



Conseil national
de l'information statistique

Montrouge, le 5 septembre 2022

N° 114/H030

Commission « Entreprises et stratégies de marché »

Réunion du 7 octobre 2022

Consultation télématique pour avis d'opportunité de l'enquête nationale sur les passagers aériens (ENPA)

Compte rendu

La commission « Entreprises et stratégies de marché » a examiné le projet d'**enquête nationale sur les passagers aériens (ENPA)** présenté par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) après la commission du 24 mars 2022 pour examen d'opportunité. Cette enquête avait bénéficié en 2010 d'un avis d'opportunité favorable mais n'avait pas été labellisée, la DGAC ayant renoncé à présenter un dossier devant le Comité du label. La DGAC souhaite renouveler la procédure et avoir un avis favorable pour les années 2022, 2023 et 2024.

La collecte devant débuter en juillet, il n'était pas possible d'attendre la prochaine séance de la commission le 7 octobre. Il a donc été décidé de recourir à une consultation télématique des inscrits à la commission sur la base de la fiche descriptive de l'enquête. Cette consultation s'est déroulée entre le 9 mai et le 14 juin 2022 et l'enquête a reçu un **avis favorable** du président de la commission.

Vous trouverez ci-dessous la fiche descriptive de l'enquête ainsi que le résultat de la consultation.

Enquête nationale auprès des passagers aériens

Fiche descriptive

Statut de l'enquête

Initiative	Enquête d'initiative nationale ou régionale
Contenu du questionnaire	Sans lien avec un règlement européen

Champs de l'enquête

Unité statistique enquêtée	Individu ou ménage
Champ statistique couvert	Les passagers aériens commerciaux au départ des aéroports français.
Champ géographique	L'enquête couvre les principaux aéroports de la France métropolitaine.

Présentation de l'enquête

Titre du(es) questionnaire(s)	Enquête auprès des passagers aériens
-------------------------------	--------------------------------------

Consulter les questionnaires	https://www.ecologie.gouv.fr/enquete-nationale-des-passagers-aeriens-enpa
------------------------------	---

Objectifs	<p>L'objectif principal est de mieux connaître, à partir d'un échantillon représentatif de passagers au départ des aéroports de métropole, le profil des passagers aériens. Ce dispositif vient compléter les statistiques de trafic collectées, traitées et publiées par la DGAC.</p>
-----------	--

Cette enquête a été réalisée de 2009 à 2016, avec chaque année trois vagues d'enquêtes.

Les principaux thèmes abordés dans l'enquête sont :

Thèmes du (ou des) questionnaires	<ul style="list-style-type: none">– les caractéristiques des passagers au départ (lieu de résidence, tranche d'âge, sexe, CSP, situation familiale, motifs du voyage),– les caractéristiques du voyage (lieu de destination, origine/destination vraie du passager (utilisation ou non de correspondances, aéroport de correspondance, raisons du choix de l'aéroport utilisé, de la compagnie aérienne, prix du billet),– les modes d'accès à l'aéroport et de post acheminement à la destination finale (voiture, bus, TGV, etc..).
-----------------------------------	---

Historique	Cette enquête a été réalisée pour la première fois en 2009, puis chaque année jusqu'en 2016.
------------	--

Concertation	La mise au point du questionnaire et son évolution se fait en concertation auprès d'acteurs concernés, pouvant être intéressés par les résultats de l'enquête. Nous pouvons citer : le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), UAF (Union des aéroports français), le STAC (Service Technique de l'Aviation Civile), des universitaires...
--------------	--

Origine de la demande	<p>Cette enquête vise tout d'abord à répondre à la recommandation R13 du rapport du Cnis de M.Bernadet "Inventaire des besoins d'information sur les transports" de 2007 qui demandait de "Recueillir auprès des opérateurs de transport collectif l'information adéquate sur les flux et les prix". Suite à l'impossibilité finalement rencontrée de mobilisation des bases de données sur les billets, comme cela était suggéré dans le rapport en référence aux travaux réalisés aux États-Unis, l'enquête auprès des passagers aériens a été mise en place qui donne une approximation des informations demandées sur les flux de passagers.</p>
-----------------------	--

Cette enquête a également pour objectif de répondre aux nombreuses questions relatives notamment, au profil des passagers aériens, à leur destination vraie, au tarif

grâce auquel ils voyagent, etc... Cette enquête permet également une meilleure connaissance des pré- et post acheminement des passagers : des informations très importantes pour l'amélioration de l'intermodalité et l'accessibilité des aéroports dans le cadre de la politique de développement durable.

Enfin, cette enquête répond à d'autres demandes émanant tant du public que du ministère, il est de plus en plus indispensable d'y apporter des réponses pour analyser et prévoir l'activité dans ce secteur des transports.

Cette enquête vient compléter le dispositif existant qui collecte, au travers des opérateurs, les flux de trafic. Ces trafics sont mesurés de la manière suivante : chaque mouvement d'avion entre deux aéroports (dont l'un est situé en France) donne lieu à une collecte de données le concernant : nombre de sièges offerts, passagers transportés, quantités de fret, compagnie aérienne exploitant le vol, module exploitation, motorisation, etc...

Pour autant, la DGAC ne dispose actuellement d'aucune information d'ordre qualitative sur les passagers transportés : leur destination « vraie », leur typologie, etc...

L'objectif de cette enquête est de combler cette lacune.

Place dans un dispositif statistique

Extensions géographiques

Nous pouvons choisir d'enquêter des aéroports supplémentaires, en métropole ou dans les outre-mer.

Utilisateurs

Outre la DGAC, les aéroports enquêtés, l'UAF, le CEREMA ou encore des universitaires peuvent demander l'accès et utiliser les données récoltées.

Caractéristiques techniques

Périodicité de l'enquête

Annuelle

Période de collecte

L'enquête se déroule en 3 vagues d'une semaine chaque année : une en mars, une en juillet, une en octobre. Les 3 vagues se veulent représentatives de la basse, moyenne et haute saison du trafic aérien français. En 2022 la vague de mars n'a pas lieu.

La collecte se déroule dans les halls d'embarquement des aéroports, au moment où les passagers attendent pour embarquer. Elle est assurée par un prestataire externe (IFOP pour les années 2022 à 2024).

Mode de collecte

La collecte se fait en partie en face à face avec l'enquêteur IFOP (l'enquêteur IFOP pose les questions directement à l'enquêté) et en partie auto-administrée (l'enquêté complète lui-même le reste du questionnaire).

Les réponses de la partie en face à face sont recueillies sur la tablette de l'enquêteur IFOP. Puis la partie auto-administrée du questionnaire est accessible via un QR Code montré par l'enquêteur IFOP, et les réponses sont complétées sur le portable du passager.

Comitologie

Un comité de pilotage et de suivi se réunit régulièrement entre la DTA et IFOP (prestataire enquêtant dans les aéroports pour le compte de la DTA). Il n'y a pas de revue par les pairs des méthodes statistiques utilisées.

Contraintes pour l'enquêté

Aucune contrainte sur l'enquêté n'est mise en place. Aucune question n'est intrusive dans la sphère privée, les seules questions personnelles concernent le CSP, la tranche de revenu, l'âge, le genre, la nationalité et le lieu de résidence. Le temps de réponse approximatif est de 15 minutes, décomposé en 5 minutes en face à face avec l'enquêteur IFOP et de 10 minutes en auto-administré.

Organisme collecteur

IFOP

Plan de sondage

Les 4 critères clés à prendre en compte lors de la stratification de l'échantillon pour chaque aéroport et période d'enquête sont :
La destination du vol (15 segments géographiques selon que l'aéroport de destination soit ou non un hub).

Le type d'opérateur (4 : Skyteam, Bas-coûts, Autre régulier, Charter).

La distribution par jour (du lundi au dimanche)

Les tranches horaires (6h-10h; 10h-17h00; 17h-24h).

Nombre de questionnaires par vol : Au minimum 10, au maximum 10% de la capacité de l'avion, sans dépasser 40.

Taille de
l'échantillon 38000

Service producteur et diffusion

Service(s) producteur(s) Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Date prévisionnelle de la première publication Février 2023 sur le site du ministère : <https://www.ecologie.gouv.fr/enquete-nationale-des-passagers-aeriens-enpa>. Les supports sont des présentations powerpoint.

Enquête nationale auprès des passagers aériens **Résultat de la consultation**

Question

Quelle place est faite, dans cette analyse, aux personnes susceptibles de rencontrer des difficultés particulières, ou d'exprimer des attentes particulières, du fait d'une difficulté à se déplacer, à comprendre la signalétique, à décoder les informations sonores, à s'enregistrer seul avec un terminal et des codes barre, etc. ? En d'autres termes, dès lors que le passager n'est pas nécessairement un cadre en déplacement ou un jeune globe-trotter, autrement dit qu'il n'est pas nécessairement un usager agile, peut-on *a priori* s'intéresser à la question de l'accessibilité qu'offriraient des aéroports plus inclusifs ? Si cette perspective pouvait être creusée, une interface ad-hoc avec des réseaux associatifs pourrait être organisée : je reste à votre disposition pour favoriser, le cas échéant, les connexions utiles.

Réponse

Au sein de l'enquête ENPA menée par la DGAC, il n'y a actuellement pas de questions relatives à la facilité d'accès à l'aéroport. Certaines questions portent sur l'utilisation ou non d'interfaces relevant du « smart airport » (dépose bagage automatique, enregistrement à une borne libre-service...), mais nous ne demandons pas à l'utilisateur s'il trouve ces interfaces faciles d'utilisation.

Néanmoins, outre l'enquête menée par la DGAC, de nombreux aéroports ont leurs propres enquêtes qui mesurent la satisfaction des usagers, notamment en ce qui concerne l'accessibilité.

Nous sommes par ailleurs intéressés par votre proposition d'entrée en contact avec des réseaux associatifs qui pourront nous permettre de réfléchir à des questions spécifiques sur le sujet. Le calendrier sera trop court pour la première vague d'enquête, prévue en juillet, mais le cas échéant, l'ajout de questions pourrait être envisagé au moins dans la partie « tournante » du questionnaire.

Question

J'ai regardé cette fiche, car je ne connaissais pas cette enquête. N'étant pas spécialiste, je n'ai pas d'objection contre l'avis d'opportunité, mais voici quelques remarques spontanées :

Visiblement, l'enquête est arrêtée depuis 2016 ; pourquoi ?

Ce serait bien de préciser si c'est une enquête individu ou une enquête ménage. Est-ce que l'enquêteur tire un individu ou une famille (ou groupe de voyageurs) ? Accepte-t-on d'interroger plusieurs personnes dans la même famille ?

Je comprends qu'on interroge les passagers partant d'aéroports français, qu'ils aillent ailleurs en France ou qu'ils partent à l'étranger. Mais on n'interroge pas les voyageurs arrivant en France de l'étranger. On peut donc rater des voyageurs qui arriveraient par avion et partiraient de France par d'autres moyens (ou ne repartiraient pas). Par ailleurs, les personnes faisant un voyage intérieur à la France ont 2 fois plus de chances d'être enquêtés (à l'aller et au retour) que les voyageurs faisant un voyage international (seulement au départ) ; est-ce qu'il est tenu compte de ce facteur dans les pondérations ?

Autre point technique : c'est un sondage indirect (on tire un vol, puis une personne parmi les voyageurs du vol), donc une personne a plus de chances d'être enquêtée si elle prend beaucoup l'avion. Quand on fait des stats sur les caractéristiques des personnes ayant voyagé en avion dans l'année, il faut normalement en tenir compte dans les pondérations (partage des poids) ; ce n'est pas indiqué ici, mais c'est parce que ce type de question relève du Comité du Label ?

Est-ce que, à partir de cette enquête, on pourrait tirer des informations sur les touristes étrangers en France ? Quel était le nombre d'étrangers dans l'échantillon, lors des enquêtes précédentes ?

Réponse

L'enquête a été suspendue entre 2016 et 2020, principalement par manque de ressources (budget/RH). Il était prévu de relancer l'enquête en 2020, mais la crise COVID a retardé sa reprise.

Dans une même famille nous n'interrogeons qu'une personne.

En effet nous n'interrogeons que des passagers au départ de l'aéroport, lors de l'attente pour embarquer. Il serait compliqué d'interroger ceux à l'arrivée car ces derniers sont moins enclins à prendre le temps de répondre au questionnaire. Nous pourrions aussi demander au passager s'il va (a) également utiliser(é) l'avion pour entrer sur le territoire français. Pour ce qui est du double-compte des passagers des vols domestiques, nous tenons bien compte de ce facteur dans les pondérations lors du redressement.

Nous ne prenons pas cet effet en compte car la probabilité de tirer un voyageur fréquent ne devrait pas être supérieure à la proportion réelle de cette clientèle au sein de la « population des voyageurs ». Néanmoins nous demandons au passager de quantifier ses habitudes de voyages sur la même ligne et toutes lignes confondues, ce qui pourrait permettre, si nécessaire, d'affiner les pondérations.

A partir de cette enquête nous pouvons connaître les nationalités, les pays de résidence, le sens du voyage (aller ou retour), la durée du voyage sur place et les montants dépensés lors du séjour et à l'aéroport. En 2015-2016, 41% des 41 000 passagers interrogés en 2015-2016 étaient de nationalité étrangère.

Question

Cette enquête me semble tout à fait bienvenue. Alors que l'Insee va reprendre l'exploitation de l'enquête EVE (collectée par la Banque de France) pour produire des statistiques de fréquentation des touristes non-résidents (production assurée jusqu'en 2019 par la DGE), il nous semble tout à fait intéressant de disposer d'informations recueillies auprès des passagers aériens. Je voudrais à cet égard profiter de la consultation pour demander les coordonnées d'un interlocuteur à la DGAC avec lequel échanger sur le sujet.

Ce point préliminaire m'amène à une remarque particulière : la concertation est menée auprès d'acteurs du secteur des transports, il pourrait être souhaitable de nous y associer également. De même, il serait souhaitable que l'Insee puisse accéder aux données (l'accès par le système statistique public n'est pas prévu dans la fiche, est-il implicite ?).

J'ai également une question sur le cadre de réalisation de cette enquête, par rapport à la statistique publique. La DGAC prévoit-elle de demander le label (j'ai l'impression, qui demande à être confirmée, que ce n'est pas le cas compte-tenu du calendrier de l'enquête) ? Si non, pourquoi demander l'opportunité ?

Sur les utilisateurs : le fait d'accorder l'accès aux données aux aéroports enquêtés ne risque-t-il pas de se heurter au secret statistique ?

Réponse

Vos interlocuteurs à la DGAC pour cette enquête sont Kevin GUITTET, sous-directeur des études, des statistiques et de la prospective (SDE, kevin.guittet@aviation-civile.gouv.fr), et, au sein du Bureau de la Prévision, de la Prospective et Veille Stratégique (SDE1), Thierry LAURENT (chef de bureau, thierry.laurent@aviation-civile.gouv.fr), Franck LISIO (adjoint au chef de bureau, franck.lisio@aviation-civile.gouv.fr) ainsi qu'Enzo PEZZALI (enzo.pezzali@aviation-civile.gouv.fr), qui est plus spécifiquement en charge de l'enquête.

Nous sommes tout à fait intéressés par un échange avec l'INSEE sur la réalisation et les résultats de l'ENPA. Par ailleurs, si les résultats des enquêtes précédentes ne sont aujourd'hui disponibles que sous forme agrégée sur le site du ministère (<https://www.ecologie.gouv.fr/enquete-nationale-des-passagers-aeriens-enpa>), il nous arrive de mettre à disposition les données désagrégées, notamment dans le cadre de travaux académiques. Des conventions sont alors signées pour encadrer l'utilisation des données.

La reprise des enquêtes après plusieurs années d'interruption est l'occasion de rediscuter des modalités de publication des résultats et de mise à disposition des données, qui pourrait être facilitée. Des réflexions sont en cours au sein de la sous-direction.

Nous ne prévoyons pas de demander le Label à court-terme pour ces données (d'autres données produites au sein de SDE seraient prioritaires, notamment les données de prix et de trafic inscrites dans la démarche statistique publique). Néanmoins un contact avec la commission entreprise a été établi pour une demande de label dans les années qui suivent.

Les aéroports qui le demandent peuvent avoir accès aux données d'enquête de leur aéroport seulement et sous forme agrégée.