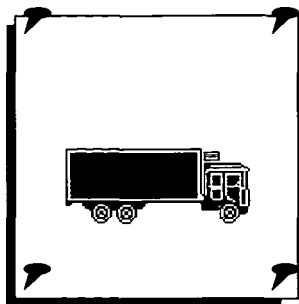


LE DISPOSITIF D'OBSERVATION STATISTIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

(Première partie)



Marc CHRISTINE

Le Comité d'Orientation et d'Evaluation de l'OEST s'est réuni le 9 novembre dernier dans sa formation consacrée à l'évaluation annuelle d'une opération statistique. Le sujet choisi - le suivi du transport routier de marchandises - reflétait la nécessité de présenter le dispositif existant aux professionnels, aux chercheurs et aux administrations concernées, compte-tenu de l'importance de ce secteur dans leurs préoccupations.

**L'état présent
du dispositif :
résultante
d'un faisceau
de contraintes**

Pour l'essentiel, le dispositif existant s'articule autour de l'enquête sur les véhicules de transport routier de marchandises (dite «TRM»). Des dispositifs complémentaires existent à cette enquête. Elles portent soit sur des extensions du champ en termes de parc de véhicules qui ont donné lieu à des enquêtes ponctuelles au cours des dernières années (véhicules utilitaires légers en 1991, vieux véhicules en 1993, véhicules automoteurs spécialisés en 1994), soit sur des tests de futurs dispositifs (tests préparatoires à la mise en place de la nouvelle directive «Route», sur les véhicules tracteurs, en 1991 et 1994), soit sur des sujets spécifiques non couverts par l'enquête TRM ou couverts partiellement. C'est le cas de l'enquête de conjoncture réalisée par l'OEST (enquête d'opinion) et de l'enquête sur les prix du transport routier international (PTRI), réalisée à la demande de la Commission des Communautés Européennes en complément de TRM sur le segment spécifique du transport international. Signalons enfin que l'enquête annuelle d'entreprise (EAE), réalisée sur l'ensemble des secteurs du transport, donne des éclairages plus comptables (chiffres d'affaires, ventilation des activités réalisées, investissements, etc...) des entreprises concernées. Néanmoins, le champ de l'EAE est plus restreint puisqu'il ne concerne que les entreprises dont l'activité principale est le transport routier de marchandises et ne reflète donc que la situation du compte d'autrui.

La situation actuelle de l'enquête TRM résulte de la **convergence d'un certain nombre de contraintes**, parmi lesquelles on peut noter : le poids de l'histoire, le contexte européen, le contexte réglementaire. Ces contraintes font de TRM une enquête relativement lourde et complexe à gérer.

**1 - Une enquête
historique**

L'enquête TRM est vieille de plus de 40 ans (1). C'est en effet parce que la concurrence intermodale croissante rendait nécessaire la mise en place de statistiques sur tous les modes de transport et que le transport routier était particulièrement pauvre en la matière, qu'un sondage a été réalisé pour la première fois en 1952 par l'INSEE, pour tenir compte des recommandations du Comité des

TRM

Transports Intérieurs des Nations-Unies à Genève. Il couvrait environ 8 200 questionnaires sur un univers de 620 000 véhicules d'une tonne ou plus de charge utile et de tous âges. En 1975, compte-tenu des difficultés à décrire le trafic des véhicules de faible charge utile et à identifier correctement les vieux véhicules, le champ a été restreint aux véhicules de 3 tonnes ou plus de charge utile et de moins de 15 ans d'âge. A cette époque, le nombre annuel de questionnaires traités était de l'ordre de 45 000. En 1981, l'enquête, qui ne portait antérieurement que sur quelques semaines par an (jusqu'en 1962), puis se déroulait une semaine sur deux (jusqu'en 1980), est devenue permanente, et de nouvelles questions sur les prix du transport routier ont été introduites. En 1992, l'enquête a porté sur environ 107 000 questionnaires, à partir d'un univers de 565 000 véhicules (soit un taux de sondage d'environ 1/5). L'accroissement régulier des échantillons correspondait au souci de répondre à des demandes de plus en plus précises.

Tous les échantillons (véhicules- semaines) sont constitués à partir du Fichier Central des Automobiles (FCA) ; ils sont stratifiés selon l'âge (moins de 15 ans), la charge utile (plus de 3 t.), la carrosserie et l'activité principale du propriétaire du véhicule (lorsque celle-ci est connue, ce qui correspond à 75% des cas), et l'enquête, réalisée chaque semaine par voie postale, décrit l'activité du véhicule pendant une semaine de référence. Elle permet de mesurer le kilométrage en charge et à vide, le nombre de tonnes et la nature des marchandises transportées, le conditionnement, le prix du transport, les trajets parcourus (type et origine-destination), la consommation de carburant du véhicule. Elle permet de calculer les tonnes-kilomètres et, au niveau du véhicule, l'utilisation principale en compte d'autrui ou compte propre.

L'évolution régulière de l'enquête au cours d'une histoire si longue est allée bien entendu dans le sens d'une modernisation et d'une amélioration, mais aussi d'un alourdissement certain. Par ailleurs, une enquête aussi ancienne permet la constitution de séries longues, peu compatible avec des évolutions trop brutales. Il importe en effet d'assurer une **continuité** en évitant les ruptures d'organisation, de méthodes ou de champ qui entraînent des ruptures de séries et altèrent l'interprétation conjoncturelle.

2 - Le contexte européen

Le souci de fournir des résultats harmonisés au niveau européen, permettant à la fois la comparabilité des résultats des Etats membres et leur agrégation, en vue, notamment, de suivre les flux de marchandises interrégionaux, a conduit la Communauté à soumettre les enquêtes TRM à des directives communautaires. La dernière extension remonte à 1990 et a permis la trimestrialisation des résultats. Néanmoins, l'harmonisation des concepts et des méthodes reste encore lacunaire et des différences méthodologiques subsistent. La plupart des pays effectuent des sondages à partir de fichiers de véhicules, à l'exception de l'Allemagne qui utilise actuellement des documents administratifs (lettres de voitures, rapports mensuels, formulaires...), mais qui doit rejoindre les méthodes des autres pays.

L'achèvement du marché unique et la disparition des données douanières relatives au commerce intracommunautaire a conduit la Commission des Communautés Européennes à programmer une nouvelle directive qui devrait entrer en vigueur au 1er janvier 1995.

Les principales innovations de cette dernière version concernent :

- une **meilleure harmonisation des enquêtes**, au niveau des concepts et des échantillons. En particulier, l'exception française sur le véhicule porteur prend fin, au profit d'une collecte à partir du véhicule tracteur. Pour la France, cette évolution, outre les ruptures de série inévitables, risque d'altérer la fiabilité des données sur les marchandises. Mais on cernera mieux les parcours et les kilométrages et, d'une

manière générale, l'enquête répondra mieux aux préoccupations liées au suivi des flux de véhicules, à l'usage des infrastructures, à l'encombrement, à l'environnement.

- la fourniture à Eurostat de données individuelles permettant la **constitution potentielle d'une base de données européenne**.

- **la régionalisation des données à un niveau fin** (NUTS 3, c'est-à-dire au niveau des départements en France). Cependant, cette réforme ne pourra pas être opérationnelle avant la mise au point d'un outil informatique permettant la codification des zones géographiques à partir du nom des villes.

Au niveau français, cette réforme modifie profondément la philosophie générale de l'enquête et les chaînes de traitement. Ce sera aussi l'occasion d'une rénovation de la présentation de l'enquête et d'une réflexion sur son utilisation. Enfin, une période de recouvrement entre les deux processus d'enquête sera nécessaire pour juger des ruptures de série et faciliter les raccords.

Par ailleurs, certaines variables préconisées sont nouvelles en France, telles que le nombre d'essieux, les matières dangereuses, le pays de transit (au lieu du point frontière), les caractéristiques du véhicule tracté.

D'autres sont déjà collectées en France, mais nouvelles en Europe : région (NUTS3), âge du véhicule, Poids total maximum autorisé (PTMA), charge utile, carrosserie, kilométrage à vide, chargement complet, circuit de ramassage ou de distribution, transport combiné (par référence au tracteur), type de fret, conditionnement...

Une réforme de la Nomenclature Statistique Transport (NST) est toujours en chantier mais la nomenclature retenue par la Directive reste très agrégée (24 groupes de la NST actuelle).

3 - Le contexte réglementaire

L'enquête TRM fait partie du programme de collecte de statistiques obligatoires dont l'opportunité est discutée chaque année au sein du Conseil National de l'Information Statistique (CNIS), au sein duquel sont représentés des administrations, les professionnels, les chercheurs.

Elle est soumise au visa des Ministères concernés (Equipement, Transports et Tourisme, et Economie et Finances) et est justiciable de la loi de 1951. Celle-ci confère aux enquêtés une obligation de répondre. Cette loi n'est cependant pas toujours assortie systématiquement de sa conclusion ultime, qui est la mise au contentieux. Ceci s'explique premièrement par un souci de compréhension vis-à-vis des entreprises enquêtées, où la charge représentée par le remplissage d'un questionnaire, non très importante au niveau d'un véhicule donné, peut cependant être perçue comme telle pour les entreprises disposant d'un parc important et susceptibles d'être interrogées à plusieurs reprises. Il s'explique aussi pour des questions de doctrine : dans la mesure où l'unité statistique est le véhicule et non l'entreprise, il est plus difficile d'identifier le comportement de non-réponse, qui peut être total au niveau d'un questionnaire donné mais partiel au niveau de l'entreprise. La loi de 1951 garantit en contrepartie aux enquêtés une protection vis-à-vis d'utilisations non statistiques des données recueillies et la diffusion individuelle de données est couverte par les règles du secret statistique, impliquant l'habilitation d'éventuels demandeurs, à fins d'études particulières, par le Comité du Secret Statistique.

De même, la loi de 1978 assure une protection vis-à-vis des réponses transmises par les entreprises individuelles. Enfin, dans le cadre de la rénovation, rendue nécessaire par la nouvelle directive

TRM

Route, le passage de l'enquête en Comité du Label permettra la vérification de la conformité de ses spécifications.

Il faut noter que le CNIS est à la fois le lieu de convergence de la demande et celui où sont discutées les implications sur les opérations statistiques des orientations stratégiques décidées par les pouvoirs publics. Ainsi, c'est au cours de réunions de la formation «Transports» du CNIS qu'ont été renforcées au cours des dernières années les demandes visant à l'augmentation de l'échantillon. Elles étaient justifiées par les besoins d'une meilleure précision et le souhait que l'enquête réponde à des demandes de plus en plus désagrégées, mais aussi par l'appauvrissement des statistiques douanières et le développement du transport international qui nécessitent une meilleure couverture par l'enquête. La présentation du programme statistique à moyen terme (1994-1998) a manifesté le souci des professionnels de soutenir et de garantir la pérennité de l'enquête.

Inversement, l'un des grands débats statistiques de 1993 a été la simplification des enquêtes auprès des entreprises. Concernant l'enquête TRM, l'OEST a mis à l'étude un processus permettant de mieux répartir dans le temps la charge des enquêtes auprès des entreprises dont plusieurs véhicules sont interrogés; mais qui, du fait des aléas de l'échantillonnage, peuvent enregistrer des concentrations temporaires anormales de questionnaires.

4 - Une enquête complexe

L'ensemble des contraintes décrites ci-dessus font de TRM une enquête relativement lourde et complexe. De plus, une enquête menée à rythme hebdomadaire, nécessite, pour être réalisée correctement, une très grande rigueur dans l'organisation et une logistique sans faille. Chaque semaine, doivent en effet être réalisées les opérations d'envoi, de réception, de contrôle, de saisie des questionnaires sans qu'aucun retard soit pris, de façon à assurer la fourniture de résultats conjoncturels dans des délais raisonnables.

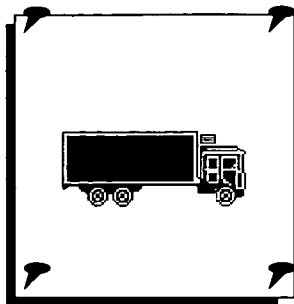
L'organisation actuelle repose, à Paris, sur une équipe chargée de la réception et des opérations annexes (relations avec les entreprises liées à l'envoi et au retour, recherches complémentaires auprès des préfectures et des garages, etc...) et au CETE de Rouen sur une équipe chargée des opérations de chiffrage et de saisie, et des contacts avec les enquêtés liés au contenu de l'enquête. Au cours de l'année 1994, l'ensemble des opérations seront transférées au CETE de Rouen, l'OEST restant maître d'ouvrage des spécifications «amont» (définition du questionnaire, échantillonnage) et de l'exploitation des résultats.

Les dernières années ont permis une modernisation de l'organisation, grâce à l'utilisation d'une saisie interactive, le tirage de résultats internes rapides, la mise en place d'outils de suivi de la gestion, le tout concourant à une meilleure utilisation de l'enquête, une qualité accrue et la fourniture aux demandeurs de résultats conjoncturels dans de meilleurs délais. ■

Bibliographie :

- Transports routiers de marchandises en 1992. Notes de synthèse n°72.
- Un nouvel indice synthétique des prix du transport routier de marchandises. Notes de synthèse n°77.
- L'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises en 1992. (Brochure annuelle).
- Les trafics de marchandises. Statistiques de l'année 1992 (publication SITRAM).
- Note de conjoncture mensuelle de l'OEST.
- Mémento des statistiques des transports (édition 1993).

LE DISPOSITIF D'OBSERVATION STATISTIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (Deuxième partie)



Marc CHRISTINE

Au moment où les outils statistiques doivent évoluer du fait de l'adoption de la nouvelle directive européenne «Route», opérationnelle à partir du 1er janvier 1995, il convient de décrire leurs objectifs et leurs contraintes, de connaître les besoins d'information, l'utilité et l'adéquation du dispositif par rapport aux demandes et le délicat équilibre à réaliser entre des besoins d'information de plus en plus segmentés et la charge que font peser les enquêtes sur les entreprises.

**Défis, enjeux,
problèmes
à résoudre
et perspectives
d'évolution**

**1 - Une demande
très diversifiée**

Si TRM est le produit de contraintes historiques ou plus récentes et d'un contexte administratif contraignant, il paraît utile de souligner les questions qui doivent présider à toute amélioration de l'enquête, en identifiant les défis auxquels elle doit répondre et les moyens nécessaires pour y parvenir.

La demande à laquelle doit répondre l'enquête est très diverse, que ce soit en termes d'origine ou de champ. Il existe bien sûr une **demande publique**, émanant des institutions internationales (la Commission des Communautés Européennes, dans le cadre de la directive «Route», mais aussi, notamment pour alimenter les publications ou banques de données internationales, la Commission Economique pour l'Europe des Nations-Unies et la Conférence Européenne des Ministres des Transports) aussi bien que de l'administration nationale et des collectivités locales. L'intérêt des pouvoirs publics se porte principalement, d'une part sur le suivi des flux de marchandises, par origine-destination, d'autre part sur leurs implications sur la politique des infrastructures et, notamment, les questions de circulation, sécurité, environnement, encombrement, enfin sur l'analyse économique, au sens très large, du secteur, incluant le suivi conjoncturel, la Comptabilité Nationale et les études sur les entreprises concernées.

A côté de cette demande publique, existe une **demande privée** de la part des professionnels (organismes représentatifs, industries liées à l'automobile, transporteurs, chargeurs, etc...) ou d'autres utilisateurs privés, qui est très variée.

L'objet principal de cette demande, centrée sur les études de marché, concerne la concurrence intermodale, les parts de marché des divers constructeurs, la concurrence internationale, les industries liées à l'automobile.

Cette demande est en partie couverte par les publications (cf bibliographie) et la consultation de la banque de données SITRAM, mais elle pose le problème du statut de l'enquête : certaines demandes ne peuvent en effet être satisfaites, soit que les questions ne soient pas pertinentes par rapport à l'enquête, soit que la précision requise pour y répondre nécessite des tailles d'échantillons incompatibles avec les moyens disponibles et la charge pesant sur les enquêtés (c'est le cas de demandes fines portant sur une marchandise déterminée et une origine-destination donnée).

Une autre délimitation doit être précisée : si l'enquête est actuellement collectée à rythme hebdomadaire, cela ne veut pas dire pour autant que les données soient utilisables à une telle périodicité. Pourtant, la demande conjoncturelle adressée à l'enquête est forte, mais elle ne peut être satisfaite, au mieux, qu'en rythme mensuel. Cette demande n'est pas forcément conciliable avec la demande structurelle visant à des données de cadrage. Une alternative pour mieux cibler l'enquête et définir son statut serait de s'interroger sur d'éventuels outils de substitution, notamment en matière de conjoncture, où des enquêtes plus qualitatives permettent de comprendre certaines évolutions de court terme que l'enquête lourde ne mesurerait qu'imparfaitement.

2 - La charge pesant sur les enquêtés

L'importance de la demande est un facteur d'alourdissement de l'enquête, et, d'une manière générale, plus le besoin d'information est désagrégé, plus il est nécessaire d'avoir des échantillons importants et plus les entreprises risquent d'être chargées.

La fréquence de l'enquête pour une entreprise donnée est très dépendante du processus d'échantillonnage, de la taille des entreprises, et surtout de son parc de véhicules. Une entreprise ayant un parc important recevra plusieurs questionnaires dans l'année. Ceux-ci arrivent de manière plus ou moins équilibrée au cours du temps, et l'irrégularité des flots de questionnaires peut être mal perçue par les entreprises qui se croient, temporairement, suréchantillonnées.

Aussi, une procédure a-t-elle été mise à l'étude afin de mieux répartir les questionnaires devant être envoyés à chaque entreprise au cours du trimestre.

D'autres causes correspondant à l'expression d'une demande spécifique peuvent accroître la charge des entreprises, mais de manière plus ponctuelle : ainsi, l'enquête sur les vieux véhicules réalisée en 1993 s'est traduite par un suréchantillonnage. De même, les tests préparatoires à la mise en place de la nouvelle directive conduiront à interroger deux fois des entreprises, pour les véhicules tracteurs et les remorques qu'elles possèdent.

Quant au questionnaire, il décrit les différentes lignes de trafic réalisées à l'aide de questions relativement simples. La codification des réponses peut poser, en aval, certaines difficultés (cf. infra) mais le questionnaire n'est complexe qu'à partir du moment où la réalité ne correspond qu'imparfaitement aux standards de la description (cabotage, trajets internationaux complexes...).

3 - La pertinence du processus de collecte

Pertinence et compréhension du questionnaire

Deux difficultés doivent être analysées : toutes les questions posées sont-elles utiles et, inversement, n'en manque-t-il pas d'essentielles? Les questions posées correspondent-elles à ce que l'on veut mesurer et aux informations disponibles dans l'entreprise ?

Sans prétendre à l'exhaustivité, quelques exemples peuvent éclairer ce débat.

Les questions sur les prix avaient été introduites en 1981 à la demande des professionnels et de la DTT dans le but d'une comparaison intermodale et leur analyse est réalisée régulièrement depuis lors.

Cependant, la directive européenne n'impose pas une telle interrogation. Néanmoins, la Commission a besoin de relevés de prix sur les transports internationaux, ce qui a conduit la France à compléter l'enquête TRM par une enquête spécifique auprès des entreprises réalisant une part importante de leur chiffre d'affaires en international (enquête PTRI). Il apparaissait alors séduisant de profiter de la refonte de TRM imposée par la Directive pour l'expurger des questions sur les prix, et, en parallèle, de lancer une enquête spécifique sur les prix pour répondre aux autres demandes. Or, les besoins de compréhension des mécanismes de formation des prix nécessitaient d'assortir cette enquête «prix» de questions portant sur la nature des marchandises transportées et les origines-destinations, c'est-à-dire, in fine, de refaire une nouvelle enquête TRM. La simplification apparente conduirait, paradoxalement, à un alourdissement des enquêtes et n'a donc pas été retenue.

D'autres difficultés apparaissent sur cette variable prix : le questionnaire implique l'affectation d'un prix à chaque ligne de trafic. Celle-ci n'est pas pertinente lorsque la négociation de contrats de transport porte sur plusieurs trafics sans identifier précisément tel ou tel.

On peut encore citer d'autres ambiguïtés : le tonnage s'entend-il brut ou net, le kilométrage est-il correctement renseigné ? Sur ce dernier aspect, le passage à l'interrogation du véhicule tracteur devrait résoudre les difficultés rencontrées lorsqu'il s'agit d'évaluer le kilométrage parcouru par une remorque dépourvue de compteur.

Véracité des réponses

Comme toute enquête, TRM inclut toute une gamme de non-réponses : totales ou partielles, mais aussi des réponses imprécises ou erronées, qui sont les plus difficiles à déceler, mesurer et corriger. Ainsi, la lourdeur du questionnaire pour les entreprises ayant un parc circulant très important pourrait conduire certaines d'entre elles à minimiser le nombre de lignes de transport décrites, voire à déclarer non-roulants certains véhicules ayant circulé. Il en résulte certaines sous-estimations du trafic global.

Les mécanismes correcteurs de ce type de réponse nécessiteraient soit une modification du processus de collecte (par exemple, restreindre l'interrogation à un seul jour de référence pour les véhicules roulant beaucoup), soit le recours à des hypothèses pour évaluer, au niveau de l'extrapolation des résultats, l'incidence des réponses erronées (cf. infra).

Précision des nomenclatures

Les données collectées sont soit chiffrées (tonnages, kilométrages), soit énoncées en clair (marchandises, origines-destinations). Dans ce dernier cas, il convient de les codifier suivant une nomenclature, la ventilation des résultats finaux reposant, la plupart du temps, sur des agrégations des positions élémentaires. La codification des marchandises utilise la NST qui peut se révéler inadaptée dans certains cas, faute d'avoir évolué pour tenir compte des nouveaux types de marchandises. Cette difficulté se retrouve au niveau des publications, où des regroupements spécifiques souhaités par les utilisateurs peuvent ne pas être réalisés par des agrégations de la nomenclature.

Au total, l'amélioration de l'enquête doit intégrer les trois niveaux d'analyse décrits ci-dessus. Un dernier élément à prendre en considération est la présentation matérielle du questionnaire. Une rapide comparaison avec les autres pays européens montre que la lisibilité, la clarté, voire l'esthétique ne sont pas toujours aisées à obtenir, et, même si des présentations plus suggestives, par pictogrammes par exemple, sont envisageables, la présentation actuelle devrait être, globalement, reconduite.

4 - La pertinence du processus d'exploitation

Celle-ci renvoie à trois questions.

La qualité de la base de sondage

La sélection des véhicules interrogés à partir du FCA incorpore, en termes de contraintes de gestion, de lourdeur de l'enquête et de charge sur les enquêtés, les imperfections connues de celui-ci. La connaissance délicate des disparitions de véhicules implique que des questionnaires sont parfois envoyés à tort. En termes de gestion, ceci entraîne des recherches complémentaires auprès des préfectures qui sont un facteur d'allongement des délais de production. Il en va de même des données nécessaires à l'exploitation mais ne figurant pas toujours dans le FCA (telle que l'activité principale de l'entreprise).

Le processus d'échantillonnage

Corollaire de la question sur la base de sondage, l'opportunité d'un échantillonnage par véhicule est au centre des débats sur l'organisation de l'enquête. De manière alternative, d'autres types d'échantillonnage pourraient être envisagés, en particulier un échantillonnage d'entreprises. L'avantage est qu'il permet d'alléger la charge

pesant sur les entreprises, en réalisant un tirage en grappes, avec des taux de sondage différenciés selon la taille du parc roulant. Les entreprises interrogées pourraient répondre sur une fraction de leur parc, variable également selon l'importance de celui-ci. Un tel échantillonnage permettrait de rapprocher les résultats de l'enquête avec ceux des professionnels (données par entreprise ou par groupe), et de mieux réaliser les croisements avec d'autres enquêtes, par exemple PTRI. Le principal inconvénient, outre le fait qu'un tel échantillonnage suppose connues différentes données relatives aux véhicules possédés par les entreprises, est qu'il ne permettrait de couvrir que le transport pour compte d'autrui, et non les entreprises n'appartenant pas au secteur, mais réalisant du transport pour leur propre compte.

Le processus d'extrapolation et de correction de non-réponse totale

Les techniques statistiques usuelles permettent une correction des non-réponses fondée sur des hypothèses relatives au comportement des non-répondants (incluant, par exemple, les véhicules déclarés non-roulants - cf. supra).

Les hypothèses utilisées actuellement reposent sur des enquêtes qualitatives anciennes portant sur le comportement des non-répondants ou des non-roulants. Ces enquêtes devraient néanmoins être à nouveau réalisées afin d'en actualiser les résultats.

Il faut toutefois souligner que, en dépit des mécanismes correcteurs, l'augmentation de la qualité de l'enquête, corollaire de possibilités d'exploitation plus segmentées, passe nécessairement par un accroissement des taux de réponse. Ceux-ci peuvent être considérés comme satisfaisants à l'heure actuelle (75%), mais imposent certaines limites de précision. Par ailleurs, l'augmentation de la taille des échantillons se heurte aussi à des limites, dans la mesure où un suréchantillonnage peut favoriser le refus de réponse ou les sous-estimations de trafic décrit. Aussi, une fois encore, le nécessaire équilibre entre précision et moyens doit-il être soigneusement défini.

Quelques propositions pour l'avenir

L'importance de la demande en matière d'information sur le transport routier de marchandises et les obligations externes, notamment internationales, relatives au recueil de données statistiques, assurent largement la pérennité de l'enquête TRM. On peut néanmoins tracer quelques perspectives d'évolution à moyen ou long terme, souhaitables ou plausibles.

i) il est important de poursuivre la pédagogie active sur l'enquête. Même si celle-ci est bien connue, du fait de son ancienneté, il faut accroître la lisibilité de l'enquête, vis-à-vis des entreprises enquêtées notamment, afin de mieux les convaincre de l'intérêt et de l'utilité de leurs réponses. Ceci peut être assuré par des retours personnalisés d'information ou, à défaut, la fourniture de résultats d'ensemble relativement désagrégés permettant aux entreprises de se situer sur le marché. On peut aussi mieux cerner les limites de l'enquête en évaluant la précision des résultats ou en publiant (dans les limites de représentativité et de secret statistique) des résultats **par groupe d'entreprises ou d'activités assez détaillées**.

D'une manière plus générale, le contact avec les professionnels demeure essentiel, et les rénovations de l'enquête qui se profilent ne pourront s'opérer sans une consultation élargie de ceux-ci, aussi bien sur la forme que sur le fond.

ii) on peut s'interroger sur la **substituabilité d'outils administratifs**, tels que la feuille de route. Cependant, si celle-ci est susceptible d'apporter certaines informations, ce ne sera que sur une partie du champ, et la partie non couverte nécessiterait le maintien d'une enquête.

iii) à horizon plus lointain, on pourrait imaginer des **modes de transmission informatisés** des données depuis les entreprises vers les services enquêteurs. Ceux-ci supposent le recours à des normes de standardisation des messages et s'intègrent, de ce fait, dans la réflexion d'ensemble sur les EDI. ■