

Compte-rendu de la réunion du groupe de travail
« Statistiques et nouvelles tendances de localisation des populations
et des activités sur le territoire »
du 8 juillet 2009

**La séance était animée par
Francis Cuillier, Président**

Participants

Brigitte BACCAINI	INSEE - DR de Provence Alpes-Côte-d'Azur Responsable du pôle national « Analyses territoriales »
Patricia BORDIN	IGN ENSG
Jean-Marie BOUCHEREAU	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) Direction de la stratégie et de la recherche
Mélanie CALVET	Meeddm ¹ - Service des études et de l'évaluation du CGDD ²
Jean CAVAILHES	INRA - Centre d'Économie et Sociologie Appliquées à l'Agriculture et aux Espaces Ruraux (CESAER)
Francis CUILIER	Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine (a'urba) Directeur général
Michel DAVID	Meeddm ⁽¹⁾ - Service de l'observation et des statistiques (SoeS ³)°, du CGDD ⁽²⁾
André DE LOS SANTOS (<i>Excusé</i>)	INSEE - Inspecteur général
Samantha DODARD	Ministère du travail - Direction de l'Animation de la Recherche, des Etudes et des Statistiques (DARES)
Philippe ESTEBE (<i>Excusé</i>)	ACADIE - Coopérative Conseil - Directeur d'études
Vincent FOUCHIER (<i>Excusé</i>)	IAU Ile de France - Directeur général adjoint
Monique GADAIS	CERTU - Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions - Observation urbaine
Frédéric GILLI (<i>Excusé</i>)	Chercheur - Sciences Po
Joël GRIVAUX	Ministère de l'Agriculture et de la Pêche - Service de la statistique et de la prospective (SSP ex scees)
Mohamed HILAL	INRA -Centre d'Économie et Sociologie Appliquées à l'Agriculture et aux Espaces Ruraux (CESAER)
Emmanuelle LIGOUZAT	La Poste Directrice des Etudes - Direction Marketing de Coliposte
Jean-Paul HUBERT (<i>Intervenant</i>)	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)
Frédérique LONCHAMBON	Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie (ACFCI) Direction des Politiques Territoriales
Jean Loup Madre (<i>Intervenant</i>)	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)
Isabelle MAQUIN (<i>Excusée</i>)	Agence d'urbanisme de l'agglomération de Besançon (Audab)
Corinne MARTINEZ	CNIS
Dominique MIGNOT	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) - Directeur scientifique
Bernard MOREL	INSEE

¹ Meeddm = Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer

² CGDD = commissariat général au développement durable

³ Le SESP, l'Ifen et l'Observatoire de l'Énergie constituent désormais le Service de l'observation et des statistiques (SOeS).

	Chef du département de l'action régionale
Francis PAILLARD (<i>Excusé</i>)	Assemblée permanente des chambres de métiers (APCM) Président
Philippe PIROT (<i>Excusé</i>)	Direction régionale de l'Équipement Pays de la Loire - Statisticien
Nicolas PORTIER <i>représenté par Olivier Crépin</i>	Assemblée des communautés de France (AdCF) Délégué général
François SALGE	Meeddm ⁽¹⁾ - Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature - DGALN (ex DGUHC)
Dalila VIENNE	INSEE Département de l'action régionale

1. Validation du compte-rendu de la réunion du 10 juin 2009

Le compte-rendu est adopté, après quelques modifications de forme.

2. Projet d'un "grand équipement bases de données" pour le pôle scientifique et technique du ministère de l'écologie, à Marne la Vallée, sur la ville et la mobilité durables

Jean-Loup MADRE et Jean-Paul HUBERT, INRETS

Le « grand équipement bases de données » (GEBD) est l'un des quatre projets lancés par la Direction de la recherche et de l'innovation (DRI) du MEEDDM pour le « pôle scientifique et technique » (PST) de Marne la Vallée

(http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/paris_est_light_090427_3_cle22fb35.pdf).

L'objectif de la DRI est de créer une dynamique de collaboration entre les instituts et laboratoires de recherche faisant partie de son « réseau scientifique et technique » qui sont en train de s'installer à Marne la Vallée, dans le pôle de compétitivité « Advancity », ciblé sur la ville et le développement durable. Chaque institut est porteur d'un projet, l'Inrets porte celui du GEBD.

Le projet s'inscrit dans une des propositions du comité opérationnel recherche du Grenelle de l'environnement de créer un équipement scientifique pour les SHS, centré sur les données. Les objectifs sont :

- a) servir de support à des projets de recherche portant sur la ville et la mobilité en facilitant l'accès aux données et en assurant un appui méthodologique (statistique, SIG, bases de données) ;
- b) devenir un acteur de la diffusion de données sur la ville et la mobilité durables (en particulier du MEEDDM) à destination de la recherche. Il s'agit de créer un cercle vertueux dans lequel l'accumulation de bases de données en interaction les unes avec les autres attire de nouveaux projets de recherche qui attirent à leur tour de nouvelles bases de données.

C'est donc un projet d'infrastructure pour la recherche et non un projet de recherche proprement dit, mais la mise en place de cette structure, à réaliser à l'échéance 2012, s'appuiera sur des projets ayant une forte composante base de données, et où collaboreront les partenaires du PST. Un premier projet vise la mise en perspective des enquêtes sur la mobilité existant en France (enquêtes ménages Certu, EGT Ile de France, Enquêtes nationales transport depuis 1966, etc.) afin de les intégrer dans un outil d'analyse longitudinal et spatial de la mobilité. Un second projet vise l'étude des corrélations entre accessibilité et valeurs foncières en combinant données de transactions foncières, réseaux, offre de transport et demande de mobilité. Harmonisation et référentiels communs seront nécessaires à ces intégrations et constitueront une valeur ajoutée par le GEBD.

Ce premier ensemble de projets de recherche dont la liste n'est pas fermée, permettra de constituer un fonds de données documenté sur lequel sera définie et mise en place une architecture logicielle. Il fournira la matière concrète au montage organisationnel qui conditionnera la pérennité de l'équipement : instruction du dossier avec les partenaires, insertion dans le monde de la diffusion statistique pour la recherche par des conventions avec le SOeS, le CERTU, le SETRA, etc. et par un

rapprochement avec le réseau Quetelet, dont il pourrait constituer un nouveau guichet « développement durable ».

Le fonctionnement envisagé au terme du projet est celui d'une structure disposant de 4 à 6 permanents (appui statistique, économétrie, SIG, base de données + lien avec les producteurs des données), participant à des projets ANR, PREDIT, PCRD, etc. valorisant les données existantes ou préparant l'exploitation de nouvelles formes de données, afin que les projets financent des CDD, l'achat de données et des prestations informatiques.

3. Discussion sur le projet de conclusions à intégrer au rapport

L'examen du projet de conclusions a donné lieu aux remarques suivantes, qui seront intégrées au rapport le cas échéant.

Sources statistiques

- « Transport/mobilité » : thème à ajouter (voir ci-après).
- Marché » immobilier et foncier :
 - Ajouter le marché locatif, ne pas se restreindre aux seules mutations de propriétés. OK
 - Préciser que cela concerne également le marché des bureaux et de l'immobilier d'entreprises. OK
 - Occupation du sol : insister sur le manque de précision géographique des sources actuellement disponibles par rapport aux enjeux d'aujourd'hui et notamment par rapport aux mesures nécessaires pour accompagner la mise en œuvre des orientations du Grenelle de l'environnement. OK

Indicateurs

- Les indicateurs sur l'occupation du sol et sur l'étalement urbain sont insuffisants : ajouter un indicateur de morphologie représentatif de l'aspect continu ou discontinu du bâti, ajouter un élément sur la consommation de carbone.
Le rapport ne fait état que des indicateurs existants.
Le rapport soulignera l'absence d'indicateur sur la continuité du bâti et proposera qu'une réflexion s'engage sur cette question.
Le rapport s'interrogera sur la bonne échelle géographique pour établir des bilans carbone. Est-ce localisable et, si oui, à quelle échelle ?
- Préciser la logique de sélection des indicateurs.
Les indicateurs proposés dans le rapport ne sont qu'une liste indicative de ce qu'il conviendrait que la statistique publique mette en place.
A terme, le champ des indicateurs souhaité devra permettre de représenter les principales caractéristiques de la morphologie et du fonctionnement des territoires.
Dans un premier temps, il sera proposé de se baser sur les quelques indicateurs du rapport, qui intègrent eux-mêmes les propositions d'autres groupes de travail (groupe CERTU sur l'occupation du sol et groupe DIACT/SoeS sur le développement durable).

Echelles géographiques

- Maille « XY » :
 - ajouter la localisation des équipements. OK
 - préciser ce que l'on entend par « champ ». OK
- Maille pour les grands territoires :
 - Pourquoi 2000 habitants ?
Le groupe se doit de donner une indication à la statistique publique sur la taille de la maille qui serait utile pour analyser le fonctionnement des grands territoires.

Le seuil de 2000 a été retenu en référence à l'IRIS, qui est critiqué pour sa rigidité (contours fixes) mais pas pour sa taille.

Ce seuil est, d'expérience avec l'IRIS, un bon compromis entre finesse géographique et respect du secret statistique.

Il s'agit bien d'une maille « à façon » et non d'une nouvelle maille « fixe ».

- Le rapport met trop l'accent sur les niveaux fins, infracommunaux ; il faut aussi prendre en compte les enquêtes rentrant dans un cadre géo plus élevé.

Le groupe a effectivement mis l'accent sur les limites des données actuelles et en conséquence, beaucoup discuté de l'infracommunal. Cela n'enlève rien à l'importance des données déjà disponibles sur des niveaux supérieurs.

- Orientation forte sur les carreaux, ok mais il faut maintenir la possibilité d'avoir des données sur des polygones « vecteurs » car le carreau est un objet statistique alors que les décisions se prennent sur des contours géographiques.

Le groupe a effectivement mis l'accent sur les limites des données infracommunales actuelles et notamment sur le fait qu'elles étaient difficilement rapprochables en raison de l'absence d'une maille géographique commune.

A notre cependant que des décisions publiques peuvent se prendre sur la base d'informations de cadrage estimées à partir du carreau (voir le CR de l'atelier sur l'infracommunal du 29 juin à Lille).

- Insister sur la difficulté que le recensement a généré en traitant différemment les communes > 10 000 hab. et les < 10 000 habitants. Ceci ne correspond à aucune réalité institutionnelle ou géographique et crée, au contraire, une rupture d'information au sein des agglomérations qui sont porteuses de projets publics. Tout projet statistique devrait plutôt faire porter ses priorités de traitement selon une distinction d'appartenance ou non à des agglomérations. *OK. Point également soulevé lors de l'atelier sur l'infracommunal du 29 juin à Lille).*

Zonages

- Abandon de la définition de la ruralité en « creux » par rapport à l'urbain est une bonne chose. *On maintient donc cette orientation importante.*
- Les intercommunalités font de plus en plus référence aux aires urbaines pour leur exercice de planification (SCOT...) ce zonage est donc très attendu. Il ne permet cependant pas d'identifier les bassins de vie. Il faudrait que chaque commune isolée puisse être rattachée à un bassin de proximité. *OK.*
- Insister sur le fait que les zones d'emploi doivent être plus représentatives des bassins du marché du travail. *OK*

Point spécifique sur « Transport et mobilité »

Ce point a donné lieu à un échange approfondi.

Francis Cuillier propose que le rapport intègre un paragraphe spécifique sur les enquêtes « Ménages et déplacements » (EMD).

Ces enquêtes sont d'une importance capitale, mais elles ne sont plus adaptées aux enjeux d'aujourd'hui. Elles doivent évoluer.

La mobilité des personnes est désormais en évolution constante, en terme de flux, de directions, de motifs, de modes...

Elle fait écho à une offre elle-même en profonde transformation : multiplication des acteurs de cette offre (Etat, régions, départements, intercommunalités) et des modalités de transport proposées (TER, tram, métro, RER, cars...).

Ce qui est en jeu aujourd'hui :

- **La coordination** des politiques de transport au niveau d'une région et donc la possibilité d'avoir des données objectives sur l'ensemble de la région, en raisonnant par grands quartiers dans les zones denses et bassins de vie dans les zones moins denses.
- **La mutualisation** de la réflexion entre agglomérations de mêmes dimensions (Paris, grandes aggllos, moyennes aggllos) pour tenter de distinguer les comportements généraux des comportements

induits par l'offre locale. Un programme d'enquêtes coordonné dans les grandes agglomérations serait nécessaire pour cela.

- La nécessité de disposer **d'une information fréquente et rapide** pour suivre les effets des politiques de transport au plus près et les adapter dans le sens des recommandations du Grenelle de l'environnement.

Les EMD sont un outil de connaissance des pratiques de déplacements très riche.

Elles renseignent les ordres de grandeur des flux et leur direction, les caractéristiques du ménage (localisation, logement, motorisation, stationnement et plus récemment le type de véhicule ce qui permet d'établir des normes en terme de pollution), les modes de transport pour chaque personne ainsi que le motif, l'heure, la distance.

Elles permettent de déterminer les parts de marché des différents modes de transport, les flux et d'avoir des indications sur les distances de déplacements.

Par rapport aux enjeux d'aujourd'hui, elles présentent néanmoins des limites notables :

- **leur coût** : l'ordre de grandeur du coût d'une EMD est de 160 € à 180 € HT par ménage⁴ suivant la taille de l'échantillon. Sachant qu'un minimum de 1 500 ménages doit être enquêté, le coût minimum d'une EMD est de 270 000 € HT⁵ ; 480 000 € HT pour un échantillon de 3000 ménages.

- **leur manque de représentativité sur des territoires fins.**

- **la lourdeur et la lenteur de leur exploitation** : les données que fournit l'enquête sont nombreuses et pas toujours maîtrisées par le commanditaire, qui se contente parfois des tableaux standard fournis par le CERTU. Des progrès ont récemment été accomplis dans les délais d'exploitation (2 ans pour Lille et Lyon) mais ceci reste encore souvent très long.

- **Le manque de coordination dans le temps**, ce qui rend les résultats difficilement comparables

- **L'absence de mise à disposition publique des résultats** (sauf une petite partie), alors que ce sont des données fondamentales pour nombre de services à la population (la Poste, les distributeurs d'énergie, les transporteurs -cars, taxis...-, les équipements et commerces....),

Il serait donc souhaitable que les EMD soient révisées en fonction de ce nouveau contexte, d'autant que l'Insee va probablement devoir stopper la mise à disposition d'enquêteurs du fait de moyens limités.

Les objectifs suivants pourraient être étudiés :

- disposer rapidement et régulièrement de données de flux, complémentaires à celles des recensements (qui ne s'intéresse qu'aux déplacements domicile-travail), par grands secteurs géographiques à déterminer,

- permettre l'extension des enquêtes à un nombre de ménages plus important pour plus de fiabilité locale, par un allègement des méthodes de questionnement et par un élargissement de leur financement à d'autres acteurs,

- étudier un système d'enquête plus modulaire, permettant des enquêtes légères et rapides sur un facteur particulier (modes de transport par exemple).

Prochaine réunion

Le mardi 8 septembre de 14 h à 17 h 30 salle 311 (Insee - Tour Gamma - Gare de Lyon)

⁴ Source : note de synthèse 02 du CERTU « Mobilité et transports » - Février 2008

⁵ Des EMD « villes moyennes » ont récemment été mises en place, avec une méthodologie plus légère et moins coûteuse.

