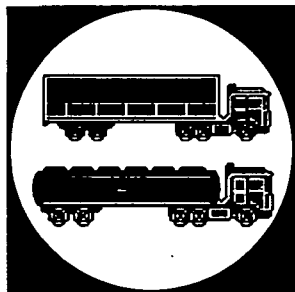


ENQUETE SUR UNE ENQUETE**Jean-Pierre DECURE**

Le problème de la fiabilité de l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (T.R.M.) est souvent abordé sous l'angle de la méthodologie statistique, où la précision des résultats dépend de la taille de l'échantillon. Ici c'est la valeur de l'information de base collectée qui est étudiée. Des entretiens par enquêteurs ont donc été réalisés auprès de 250 entreprises des régions de ROUEN et de LILLE, ayant répondu à l'enquête T.R.M., afin d'apprécier la qualité des réponses faites aux questionnaires T.R.M. (questionnaires portant sur le trafic réalisé pendant la semaine du 8 au 14 octobre 1989).

L'enquête T.R.M. est appelée à devenir le pivot de l'information statistique du transport routier de marchandises, suite à la disparition de documents administratifs en 1993.

**Le chef
d'entreprise
répond souvent
lui-même...**

Ce sont surtout les chefs d'entreprises (près du tiers des enquêtés) et particulièrement ceux du secteur des transports (presque un sur deux), qui remplissent eux-mêmes les questionnaires. Il s'agit le plus souvent de petites et moyennes entreprises. Ensuite pour un quart des enquêtés, la personne qui répond appartient à un service d'exploitation ou bien est une secrétaire (souvent l'épouse du patron dans les entreprises familiales).

A posteriori...

Presque tous les enquêtés ont rempli le questionnaire une fois la semaine d'enquête finie, à cause des délais d'acheminement des questionnaires. Depuis le début de 1990, le nouveau processus mis en place devrait permettre de satisfaire les enquêtés qui souhaitent remplir le questionnaire au fur et à mesure de la semaine de référence.

**A partir de
documents
internes
à la gestion**

Deux tiers des destinataires du questionnaire ne s'adressent à personne d'autre dans l'entreprise pour remplir celui-ci. Ils utilisent des documents et ne consultent les conducteurs que dans 15% des cas.

Les notions de compte d'autrui et de compte propre sont bien interprétées dans 90% des cas.

En ce qui concerne le compte d'autrui, pour remplir le questionnaire l'enquêté fait appel à des documents internes à l'entreprise, destinés à assurer le bon acheminement des marchandises. Plus du tiers des documents utilisés sont de ce type alors que les feuilles de route, les factures, les récépissés, etc., ne servent qu'une fois sur cinq. L'enquêté a souvent besoin de plusieurs documents d'où des recherches fastidieuses qui prennent du temps.

**Réticences sur les
prix**

La question sur les prix provoque une certaine réticence liée à la crainte de contrôles ou de violation de secrets commerciaux face à la concurrence. A cet état de fait s'ajoutent des difficultés dues à l'impossibilité de détailler les prix selon chaque opération de transport, car certaines facturations se font au mois, à la semaine, à la journée, etc. Parfois le lien entre la nature de la marchandise

ROUTIERS

et son prix de transport est difficile à établir dans le cas du groupage et surtout lors de l'acheminement de conteneurs. Le mode même de facturation ne permet pas toujours de répondre précisément. Ainsi plus d'un tiers des trajets sont facturés au forfait.

Beaucoup d'approximations sur le chargement...

Les 3/4 des trajets concernent une seule marchandise. Lorsque plusieurs marchandises sont présentes lors d'un trajet, plus d'une fois sur deux l'enquête n'indique que la marchandise principale. La nature de la marchandise est déterminée à partir de documents dans 3/4 des trajets pour le secteur des transports contre un sur deux hors du secteur. Le poids réel est presque toujours indiqué, mais estimé pour presque un trajet sur trois, surtout en compte propre. Si un transport a été effectué par un ensemble «camion+remorque», l'enquête semble répondre une fois sur deux pour l'ensemble et non pour le véhicule porteur interrogé.

Mais une assez bonne description des parcours

La description des points de chargement et de déchargement n'offre pas trop de difficultés, même en cas de circuits, mais il est vrai que les 3/4 des trajets sont «simples» et que l'enquête simplifie la description de trajets trop complexes. La distance totale est relevée au compteur dans 2/3 des cas. La distance en charge pour chacune des marchandises est une distance réelle dans 3/4 des cas, mais dans le secteur des transports c'est une *distance tarifaire* pour un tiers des trajets. La distance à vide est obtenue soit par estimation directe, soit par différence entre la distance totale et la distance en charge dans 3/4 des cas. Seulement 1/4 des distances font l'objet de relevés. Il n'y a qu'un enquêteur sur deux qui vérifie que le kilométrage total est la somme du kilométrage en charge et du kilométrage à vide.

Environ une demi-heure par questionnaire

Le questionnaire est considéré comme facile à remplir par près des 3/4 des enquêteurs. Environ un enquêteur sur deux le remplit en moins d'une demi-heure (les autres pratiquement entre une demi-heure et une heure). Un enquêteur sur trois a rencontré des difficultés.

Des enquêteurs peut motivés

Il est indéniable qu'un questionnaire apporte un surcroît de travail aux entreprises, notamment la recherche des documents nécessaires au remplissage du questionnaire T.R.M., prend du temps.

Les objectifs et l'utilité de l'enquête T.R.M. n'étant pas toujours bien perçus (surtout hors du secteur des transports), il s'ensuit une certaine réticence à répondre. Il a été déploré le manque de retour de l'information, il serait peut-être bon d'indiquer la manière de se procurer des résultats de l'enquête, bien que ceux-ci soient trop généraux vis à vis des problèmes particuliers de chacun.

Les enquêteurs habitués à la présentation actuelle du questionnaire T.R.M., ne souhaitent pas de changement. Un abourdissement du questionnaire par de nouvelles questions ne serait pas opportun. ■