



Paris, le 19 janvier 2009 - N°26/D130

Formation TRANSPORTS, TOURISME

Programmes statistiques à moyen terme 2009-2013

page

TRANSPORTS

Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire
Commisariat général au développement durable - Service économie, statistiques et prospective (SESP)
Sous-direction de l'observation statistique des transports2

TOURISME

Ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi
Insee - Direction des statistiques d'entreprises
Département des synthèses sectorielles - Pôle Tourisme.....8

Secrétariat d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des PME, du tourisme et des services - Direction du Tourisme
Département de la stratégie, de la prospective, de l'évaluation et des statistiques 10

TRANSPORTS

Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire

Commisariat général au développement durable -

Service économie, statistiques et prospective (SESP)

Sous-direction de l'observation statistique des transports

L'élaboration du programme à moyen terme 2009-2013 se situe dans un environnement complexe dans la mesure où les demandes existantes sont importantes, les demandes potentielles notamment liées aux aspects environnementaux diffuses et les conditions de recueil des données mouvantes.

L'insuffisance des connaissances sur les transports est démontrée : Le rapport commandé par le CNIS sur « l'inventaire des besoins d'informations sur les transports » dresse une liste importante de risques pesant sur le système actuel (lié notamment à la dérégulation ferroviaire, la décentralisation et l'intégration européenne) mais également une vaste liste de recommandations afin de satisfaire les demandes les plus variées allant de l'évaluation des projets d'infrastructure à la connaissance des motivations de la mobilité des ménages et de leur choix modaux en passant par le maillage territorial en infrastructures, la connaissance des flux de personnes et de marchandises par origine et destination et les statistiques économiques et sociales plus classiques.

D'une part, un bilan du programme à moyen terme 2004-2008 en demi-teinte stigmatise les difficultés du système statistique à maintenir la qualité de l'information produite et a fortiori à mettre en œuvre les opérations prévues (ex. sondage circulation),

D'autre part, le champ des demandes s'élargit : outre les flux physiques (marchandises et mobilité des personnes) et l'analyse économique du secteur, s'ajoute une demande croissante d'identification des externalités et la recherche d'un niveau de détail de plus en plus fin. Le lien entre information localisée et statistiques nationales soulevant des difficultés d'interprétation.

L'organisation même du système statistique sur les transports fait intervenir de nombreux acteurs (directions du ministère, centres d'études et institut de recherche sous tutelle, acteurs privés...), chacun sur leur domaine de compétence, rendant souvent la coordination délicate. Par ailleurs, elle mobilise des données de statut tout aussi varié (enquêtes statistiques menées par le service statistique seul ou en partenariat avec d'autres organismes, en régie ou en sous-traitance, sources administratives, données recueillies auprès d'opérateurs monopolistiques ou sous tutelle). Ce besoin de coordination s'inscrit aujourd'hui dans une période de réorganisation majeure du ministère qui a notamment conduit à retarder la mise en œuvre de la recommandation du « rapport Bernadet » de création d'un **comité de coordination statistique** impliquant le service statistique et les Directions opérationnelles. La Direction générale de la mer et des transports a cependant mandaté M. JB. Bouzigues pour étudier les actions à mener en vue de répondre au mieux aux recommandations du rapport dans le domaine des transports terrestres et dont les objectifs sont en particulier, au delà du constat des besoins exprimés dans le rapport du CNIS de recenser les ressources statistiques effectives, proposer une stratégie de mobilisation des sources existantes non exploitées et identifier les moyens humains et techniques disponibles (ERA-Fret, Centres d'études techniques de l'équipement –CETE-, rechercher le meilleur moyen de rendre accessibles ces données.

1. les engagements qui prédéterminent le programme

Le programme statistique sur les transports concerne à la fois les statistiques sur les transports proprement dits, les activités économiques de transport et de logistique et sur l'impact environnemental de ces activités.

Les statistiques sur les transports sont au plan international essentiellement pilotées dans le cadre de l'Union européenne (titre V du programme statistique quinquennal de l'Union) et par l'ONU.

La coordination entre l'UE et la CEE-ONU est assez forte si bien que les programmes sont relativement harmonisés. Les règlements statistiques par mode de transport sont :

- règlement 91/2003 pour les transports ferroviaires
- règlement 437/2003 pour les transports aériens
- règlements 1172/1998, 6/2003 et 642/2004 pour les transports routiers de marchandises
- règlement 1365/2006 pour les transports fluviaux
- directive 95/64/CE du Conseil du 8 décembre 1995 pour les transports maritimes

Les activités économiques sont principalement encadrées par les règlements sur les statistiques structurelles (règlement SBS n°58/1997) et les statistiques de court terme (règlement STS n°1158/2005) pour les prix des services de transport.

Concernant l'impact environnemental, on citera les nombreux règlements sur les statistiques relatives aux déchets ainsi que les obligations d'inventaires nationaux relatifs aux émissions polluantes. Ces derniers ne sont pas directement liés aux transports, mais conduisent à établir des données en vue de permettre la réponse à ces demandes par les autorités qui en ont la charge.

Les développements à venir du côté de la statistique européenne portent essentiellement sur la recherche d'une synthèse des transports : répartition modale des transports de marchandises, bilan de la circulation routière.

La collecte des informations statistiques pourrait être influencée dans un proche avenir par les priorités de la Commission : en matière maritime par les modifications du contexte administratif liées à la mise en œuvre du « livre bleu » sur l'espace maritime européen ; dans le cadre du plan logistique par la priorité donnée à la simplification des documents de fret et leur dématérialisation, enfin en matière de mobilité urbaine par la volonté de créer un guide de bonnes pratiques pour lutter contre la congestion (« livre vert »).

La demande européenne va se traduire par :

- la nécessité de mieux connaître la circulation (véhicules.km) sur l'ensemble des infrastructures et en particulier sur les infrastructures routières.

Dans ce domaine, le système statistique français est relativement bien avancé par rapport à ses partenaires. Il n'en demeure pas moins que des améliorations sont à apporter en particulier pour mieux connaître le transit, l'activité des poids lourds étrangers en France et la circulation des véhicules utilitaires légers et mieux positionner la circulation routière sur le réseau.

- La politique d'investissement en infrastructures

La demande européenne n'est pas encore précise, le cadre réglementaire dans lequel elle s'inscrivait n'étant plus valide depuis plusieurs années. Dans ce domaine toutefois, les travaux engagés en 2008 et qui se poursuivront en 2009 et probablement en 2010 pour le rétablissement d'un compte satellite des transports devrait fournir une analyse répondant à la demande tant européenne que nationale.

- Les nuisances (insécurité, émissions, congestion)

Le livre vert de l'Union pour la mobilité urbaine pourrait être source de demandes nouvelles dans le domaine. Par ailleurs, suite au Grenelle de l'environnement, doit être créé un « observatoire énergie-environnement des transports » auquel le SESP serait associé avec le CITEPA et l'ADEME. Cet observatoire devrait permettre de dégager, outre une mise en valeur des informations existantes et la clarification de leur qualité, une méthodologie acceptée en vue d'un affichage et d'une collecte d'information sur les émissions au niveau micro-économique. Il résulte du Grenelle la volonté de porter au niveau européen la démarche engagée.

Par ailleurs, dès à présent, nous ne remplissons pas intégralement nos obligations européennes :

- les indices de prix du transport aérien de fret, du transport maritime de marchandises ne sont pas encore produits ni diffusés, nous devons à brève échéance produire un indice de prix de la manutention et de l'entreposage que nous ne parviendrons pas à produire dans les délais compte tenu du retard pris sur les deux autres indices ;
- nous connaissons quelques délais dans la diffusion des données relatives au transport maritime (nous sommes avec l'Italie le pays le plus en retard) ;

Conseil national de l'information statistique (Cnis).

Programmes statistiques à moyen terme 2009-2013 de la formation « Transports, tourisme »

- nous ne fournissons pas les données relatives au nombre d'unités intermodales de transport dans le domaine ferroviaire de même que les données sur les flux régionaux de passagers ferroviaires.

Le rattrapage de ces manquements constitue une priorité de premier plan.

Au plan plus spécifiquement national, la feuille de route du système statistique sur les transports est particulièrement guidée par le rapport Bernadet d'une part, et par les préoccupations qui s'expriment en matière de suivi des nuisances des transports, en particulier en termes d'émissions polluantes.

Les recommandations émanant du rapport Bernadet sont vastes et concernent l'ensemble des informations sur les transports. Pour ce qui concerne les informations statistiques, on peut retenir pour l'essentiel :

- l'amélioration de la connaissance des échanges internationaux de marchandises et du transport domestique associé, notamment dans ses aspects intermodaux (connaissance des *hinterlands* portuaires) ;
- l'amélioration de l'information sur la circulation routière, passant notamment par la préservation de l'information relative au réseau décentralisé, en particulier la circulation automobile en milieu urbain et la consolidation de la connaissance des origines/destinations des flux d'automobiles ;
- la connaissance des origines/destinations finales et des prix pratiqués en transport aérien ;
- la mise en place d'un système d'information sur la logistique au sens « organisation des transports » à travers notamment la mise en place d'une enquête permanente sur l'activité des entrepôts ;
- Le suivi du transport combiné (notamment dans le ferroviaire) et des unités de transport intermodal.
- L'amélioration de la qualité des statistiques en matière de transports en commun et notamment pour ce qui concerne les origines destinations de voyageurs. Un effort de suivi de l'offre de service et de sa qualité devra être réalisé.

A ces demandes, s'ajoutent les besoins désormais exprimés à la suite du Grenelle de l'environnement et qui portent plus particulièrement pour le moment sur l'évaluation et la localisation des émissions polluantes liées aux transports. Dans ce cadre, un plus grand détail du suivi des émissions de CO2 sera demandé et la recherche d'une cohérence de l'information statistique avec les évaluations qui pourront être faites au niveau local ou micro économique avec l'affichage du contenu en CO2 des prestations transport sera recherchée.

2. les préoccupations prioritaires

a. le recueil d'information

Le changement du système d'immatriculation des véhicules va s'accompagner d'un profond remaniement de l'organisation des circuits de production des informations relatives au **parc de véhicules routiers**. En effet, dès le 1^{er} janvier 2009, un nouveau système d'immatriculation sera mis en place. A cette occasion, une nouvelle contractualisation entre les partenaires intervenants dans la production, la gestion et la diffusion des informations produites à l'aide des données relatives aux cartes grises devra être mise en place.

Cette réorganisation aura des conséquences en matière budgétaire et organisationnelle, mais conduira également à des révisions de l'évaluation du parc. En effet, progressivement les véhicules anciens basculeront dans le nouveau système (environ 6 M de véhicules sont annuellement échangés sur le marché de l'occasion). A l'horizon de 2012, l'ensemble des véhicules devrait avoir basculé dans le nouveau système ce qui devrait permettre d'éliminer du fichier actuel les véhicules hors d'usage ou exportés mais non déclarés (estimés à une dizaine de millions de véhicules).

L'appariement du fichier des véhicules avec les données de contrôle technique a déjà été testé. Le moyen terme 2009-2013 verra se réaliser une amélioration de l'estimation du parc (avec imputation de probabilités de survie fonction du délai écoulé depuis le dernier contrôle) ainsi qu'une estimation des

distances parcourues par les véhicules. Cette opération portera dans un premier temps sur les bus et cars puis sur les PL et dans un second temps sur les VUL puis sur les voitures particulières.

La connaissance de la **circulation routière** pourrait bénéficier à terme de la mobilisation des informations relatives aux péages routiers et autoroutiers. En attendant, il sera nécessaire d'exploiter le « sondage de la circulation » réalisé par le SETRA en 2005. La mise en place d'une enquête permanente avec le soutien de l'ONISR, sur l'utilisation des deux-roues motorisés devrait permettre de mieux connaître les distances parcourues, les réseaux utilisés et d'en rapprocher les résultats avec les éléments sur l'accidentologie.

La diffusion de **statistiques ferroviaires** est dès à présent perturbée par l'ouverture à la concurrence du marché. La SNCF n'étant plus monopolistique sur le fret et étant en passe de ne plus l'être pour les passagers refuse que soient publiées les informations fournies ou demandées concernant les trafics par origine et destination. Les nouveaux opérateurs ferroviaires sont interrogés mais ne représentent encore qu'une part minime du marché (ne permettant pas de lever le secret statistique) et les informations recueillies ne sont pas toujours homogènes (effets de seuils). Le projet de loi Grenelle 1 propose la mise en place d'une autorité de régulation du transport ferroviaire. La capacité de cette autorité à collecter de l'information (non statistique au sens de la loi de 51) devrait permettre toutefois de satisfaire les besoins de l'État signalés dans le « rapport Bernadet ».

Une meilleure connaissance globale de la **mobilité des personnes et des modes de transport utilisés** sera recherchée. A cette fin, il serait certainement utile de préparer la mise en œuvre d'un système d'information statistique reposant sur la remontée et la mobilisation permanente de l'ensemble des sources disponibles régulièrement : enquêtes sur les transports en commun urbains et non urbains, données sur le parc et la circulation des véhicules automobiles, rassemblement des données de panel et des enquêtes « ménages-déplacements ». A cette fin :

- **l'enquête nationale « transports et déplacements »** menée en 2007-2008 sous la maîtrise d'ouvrage partagée du SESP et de l'INRETS et réalisée par l'INSEE donnera lieu à publications à partir de 2009, diffusion de fichiers détail par le SESP à partir de la fin 2009 et pourrait servir d'ancrage à un système d'actualisation basé sur la mobilisation d'indicateurs appliqués à la structure fournie par l'enquête ;
- la qualité des informations recueillies sur les **transports en commun urbains** (« base CERTU-GART, UTP) devra être poursuivie. En particulier, l'exhaustivité des réponses sera recherchée quitte à hiérarchiser les demandes et accepter des non-réponses partielles. Par ailleurs, des travaux sur la mesure de la qualité de service seront engagés ;
- le **recours aux panels** pour estimer d'une part les déplacements longue distance de personnes (panel SDT), la consommation de carburants (panel carburants dit « SECODIP ») ou encore les distances parcourues par les ménages avec leurs véhicules particuliers (panel « parc-auto ») devra être réétudié au cours du moyen terme. En effet, les règles de marché public impliquent notamment une mise en concurrence régulière que les panels classiques n'autorisent pas et conduit les entreprises à réorganiser leur mode de collecte. Le besoin de représentativité de ces enquêtes devrait dès lors être examiné et le cahier des charges revu en conséquence.

L'exploitation de l'ENTD permettra également de répondre à un grand nombre de questions connexes à la mobilité (sécurité, charges financières, comportements...) et à ses déterminants.

Concernant le **transport de marchandises**, outre les travaux permanents, une nouvelle vague de enquêtes « marchandises en ville » devrait être menée sous la direction du Laboratoire d'économie des transports (Lyon 2) au cours des prochaines années. Par ailleurs, le SESP devrait reproduire une enquête sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers. Cette enquête (dont les résultats relatifs à 2005-2006 sont en cours de diffusion) pourrait être légèrement modifiée pour étoffer le volet utilisation détaillée (page 4 du questionnaire) pour les seuls véhicules utilisés par des entreprises de transport (dont les parcours sont de l'ordre de 30 mille km par an contre 16 mille pour les autres véhicules d'entreprise).

La connaissance des **flux internationaux de marchandises** souffre depuis ces dernières années de difficultés liées à la mise en place du marché unique européen. Pour le commerce intracommunautaire, les entreprises ne sont plus obligées depuis le 1^{er} janvier 2006 de déclarer la masse des marchandises échangées alors que cette variable était essentielle dans le dispositif statistique sur les transports. Pour 2006, le SESP a pu estimer les masses non renseignées, mais cette méthode d'estimation deviendra de plus en plus fragile.

Conseil national de l'information statistique (Cnis).

Programmes statistiques à moyen terme 2009-2013 de la formation « Transports, tourisme »

Pour pallier ce manque d'information, la mobilisation des informations issues des statistiques de transport sera nécessaire alors même que cette information est particulièrement fragile pour les échanges internationaux :

- améliorer le partage dans l'activité des ports entre véritables entrées / sorties et transbordements ;
- mobiliser les enquêtes de tous les pays européens sur le transport routier de marchandises pour mieux connaître les flux d'importation et d'exportation (par exemple, distinguer dans les trafics routiers ceux chargés ou déchargés dans un port de ceux chargés ou déchargés dans la ville portuaire) ;
- améliorer la connaissance des flux de transport de fret aérien ;
- étendre l'enquête « transit » à partir de la prochaine édition programmée en 2009 aux flux terrestres empruntant les principaux points frontière français reliant l'Europe aux îles britanniques et au bassin méditerranéen via le tunnel sous la Manche, le port de Calais et le port de Marseille.

La réponse à la question de la place effective de la **logistique** dans l'économie fera l'objet de travaux spécifiques qui ont déjà débuté à titre exploratoire et qui se poursuivront pour aboutir dans le cadre du moyen terme.

La mise en place d'un suivi des flux de marchandises dans les plates-formes logistiques et les entrepôts et des opérations qui y sont effectués. La question du suivi des entrepôts est difficile à plusieurs égards. Il faut non seulement les localiser mais ensuite en suivre de manière synthétique l'activité et les flux d'entrée et sortie. Différents travaux ont été engagés, soit à partir de la base de données SITADEL des permis de construire, soit à partir des emplois repérés comme logistiques dans les déclarations annuelles de données sociales (DADS), soit enfin à partir des données sur les installations classées gérées par les DRIRE. Ils seront poursuivis dans l'optique de rechercher le meilleur champ d'investigation possible d'une part et d'élaborer le questionnaire adéquat (intermodalité, emploi, activité effective, circulation de véhicules) d'autre part. La concertation avec les autres directions du ministère (notamment en charge des ports et de la prévention des risques) pour l'identification du champ des entrepôts devra débuter prochainement ; une analyse des travaux menés notamment par Destatis (institut de statistique allemand) sera également menée.

Le **redéploiement du système statistique d'entreprise** avec la mise en œuvre en collaboration avec l'Insee de la Refonte des enquêtes sectorielles annuelles (RESANE) qui conduira à réduire la charge des entreprises relative à ces enquêtes. Pour les informations communes à l'ensemble des secteurs, les données administratives seront utilisées systématiquement et une Enquête Structurelle Annuelle (ESA), mise en œuvre par l'Insee, complètera ce dispositif pour les données absentes des sources administratives. En parallèle, des enquêtes sectorielles (appelées volets sectoriels) donneront lieu à une interrogation par le SESP. Cette interrogation sera annuelle pour le TRM et le TRV et d'une moindre fréquence (triennale) pour les autres secteurs des transports. Dans un second temps, la prise en compte des groupes ou des branches opérationnelles de groupes en lieu et place des sociétés (entreprises au sens juridique) sera mise en place en tant que de besoin pour améliorer la pertinence de la statistique d'entreprise.

La mise en œuvre d'un suivi régulier de l'évolution des prix dans les transports concerne en premier lieu les prestations offertes aux entreprises (en liaison avec le règlement européen sur les statistiques court terme). Le dispositif d'observation reposera en partie sur des sources existantes dans le cas es prix du maritime, mais nécessitera une interrogation des entreprises pour le transport régulier et le cabotage. Les enquêtes nécessaires pour l'entreposage et la manutention seront lancées dans un deuxième temps.

b. la diffusion

La politique de diffusion des travaux statistiques déjà engagée avec l'accès en ligne aux résultats de l'enquête annuelle d'entreprise sera étendue à de nouvelles sources. L'accès direct sur internet aux bases de diffusion sous forme « Beyond 20/20 » permet la constitution de tableaux par l'utilisateur lui-même à partir de cubes multidimensionnels croisant de nombreuses variables. Cette technique de diffusion sera étendue sans renoncer aux traditionnels supports que sont les informations rapides, les

SESP en Bref et les notes de synthèse pour les analyses ou les résultats détaillés (tableaux non commentés).

La première source statistique après les enquêtes annuelles d'entreprises, transformées ultérieurement en enquêtes sectorielles annuelles, sera le fichier central des automobiles. Les cubes seront organisés au mieux de manière à permettre la réponse gratuite et directe à l'essentiel des demandes actuellement adressées au SESP pour des exploitations particulières.

La deuxième source sera certainement l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises, également de manière à mieux satisfaire les demandes des utilisateurs avec un outil général ne nécessitant plus le traitement individuel.

Dans le cadre du Comité de coordination statistique qui devrait être créé dès la réorganisation du ministère arrêtée, le SESP cherchera également à mieux valoriser les travaux d'importance statistique réalisés par d'autres directions ou organismes relatifs aux transports.

TOURISME

**Ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi
Insee - Direction des statistiques d'entreprises
Département des synthèses sectorielles - Pôle Tourisme**

En ce qui concerne le suivi de l'offre touristique, l'objectif principal de moyen terme est d'être complètement en conformité avec la réglementation européenne qui devrait être révisée d'ici 2010, selon des orientations déjà largement anticipées.

1. Les engagements déjà pris

Les chantiers engagés en 2009 devront être poursuivis et conduits à terme.

Un grand chantier de moyen terme concerne **le suivi des hébergements collectifs touristiques autres** que les hôtels et les campings. Une première étape sera franchie d'ici fin 2008 avec la mise en place d'un parc de référence limité aux unités réglementées et bien repérées. Ainsi le contour du champ du parc des hébergements collectifs est à présent arrêté à la suite des travaux engagés par le Pôle Tourisme et la Direction du Tourisme sur ce thème ; le suivi du parc se limitera aux hébergements collectifs retenus car réglementés, bien repérés et correctement immatriculés dans le répertoire SIRENE : les résidences de tourisme, les résidences hôtelières, les auberges de jeunesse, les centres internationaux de séjour, les centres sportifs, les maisons familiales et les villages de vacances ; ces établissements collectifs touristiques relèvent des groupes d'activités 551 à 553 (NAF Rev 2). Le parc, initialisé par le pôle, est proposé à la validation aux directions régionales à titre d'expert car elles sont en relation avec les partenaires touristiques locaux qui sont une source incontournable d'informations.

L'étape suivante est la mise au point d'une enquête de fréquentation sur ce nouveau champ envisagée dès 2009; dans un premier temps cette enquête doit répondre strictement aux besoins exprimés par la Directive européenne au niveau France entière et régions. Il faudra s'assurer que l'on pourra ainsi répondre dans les temps au nouveau règlement européen sans dérogation spécifique et dans le cadre de la nouvelle nomenclature d'activité. En particulier, si le règlement retenait un seuil de taille minimum, il faudra sans doute adapter le système d'enquêtes.

A échéance de 2010, des opérations qualité seront peut être nécessaires pour valider que toutes les unités d'hébergements collectifs touristiques sont bien immatriculées dans les codes d'activité touristiques (c'est à dire les groupes 551,552 et 553 de la NACE Rev 2).

La maîtrise de la charge d'enquête pesant sur les entreprises restera une préoccupation forte. C'est pourquoi le développement de la **collecte par internet** devra être particulièrement suivi. Tout d'abord, on fera fin 2009 un bilan de la première campagne de collecte ; puis on verra comment inciter les répondants à utiliser plus ce canal de réponse, à l'image de ce qui est fait depuis quelques années pour les enquêtes de conjoncture de l'Insee. Ensuite, à compter de 2010-2011, il faudra examiner l'intérêt et les modalités souhaitables pour ouvrir cette option de collecte aux campings et aux autres hébergements collectifs. Enfin de façon plus large, on examinera si une interrogation via les têtes de réseaux d'enseigne est susceptible d'alléger la collecte tout en gardant une information localisée.

2. Les préoccupations prioritaires

Le pôle aura à suivre les différents travaux statistiques menés sur le tourisme, que ce soit au niveau national ou régional, avec la préoccupation de veiller à la qualité interne des travaux, et d'éviter le chevauchement entre différentes opérations portant sur ce domaine.

A échéance de 2010-2011, une fois fixé le nouveau texte réglementaire européen et compte tenu des compétences territoriales retenues alors sur le domaine du tourisme, il faudra voir si on ne peut pas

Conseil national de l'information statistique (Cnis).

Programmes statistiques à moyen terme 2009-2013 de la formation « Transports, tourisme »

rationaliser davantage le dispositif de suivi d'un parc d'hébergements collectifs et d'enquêtes de fréquentation mensuelles de façon à limiter le coût et la charge d'enquête.

**Ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi
Secrétariat d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des PME, du tourisme et des services - Direction du Tourisme
Département de la stratégie, de la prospective, de l'évaluation et des statistiques**

Pour les prochaines années, les objectifs de la Direction du tourisme en matière d'observation s'inscriront tout d'abord dans la continuité. Au cours de la période du moyen terme qui s'achève (2004-2008), des avancées ont été réalisées, avec notamment la mise en place de la nouvelle enquête auprès des visiteurs venant de l'étranger, mais des insuffisances subsistent. La statistique du tourisme a dû faire face à des évolutions institutionnelles fortes au cours de la décennie passée (marché unique, création de la zone euro, etc.) qui ont accru les difficultés inhérentes au domaine. L'élargissement de l'Union Européenne accentue encore ces difficultés et les évolutions réglementaires touchant les activités pourront s'accompagner également d'une évolution des sources notamment de nature administrative. Les efforts de consolidation devront donc se poursuivre.

Des orientations nouvelles seront par ailleurs impulsées par l'évolution du paysage institutionnel qui, outre l'évolution des normes et contraintes internationales, sera marqué par des réformes comme celle du classement des hébergements touristiques. S'agissant de l'appareil productif, la statistique d'entreprise est déjà fortement marquée par la réforme de la nomenclature internationale des activités. La connaissance des entreprises touristiques, des besoins d'emploi et de formations, des difficultés de recrutement, des niveaux de rémunérations, etc., seront des thèmes pour lesquels les demandes d'informations devraient également être fortes.

Mais il faut également rappeler que la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, a transféré certaines des compétences en matière de tourisme à la région, en matière de promotion, de commercialisation et de définition des politiques locales mais aussi en ce qui concerne l'observation du tourisme. Il y a donc un besoin fort de coordination, d'harmonisation et de cohérence de l'observation statistique, pour assurer la comparabilité interrégionale et répondre aux engagements communautaires et internationaux. C'est pourquoi, le dispositif contractuel que la Direction du tourisme a mis en place avec les Conseils régionaux en matière d'observation économique du tourisme doit être pérennisé et approfondi.

1. Le contexte institutionnel de la statistique du tourisme et les besoins exprimés

Le contexte de la statistique du tourisme est très marqué par les normes et obligations internationales et européennes. L'importance du tourisme international dans les économies impose harmonisation des concepts et comparabilité des données. Mais les besoins d'outils d'aide à la décision et d'évaluation des politiques publiques sont également très importants, se développent et s'élargissent.

1.1. Les normes et concepts internationaux

La statistique du tourisme se situe dans un paysage marqué par une évolution des normes et obligations internationales. Les normes internationales évoluent sous l'égide de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), avec deux composantes : les normes IRTS (« International recommendations on tourism statistics ») et la version révisée du cadre conceptuel des comptes satellites du tourisme (« Update of the Tourism Satellite Account : Recommended Methodological Framework »). Les évolutions de ces deux composantes viennent d'être validées lors de la dernière réunion de la Commission des statistiques de l'ONU (février 2008).

Mais il s'agit en fait plus d'adaptation que d'évolutions fondamentales. On peut noter notamment que le concept de base reste le nombre d'arrivées de touristes, concept dont la pertinence fait l'objet de beaucoup de critiques. Néanmoins, parmi les principales modifications proposées pour l'IRTS, on peut noter : des précisions sur les définitions et des clarifications de concepts, comme ceux de visiteur, d'environnement habituel, de dépense et de consommation touristique, etc. et une

clarification des distinctions entre tourisme interne, tourisme récepteur et tourisme émetteur¹ ; la cohérence des nomenclatures d'activité spécifiques au tourisme avec celles de la CITI ; une insistance renforcée sur la qualité des processus et de la diffusion ; une clarification du lien avec les comptes satellites du tourisme. S'agissant des comptes satellites, ils doivent donc prendre en compte les modifications de l'IRTS 2008. Le projet d'établissement d'un nouveau compte satellite du tourisme entre dans ce schéma (cf. point 2.3).

1.2. Les obligations européennes

La statistique européenne du tourisme fait actuellement l'objet de la Directive 95/57/CE du 23 novembre 1995. Eurostat travaille à un réexamen du contenu de cette Directive, le projet étant de faire adopter un règlement à échéance de 2008-2009, pour une mise en œuvre à échéance de 2010-2011, donc au cours de ce moyen-terme. Mais il s'agit bien d'anticiper dans la mesure du possible, par rapport à ces obligations futures, afin de satisfaire à nos obligations dès leur entrée en vigueur.

Une « task-force » à laquelle participe la France a été constituée à cette fin. Les enjeux de ce nouveau règlement seront centrés sur l'homogénéité des données statistiques de l'ensemble des États membres de l'Union européenne, objectif prioritaire suite au dernier élargissement. Le futur règlement devrait finalement être assez proche de la directive actuelle, avec cependant des demandes d'indicateurs sur les excursionnistes.

Par ailleurs, indépendamment du règlement, un certain nombre d'indicateurs viendront enrichir les bases de données statistiques liées au tourisme. Des problématiques telles que l'emploi, le tourisme durable et la transversalité du tourisme seront mises en avant. Sur ces thèmes, connexes au tourisme, Eurostat complètera la base de données « tourisme » à partir d'indicateurs existant par ailleurs dans d'autres domaines, la fourniture des indicateurs ne relevant pas des services statistiques en charge du tourisme. Ainsi les données d'emploi sur les secteurs de l'hébergement seront déduites des enquêtes « Labour Force ».

Enfin, une réflexion s'est engagée concernant les comptes satellites du tourisme (CST), afin que les pays européens puissent fournir un certain nombre d'agrégats économiques compatibles avec le cadre conceptuel des CST. Cependant, l'élaboration d'un compte complet, selon les normes de l'OMT, n'est pas demandée aux états membres.

Il faudra également poursuivre les actions « qualité » décidées en concertation avec l'Insee, conformément à la mise en place du code de bonnes pratiques de la statistique européenne. Il s'agit notamment d'une meilleure documentation de notre système d'information.

1.3. Les besoins internes de suivi et d'évaluation des activités touristiques

- le suivi des réformes institutionnelles

S'agissant du suivi de la mise en œuvre et de l'évaluation des politiques publiques, le dispositif d'observation statistique sera notamment sollicité dans le cadre de la réforme du classement des hébergements touristiques actuellement en projet. Pour mettre en place un dispositif de suivi et d'évaluation de cette réforme, certaines précautions doivent être prises lors de sa mise en œuvre. Il faudra notamment prévoir les modalités concrètes de remontée de l'information du classement de chaque unité, de l'autorité compétente vers le répertoire SIRENE géré par l'Insee.

D'autres évolutions doivent également être prises en compte, comme par exemple l'élargissement du champ d'application et le développement de la marque « Qualité Tourisme », ou l'évolution des réglementations relatives aux activités de production et de vente de voyage (textes réglementaires d'application de l'ordonnance de 2005 et transposition de la Directive « services » en droit français). Pour faire le lien avec les instruments statistiques, on peut évoquer la mise en place au 1^{er} janvier 2008 de la NAF.rev2, qui sépare les activités de production de celles de vente de voyages. Les statistiques d'entreprises par activité principale permettront des analyses plus pertinentes de ce point de vue.

¹ Avec la prise en compte du lieu de résidence du prestataire au lieu du lieu de consommation.

- le suivi de l'évolution de l'emploi et des métiers

Le thème de l'évolution de l'emploi est une des priorités des politiques publiques. C'est le cas des politiques en faveur du tourisme. Si le développement de la connaissance de l'emploi lié au tourisme était absent du programme à moyen terme 2004-2008, il a fortement émergé pendant la période et un travail important a été accompli, notamment à partir de la source DADS. Mais il reste des insuffisances, notamment sur la connaissance des emplois touristiques publics : municipalités et régions qui gèrent campings, offices de tourisme, remontées mécaniques, sur la connaissance de la saisonnalité des emplois et des types de contrats, etc. Des compléments sont donc attendus pour une meilleure couverture du champ.

Parmi les nouveaux besoins exprimés, figurent notamment une meilleure connaissance de l'adéquation des formations aux métiers du tourisme, les difficultés d'embauche dans certains métiers du tourisme, etc.

- de nouvelles préoccupations à l'origine de nouveaux besoins

Dans le secteur « foires, salons et congrès », le tourisme d'affaires, un ensemble de mesures ont été retenues pour accroître la compétitivité et l'attractivité de la France en concertation avec tous les acteurs de la filière. Un comité national de pilotage a été constitué à cet effet, offrant un lieu de concertation entre les professionnels et les pouvoirs publics. Un besoin d'une meilleure connaissance du tourisme d'affaires est exprimé. En effet, outre sa définition, qui mériterait une clarification des concepts, sa mesure est très vague. Elle nécessite une double approche, en termes de tourisme récepteur des voyageurs d'affaires venus des pays étrangers et tourisme d'affaires interne et émetteur des voyageurs d'affaires Français.

La priorité nouvelle donnée au thème du développement durable générera également des besoins nouveaux d'observation statistique, aussi bien en matière de comportement des touristes eux-mêmes que des professionnels.

- une mesure plus pertinente du poids économique du tourisme

Ce sont les comptes satellites du tourisme qui permettent de mesurer le poids économique du tourisme. Des progrès importants sont attendus, puisque actuellement, ces comptes sont basés sur la seule approche « demande ». Ils doivent être complétés et cadrés par une approche « offre », comme le demandent les organismes internationaux, ce qui permettra de mieux les raccorder au cadre central des comptes nationaux et ainsi d'obtenir une mesure plus pertinente du poids économique du tourisme apprécié en part du Produit intérieur brut (PIB).

2. Les grands axes du programme statistique à moyen-terme

Sont évoquées successivement les opérations statistiques des approches « offre » et « demande », puis les outils de synthèse.

2.1. L'approche « offre », la connaissance des activités touristiques

- compléter le champ d'observation des structures d'hébergement

Conformément à la directive européenne de 1995, la France doit fournir des statistiques de fréquentation, pour l'ensemble des hébergements collectifs. Pour l'instant, cette obligation n'est respectée que pour le sous-ensemble des « campings et hôtellerie de tourisme ». Le projet est l'extension du champ de ces enquêtes de fréquentation, ce qui permettra d'être en accord avec la directive européenne actuelle et le prochain règlement. La première étape en cours consiste à décrire le parc des autres hébergements collectifs, afin de pouvoir lancer une enquête de fréquentation dès 2009 sur les résidences de tourisme et villages de vacances. Les premiers résultats devraient être disponibles en 2010 sur l'année 2009.

Il faut noter que le questionnaire de ces enquêtes de fréquentation est entièrement dédié au respect de la directive européenne. La seule marge de manœuvre, par rapport à cette directive, repose sur la

taille de l'échantillon qui permet actuellement de produire des résultats à des niveaux géographiques plus fins que ceux auxquels nous sommes astreints. Ceci permet de limiter le développement d'autres enquêtes de ce type sur le territoire et d'apporter de l'information statistique homogène et coordonnée sur l'ensemble du territoire.

- approfondir la connaissance des entreprises et de l'appareil productif

Comme d'autres secteurs des services, le secteur de l'hôtellerie-restauration et des autres hébergements touristiques est largement concerné par le développement des réseaux d'enseigne. Cette connaissance des réseaux devra être intégrée dans les enquêtes d'entreprises. De même, pour d'autres secteurs des services comme les agences de voyage, les statistiques d'entreprises devront prendre en compte l'importance des réseaux d'enseigne. Outre la connaissance des entreprises, on cherchera à développer le suivi des points de vente et la distribution par internet.

On mettra également l'accent sur les questions d'emploi et de formation, avec un meilleur suivi des métiers et des qualifications, des données sur les salaires et sur les conditions de travail. Quelques services statistiques disposent de données non directement « touristiques », pour lesquelles un travail statistique d'adaptation pourrait être engagé. Un chantier pourrait être envisagé sur les données d'emploi en provenance de l'Agence centrale des organismes de Sécurité sociale (Acos) ou des Assedic (partenariat à construire). Une exploitation ad hoc des données de l'ANPE sur les offres et demandes d'emploi pourrait aussi être une piste intéressante. De premières approches ont été réalisées.

- améliorer la connaissance des secteurs réglementés

Le secteur de l'hébergement et celui des agences de voyages sont réglementés par l'administration du Tourisme. A l'heure actuelle un certain nombre d'informations de base font défaut dans le cadre de cette mission. Essentiellement le manque de répertoire portant sur les établissements réglementés pose parfois des problèmes statistiques et pratiques dans les relations de l'administration du tourisme avec les professionnels. L'objectif est de mettre en place ce type de répertoires, en se rapprochant des professionnels du Tourisme.

L'amélioration de la connaissance des opérateurs du voyage peut s'appuyer sur la nouvelle nomenclature NAF-rev2. Cette dernière distingue trois catégories : les activités des agences de voyage qui font de la distribution, les activités des voyagistes et les autres services de réservation. L'éclatement de la nomenclature devrait permettre l'amélioration de la connaissance des entreprises opérant sur le marché des voyages par un questionnement approprié sur les deux principales activités, la distribution et la fabrication de voyages.

2.2. L'approche « demande », l'évolution des comportements touristiques

- le tourisme des résidents

Le dispositif de suivi de la demande touristique (SDT) a fait l'objet d'une redéfinition importante en 2008, dans le cadre du renouvellement du marché pour la période 2008-2011. Cette redéfinition a permis des ajustements méthodologiques et une anticipation du prochain règlement européen. Parmi les points les plus significatifs de cette refonte figure la mise en place d'un module trimestriel variable, en plus du panel mensuel déjà existant, le questionnement relatif au panel mensuel ayant été allégé. Ce module variable est destiné à apporter plus de souplesse et de réactivité que le panel mensuel qui, pour des raisons de continuité de séries, doit rester relativement stable. Le module trimestriel variable doit nous permettre d'intégrer des préoccupations comme le tourisme durable, le développement territorial, etc. Il devrait permettre également de compenser le non renouvellement des enquêtes « vacances » de l'Insee, notamment par une couverture du champ des enfants de moins de 15 ans, pour leurs voyages non accompagnés de leurs parents.

Ce dispositif est à destination de tous les acteurs du tourisme, il doit permettre de nouer des partenariats et d'aborder des problématiques plus diversifiées que par le passé en préservant le caractère « scientifique » de l'information.

Afin de produire des études pertinentes sur l'accès aux vacances, des travaux méthodologiques sur l'exploitation de données de panel et l'utilisation du nouveau tronc commun des enquêtes ménages de l'Insee déjà initiés devront être poursuivis. L'objectif est de faire progresser les possibilités d'analyse, sur des thèmes comme le non départ en vacances, les départs selon le cycle de vie, etc.

- le tourisme des non résidents

Du fait de la situation géographique (pays de transit) et institutionnelle de la France (espace Schengen et décentralisation d'une partie du réseau routier), la connaissance de son tourisme international est difficile. La France doit néanmoins pouvoir se doter d'un dispositif fiable d'observation du tourisme international. Mais il est nécessaire d'en définir précisément les objectifs. En effet un dispositif « généraliste » de type « enquêtes aux frontières », comme celui de l'enquête auprès de visiteurs venant de l'étranger (EVE), présente des risques non négligeables de perdre, au fil du temps, de la fiabilité. Ainsi à coûts constants nous perdrons de la qualité d'information et il n'est pas avéré que cette dégradation puisse être enrayée dans le cadre d'un dispositif de même nature. Le cadre réglementaire relatif aux statistiques des transports rend plus difficile la mesure des flux routiers, la déréglementation de certains secteurs rend plus fragile les statistiques en provenance de la plupart des modes de transports. Tout cela contribue à fragiliser et à accroître les difficultés pour maintenir, à moyen terme, une enquête de type « EVE ». L'échéance pour la définition d'un nouveau projet est la fin du marché actuel, au milieu de l'année 2010.

Aucune solution alternative ne semble s'imposer à l'heure actuelle. Cependant, les idées nouvelles de mobilisation des données issues des « nouvelles » technologies de l'information devraient être explorées et approfondies. Il s'agit notamment de la téléphonie mobile, pour évaluer les variations de fréquentation des territoires et les flux transfrontaliers, ainsi que des cartes bancaires pour les dépenses. Ces deux pistes exploratoires supposent la mise en place de partenariats avec des opérateurs (opérateurs de téléphonie mobile ou GIP cartes bancaires), la constitution de dossiers CNIL, puisqu'il s'agit de données sensibles touchant à la confidentialité, le financement des coûts d'accès aux informations et éventuellement l'appel à un prestataire externe pour le traitement de l'information. Il s'agit de pistes d'avenir et de moyen terme à ne pas négliger ; des expérimentations ont eu lieu notamment à l'étranger.

Un travail de prospective est donc à conduire, afin de repérer les possibilités existantes pour ce type d'observation, ainsi que les méthodes à mettre en place pour construire les statistiques aux normes internationales.

2.3. Les outils de synthèses

- les comptes satellites du tourisme

Au-delà de la demande européenne, relayée par Eurostat, l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) et l'OCDE portent le projet d'une mise en place généralisée de Comptes Satellites du Tourisme. La commission statistique de l'OMT a produit un cadre conceptuel de référence (cf. point 1.1). La position de la France comme première destination touristique mondiale, amène à s'impliquer dans ce type de démarche. Toutefois il s'agit d'un projet ambitieux et complexe de mise en cohérence des approches « offre » et « demande » (évoqué au point 1.3) et qui demandera de dégager des moyens pérennes.

La priorité en ce domaine est tout d'abord de conduire la refonte du système de comptes du tourisme actuels pour disposer de comptes conformes aux normes de l'OMT. Par ailleurs il faudra promouvoir les possibilités d'utilisation de ces nouveaux comptes. Sur ce dernier point plusieurs démarches internationales sont en cours, conduites par Eurostat, l'OCDE et l'OMT. On en attend une meilleure analyse du poids économique du tourisme exprimé en part de PIB, mais également en part de touristicité des différentes activités caractéristiques et type de clientèle.

- les synthèses conjoncturelles

Conseil national de l'information statistique (Cnis).

Programmes statistiques à moyen terme 2009-2013 de la formation « Transports, tourisme »

Le tableau de bord mensuel de la Direction du tourisme présente une insuffisance dans la synthèse du diagnostic conjoncturel. Le projet pourrait être de l'enrichir à un rythme mensuel ou trimestriel, en lui ajoutant une synthèse « courte » de l'activité touristique. Les commentaires et analyses s'appuieraient sur les statistiques disponibles, ils pourraient également être enrichis de références à l'activité économique dans son ensemble, resituant l'activité touristique dans le contexte économique national et international. Ils pourraient également être enrichis, notamment dans une vision prospective de court terme, en associant quelques fédérations de professionnels.

Une coordination de nos services déconcentrés et une collaboration accrue entre les CRT et les DRT constituent sur ce point un enjeu essentiel : recueil de l'information sur le parc d'hébergements, soutiens régionaux aux enquêtes nationales, sensibilisation des professionnels et des acteurs locaux.

2.4. La coordination nationale et locale

La loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a transféré certaines compétences en matière de tourisme à la région, notamment s'agissant de l'observation du tourisme. Néanmoins, pour assurer la coordination, l'harmonisation et la cohérence de l'observation statistique au niveau national et pour répondre aux engagements communautaires et internationaux, la direction du tourisme a mis en place un dispositif de collaboration avec les Conseils régionaux pour l'observation économique du tourisme.

Selon le contexte local, le thème de l'observation économique du tourisme a été prévu dans le contrat de projet 2007-2013, ou a fait l'objet d'une convention particulière pluriannuelle, avec une participation financière de l'État pour les actions jugées prioritaires. Dans ce dispositif, la Direction du tourisme joue un rôle d'animation, de coordination afin d'impulser des actions prioritaires. L'objectif poursuivi est de renforcer la cohérence et la complémentarité entre les actions nationales menées dans le domaine de l'observation et les initiatives régionales. Ce partenariat est nécessaire pour assurer l'homogénéité du recueil des données, mutualiser les expériences, capitaliser les acquis méthodologiques et les bonnes pratiques, et optimiser l'utilisation des ressources consacrées au dispositif d'observation.

Une action de coordination de l'action de l'État et des Régions représentées par les CRT, est en cours. Elle consiste à élaborer un programme d'actions partagé, relatif à un nombre limité de projets d'intérêt commun entre l'État et les Régions. Il s'agira d'évaluer les premières années de mise en place de cette collaboration. Ce programme d'actions pourrait être formalisé dans une convention entre la Direction du tourisme et la Fédération nationale des comités régionaux du tourisme (FNCRT).