



Formation permanente « Transports »

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 12 OCTOBRE 2021

Présents

Présidence :

M. Roche (CGEDD)

Secrétariat - Représentants SDES :

Mme Sédillot (SDES)

Mme Bessière (SDES)

Mme Jaluzot (SDES)

Mme Babet (SDES)

Mme Guillon (SDES)

Mme Devineau (SDES)

Mme Fumat (SDES)

M. Trevien (SDES)

M. Lezec (SDES)

M. Colussi (SDES)

M. Bouvry (SDES)

M. Amoros (SDES)

M. Jlassi (SDES)

M. Germé (SDES)

M. Rageau (SDES)

M. Roumier (SDES)

M. Baude (SDES)

Membres permanents :

Mme Aguilera (UGE)

Mme Alexandrova (TLF)

M. André (Citepa)

M. Azuar (URF)

Mme Bonnot (Île-de-France Mobilités)

M. Bormand (DGEC)

M. Bouriot (CAF)

M. Chalmeau (ART)

M. Daly (FFC)

M. Delort (DGAC)

Mme Flament (FNTV)

M. Gendreau (Île-de-France Mobilités)

M. Giret (CNR)

Mme Guillon (CCFA)

M. Guittet (DGAC)

M. Herrgott (Régions de France)

Mme Jourdain (DGDDI)

Mme Lassman-Trappier (FNE)

M. Laterrasse (UGE)

M. Le Merrer (CGT)

Mme Lopez (FNTR)

M. Madre (UGE)

Mme Maréchal-Dereu (France logistique)

M. Martin (ART)

Mme Morin (RATP)

M. Ni (FS)

M. Pochez (DGITM)

M. Pujol (FFEVTC)

M. Ramonet (Insee)

M. Rédoine (VTC de France)

M. Richner (FNAUT)

Mme Rivalin (Insee)

M. Roussel (FEDUCO)

Mme Salathé (ONISR)

M. Salmon (UTP)

M. Sauvart (CGEDD)

M. Savy (ENPC)

M. Schirm (CFDT)

Mme Soguet (Asfa)

M. Soulé (Insee)

Mme Suescun (UAF)

M. Taillant (Ademe)

M. Vassy (Ligue de défense des conducteurs)

M. Verry (Cerema)

M. Vialette (ART)

Mme Vincent (LAET – Lyon 2)

INTRODUCTION

M. Roche (président de la formation permanente Transports) introduit la séance. Il constate que la formation Transports se réunit une fois encore en visio-conférence mais espère bientôt retrouver une configuration en présentiel pour tous (seuls les intervenants du SDES sont en présentiel). Il rappelle le nouveau contexte dans lequel se réunit la formation (qui fait suite à la commission des comptes des transports de la Nation), avec une nouvelle Commission de l'économie du développement durable (CEDD) présidée par Dominique Bureau, qui est assistée de quatre formations permanentes. Celles-ci examinent les comptes et les indicateurs économiques dans les domaines du transport, du logement, de l'environnement, de l'énergie et du climat.

La CEDD s'est mise en place à l'été et comprend des experts de très haut niveau et les présidents des quatre formations spécialisées. Elle n'a pas encore arrêté son programme de travail, mais s'est déjà saisie de la question du « Fit for 55 », qui fait l'objet de débats actifs au niveau européen. M. Roche estime qu'il est encore trop tôt pour préciser les contributions qu'apportera la formation Transports à ce programme de travail et propose pour cette séance de se concentrer sur les tâches habituelles antérieures.

La composition de la formation Transports fait désormais l'objet d'une simple décision du président, ce qui permet d'ajuster sa composition plus simplement au fur et à mesure des besoins. Un courrier a été envoyé à tous ceux qui étaient pressentis pour participer à cette formation ; s'il y a des oublis ou maladroresses, M. Roche appelle les participants à le signaler.

Il mentionne enfin que les travaux de prospective des mobilités conduits conjointement par le CGEDD et France Stratégie vont se poursuivre jusqu'à la fin de l'année et qu'une présentation de l'avancement des travaux pourra en être faite prochainement à la formation Transports pour recueillir les observations de membres de la formation avant de les finaliser¹.

Après un tour de table de présentation des participants à la réunion, M. Roche rappelle que l'une des activités importantes de la formation Transports est d'examiner, de donner des avis et d'avoir un dialogue autour de la présentation du bilan annuel des transports. Ce dialogue est important, car il permet de s'assurer qu'il y a une compréhension commune de ce bilan et qu'on interprète les statistiques de la même façon. C'est donc un temps fort de l'activité de cette formation. La présentation du bilan annuel sera segmentée en deux parties : une partie sur les grandeurs physiques pour 2020, avec un éclairage pour 2021 quand c'est possible, puis une partie sur les grandeurs économiques.

PREMIÈRE PARTIE DU BILAN ANNUEL DES TRANSPORTS

Mme Jaluzot (SDES) présente la première partie du rapport du bilan annuel des transports pour l'année 2020 (éléments de cadrage, évolution des grandeurs physiques), ainsi que les éléments de conjoncture pour le 1er semestre 2021.

¹ Postérieurement à la réunion, la date de cette présentation a été fixée le 7 décembre de 9h30 à 11h30 en visio-conférence.

Discussion

Mme Lassman-Trappier (FNE) demande si l'on a connaissance de la proportion entre les VUL utilisés pour du transport de marchandises et ceux utilisés pour du transport de personnes, y compris les véhicules particuliers.

- **Mme Guillon** (SDES) précise que l'information dont dispose le SDES est le statut de l'utilisateur du VUL. Environ la moitié des VUL sont utilisés soit par un ménage, soit par un entrepreneur individuel qui n'a pas déclaré son véhicule comme un véhicule professionnel (n'a pas donné de numéro de SIREN); l'autre moitié ce sont des VUL à usage professionnel (beaucoup d'artisans du bâtiment, du commerce). Elle rappelle que des données sur le parc au 1^{er} janvier 2021 ont été mises en ligne sur le site du SDES avec une répartition par code APE.
- **Mme Salathé** (ONISR) précise que les données sur l'accidentalité routière permettent de distinguer les trajets professionnels et les trajets de loisirs. La proportion est aussi d'environ la moitié de trajets professionnels avec ces données.

M. Daly (FFC Constructeurs) considère qu'il serait intéressant de regarder le nombre de kilomètres parcourus par chacun de ces véhicules, puisque les VAN à usage de loisirs sont, par nature, des véhicules qui effectuent peu de kilomètres alors que ceux qui sont à usage professionnel sont d'un usage beaucoup plus intensif. Ce sont souvent des véhicules qui vont faire entre 50 000 et 70 000 km par an en moyenne et dont le renouvellement est beaucoup plus rapide.

- **Mme Salathé** (ONISR) observe que les VUL qui servent en location pour du déménagement, donc plutôt pour du trajet personnel, ont quand même un numéro SIREN et sont donc considérés comme des véhicules professionnels.
- **M. Daly** (FFC Constructeurs) convient que le déménagement, par nature, génère un faible kilométrage. Il propose, si besoin, d'extraire les données dont il dispose sur la part de la flotte.
- **Mme Guillon** (SDES) mentionne que le SDES n'a pas exploité finement les informations sur le kilométrage, mais qu'il en dispose. Elle précise que les VUL détenus par les ménages peuvent être des camping-cars, mais que les voitures familiales à neuf places ne sont pas des VUL. Les VUL sont définis comme des véhicules avec trois places.

M. Roche (président) observe que, de façon générale, la caractérisation statistique des VUL reste une question épineuse. Il mentionne que le CGEDD (Régine Bréhier) a tenté de travailler, avec bien des difficultés de données sur la question des émissions des VUL et propose d'avoir ultérieurement une discussion avec les différents acteurs pour voir comment répondre aux interrogations qui persistent, malgré l'amélioration des statistiques.

DEUXIÈME PARTIE DU BILAN ANNUEL DES TRANSPORTS

Mme Babet (SDES) présente la deuxième partie du rapport du bilan annuel des transports pour l'année 2020 (évolution des grandeurs économiques, compte satellite).

Discussion

M. Roche (président) remercie les équipes du SDES pour le travail accompli. Il trouve extrêmement intéressant de disposer, dès maintenant, de ce regard sur 2020 et sur 2021.

M. Rédoine (VTC de France) observe que la présentation montre qu'il y a eu une chute de l'activité dans tous les domaines, et notamment dans le transport de personnes et donc sur le segment du VTC. Il regrette que beaucoup de secteurs bénéficient de la détaxe du carburant pour diminuer les effets de la crise sauf le VTC et s'interroge sur la possibilité d'en bénéficier pendant cette période de crise, surtout pour éviter la paupérisation du métier.

- **M. Roche** (président) souligne que ce débat entre les professionnels et les autorités est récurrent et très actif. Il rappelle toutefois que l'objet de la formation Transports est une mission d'observation consistant à faire le bilan des transports à partir des statistiques disponibles. Ne sont pas présents, dans cette formation, les acteurs qui décident des mesures gouvernementales. Les mesures sont ici décrites une fois qu'elles ont été prises en essayant d'analyser quels ont été leurs effets. Il rappelle, notamment pour les nouveaux membres de la formation, que celle-ci est une instance de dialogue autour des statistiques et est donc consacrée à l'interprétation qu'on peut donner de ces statistiques. Cela n'exclut néanmoins pas les commentaires de fond et il remercie M. Rédoine pour ses observations.

Mme Lopez (FNTR) constate que le rapport mentionne une hausse de l'emploi dans le TRM de 3,1 % en 2020 alors que l'activité a diminué. Elle s'interroge sur les raisons de cette hausse.

- **M. Roche** (président) constate qu'on est effectivement face à un paradoxe et que la dynamique de l'emploi n'est pas toujours complètement en phase avec l'activité. On se serait en effet attendu à ce qu'il y ait un petit fléchissement des embauches dans le transport routier de marchandises. Le secteur est en déficit récurrent de chauffeurs, mais ce ne sont pas nécessairement des chauffeurs qui ont été embauchés. A-t-on des explications à ce phénomène ?
- **M. Rageau** (SDES) rappelle que dans le transport routier de marchandises, l'emploi intérimaire est important et sert de variable d'ajustement. Ce qu'il faut regarder c'est la somme de l'intérim et des embauches.
- **M. Roche** (président) conclut qu'il serait intéressant de mettre en avant les évolutions comparées des personnels permanents et des intérimaires dans le bilan et que cela enrichirait le diagnostic.

M. Herrgott (Régions de France) remercie les intervenants pour la qualité de l'ensemble des documents et des présentations et constate que les chiffres permettent de révéler beaucoup de choses utiles sur le fonctionnement et le budget des régions, notamment sur le transport ferroviaire où les flux d'investissement sont très complexes et où le partage entre dépenses de fonctionnement et dépenses d'investissement n'est pas toujours simple. Il estime que les chiffres apportés dans le rapport peuvent permettre de démystifier les contributions que peuvent apporter les régions et Île-de-France Mobilités au système ferroviaire.

Il s'interroge par ailleurs sur les statistiques disponibles sur le transport scolaire. En effet, l'emploi dans le transport scolaire est très complexe aujourd'hui et de nombreuses régions interrogent Régions de France. Avec 2,5 millions d'élèves transportés hors agglomération, il estime qu'on est majoritairement sur du transport dédié, réservé, pour lequel les statistiques manquent encore aujourd'hui malgré la reprise de compétence des départements et des régions. Il se déclare prêt à investir sur le sujet avec l'ANATEEP.

S'agissant des questions d'infrastructure, il s'interroge sur l'impact dans les chiffres présentés de l'arrivée dans les APUL et associés de la Société du Grand Paris et souhaiterait pouvoir isoler la situation des territoires ultra-marins, les logiques étant différentes pour les CPER en France métropolitaine et dans les territoires ultra-marins.

- **M. Roche** (président) observe que pour l'Île-de-France l'évolution, à partir de 2021, du mode de contractualisation entre Île-de-France Mobilités et l'opérateur RATP en particulier, va modifier sensiblement la nature des flux financiers (notamment les investissements de matériel roulant) et les équilibres de compte avec un bouleversement de comptabilisation qu'il va falloir tracer. Sur le transport scolaire, il lui semble qu'une difficulté est qu'il y a beaucoup d'activités annexes réalisées par les opérateurs de transport scolaire et qu'on a du mal à isoler la partie stricto sensu du transport scolaire. Concernant les investissements, la structure n'est-elle un peu différente entre outre-mer et métropole ?
- **Mme Bessiere** (SDES) précise que pour le transport scolaire, la difficulté est liée au fait que l'appareil statistique s'appuie sur la nomenclature d'activité qui n'isole pas ce mode de transport. Elle se déclare intéressée par toute information plus fine pour pouvoir enrichir le rapport dans ce domaine.
- **M. Herrgott** (Régions de France) répond que sur le transport scolaire, l'identification des entreprises est effectivement difficile, les immatriculations pouvant être dédiées à plusieurs activités comme du transport de tourisme. C'est également le cas pour les flux d'investissements sur les matériels. C'est un véritable enjeu et il se déclare prêt à contribuer au maximum.

M. André (Citepa) observe qu'il y a eu, sur deux ans, un rebasement du bilan de la circulation et se demande si une section du rapport expliquera le rebasement. Dans le cadre de la transparence des méthodes d'estimation des émissions de GES et de polluants, le Citepa, qui utilise ces données, doit expliquer les raisons des changements des émissions entre deux éditions des rapports d'inventaires.

- **Mme Bessiere** (SDES) signale qu'un court encadré traite de ce sujet dans le rapport, dans la partie sur le bilan de la circulation, mais qu'une note méthodologique plus détaillée est disponible sur le site du SDES dans la partie Bilan de la circulation. L'encadré du rapport comporte un lien hypertexte qui renvoie vers cette note.
- **M. Roche** (président) rappelle que, de façon générale, le rapport ne comporte pas tous les éléments de description méthodologique pour ne pas l'alourdir. Cependant, il est convenu de documenter et de détailler précisément dans des fiches annexes tous les éléments nécessaires à la bonne interprétation des documents, tout ceci étant accessible sur internet via des liens que l'on a dans le rapport.

M. Le Merrer (CGT) indique être intéressé par l'étude prospective sur les mobilités et les transports qui doit aboutir d'ici la fin de l'année. Il retient notamment du rapport une précarisation de l'emploi en 2020, avec une interdépendance des rémunérations liée aux activités : forte baisse de l'emploi dans l'activité des transports et précarisation avec une très forte hausse de l'intérim et une baisse des salaires. La question de l'attractivité des métiers lui semble un enjeu important, à mettre en parallèle avec le groupe « travail, emploi et compétences » mis en place par le ministère de l'Économie et des Finances qui cherche à identifier sur les dix prochaines années les besoins de formation et pose aussi la question des rémunérations. S'agissant du transport scolaire, il rappelle que la loi d'orientation des mobilités permet d'ouvrir les transports scolaires aux déplacements domicile-travail mais, par définition, uniquement pendant les périodes scolaires. Il demande s'il est possible de disposer du pourcentage de personnes qui utilisent le transport scolaire afin d'estimer le besoin de transport collectif à satisfaire pendant les vacances scolaires.

- **M. Roche** (président) indique que sur le dernier point, ce n'est pas l'appareil statistique centralisé qui permet de répondre et se demande si, avec les opérateurs, Régions de France est en mesure d'approfondir la question. L'observation que l'ouverture du

transport scolaire à d'autres usagers peut leur créer des difficultés lui semble être un point intéressant. Il observe qu'en Île-de-France, la question ne se pose pas car c'est le système inverse, le transport scolaire étant immergé dans le transport collectif.

- **M. Savy** (université Paris Est) remercie les intervenants pour les présentations très claires et précieuses. Il observe que le manque d'attractivité pour les métiers du transport est un problème structurel aggravé par la conjoncture et que c'est aussi un problème dans d'autres pays, citant par exemple le cas britannique. Il indique qu'il faudra en passer par une augmentation des salaires, ce qui implique un renchérissement du coût des transports qui devra être pris en charge par les chargeurs, les clients et l'ensemble de l'économie.
- **M. Herrgott** (Régions de France) apporte une précision concernant le transport scolaire : le transport scolaire organisé par les régions concerne le transport hors agglomération (7,1 millions d'élèves concernés). La moitié sont éligibles et les 2/3 empruntent des transports scolaires par cars dédiés qui ne sont pas ouverts aux salariés. 1/3 des élèves empruntent des lignes régulières, cars de transport interurbain qui sont passés des départements aux régions. Ce sont deux types de transport bien distincts même si dans certaines régions, ils sont ouverts, sur réservation, à d'autres publics (prévu dans la LOM). En dehors des périodes scolaires, dans toutes les régions, il y a une offre de transport interurbaine qui reste équivalente et à l'usage des non scolaires. Dans les secteurs les plus ruraux, les transports scolaires sont réservés prioritairement aux élèves et il n'y a pas les mêmes possibilités d'ouverture à d'autres publics. Il ne faut donc pas mélanger les deux sujets : d'un côté, le transport scolaire avec une compétence propre et d'un autre côté, le transport interurbain qui a des objectifs et une autre compétence propre des régions. Des hybridations sont possibles dans certains cas, mais elles ne sont pas généralisables.

M. Roche (président) remercie les intervenants et introduit la partie « études » de la réunion, qui débute par une présentation des travaux sur la mobilité à longue distance à partir de l'exploitation de l'enquête de mobilités des personnes (EMP) qui a déjà fait l'objet de plusieurs autres restitutions.

PRÉSENTATION DES TRAVAUX SUR LA MOBILITÉ LONGUE DISTANCE

Discussion

M. Lezec présente les premiers résultats sur la mobilité à longue distance, à partir de l'enquête Mobilités des personnes 2019 (EMP 2019)

M. Roche (président) indique que si certains dans la formation s'intéressent à des exploitations particulières, ils peuvent manifester leurs besoins, leur intérêt, en complément du comité des utilisateurs pour alimenter les réflexions sur les produits de diffusion les plus pertinents.

M. Herrgott demande dans quelle mesure ces données seraient mobilisables pour des exploitations à une échelle régionale.

- **M. Lezec** (SDES) répond que l'exploitation régionale n'est pas possible en raison de la taille de l'échantillon ; l'exploitation sera faite à un niveau global et sur des zonages d'intérêt permis par le tirage de l'échantillon. Il précise que cela avait été réalisé en 2008, grâce à un suréchantillonnage financé par certaines régions partenaires, mais que cela n'a pas été possible pour l'enquête de 2019.
- **Mme Bessière** (SDES) indique la possibilité de faire des analyses territoriales selon les zonages de l'Insee, tels que les aires d'attraction des villes.

Mme Salathé (ONISR) demande s'il est prévu une exploitation concernant les deux-roues motorisés.

- **M. Lezec** (SDES) précise qu'on observe une baisse de l'usage des deux-roues motorisés dans la mobilité quotidienne locale et qu'on peut envisager une exploitation complémentaire spécifique.

Mme Salathé (ONISR) note qu'en 2012, il y avait eu une enquête concernant les déplacements des usagers des deux-roues motorisés et qu'on ne dispose pas de nouvelles informations depuis.

- **Mme Bessière** (SDES) indique que de gros progrès ont été faits dans la connaissance du parc des véhicules routiers avec le répertoire statistique des véhicules routiers, notamment grâce aux contrôles techniques qui permettent de repérer les véhicules toujours en circulation. Mais, actuellement, ces informations ne sont pas disponibles pour les deux-roues motorisés et à court terme, il n'y a pas d'enquête prévue sur leur usage.
- **M. Trevien** (SDES) précise que depuis le recensement de 2017, l'Insee distingue les deux-roues motorisés dans les déplacements domicile-travail. Comme pour le vélo, cela permet d'avoir des résultats spécifiques sur les deux-roues motorisés tous les ans et à des niveaux géographiques fins.

Mme Salathé (ONISR) note que concernant la connaissance de la marche et du vélo, les efforts faits sont louables, et renouvelle sa demande d'une enquête spécifique pour les deux-roues motorisés en 2022.

- **M. Roche** (président) prend note de la demande.

M. Soulé (Insee) demande si cette étude ou de futures études pourraient permettre de distinguer les autocars réguliers (lignes régulières sur longue distance, lignes vers les aéroports, transports scolaires, transports personnels) des autocars pour les excursions (à caractère occasionnel) ?

- **M. Lezec** (SDES) indique que pour chacun des déplacements déclarés dans l'enquête, on dispose du motif de chaque déplacement ainsi que d'une grille assez fine du mode de transport et notamment pour les transports collectifs et les autocars. Néanmoins, certains enquêtés n'ont pas une connaissance précise du type de transport utilisé. Une autre difficulté est qu'on risque d'avoir peu d'observations dans ces modalités fines.
- **M. Giret** (CNR) signale que dans le rapport annuel 2020 de l'OPTL concernant les métiers du transport et de la logistique, on dispose de la répartition des conducteurs par activité du transport routier de voyageurs : 46 % des conducteurs sont affectés à des lignes régulières, 41 % sur des véhicules scolaires, 8 % en tourisme.

M. Roche (président) introduit la deuxième présentation consacrée au programme d'études à partir du répertoire statistique des véhicules routiers.

PRÉSENTATION DU RÉPERTOIRE STATISTIQUE DES VÉHICULES

Discussion

M. Trévien (SDES) présente le répertoire statistique des véhicules routiers, la source intéressante qu'il constitue pour l'étude des mobilités, l'utilisation qui en a été faite pour l'étude territoriale sur les déplacements en voiture dans l'Insee [références : La France et ses territoires](#), et fait un zoom spécifique sur les VUL.

Mme Salathé (ONISR) demande comment accéder au répertoire pour réaliser d'autres études.

- **M. Trevien** (SDES) indique qu'il y aura deux types de diffusion pour le répertoire :
 - une diffusion la plus large possible sur le site, respectant les obligations de secret statistique ; des données de parc au niveau communal, téléchargeables sur les dix dernières années y sont déjà disponibles. Selon les demandes, les caractéristiques des véhicules et des utilisateurs pourront être ajoutées ;
 - un fichier d'études disponible au CASD, pour les chercheurs, au cours de l'année 2022.

M. Roche (président) demande s'il est possible d'avoir une vision plus globale des émissions réalisées sur le territoire en intégrant des éléments sur les VUL étrangers.

- **Mme Guillon** (SDES) souligne que les pays remontent déjà des données sur les parcs de VUL, mais pas sur leur circulation.
- **Mme Bessière** (SDES) précise que dans le cadre d'une task force, Eurostat réfléchit à une méthodologie pour une construire une enquête dans chaque pays sur les VUL. Plusieurs questions se posent : celle de l'utilisateur du VUL, celle du chargement (tonnages transportés) beaucoup plus difficile à appréhender, et celle complexe des trajets.

M. Roche (président) souligne une question qui a émergé dans les discussions autour de la prospective : la limite à 80 km/h pour définir les mobilités du quotidien pourrait-elle conduire à ce qu'une part, certes modeste, des mobilités du quotidien, sur des distances de plus de 80 km, ne soit pas comptabilisée en tant que telle ?

- **M. Lezec** (SDES) précise que l'enquête mobilité recense aussi les mobilités régulières domicile-travail, domicile-études de plus de 80 km et qu'il est possible de mesurer la part de ces déplacements dits contraints ; ces déplacements réguliers, c'est-à-dire plusieurs fois par mois, représenteraient 40 % des déplacements de longue distance professionnels.
- **M. Trevien** (SDES) indique qu'il n'y a pas d'angle mort dans l'enquête mobilités des personnes et qu'il y a juste un mode d'interrogation différent avec une interrogation pour un jour de la semaine sur la mobilité locale et sur plusieurs mois pour la mobilité de longue distance.
- **M. Herrgott** (Régions de France) souligne que c'est une question primordiale dans le fonctionnement de la compétence transport des régions, qui couvre le transport du quotidien pour les déplacements domicile-travail, mais aussi les trafics occasionnels. Il indique disposer d'éléments qualitatifs sur la segmentation des profils clients sur le ferroviaire ou sur l'interurbain routier entre le quotidien (actifs, étudiants, scolaires), l'occasionnel (loisirs, jeunes, occasionnel professionnel) ou l'hebdomadaire (navetteurs domicile-travail, loisirs).

M. Roche (président) rappelle que lors de la dernière réunion, certains membres avaient été très inquiets par l'évolution de la définition économique de l'entreprise et qu'il avait donc été convenu d'avoir plus d'éléments d'explication sur les nouvelles méthodes.

- **Mme Bessière** (SDES) rappelle que la nouvelle définition économique de l'entreprise tient compte de l'appartenance à un groupe et de l'autonomie de décision, ce qui permet notamment d'éviter de prendre en compte dans les statistiques des transactions entre unités du même groupe qui n'ont pas de réelle signification économique. Dans le secteur des transports, beaucoup d'entreprises n'appartiennent pas à un groupe et pour elles la mise en place de cette définition n'a aucun impact. En revanche les entreprises appartenant à un groupe n'ont pas toujours l'autonomie de décision, et pour elles effectivement le périmètre peut changer.
- Elle annonce la mise en place, en début d'année 2022, d'un groupe de travail ouvert aux personnes intéressées de la nouvelle formation. Elle propose de présenter en détail, avec l'Insee, le changement de concept entreprises et l'impact que cela peut avoir sur les statistiques des transports. Elle indique que l'Insee a publié deux fois en concept d'entreprises et a lancé une enquête auprès de ses utilisateurs pour voir comment faire évoluer ses publications, notamment la publication annuelle qui fait référence en matière de statistiques d'entreprises structurelles. Un groupe de travail du CNIS s'est réuni au printemps 2021, qui fait suite aux travaux en 2019 qui précédaient ce changement de concept.

M. Atyf (association des VTC de France) demande s'il est possible de faire une étude sur un phénomène très présent en ce moment, celui des livreurs Deliveroo, Ubereat.

- **Mme Bessière** (SDES) indique que dans la nomenclature d'activités et de produits, ils sont dans les « autres activités de poste et de courrier » et ne sont pas faciles à isoler. En termes de créations d'entreprises, ce sont eux qui expliquent la majorité des créations de micro-entreprises.
- **M. Giret** (CNR) signale une étude du 28 avril 2021 réalisée par le bureau de recherche 6T « Les livreurs de plateformes de livraison instantanée » menée dans le quart nord-est de Paris, sur la sociologie de ces livreurs.

M. Francavilla (VIP TLT) souligne que concernant la fiche F6 « la mobilité à vélo gagne du terrain », les gens prennent leur vélo car l'utilisation de la voiture est plus contrainte, notamment à cause des limitations de vitesse.

- **M. Roche** (président) rappelle que la formation Transports est une instance d'analyse statistique et n'est pas le lieu idoine pour débattre des politiques publiques.

M. Pujol (FFEVTC) demande s'il existe une étude concernant la demande en électricité pour les années à venir, en lien avec les besoins liés aux bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides.

- **M. Roche** (président) signale que la DGEC et la DGITM ont mené des travaux sur le sujet, notamment sur l'alimentation des bornes de recharge.

Conclusion

M. Roche (président) acte le principe d'une présentation du bilan annuel à l'automne 2022.

Mme Bessière (SDES) propose que la prochaine réunion de la formation Transports se tienne en avril 2022, avec une séance dédiée aux études.

M. Roche (président) propose que la question de la contribution de la formation aux travaux de la CEDD soit également traitée durant cette séance d'avril. Il remercie l'ensemble des intervenants et des participants à la réunion et clôture la réunion.