARDET

Je souhaite aux chercheurs et statisticiens engagés dans ce projet de finaliser le montage financier de cette opération et de mener à bien cette enquête.

[La Formation « Transports, tourisme » émet un avis d'opportunité favorable pour l'enquête Transports 2007.](#)

4.3 Enquête Innovation CIS4**Guy ENJALBERT, SESP**

Je soumetts à votre examen l'avis d'opportunité relatif à l'enquête Innovation auprès des entreprises de transports. Cette enquête sur l'innovation vise à fournir des informations quantitatives sur la fréquence de l'innovation dans les entreprises (fréquence en nombre d'entreprises et parts de chiffres d'affaires résultant de l'innovation) et sur des aspects particuliers du processus d'innovation (part des dépenses d'innovation, sources d'information et formes de collaboration, facteurs freinant l'innovation,

degré de réalisation des objectifs liés à l'innovation). Conformément à un règlement européen d'août 2004, nous devons remplir cette obligation tous les quatre ans. Il s'agit aujourd'hui de la quatrième occurrence de cette enquête, après celles réalisées en 1993, 1997, et 2001 et conduite de façon harmonisée au niveau européen.

La déclinaison française de cette enquête s'enrichit d'aspects supplémentaires liés aux facteurs qualitatifs entrant dans le processus de l'innovation (financement, coopération, etc), à l'organisation de l'entreprise et à la gestion des connaissances. Le champ couvrira tous les secteurs (IAA, industrie, transports, construction, du commerce, services, banques et assurances).

La maîtrise d'ouvrage est assurée par un comité de coordination inter-services et le dialogue avec les organisations professionnelles par un comité de concertation. Ces deux instances se sont déjà réunies. Enfin, la maîtrise d'œuvre est assurée par le SESSI.

Seules les entreprises de plus de dix salariés seront interrogées. L'échantillon comprendrait environ 25 000 unités. Il sera conçu pour permettre en particulier de répondre aux demandes du règlement européen correspondant en terme de précision des réponses aux différents niveaux prévus.

Maurice BERNARDET

Combien d'entreprises de transports seront concernées ?

Guy ENJALBERT

Je ne puis vous le dire précisément. Ce chiffre devrait être compris entre 2 000 et 3 000.

Emmanuel RAOUL

Je tenais à souligner l'exemplarité de cette opération du point de vue de l'organisation. La maîtrise d'œuvre unique correspond à un souci d'efficacité tandis que la maîtrise d'ouvrage à plusieurs têtes permet de mieux cerner les spécificités de chaque secteur. Néanmoins, la préparation des questionnaires et des guides d'entretien nous a montré que l'innovation s'appréciait de façon très différente d'un secteur à l'autre. Il a fallu intégrer cette problématique dans des questionnaires qui peuvent apparaître semblables mais dont les questions ont été formulées différemment. L'innovation de produit a un sens très différent selon que l'on se situe dans le secteur du BTP ou dans une branche industrielle. Dans le transport, la notion d'innovation de produit ne s'impose pas forcément à tous les esprits et nécessitent par conséquent d'être formulée différemment. Le guide d'entretien ne suffira sans doute pas à appréhender complètement cette problématique. Adapter au moindre coût ce type d'enquête à chaque secteur est une tâche difficile à laquelle nous travaillons.

Maurice BERNARDET

Pour être tout à fait complet, sachez que quatre autres formations rendront un avis d'opportunité sur ce projet.

La Formation « Transports, tourisme » émet un avis d'opportunité favorable pour l'enquête CIS4.

4.4 Enquête Changements organisationnels et informatisation – technologies de l'information et de la communication – COI-TIC

Jean LIENHARDT, Insee

Cette enquête qui résulte du couplage des enquêtes COI et TIC repose sur deux approches complémentaires mais assez différentes d'une problématique voisine. L'enquête COI a été présentée en inter-formation au Cnis à l'automne dernier. Elle a alors reçu un avis favorable sous réserve d'un effort de rapprochement avec l'enquête TIC, déjà pressentie à l'époque. Nous avons depuis travaillé à ce rapprochement et vous soumettons aujourd'hui pour l'essentiel le volet TIC.

L'importance des TIC comme vecteur de productivité a entraîné de nombreuses demandes de statistiques, notamment européennes. Depuis 2001, un modèle harmonisé d'enquête s'est mis en place au niveau européen et a été introduit dans certains pays sur la base du volontariat. La participation française à ces travaux a été relativement discrète, à l'exception d'une expérience assez complète menée en 2002. Un règlement de 2004 nous impose désormais de mener cette enquête. Il s'agit d'un règlement cadre quinquennal complété par des règlements annuels. Plus largement cette enquête répond aux besoins d'information sur les TIC repris dans le programme à moyen terme du Cnis et analysé notamment dans le rapport du groupe de travail du Cnis sur l'observation statistique du développement des TIC et de leur impact sur l'économie (Rapport Lombard de février 2001).

Les thèmes abordés par l'enquête COI-TIC sont au carrefour de trois familles d'enquêtes : les enquêtes COI (1993 et 1997), les enquêtes TIC (2002) et les enquêtes sur le commerce électronique (2000 et 2004) pour lesquelles la France se situe en pointe. Aucune de ces enquêtes ne s'était auparavant directement intéressée au secteur des transports.

Il est prévu un questionnaire postal de six pages résultant d'une fusion des approches TIC et COI. Le volet TIC représentera environ un tiers des questions. L'enquête couvrira les entreprises de plus de dix salariés dans l'ensemble du champ économique conformément au règlement européen. Nous réétudierons l'année prochaine la possibilité d'ouvrir l'enquête aux unités de moins de dix salariés.

Le questionnaire sera unique, à l'exception de celui adressé aux entreprises du secteur des finances. Il fera du reste l'objet d'un examen d'opportunité devant la formation « Monnaie, finances ». L'échantillon comprendrait environ 17 000 unités dont environ un millier dans le secteur des transports.

L'enquête permettra de collecter des données essentiellement qualitatives. En plus du comité de coordination, un comité de pilotage pour le volet entreprises du dispositif COI-TIC s'est réuni une fois par mois d'octobre 2004 à mars 2005 pour mettre au point un projet de questionnaire. Ce groupe d'une trentaine de personnes associe des représentants d'entreprise, des organismes professionnels, des universitaires et des représentants des ministères concernés. A ce groupe s'ajoute enfin un comité de suivi interne à l'Insee. Il n'est en revanche pas prévu de donner une déclinaison régionale à ce projet. Enfin, le Comité du label étudiera cette enquête le 17 octobre prochain.

L'enquête COI-TIC sera lancée à l'automne 2005. Les premières échéances européennes sont prévues en septembre 2006 tandis que les premiers résultats devraient être disponibles au cours de l'été 2006.

Maurice BERNARDET

Je suis tout à fait convaincu de l'intérêt que présente cette enquête. Il se trouve qu'il m'avait été demandé de piloter un groupe de réflexion sur le thème des NTIC dans les entreprises de transport et de logistique. Au-delà des gains de productivité, principale finalité des NTIC pour de nombreuses entreprises, les travaux de ce groupe ont permis de souligner un objectif propre au secteur des transports. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication permettent d'accompagner le transport physique des marchandises d'un flux continu d'informations qui modifie en profondeur la nature qualitative de la prestation et du produit. Je crains que cette enquête COI-TIC ne soit pas suffisamment fine pour appréhender ce type de problématique.

Jean LIENHARDT

Il n'est pas trop tard pour étudier votre proposition et essayer de l'intégrer. Il s'agit d'une problématique commune à d'autres secteurs mais qui méritent d'être exprimée en des termes différents.

La Formation « Transports, tourisme » émet un avis d'opportunité favorable pour l'enquête COI-TIC.

V - Point d'information sur le groupe de travail « Inventaire des besoins d'information sur les transports » et débat

René GENEVOIS, CGPC

Ces quelques diapositives vous présenteront de manière synthétique les enjeux et les objectifs de ce groupe de travail dont la création résulte à l'origine d'une demande du comité des Directeurs Transports du ministère de l'Équipement. Cet inventaire est en définitive lié à l'évolution du contexte et va dans le sens d'une remise à plat des besoins d'information. Dans le cadre du système statistique Transports coexistent de nombreuses demandes : demandes de statistiques publiques correspondant à une mission de service public, demandes spécifiques et sectorisées des professionnels du transport, suivi dans le cadre de la régulation partielle du secteur, connaissance des évolutions économiques générales dans la perspective de grands projets d'infrastructures. A cela s'ajoutent des demandes croissantes émanant de l'échelon local en réponse aux aspirations de la société civile.

Il nous faut donc porter une attention particulière à ces demandes nouvelles ainsi qu'aux changements institutionnels et structurels. Les premières portent de plus en plus sur des problématiques économiques, sociales et environnementales. Une meilleure appréciation des comportements des usagers ainsi qu'une analyse plus fine des choix en matière de transport nous sont également demandées.

L'ouverture à la concurrence et la décentralisation constituent les principaux changements institutionnels et structurels. L'exemple de la SNCF offre un exemple frappant des conséquences de l'ouverture à la concurrence. Tout le système statistique en matière de transport ferroviaire repose sur la SNCF, unique producteur dont nous exploitons ensuite les données. Or, il semblerait que l'évolution concurrentielle du marché et la fin prochaine de son monopole dans le fret ferroviaire provoque à la SNCF une certaine réticence à nous transmettre les données. Cette position est tout à fait compréhensible. Elle doit nous amener à repenser le système de statistiques ferroviaires sous peine de perdre une partie des données lesquelles peuvent être vitales dans l'élaboration de projets d'infrastructures.

L'actuelle vague de décentralisation doit également nous interpeller par son ampleur : 10 000 kilomètres de routes nationales, des zones portuaires et des infrastructures importantes se trouvent notamment transférés aux collectivités territoriales. Il est d'une grande importance que nous maintenions la cohérence entre ce qu'entreprend l'État et les demandes qui émergeront dans les régions, les départements et les grandes agglomérations.

Le groupe de travail a été mis en place en septembre dernier. Je laisse la parole à Jean-Marie Saunier pour un exposé de l'état d'avancement des travaux du groupe.

Jean-Marie SAUNIER

Le secteur des transports a été divisé en plusieurs thèmes d'études : marchandises, voyageurs, transport aérien et transport maritime. Le groupe de travail s'appuie sur des personnes ressources appartenant à chacune des grandes Directions du ministère de l'Équipement. Ces personnes ont en charge l'organisation d'une centaine d'entretiens dont un tiers a d'ores et déjà été réalisé. Notre objectif est d'achever le processus de consultation à la fin du mois de mai 2005 et de remettre le rapport à la fin de l'année. Le léger retard que nous avons pris s'explique en partie par les réformes profondes en cours au ministère de l'Équipement. Il est difficile de travailler et d'avancer dans un tel contexte.

René GENEVOIS

La première phase de l'opération repose sur l'audition de personnes productrices ou utilisatrices de données statistiques. Ce premier volet sera mené à bien même si les réformes importantes au sein du ministère de l'Équipement ne nous facilitent pas la tâche. Il nous faudra ensuite tirer la substance de ces entretiens, dégager des pistes d'actions et déterminer des priorités positives et négatives. Malgré ces quelques perturbations, notre travail d'inventaire répond à une demande forte de la part de l'administration centrale et des Directeurs des transports. Face aux enjeux économiques et environnementaux et aux exigences de l'opinion publique, il est évident que les données statistiques se doivent d'être de plus en plus précises.

Emmanuel RAOUL

Le groupe de travail se penche également sur les aspects juridiques de l'accès à l'information dans un contexte de changement institutionnel. Le transport aérien, la route et dans une moindre mesure le secteur ferroviaire sont confrontés à des changements de régime de fonctionnement. L'administration dont les missions de tutelle, de régulateur et de producteur statistique étaient auparavant confondues, doit désormais se différencier de manière plus nette auprès des opérateurs.

Nous cherchons également à tirer profit de l'expérience des autres secteurs dont celui des télécommunications qui s'est libéralisé avant celui des transports. A ce titre, l'audition du président de l'ART devrait être tout à fait enrichissante. Elle nous permettra de comprendre les difficultés rencontrées par l'Autorité et les solutions mises en œuvre dans l'accès à l'information. Face à la libéralisation des marchés, l'autorité de tutelle n'est désormais plus toute puissante. Il faut mettre en place un cadre réglementaire organisant l'accès à l'information et un système qui garantit aux opérateurs que les informations qu'ils transmettent ne se retourneront pas contre eux. La DGAC, par exemple, est parfaitement sensible à ces problématiques nouvelles et s'efforce de séparer son rôle de régulateur de ses autres missions.

Maurice BERNARDET

Il est effectivement nécessaire de distinguer les différentes raisons pour lesquelles l'Etat demande la transmission d'informations aux opérateurs. Les besoins de l'Etat ne sont pas les mêmes selon qu'il agit en tant qu'autorité de tutelle, actionnaire ou régulateur d'un secteur. Des règles très claires doivent être édictées en matière de mise à disposition et d'exploitation des données.

Le mois de retard pris par le groupe s'explique également par le départ de Madame Laguzet et l'arrivée de Monsieur Saunier. Ce changement à la tête du secrétariat a imposé une période de transition. De mon côté, j'ai peut-être également mésestimé les conséquences de la réforme du ministère. Si nous parvenons à boucler les auditions à la fin du mois, le projet devrait toutefois se poursuivre selon le calendrier initial. Il n'y a pas lieu de désespérer.

Jean-Marc BEGUIN

De mon point de vue, la situation de l'ART n'est pas satisfaisante au regard du droit et de la déontologie. Dans le cadre de la loi, l'ART s'est vue confier la mission de collecter des données individuelles. Or, l'Autorité cumule les fonctions de régulation et de collecte de l'information. Il n'y pas d'étanchéité organique. Ce n'est que grâce à l'autorité morale de son président, Paul Champsaur, que les deux missions sont strictement séparées.

Emmanuel RAOUL

Nous sommes parfaitement au courant de ce problème. Notre service emploie ainsi une personne qui travaillait auparavant à l'ART. Notre intention n'est pas de transposer simplement au secteur des transports les solutions qui ont été retenues pour les télécommunications. Au sein du ministère de l'Equipement, un autre groupe de travail se penche sur la gouvernance des entreprises publiques. Il s'intéresse notamment aux évolutions marquantes entre l'ancienne tutelle et la nouvelle gouvernance. Il réfléchit également à l'articulation de l'accès à l'information entre le ministère de l'Equipement dont les préoccupations sont essentiellement techniques et le Trésor qui gère les participations de l'Etat d'un point de vue financier et patrimonial.

VI - Projet d'avis de la formation

Les participants discutent du projet d'avis qui sera soumis à l'assemblée plénière du Cnis.

Le président remercie les participants et lève la séance.

Adoption du compte rendu

Le présent compte rendu sera modifié en fonction des observations que vous voudrez bien faire parvenir au Secrétariat du Cnis **avant le 28 septembre 2005** (cnis@insee.fr - tél. 01 41 17 52 62). Ces modifications seront prises en compte dans le Rapport annuel d'activité 2005.

DOCUMENTS PREPARATOIRES

- Avis sur le programme statistique 2005 et sur le programme à moyen terme de la formation Transports, tourisme
- Fiches de présentation des enquêtes pour avis d'opportunité

Les avant-projets de programmes statistiques 2006 de la formation Transports, tourisme sont disponibles sur le site : www.cnis.fr

DOCUMENTS DISTRIBUÉS EN SÉANCE

- Table de passage NACE/NAF

AVIS D'OPPORTUNITE

- Liées à des règlements européens* :
 - Enquête Innovation CIS4 (Guy ENJALBERT, SESP).....33
 - Enquête Changements organisationnels et informatisation - technologies de l'information et de la communication - COI-TIC (Jean LIENHARDT, Insee).....35

- Autres :
 - Enquête annuelle d'entreprise Transport (Henri MARIOTTE, SESP).....37
 - Enquête Transports 2007 (Jimmy ARMOOGUM, Inrets).....39

** : ces 2 enquêtes sont également présentées pour opportunité dans les 4 formations Commerce, services, Industrie, industries agricoles et alimentaires, énergie, Monnaie, finances, balance des paiements et Urbanisme, équipement, logement.*

Paris, le 3 juin 2005 - n° 111/D130

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête communautaire sur l'innovation (*Community innovation survey CIS4*)

L'enquête communautaire sur l'innovation (CIS4) a été examinée par la formation Commerce, services le 11 mai, la formation Transports, tourisme le 19 mai, la formation Monnaie, finance, balance des paiements le 23 mai, la formation Industrie, industries agricoles et alimentaires, énergie le 27 mai et la formation Urbanisme, équipement, logement le 30 mai 2005.

Les objectifs de l'enquête sur l'innovation sont de fournir des informations quantitatives sur la fréquence de l'innovation dans les entreprises (fréquence en nombre d'entreprises et part de chiffres d'affaires résultant de l'innovation) et sur des aspects particuliers du processus d'innovation (part des dépenses d'innovation, sources d'information et formes de collaboration, facteurs freinant l'innovation, degré de réalisation des objectifs liés à l'innovation).

Il s'agit de la quatrième occurrence de cette enquête (enquêtes précédentes réalisées en 1993, 1997, et 2001) conduite de façon harmonisée au niveau européen (enquêtes CIS : « Community Innovation Survey »). Un certain nombre d'indicateurs tirés des enquêtes CIS font partie des tableaux de bord européens de suivi de l'innovation.

L'enquête est coordonnée dans le cadre européen en application du règlement européen (n°1450/2004) relatif aux statistiques d'innovation (décision du Parlement et du Conseil concernant la production et le développement des statistiques communautaires sur l'innovation). De façon plus large, l'initiative européenne en matière de statistiques sur l'innovation traduit la poursuite des objectifs fixés au sommet de Lisbonne (1997) visant à encourager le développement de l'innovation et renforçant en conséquence les objectifs de suivi des politiques d'innovation.

Les principaux thèmes abordés sont, conformément aux objectifs :

- la fréquence de l'innovation par nature d'innovation (produits, procédés) ;
- le degré de l'innovation (produits nouveaux pour le marché ou pour l'entreprise) ;
- les dépenses liées aux activités d'innovation : dépenses de recherche et développement (internes/externes), dépenses d'équipement liées au développement des innovations (hors R&D), autres dépenses liées au développement des innovations ;
- les autres aspects du processus d'innovation
- les innovations d'organisation et de marketing
- la gestion des connaissances (en réponse à une recommandation du Cnis).

L'unité de collecte est l'entreprise. Le champ couvre les entreprises de plus de dix salariés de l'industrie, des industries agricoles et alimentaires, des transports, de la construction, du commerce, des services ainsi que des banques et des assurances.

L'échantillon comprendra environ 25 000 unités. Il sera coordonné avec celui de l'enquête COI-TIC. La collecte devrait démarrer en septembre 2005 et s'achever début 2006.

Il est prévu un questionnaire postal de six pages maximum, avec essentiellement des questions qualitatives. La durée de remplissage ne devrait pas dépasser trente minutes.

Un comité de concertation regroupant des représentants d'entreprise, des organisations professionnelles, des universitaires et des représentants des ministères concernés a été mis en place et a tenu ses deux premières réunions en mars 2005.

Une publication sous forme de « 4 pages » est prévue et sera adressée à chaque unité répondante, à titre de retour d'information. Des publications sectorielles sont également envisagées. Les données nationales seront facilement comparables à celles des autres pays européens.

Les cinq formations concernées ont émis chacune un **avis d'opportunité favorable** à cette enquête.

Paris, le 28 juillet 2005 - n° 166/D130

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête Changements organisationnels et informatisation - Technologies de l'information et de la communication (COI-TIC)

Volet TIC

Programme : 2005

Emetteurs : Insee, Sessi, SESP, Scees - Maîtrise d'œuvre assurée par l'Insee et le CEE pour la partie entreprise

L'enquête Changements organisationnels et informatisation - Technologies de l'information et de la communication (COI-TIC) a été examinée par la formation « Commerce, services » le 11 mai, la formation « Transports, tourisme » le 19 mai, la formation « Monnaie, finance, balance des paiements » le 23 mai, la formation « Industrie, industries agricoles et alimentaires, énergie » le 27 mai et la formation « Urbanisme, équipement, logement » le 30 mai 2005.

Le dispositif d'enquêtes COI préparé par le Centre d'Etudes de l'Emploi (CEE) a reçu un avis d'opportunité favorable lors de l'interinformation « Statistiques d'Entreprises » du 8 octobre 2004 avec pour recommandation de fusionner avec l'enquête européenne sur les TIC.

Le couplage des deux enquêtes COI et TIC a pour objectif d'évaluer les liens entre les changements dans l'organisation des entreprises, l'utilisation des outils informatiques et les technologies de l'information et de la communication (TIC).

La partie TIC de l'enquête correspond à la première application d'un règlement cadre européen du 21 avril 2004 sur les entreprises et la société de l'information. Plus largement, cette enquête répond aux besoins d'information sur les TIC exprimés dans le cadre du programme à moyen terme du Cnis et analysés notamment dans le rapport du groupe de travail du Cnis sur l'observation statistique du développement des TIC et de leur impact sur l'économie.

Les principaux thèmes abordés dans ce volet sont : le développement des nouvelles technologies et l'intensité de leur utilisation au sein de l'entreprise ; leurs types d'utilisation (commerce électronique, partage et échange d'information, plus généralement relations avec le monde externe à l'entreprise) ; leur impact sur l'organisation de l'entreprise.

Cette enquête se situe dans la lignée d'enquêtes thématiques précédentes sur les TIC (1999 et 2002) et devrait être reconduite annuellement pour répondre aux règlements européens successifs.

L'unité de collecte est l'entreprise. Le champ couvre les entreprises de plus de dix salariés de l'industrie, des industries agricoles et alimentaires, de la construction, des transports, du commerce, des services ainsi que des banques et des assurances. L'échantillon comprend environ 17 000 unités. Il sera corrélé négativement avec l'échantillon de l'enquête « Innovation CIS4 » dont la collecte aura lieu à l'automne 2005.

La collecte devrait démarrer au dernier trimestre 2005 et s'achever début 2006.

Il est prévu un questionnaire traité par voie postale de six pages comportant essentiellement des questions qualitatives. Le questionnaire devrait pouvoir être rempli en moins d'une heure.

Un comité de concertation pour le volet entreprises du dispositif COI-TIC s'est réuni d'octobre 2004 à mars 2005 pour mettre au point un projet de questionnaire, lequel sera testé au printemps 2005. Ce groupe d'une trentaine de personnes associe des représentants d'entreprise, des organismes professionnels, des universitaires et des représentants des ministères concernés.

Un retour d'information à l'unité enquêtée est prévu. Les éléments rassemblés permettront en premier lieu de répondre au règlement européen. Des publications d'ensemble puis des publications sectorielles sont également envisagées.

Les cinq formations concernées ont émis chacune un **avis d'opportunité favorable** à cette enquête.

Paris, le 1^{er} août 2005 - N°171/D130

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête annuelle d'entreprise dans le secteur des transports (EAE-T)

Programme : 2006

Emetteur : Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, Service économique et statistique

Au cours de sa réunion du 19 mai 2005, la formation Transports, tourisme a examiné le projet d'enquête cité en référence.

Cette opération fait partie de l'ensemble des enquêtes annuelles d'entreprises (EAE) réalisées de façon coordonnée par plusieurs services statistiques : Insee pour le commerce et les services, SESSI pour l'industrie, SCEES pour les industries agroalimentaires et SESP pour la construction et les transports.

Pour le secteur des transports, le projet est de rénover cette enquête dans le sens de la simplification et de l'allègement de son questionnaire. Il s'agit de limiter la partie correspondant aux données comptables, d'alléger également les volets sectoriels tout en les rendant plus pertinents. Ce projet sera conduit en concertation étroite avec l'Insee.

L'objectif principal est une importante amélioration de la pertinence des volets spécifiques. Il s'agit entre autres de simplifier fortement l'information récoltée dans le transport maritime et pour le fluvial. Par ailleurs, la demande est forte de la part des utilisateurs institutionnels et des fédérations professionnelles, d'améliorer la connaissance de la sous-traitance dans le transport routier.

En outre, les progrès réalisés dans les délais de mise à disposition par l'Insee des données du système unifié de statistique d'entreprises (SUSE), font que l'on pourrait dès maintenant faire l'économie du recueil du compte de résultats complet en mettant en œuvre le questionnaire simplifié sur une partie plus large du champ.

Les EAE permettent de répondre au règlement européen sur les statistiques structurelles d'entreprises. Elles répondent également aux besoins d'analyse macro-économique (comptes nationaux en particulier) et à de multiples besoins d'analyses sectorielles.

Le projet d'allègement est conforme aux priorités du moyen-terme 2004-2008 et aux orientations retenues dans le cadre de l'objectif interministériel de simplification des formalités administratives. L'amélioration de la pertinence des volets sectoriels est une demande forte des analystes du secteur et des fédérations professionnelles.

Un certain nombre de thèmes abordés sont communs à l'ensemble de ces enquêtes, (données comptables issues du compte de résultats, données d'emploi, investissement). Une partie importante du questionnaire est consacrée à la répartition du chiffre d'affaire par activité détaillée. Dans ce projet de rénovation, cette partie n'est pas remise en cause, elle ne subira que des aménagements de forme en s'inspirant des pratiques des autres secteurs. Des thèmes spécifiques au secteur des transports seront également traités. Il s'agit en particulier de l'analyse de l'activité par catégorie (voyageurs, marchandises) en distinguant les modes (ferroviaire, routier, fluvial, maritime et aérien).

L'unité économique interrogée est l'entreprise. Le champ de l'enquête porte sur les entreprises du secteur du transport (codes APE 601, 602, 611, 612, 621, 622, 623, 631, 632, 634 de la nomenclature

NAF). Pour les entreprises de moins de 6 salariés, le plan de sondage est déterminé de façon à assurer une représentativité par secteurs d'activité et classes de taille

La périodicité est annuelle. Le questionnaire relatif à l'exercice de l'année n est envoyé au début de l'année n+1. L'enquête est réalisée par voie postale.

L'enquête est réalisée par le bureau de la statistique des transports, au sein de la sous-direction de l'observation statistique du transport du Service économique et statistique du ministère de l'équipement.

Le comité de pilotage est composé de membres du ministère de l'équipement, de la DECAS du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, de l'Insee et des fédérations professionnelles représentatives des entreprises enquêtées (CAF, CNR, FNTR...).

Les résultats de l'enquête feront l'objet d'une publication nationale annuelle sous forme d'un « Info Rapides » du SESP et de données détaillées sur le site Internet du SESP.

La formation émet un **avis d'opportunité favorable** pour cette enquête.

Paris, le 1^{er} août 2005 - N°172/D130

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête nationale Transports 2007

Programme : 2007

Emetteur : La maîtrise d'ouvrage est confiée au Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, Service économique et statistique
La maîtrise d'œuvre est confiée à l'Insee et la coordination scientifique à l'Inrets.

Au cours de sa réunion du 19 mai 2005, la formation Transports, tourisme a examiné le projet d'enquête cité en référence.

L'objectif de cette enquête est la connaissance des déplacements des ménages résidant en France et de leur usage des moyens de transport tant collectifs qu'individuels. Elle s'inscrit dans le prolongement des précédentes enquêtes transports, dont la dernière a été réalisée en 1993-1994.

Ces enquêtes sont les seules sur la mobilité réalisées à cette échelle et qui décrivent tous les déplacements, quels que soient le motif, la longueur, la durée, le mode de transport, la période de l'année ou le moment de la journée. Elles s'intéressent aussi, pour comprendre ces comportements, aux possibilités d'accès aux transports collectifs et aux moyens de transports individuels dont disposent les ménages.

Les thèmes abordés sont les déplacements, de courte et longue distance, des ménages et de leurs membres, selon les différents modes de transport.

L'Enquête Nationale Transport est le seul outil qui permette d'observer les comportements des habitants de toutes les tailles d'agglomérations (notamment les plus petites) et d'estimer des indicateurs de mobilité tout au long de l'année. L'enquête est notamment fiable pour l'appréhension des distances parcourues (véhicules*kilomètres ou voyageurs*kilomètres) ce qui est important pour les problématiques environnementales (émission de polluants locaux ou globaux, consommation d'énergie). Elle permet des comparaisons dans le temps (avec les enquêtes précédentes) et dans l'espace (avec les enquêtes menées à l'échelon local ou dans d'autres pays).

L'enquête interroge des ménages ordinaires de France métropolitaine; elle vise 12 000 ménages répondants. Elle se compose de deux questionnaires, remplies en deux visites, et d'un carnet par véhicule du ménage, où doivent être consignés, pendant 7 jours les déplacements effectués avec le véhicule (lieu de départ et d'arrivée, durée, kilométrage, motifs). Un sous-échantillon d'environ 1 500 personnes volontaires sera équipé d'un GPS pendant une semaine. La comparaison entre ce sous-échantillon et les personnes enquêtées permettra d'apporter de précieux enseignements et de corriger les écarts

L'enquête se déroulera tout au long de l'année 2007. Le temps total d'interrogation sera de 100 mn en moyenne. On prévoit que le carnet comprendra en moyenne une trentaine d'enregistrements.

La formation émet un **avis d'opportunité favorable** pour cette enquête.

TABLE DES SIGLES

CCFA	Comité des constructeurs français d'automobiles
CNR	Comité national routier
EPCV	Enquête permanente sur les conditions de vie des ménages
FNAM	Fédération nationale de l'aviation marchande
GIPSR	Groupe interministériel permanent de la sécurité routière
IGIC	Inspection générale de l'industrie et du commerce
OTCP	Office du tourisme et des congrès de Paris
VNF	Voies navigables de France