

CONSEIL NATIONAL DE L'INFORMATION STATISTIQUE

Formation transports, tourisme

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

**Les enquêtes « au bord des routes »
dans les domaines des transports et du tourisme :
quelles alternatives ?**

Président : M. Claude ABRAHAM ¹

Rapporteurs : M. Marc CHRISTINE ²
M. Laurent VASSILLE ³

Février 2004

¹ Ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées.

² INSEE, Chef-adjoint de l'Unité Méthodes statistiques.

³ Direction du Tourisme, conseiller auprès du Directeur du Tourisme.

Ce rapport a bénéficié des contributions écrites de :

Jean-Marc BLANC
Camille de CAIX
Patrice DANZANVILLIERS
Marie-Odile GASCON
Claudine LAGUZET
Claude PEYROUX
Dominique POSTEL
Yves ROBIN
Christophe TERRIER

Outre celles des autres membres du groupe de travail dont la composition figure en annexe 2, ce rapport a aussi bénéficié des remarques et commentaires de : Jean-Marc CALVAT (INSEE, pôle Tourisme), Françoise CHEVRIS (Banque de France), Michel HOUEE (DAEI / SES), Jean-Loup MADRE (INRETS), Francis SECQUEVILLE (Direction du Tourisme), Patrick VECE (CRT-Observatoire Riviera Côte d'Azur).

Conseil National de l'Information Statistique

Février 2004

Rapport du groupe de travail

**Les enquêtes « au bord des routes »
dans les domaines des transports et du tourisme : quelles alternatives ?****SOMMAIRE**

	Page
1	Origine de la question soulevée. 5
1.1	Contexte du problème soulevé. 5
1.2	Bref historique. 5
1.3	Problématique du présent rapport. 6
2	Considérations statistiques préalables 7
2.1	Population et échantillons. 7
2.2	Une double distinction. 9
2.2.1	Préoccupations nationales ou locales. 9
2.2.2	Courte et longue distance. 10
3	Analyse des dispositifs existants en matière de tourisme et de transport. 11
3.1	Les enquêtes nationales pilotées par la Direction du Tourisme. 11
3.2	Les enquêtes nationales Transport. 17
3.3	Les enquêtes locales. 18
3.3.1	En matière de tourisme. 18
3.3.2	En matière de transport. 19
3.4	Autres enquêtes. 21
3.4.1	Enquêtes urbaines. 21
3.4.2	Autres enquêtes locales. 21
4	Synthèse des enjeux et des besoins. 21
4.1	Les besoins de la Banque de France. 22
4.2	Les besoins des acteurs du tourisme. 23
4.3	Les enjeux et les besoins du ministère de l'Équipement et des collectivités locales en matière de transport. 25
4.3.1	Sur la nécessité d'évaluations socio-économiques pour étayer les décisions. 25
4.3.2	Sur la nécessité d'observer l'ensemble des modes de transport susceptibles d'être concernés. 26
4.3.3	Sur la nécessité de procéder, dans certains cas, à une observation spécifique. 26
5	Expériences étrangères utilisables 27
5.1	En matière de balance des paiements. 27
5.2	Expériences en matière de tourisme international (cf. aussi supra, § 5.1). 28
5.3	Une expérience originale : la mesure du tourisme dans les Asturies. 28
5.4	Les résultats de la consultation d'EUROSTAT. 29
5.4.1	Aspects institutionnels. 29
5.4.2	Position communautaire et subsidiarité. 29
5.5	Les apports possibles d'autres organisations internationales 30
6	Examen de solutions alternatives en matière de tourisme et de balance des paiements. 30
6.1	Collecte nationale ou collectes régionales ? 30
6.2	A plus long terme, des méthodes s'appuyant sur une plus grande décentralisation. 31
6.3	Les comptages. 31
6.4	Peut-on effectuer des interrogations sur des points d'arrêt ? 32
6.4.1	Points d'arrêt facultatifs. 32
6.4.2	Points d'arrêt obligés. 33
6.4.3	Autres méthodes. 34

6.5	Analyse de l'expérience de la Direction du tourisme et de la Banque de France : l'enquête EVE (Enquête sur les Visiteurs de l'étranger).....	35
6.5.1	Un premier bilan de l'opération EVE.....	35
6.5.2	Des interrogations non résolues.....	35
6.6	Alternatives en matière d'évaluation des dépenses touristiques.....	36
6.6.1	Recours à différentes sources externes.....	36
6.6.2	L'expérience « Bourgogne » d'utilisation de données sur les cartes bancaires.....	37
6.6.3	Autres voies d'utilisation de données sur les cartes bancaires.....	38
6.7	Utiliser des enquêtes auprès des ménages résidents à l'émission.....	38
6.8	Interrogation sur les lieux de séjour.....	39
6.9	Enquêtes de fréquentation des hébergements.....	40
7	Examen de solutions alternatives en matière de transport.....	41
7.1	Alternatives en matière de transit de marchandises.....	41
7.2	Alternatives en matière de VL.....	42
7.2.1	Alternatives évoquées pour la constitution de matrices origine-destination.....	42
7.2.2	Alternatives en matière d'enquêtes urbaines.....	43
7.2.3	Technologies nouvelles.....	43
8	Les questions de coûts dans le système actuel et dans les dispositifs alternatifs.....	45
8.1	Tourisme et balance des paiements.....	45
8.1.1	Enquête aux frontières.....	45
8.1.2	Enquête EVE.....	45
8.1.3	Coûts des enquêtes italiennes et espagnoles (éléments fournis par la Banque de France).....	45
8.1.4	Remarques générales sur le coût du dispositif statistique en matière de balance des paiements.....	46
8.2	Transport et circulation.....	46
8.2.1	Enquête « Transit 1999 ».....	46
8.2.2	Enquête TRM.....	46
8.2.3	Éléments de coût des enquêtes interurbaines.....	47
8.2.4	Enquêtes cordons urbaines.....	47
8.2.5	Nouvelles technologies.....	48
9	Conclusions et propositions.....	48
9.1	Transport, tourisme, Banque de France : des problématiques différentes.....	48
9.2		
9.3	Plus précisément :.....	49
9.3.1	En ce qui concerne les flux touristiques et les dépenses des touristes non-résidents....	49
9.3.2	Dans le domaine des déplacements.....	50
9.3.3	Dans le domaine des transports de marchandises.....	50
9.4	Recommandations.....	50
9.4.1	50
9.4.2	50
9.4.3	50
9.4.4	50
10	ANNEXES.....	51
10.1	Mandat du groupe.....	53
10.2	Liste des participants et des réunions du groupe.....	55
10.3	Tableau sur les pratiques des EM en matière de balance des paiements.....	56
10.4	Modes d'hébergement choisis par les touristes étrangers en France suivant leur pays de résidence.....	59
10.5	Questionnaires adressés aux Etats-Membres par l'intermédiaire d'EUROSTAT.....	60
10.6	Tableau des réponses reçues (non disponible actuellement)	
10.7	Table des sigles.....	64

1 Origine de la question soulevée.

1.1 Contexte du problème soulevé.

Ce rapport est le résultat de la réflexion d'un groupe de travail constitué selon le souhait de l'Assemblée Plénière du CNIS du 7 décembre 2001. Celle-ci s'était interrogée sur l'opportunité de continuer à faire appel aux forces de l'ordre pour aider à la réalisation d'enquêtes statistiques en matière de tourisme et de transport, dans un contexte où les forces de police et de gendarmerie manifestaient de plus en plus de réticences à participer à ces enquêtes.

L'Assemblée a souhaité qu'un groupe de travail puisse redéfinir les objectifs de ces enquêtes et trouver de nouveaux modes de collecte adaptés, permettant de répondre aux besoins ainsi exprimés en s'appuyant, le cas échéant, sur des expériences étrangères, en particulier dans le cadre de l'Union européenne.

Le groupe a été placé sous la présidence de Claude ABRAHAM, Ingénieur Général honoraire des Ponts et Chaussées. On trouvera en annexe 1 le mandat de ce groupe de travail.

1.2 Bref historique.

Lors de la réunion de la Formation Transport-Tourisme du CNIS, le 30 mai 2001, le débat avait mis en évidence les points suivants⁴ :

- Les enquêtes dites origines-destinations avaient été évoquées l'année précédente quant aux moyens nécessaires. Or la réalisation de ce type d'enquête suppose que l'on intercepte des véhicules et que l'on demande au conducteur s'il accepte de répondre à un questionnaire.
- Le CNIS avait donné un avis favorable à la réalisation de telles enquêtes mais le problème de la possibilité de telles interceptions restait non résolu sur le plan juridique et sur le plan pratique : il apparaissait en effet de plus en plus problématique de pouvoir solliciter l'intervention des forces de police ou de gendarmerie, compte tenu de leurs autres priorités, et de la question de fond de la légitimité, pour l'Etat, d'intercepter des véhicules circulant librement sur la voie publique autrement que pour des raisons de sécurité ou de répression des infractions. Ceci pose en effet de véritables problèmes sur le plan des libertés publiques.
- De ce fait, il semblait inéluctable d'abandonner à terme ce type d'enquêtes ; en revanche, il paraissait possible de maintenir des enquêtes auprès de véhicules déjà arrêtés pour d'autres raisons, aux aires de repos, stations-services, péages etc..., mais avec des risques de biais importants.

En conclusion de son débat, la Formation a alors souhaité qu'un avis soit formulé sur la question, « ne pouvant se résoudre à l'arrêt de ces enquêtes, même si [elle] ne voyait pas, pour l'instant, comment contourner l'obstacle du mode d'interception des véhicules ».

Le projet d'avis émis par la Formation a été le suivant :

Transport-tourisme, point 2 :

« Le Conseil manifeste son inquiétude face à la difficulté de maintenir les dispositifs d'interrogation des conducteurs de véhicules routiers avec intervention des forces de l'ordre ou de personnels dûment habilités pour stopper ces véhicules ; le Conseil, soucieux de maintenir la qualité des informations recueillies qui sont indispensables pour décrire certains aspects des activités de transport ou de tourisme, recommande qu'une réflexion en vue de la mise en oeuvre de dispositifs de collecte alternatifs soit menée, dans l'hypothèse où une solution juridique ne pourrait être trouvée. »

Lors de l'Assemblée plénière du 7 décembre 2001, à la suite de débats qui ne sont pas retranscrits ici et qui avaient fait apparaître différentes prises de position antagonistes⁵, le Conseil a finalement adopté un avis légèrement amendé :

⁴ Suite à une intervention du chef du Service Economique et Statistique du Ministère de l'équipement.

⁵ Le bureau du CNIS n'ayant notamment pas jugé opportun, au nom du respect des libertés publiques et pour l'image de la statistique en la matière, que la question soit posée en termes juridiques et

«Le Conseil manifeste son inquiétude quant à la pérennité de la qualité de l'information recueillie pour décrire certaines activités de transport et de tourisme compte tenu de la difficulté de maintenir un dispositif d'interrogation nécessitant l'aide de personnels assermentés habilités à contrôler les véhicules. Le Conseil recommande en conséquence qu'une réflexion soit poursuivie, à l'échelle nationale et européenne, permettant de comparer les différents dispositifs envisageables de collecte de l'information au regard de leurs coûts, de leurs conditions de réalisation et de la qualité espérée de l'information. »

1.3 Problématique du présent rapport.

Le rapport qui suit se propose de répondre le plus précisément possible, dans les limites actuelles de l'état de l'art, à l'avis du Conseil tel qu'énoncé ci-dessus.

Dans ce cadre, il va s'attacher à identifier les enquêtes relevant de l'interrogation du CNIS. Il s'agit essentiellement des enquêtes dites « au bord des routes » réalisées par interception de véhicules en des points d'arrêt privilégiés. Un questionnaire est alors passé auprès du chauffeur et, le cas échéant, des passagers, sur un certain nombre de caractéristiques du déplacement et des personnes ou des marchandises qui se déplacent. Ces caractéristiques étant détaillées dans les paragraphes qui suivent, on se contentera, à ce stade, de qualifications très générales.

Ces enquêtes peuvent répondre à des préoccupations du secteur des transports ou de celui du tourisme, auxquelles il faut adjoindre celles de la Banque de France. Elles peuvent répondre à des préoccupations nationales ou locales. En matière de tourisme, une partie des enquêtes concernées prennent une forme particulière sous laquelle elles sont le plus usuellement désignées : les enquêtes aux frontières. On gardera toutefois en mémoire qu'il ne s'agit pas des seules enquêtes tombant dans le champ de la présente analyse, d'autres enquêtes, notamment à préoccupation régionale ou locale, s'y adjoignant.

L'importance des enjeux qui s'attachent à l'observation statistique des secteurs concernés découle de leur poids économique. En retour, il est clair que, pour mesurer ce poids à sa juste valeur, il est nécessaire de disposer d'une bonne qualité des dispositifs d'observation.

A titre illustratif, on peut donner quelques chiffres significatifs.

- Pour le tourisme, les principaux chiffres du tourisme français sont les suivants :
 - emploi : 711 708 emplois salariés recensés dans les activités caractéristiques du tourisme au 31 décembre 2001 (source:UNEDIC).
 - entreprises : 220 000 entreprises en 2001 dans les activités caractéristiques du tourisme (INSEE : SIRENE).
 - capacités : 17,3 millions de lits touristiques au 1er janvier 2002.
 - consommation touristique :
 - 1 506,7 milliards de nuitées en 2001.
 - 76,7 millions d'arrivées de touristes étrangers en 2002. La France est le premier pays récepteur au monde.
 - 97,1 milliards d'euros consommés auprès des entreprises du secteur, soit 6,6% du PIB en 2001.
 - les recettes de la ligne « voyages » se sont élevées en 2000 à 30 milliards de dollars, ce qui place la France au 3^{ème} rang du palmarès mondial selon ce critère. Ces recettes représentent le tiers de l'ensemble des recettes de services.

puisse conduire à la saisine des pouvoirs publics aux fins d'édicter un texte obligeant les forces de l'ordre à procéder à un arrêt des véhicules pour permettre la réalisation d'enquêtes.

- Pour les transports, le 39 ème rapport de la CCTN (2001) fournit les éléments suivants :
 - emploi : à la fin de l'année 2001, plus d'un actif occupé sur vingt, soit environ 1 108 000 personnes, dont 1 053 000 salariés, exerçait une activité relevant du transport.
 - la valeur ajoutée de la branche transports est estimée en 2001 à 55 milliards d'euros.
 - dépenses des administrations : les administrations centrales ont consacré 15,1 milliards d'euros aux transports en 2001. Les collectivités locales avaient dépensé pour leur part 22,3 milliards d'euros pour les transports en 2000, presque exclusivement à destination de la route et des transports collectifs urbains.
 - investissements en infrastructures : en 2001, l'ensemble des investissements en infrastructures de transport a atteint un montant global de 11,8 milliards d'euros, en hausse de 0,8 % par rapport à 2000. Les investissements routiers, considérés dans leur ensemble, représentent 71 % des investissements en infrastructures.

Ce rapport fera donc dans un premier temps un panorama de l'existant (§ 3) avant de dégager les enjeux et les besoins du système d'information auquel elles concourent (§ 4). Après une revue des expériences étrangères pouvant apporter une valeur ajoutée à cette expertise (§ 5), on s'attachera à analyser différentes voies pour définir des solutions alternatives, en matière de tourisme et de balance des paiements (§ 6), puis de transport (§7). Quelques éléments sur les coûts des dispositifs existants ou de ceux qui leur seraient éventuellement substitués seront donnés dans le § 8. La conclusion et les propositions du rapport figurent dans le § 9. Les annexes sont regroupées à la fin.

En préalable, quelques considérations plus statistiques s'imposent pour bien comprendre les difficultés intrinsèques à l'observation du champ considéré et les différences de problématique et d'organisation des outils qui s'imposent pour assurer cette observation : c'est l'objet du § 2.

2 Considérations statistiques préalables.

2.1 Population et échantillons.

Outre des différences de concepts, il faut souligner une *différence fondamentale entre les approches statistiques du transport et du tourisme* :

- en matière de transport, l'objet de l'observation est de savoir qui passe à un endroit donné, qui emprunte une section routière donnée et pourquoi, et de quantifier les flux considérés. La population de référence est donc constituée par l'ensemble des véhicules (transportant des passagers ou des marchandises - et l'on peut bien entendu circonscrire le champ à des sous-catégories de ce type, voire plus fines ..) transitant par un point ou sur un tronçon de voirie donnés.
- en matière de tourisme et pour l'évaluation des dépenses générées par les déplacements touristiques, l'objet est d'évaluer les flux de visiteurs arrivant sur une portion de territoire délimitée par un périmètre donné, y compris pour un simple transit, et de mesurer un certain nombre de leurs caractéristiques. On s'intéressera en particulier aux visiteurs internationaux venant en France mais on peut couvrir des besoins relatifs à des territoires plus circonscrits : région, ville... par exemple. On ne s'intéresse en général pas à la population des visiteurs qui sont passés par un point donné lors de leur déplacement. Tout au plus, notamment dans l'optique d'une mesure des retombées économiques au niveau régional, est-on intéressé par savoir combien se sont arrêtés ou ont séjourné dans un lieu donné.

Ces grandes distinctions des populations à étudier étant fixées et les unités statistiques bien définies (en général, véhicules pour le transport, individus pour le tourisme), l'estimation de données quantitatives ou qualitatives sur ces populations va reposer sur des échantillons d'enquête.

En matière d'enquête, on est en général confronté à deux types de solutions :

- soit des enquêtes en population générale
- soit des enquêtes ciblées.

Plus les préoccupations (i.e. le champ à étudier) portent sur une cible étroite (et il en sera notamment ainsi pour toutes les observations à finalité très localisée : sur les touristes ayant séjourné dans une région donnée, sur les visiteurs d'un site touristique donné, sur les véhicules empruntant un tronçon de route très particulier...), plus grande est la nécessité de recourir à des enquêtes ciblées.

Bien entendu, la difficulté fondamentale est qu'il n'existe pas de base de sondage pour réaliser de telles enquêtes, c'est-à-dire que l'on ne dispose pas de fichiers donnant la liste des véhicules ayant emprunté tel tronçon de voie ou de visiteurs internationaux venus en France au cours d'une période donnée.

On voit dès lors que ce type d'enquêtes conduit à observer les unités pertinentes d'observation là où on peut les trouver en plus grand nombre. En matière de transport, l'échantillon doit être prélevé au sein même de la population à étudier : ce sont donc bien les véhicules circulant aux points ou sur les tronçons considérés qui doivent faire l'objet d'une enquête et ce au moment où ils empruntent les dits tronçons : la pratique de l'enquête « au bord des routes » devient de ce fait consubstantielle à l'objet de l'observation. A l'inverse, on voit bien qu'il serait inefficace d'enquêter les véhicules à un autre endroit que ceux qui font l'objet de l'observation : on perdrait beaucoup en efficacité.

En matière de tourisme, la réalisation d'enquêtes ciblées conduirait à observer les touristes ou visiteurs là où ils se trouvent : les premiers étant définis par le fait qu'ils passent une nuitée sur le territoire visité, cela peut conduire à l'idée de les interroger sur leurs lieux de séjour (idée développée infra). Le complément, les excursionnistes, ne pourrait être appréhendé que sur les lieux de visite ou ceux sur lesquels ils génèrent des dépenses : c'est déjà conceptuellement plus difficile à définir et la variété des lieux possibles rend une telle observation très compliquée.

Mais il existe un dénominateur commun à l'ensemble des visiteurs internationaux qui constitue une circonstance éminemment favorable pour l'observation statistique, à savoir le fait qu'ils franchissent nécessairement une frontière pour entrer sur le territoire national. Ceci justifie les enquêtes dites aux frontières : car il est possible simultanément de trouver les personnes qui sont dans la population à observer, d'en prélever des échantillons en vue de les quantifier mais aussi d'appréhender un certain nombre de leurs caractéristiques, dont les dépenses générées par le déplacement touristique.

Il faut donc bien voir qu'autant en matière de transport, la notion de frontière ou de point ou d'itinéraire de passage est essentielle (c'est une *obligation*) car liée à la population à étudier, autant en matière de tourisme elle n'est qu'une commodité (un *moyen de mesure*) pour le tirage et l'interrogation d'un échantillon. Dans le premier cas, le déplacement du point d'enquête risque de faire perdre la faculté d'échantillonner au sein de la population à étudier, dans le second, il complique la collecte, peut générer des coûts supplémentaires mais ne constitue pas, a priori, une perte d'information irrémédiable.

Par suite, la suppression de la possibilité d'enquêter aux bords des routes ou aux frontières n'aura pas les mêmes répercussions selon les domaines considérés et l'on devine que le prix à payer (en termes de coût des opérations, de qualité des informations, de précision...) risquera d'être plus élevé en matière de transport que de tourisme. Sauf, bien entendu - et c'est ce à quoi s'attachera le présent rapport -, à tenter de trouver des solutions alternatives. Celles-ci peuvent reposer sur l'idée générale *d'enquêtes indirectes*.

Cette idée peut se décliner de deux façons :

- une première approche consisterait à dire : on peut sans doute collecter différents éléments d'information sur le champ à étudier selon des voies variées ; chaque voie produit un élément ; par exemple, en matière de tourisme international, des comptages peuvent être faits sans imposer l'arrêt des véhicules et ceux-ci permettent, en fonction de leur plus ou moins grand raffinement, de quantifier la population à observer ; par ailleurs, des enquêtes, par exemple auprès des touristes séjournant dans un hébergement donné, permettent de mesurer un certain nombre de leurs caractéristiques. Une difficulté essentielle se situe en aval : comment extrapoler, à partir de ces données partielles, pour avoir des estimations globales sur la population, à la fois en termes de volume et de caractéristiques. D'un certain point de vue, ce problème revient à se demander comment il est possible de reconstituer des cases à partir des *marges* d'un tableau.

- l'autre approche revient à procéder à des échantillonnages *indirects*, c'est-à-dire que l'on tente d'approcher l'unité statistique d'intérêt par d'autres unités à partir desquelles on établira des liens avec l'unité pertinente. A nouveau un exemple en matière de tourisme international : on pourrait échantillonner des croisements jours*lieux d'hébergement à partir desquels on mènera une enquête sur les touristes rencontrés à l'intérieur de ces unités d'observation ; la définition et l'observation de *liens* (c'est-à-dire que chaque touriste interrogé déclare les autres lieux de son séjour en France ou l'ensemble des dépenses effectuées à cette occasion) permet d'inférer des résultats globaux sur la population des touristes venus en France. C'est ce genre de méthodologie qui a été mise en oeuvre en France dans l'enquête sur les Sans-domicile-fixe, où l'absence manifeste de base de sondage (qui ne pouvait être, par définition, les logements des personnes concernées, contrairement au contexte habituel des enquêtes menées auprès des ménages), conduit à échantillonner des points servant des prestations aux personnes à étudier. Une déclinaison de cette méthodologie a été mise en oeuvre dans une opération menée dans les Asturies pour mesurer les visiteurs internationaux venant dans cette région (cf. infra, § 5.3).

2.2 Une double distinction.

Outre les différences entre les approches Transport et les approches Tourisme décrites dans le § 2.1, une autre double distinction semble nécessaire dès le début de ce rapport :

- d'une part, entre les préoccupations nationales et les préoccupations régionales ou locales, sans oublier les préoccupations internationales.
- d'autre part, entre l'analyse des déplacements à « longue distance » et celle de la « courte distance ».

2.2.1 Préoccupations nationales ou locales.

Cette première distinction, pour utile qu'elle soit dans une perspective descriptive et analytique, doit être cependant affinée. En effet, il y a trois points importants à souligner :

- a) Il faut *distinguer la nature du mode de collecte de celle de l'objectif poursuivi*. Une enquête à collecte régionale ou locale peut servir des préoccupations purement locales ; elle peut aussi s'intégrer dans un système d'observation à finalité nationale. En particulier, les enquêtes locales Transport servent à estimer des matrices origines-destinations, qui peuvent parfois s'intégrer dans des modèles de prévision nationale des trafics.
- b) Ceci pose alors le problème du rôle fédérateur du niveau central par rapport aux niveaux régionaux : une statistique nationale n'est pas toujours le résultat d'une sommation de statistiques locales (cf. notamment le problème des fréquentations en matière de tourisme) ; se posent des problèmes de coordination, de veille sur l'homogénéité du dispositif, de comparabilité des données régionales entre elles ; la méthodologie, parfois pointue dans le cas de certaines opérations, ne peut être élaborée et maintenue qu'avec des moyens disponibles au niveau central. Ceci peut aller à l'encontre de l'impact croissant des mouvements de décentralisation, passés ou actuels, et des moyens et des souhaits qu'auront les collectivités locales de développer leurs propres systèmes d'observation sans attendre une coordination centrale, compte tenu de leurs exigences en matière d'obtention d'information statistique.
- c) Inversement, on notera qu'une collecte nationale peut rarement servir directement une préoccupation régionale : le mieux qu'elle puisse faire est de fournir des données de cadrage précieuses pour ajuster (au sens statistique, i.e. : *caler*) les données régionales ou resituer la région à sa juste position. Mais la fourniture par une statistique nationale de données utilisables, « fiables » et pertinentes au niveau de la région, nécessiterait souvent des sur-échantillonnages au coût prohibitif sans qu'on ait la certitude, au demeurant, d'atteindre la précision souhaitée.

2.2.2 Courte et longue distance.

Cette distinction est « orthogonale » à la distinction transport-tourisme. Il convient aussi d'éviter la confusion entre les déplacements à longue distance et les déplacements touristiques, d'une part, les déplacements à courte distance et les déplacements quotidiens (domicile-travail, notamment), d'autre part.

On peut en donner les définitions suivantes.

Pour le mode routier, en l'absence de définition précise, la limite entre déplacement court et déplacement long retenue dans l'enquête Transport est de l'ordre de 100 km.

Les déplacements selon les motifs communément retenus dans les enquêtes sur les transports peuvent être répartis le plus souvent de la manière suivante :

Motif	Court	Long
De loisir	Déplacement autour du lieu de séjour Promenade	Aller ou revenir de vacances ou de week-end
Autre motif	Domicile – lieu de travail fixe, établissement scolaire Affaires professionnelles Affaires personnelles (courses, démarches administratives ...)	Affaires professionnelles Affaires personnelles (visite famille ...)

On notera que les déplacements touristiques ou la notion de tourisme correspondent à une acception définie de manière extrêmement rigoureuse et qui diffère du sens commun.

L'intérêt de cette distinction entre courte et longue distance réside dans la différence entre les types de déplacement et, partant, entre les types d'outils d'observation adaptés : selon qu'ils impliquent ou non des arrêts en cours de route ou une focalisation sur une caractéristique remarquable de l'origine-destination, à savoir le recours à un mode d'hébergement⁶, ils peuvent se prêter à des types d'enquêtes adaptés.

Selon les résultats de l'enquête « Transport et communications » de 1993-1994, les déplacements à longue distance, qui ne représentent que moins de 2 % du nombre total de déplacements, totalisent presque le tiers des passagers-kilomètres réalisés. La longueur moyenne d'un déplacement interurbain, tous réseaux routiers confondus, est de 26 km (3,3% font plus de 100km) et environ 90% des déplacements seraient d'une durée inférieure à 1 heure.

- Dans le cas des déplacements à longue distance et des déplacements touristiques, il existe des lieux privilégiés que l'on peut identifier avec précision : l'origine-destination ou, dans le cas du tourisme, les lieux de séjour caractérisés par un recours à un hébergement, lequel peut servir d'assise à une collecte d'information. Un déplacement à longue distance comporte aussi en général des points d'arrêt, sur lesquels des enquêtes sont possibles. On peut toutefois nuancer cette opinion par le fait que la part des véhicules qui s'arrêtent réellement est faible.

En effet, sur autoroute concédée⁷, où les déplacements autoroutiers sont plutôt longs par définition (63% des trajets font plus de 2 heures, seulement 14% font moins d'une heure), la probabilité d'arrêt est en moyenne de 30 à 40%, tous déplacements confondus. Compte tenu de la longueur moyenne des déplacements effectués sur autoroute et de la fréquence des aires d'arrêt ou de service, on peut estimer (grâce à une modélisation à partir des tickets de péage) que 5% des véhicules qui circulent s'arrêteront en un point donné.

⁶ On notera cependant que les déplacements touristiques ne sont pas forcément à longue distance, même s'il y a hébergement.

⁷ Ces données sont issues d'une enquête par interview réalisée sur les barrières et gares de péage du réseau SAPRR. Elles concernent l'ensemble des déplacements, qu'ils soient longs ou non.

D'après les enquêtes menées dans les gares de la SAPRR, le nombre d'arrêts sur autoroute varie principalement en fonction de 2 critères : la période et le motif du déplacement. Sur l'ensemble des usagers de l'autoroute, on compte environ 0,5 arrêt par véhicule ; en moyenne, plus de deux tiers (68%) des trajets s'effectuent sans aucun arrêt. Ce taux est variable selon la période :

- en semaine hiver : 77% des trajets s'effectuent sans aucun arrêt
- en semaine hors hiver : 72% des trajets s'effectuent sans aucun arrêt
- les vacances estivales suscitent le plus grand nombre d'arrêts : 48% s'arrêtent au moins une fois, soit en moyenne 0,8 arrêt par véhicule, et 52% des trajets s'effectuent sans aucun arrêt.

Bien entendu, il existe un seuil de longueur ou de temps de trajet en dessous duquel la probabilité d'arrêt est très faible. Une enquête par interview réalisée sur 4 aires situées sur des axes structurants du réseau national hors péage conclut que le temps de conduite moyen avant l'arrêt est de :

- 2 h 44 minutes pour un poids lourd
 - 1 h 47 minutes pour un VL le week-end
 - 1 h 54 minutes pour un VL en semaine.
- Dans le cas des déplacements quotidiens ou des déplacements à courte distance, les outils ne sont pas nécessairement les mêmes.

En milieu urbain, l'information sur les déplacements quotidiens peut être recueillie par deux types d'enquêtes :

- les enquêtes ménages déplacements : on recense l'ensemble des déplacements quotidiens des résidents d'une zone d'études, y compris ceux qui sortent de la zone. Ces enquêtes sont réalisées au domicile des résidents.
- les enquêtes cordons urbaines : on recense les déplacements traversant un «cordon » fictif autour d'une zone (échange) ou ceux qui la traversent (transit). Ces enquêtes sont réalisées « au bord des routes ».

Ces deux types d'enquêtes se complètent pour obtenir l'ensemble des flux de circulation sur une zone et caler les modèles de prévision de trafic.

Toutefois, il n'y a pas de hiérarchie entre ces deux domaines (courte et longue distance) au vu de leur importance respective : les enjeux, s'ils ne sont pas les mêmes (PDU en urbain, infrastructures routières et ferroviaires pour l'interurbain et la longue distance...), sont majeurs dans les deux cas. Ainsi, en 2001, les dépenses en infrastructures de transport se sont-elles élevées à 8,4 milliards d'euros pour le réseau routier, dont 5,1 pour le réseau départemental et local, à 1,1 milliard d'euros pour le réseau ferré principal et 1 milliard pour les transports en commun urbains.

3 Analyse des dispositifs existants en matière de tourisme et de transport.

On s'attachera dans ce paragraphe à décrire ceux des principaux dispositifs statistiques existants qui sont fondés sur des enquêtes effectuées lors d'un arrêt au bord des routes, avec l'assistance des « forces de l'ordre ». Dans le paragraphe suivant, on essaiera de dégager les besoins auxquels ces dispositifs répondent, ce qui permettra de mieux analyser les dispositifs alternatifs potentiels au cours des paragraphes ultérieurs.

3.1 Les enquêtes nationales pilotées par la Direction du Tourisme.

Il s'agit essentiellement de *l'enquête aux frontières*. Cette enquête permet de mesurer avec une bonne précision le volume, les caractéristiques et l'évolution de la demande touristique étrangère, dans le but d'évaluer la structure, les caractéristiques et le poids du tourisme international dans l'économie nationale. L'enquête aux frontières a fait appel jusqu'en 2001 aux forces de l'ordre pour sa partie « route » dont provient près de la moitié de l'ensemble des questionnaires collectés.

La dernière édition de cette enquête date de 2000-2001 (en fait, les résultats portent sur 2001). Elle poursuit une série initiée par la Direction du Tourisme en 1963⁸. Les principes de l'enquête sont restés les mêmes, mais le souci de rigueur et de précision à la fois dans les données recueillies et dans l'estimation statistique ont permis d'améliorer au fil du temps la méthodologie, le questionnaire et le traitement des données. De fait, de nombreux partenaires de la Direction du Tourisme sont intéressés aux résultats de l'enquête ; ils sont réunis au sein d'un comité de pilotage qui comprend donc la SNCF, la Direction Générale de l'Aviation Civile, la DTMPL, le SETRA, la DSCR, le DAEI/SES, le CETE Méditerranée, Maison de la France, la Banque de France (qui finance une bonne partie de l'opération : la contribution BdF à l'enquête aux frontières de 2000/2001 s'est élevée à 2 millions de Francs sur un coût total d'environ 15 millions) et l'INSEE.

Méthodologie de l'enquête 2000-2001.

Cette enquête se compose de deux éléments fondamentaux distincts. Le premier a pour objet d'estimer le nombre des non-résidents sortant du territoire français pendant une période donnée, le second constitue l'enquête par questionnaire proprement dite. C'est à ce second niveau qu'interviennent les forces de l'ordre quand il s'agit d'arrêter des véhicules pour distribuer et faire remplir des questionnaires.

a) Les dispositifs de comptage.

Il convient ici de distinguer les comptages automatiques des véhicules et les comptages manuels.

Les comptages automatiques, dont certains avec reconnaissance des silhouettes des véhicules, permettent de mesurer le trafic. Ils utilisent le réseau des stations « SIREDO » existantes ou nouvellement installées pour les besoins de l'enquête, qui fournissent un comptage automatique des véhicules avec identification du nombre d'essieux (ce qui permet de distinguer un camion d'une voiture ou d'une moto).

Ces comptages automatiques sont affinés par des comptages manuels qu'on a pris l'habitude d'intituler « recensement », ce qui rappelle en quelque sorte que l'observation des touristes non-résidents, par nature, ne bénéficie pas d'une base de sondage comme la population résidente. Les comptages manuels par sondage portent sur la nationalité des véhicules⁹ et le nombre de leurs passagers. Ils servent aussi à vérifier l'adéquation entre le lieu de la station de comptage et le flux réel passant la frontière.

Les comptages manuels des véhicules et de leurs passagers ont lieu pour les modes « route », « maritime » et « Shuttle », en sortie du territoire, conformément aux dates du plan de sondage.

Le principe de base pour les comptages est le même quel que soit le mode de transport :

- a. connaissance du flux physique global (sans distinction de nationalité) : données de trafic SNCF, Eurotunnel, DGAC, ports maritimes et comptages automatiques SIREDO sur la route. En ce qui concerne le trafic ferroviaire, il faut préciser les difficultés que la SNCF peut éprouver pour fournir des comptages exhaustifs, un décalage important pouvant résulter de la durée de validité des billets émis sans réservation. Les dates d'émission ne correspondent pas nécessairement à la date des voyages, aller comme retour, et il ne semble pas y avoir de comptages systématiques dans les trains (il faudrait de plus les mener entre chaque gare d'arrêt, les passagers pouvant rejoindre ou quitter le train...). Ce problème se pose déjà dans la mise en œuvre de la méthode des flux, où les séjours de proximité par le train sont nombreux mais les flux quotidiens difficiles à évaluer. Dans le cas des enquêtes aux frontières, tous les trains internationaux ne sont pas pris en compte (exemple des trains italiens venant jusqu'en gare de Nice).

⁸ Enquêtes réalisées en 1963, 1976, 1982, 1989, puis avec une périodicité raccourcie : 1991, 1993-1994, 1996.

⁹ Il faut préciser toutefois que la nationalité du véhicule correspond à son lieu d'immatriculation. Elle ne se confond pas avec la nationalité des occupants du véhicule ni avec leur pays de résidence (en raison, notamment, de la pratique des véhicules de location), cette dernière information étant le plus souvent recherchée.

b. détermination du partage résidents – non-résidents : celui-ci ne peut en aucun cas être connu a priori.

- pour les piétons (bateaux, trains, avions, autocars, qu'ils soient ou non de ligne régulière), cette détermination se fait par le biais d'un questionnaire destiné aux résidents et le nombre de passagers par vol/train enquêté est alors récupéré (ou compté).
- pour les voyageurs motorisés (automobilistes et motards sur la route, dans les bateaux et dans le Shuttle), c'est le pavillon du véhicule qui détermine si les occupants du véhicule sont ou non résidents. L'hypothèse sous-jacente, et probablement erronée du fait de la pratique des locations de voitures, est que dans un véhicule de pavillon français, ne circulent que des résidents. Le recueil du pavillon des véhicules se faisait en 2000/2001 de manière exhaustive en même temps que les vacations d'enquête et aux mêmes points frontières. En outre, les comptages permanents par station automatique - s'ils existent - sont utilisés pour faire des redressements.

Il y a donc « recensement » systématiquement les jours d'enquête et aux points enquêtés, plus, pour la route, certains jours ou pendant certains horaires spécifiques en fonction des frontières, en dehors des vacations d'enquête (nuit, notamment).

Ces comptages permettent en définitive d'estimer des statistiques de flux totaux nécessaires à l'extrapolation des résultats d'enquête en l'absence de base de sondage et aussi, pour ce qui est de la route, à une ventilation des véhicules par immatriculation avec leur taux moyen d'occupation¹⁰. Il faut cependant garder en tête que ces comptages agrègent des flux de natures différentes qu'on souhaite précisément différencier : touristes, excursionnistes, travailleurs frontaliers...

La Direction du tourisme accentue son effort pour mobiliser les différents types de dispositifs de comptage existants :

- rassemblement, par le CETE d'AIX, de tous les comptages SIREDO.
- suivi des opérations du SETRA, comptages de plaques : le SETRA a réalisé en 1990 et 1996 (et prépare pour 2003-2004) un sondage visant à estimer la circulation des véhicules étrangers sur le réseau national. Sur environ 300 sites sur le réseau national :
 - identification des nationalités pour les étrangers et des codes départements pour les véhicules français
 - sur 12 périodes d'une heure dans chaque sens de circulation représentant jour /nuit, JO / WE, hors été /été.
- comptages aux péages et mobilisation d'une information à partir des règlements opérés par carte bancaire (opérations pilotées par l'Observatoire National du tourisme(ONT)), cf. § 6.4.3.

b) L'enquête « à la frontière » proprement dite.

Cette enquête prenant la forme d'un questionnaire auto-administré distribué par des enquêteurs est menée dans l'ensemble des moyens de transport utilisés par les visiteurs pour quitter le territoire métropolitain. Le champ de l'enquête aux frontières est *limité au territoire métropolitain*. Les DOM ainsi que les collectivités territoriales de Saint-Pierre et Miquelon et Mayotte sont donc exclus bien qu'ils appartiennent au territoire statistique de la balance des paiements. Il n'y a eu jusqu'à maintenant aucune initiative concernant une éventuelle extension.

La réalisation de l'enquête à la frontière assure en principe que la probabilité d'interrogation peut être considérée comme sensiblement égale au nombre de visiteurs interrogés rapporté aux flux des visiteurs passant par cette frontière tels qu'on les a estimés par les comptages.

¹⁰ Depuis 1994, il y a eu un changement d'unité statistique enquêtée : groupe familial en voyage et passagers d'un même véhicule pour la voiture, au lieu et place de l'individu.

Le champ de l'enquête

Il a été élargi au fil des années. Ainsi, en 1991, l'observation des autocars a-t-elle été introduite¹¹. La connaissance du terrain a montré aussi l'importance de la clientèle « piétons » des bateaux. Il est donc apparu judicieux de les inclure dans le champ de l'enquête en 2000, tant pour cerner leurs caractéristiques que pour appréhender leurs dépenses. Cependant, le terrain a montré qu'ils étaient devenus rares, notamment en raison de la disparition des duty-free, et ils ont par conséquent été retirés du champ des enquêtes ultérieures (test du mois d'août 2001, EVE en août 2002). Enfin, les motos ont été intégrées au champ de l'enquête.

Les modes de transport couverts.

Sont détaillées ci-après les particularités méthodologiques de chacun des modes de transport couverts. Il est entendu que, dans notre propos, seules les enquêtes réalisées auprès des visiteurs *quittant le territoire par le mode routier* posent problème, les autres pouvant être maintenues sans difficulté.

- Le chemin de fer.

Les enquêtes sont réalisées auprès des personnes voyageant dans les trains quittant la France :

- trains internationaux au départ de la France (Paris ou Province),
- trains internationaux transitant par la France (Genève - Port-Bou par exemple),
- trains passant par le Tunnel sous la Manche.

Sont exclus du champ de l'enquête les trains spéciaux (pèlerinages), les trains militaires et les trains de compagnies étrangères. En tout état de cause, le volume de trafic généré par ces trains est limité par rapport à l'ensemble du trafic ferroviaire de passagers non résidents.

Les trains de jour sont enquêtés entre la dernière gare française et la première gare étrangère ; les trains de nuit sont enquêtés à quai avant le départ pour éviter de perturber le sommeil des passagers.

- L'avion.

Les enquêtes sont réalisées auprès des personnes quittant la France par avion sur des vols réguliers ou des vols charters. Sont exclues du champ de l'enquête les personnes voyageant sur des vols directement affrétés par elles, les personnes en escale dans l'aéroport et les membres d'équipage qui ne restent pas plus d'une nuit.

Chaque vol tiré dans l'échantillon est enquêté de façon exhaustive. Les interviews ont lieu en salle d'embarquement.

- Le bateau.

L'enquête est réalisée auprès des personnes qui embarquent avec leur véhicule, des conducteurs d'autocars ou des accompagnateurs des groupes et des « piétons ». Elle exclut les plaisanciers et les croisiéristes.

Le questionnaire est auto-administré. Les enquêtes ont lieu sur les parkings d'embarquement avec un enquêteur pour compter le nombre de véhicules par type et par nationalité d'immatriculation et en salle d'embarquement pour les « piétons ».

- Le Shuttle.

L'enquête est réalisée auprès des personnes quittant la France à destination du Royaume-Uni avec leur véhicule et en autocar (auprès du chauffeur ou de l'accompagnateur). Pour des raisons techniques de sécurité, elle s'effectue soit dans les salles d'embarquement pour les passagers « voiture », soit sur les parkings de stationnement pour les autocars.

¹¹ Une évaluation globale, réalisée ex-post, du tourisme par autocar avait été aussi conduite dès 1989.

- La route.

L'enquête est réalisée auprès des personnes sortant du territoire à bord d'un véhicule particulier, y compris moto, et auprès des conducteurs d'autocars ou les accompagnateurs des groupes. Les véhicules sont arrêtés aux postes frontières par groupe de 5 par les forces de l'ordre. *Seules les voitures de pavillon étranger sont enquêtées.*

L'enquête a lieu y compris auprès des personnes se rendant sur leur lieu de travail habituel. Elles remplissent le même questionnaire que n'importe quel autre automobiliste franchissant la frontière et les dépenses qu'elles indiquent participent aux recettes de la ligne « voyages ».

Sont exclues du champ de l'enquête les personnes franchissant la frontière à pied ou à vélo (pour la plupart excursionnistes).

Par ailleurs, les passagers des autocars de lignes régulières sont enquêtés individuellement avec le questionnaire non-résident aux gares routières de Paris, Lyon et Marseille par strate de destination.

Les questionnaires.

Depuis 1996, les moyens ont été concentrés sur l'analyse des non-résidents. Un questionnaire « résidents » très simple est donc administré uniquement dans les modes de transport « train et avion » pour estimer une clef de répartition entre non-résidents et résidents à partir des questionnaires recueillis, dans la mesure où le mode de distribution des questionnaires rend quasiment impossible la sélection a priori. Cette clef s'applique ensuite aux flux totaux.

- Questionnaire non-résident.

Il s'intéresse, comme lors des enquêtes précédentes, aux principales caractéristiques des touristes non résidents. Il faut attirer l'attention sur le fait que seuls les touristes font l'objet du questionnaire complet. De leur côté, les excursionnistes font l'objet d'une question filtre qui leur permet de sauter la majorité des questions « tourisme ». Le questionnaire permet donc de les identifier en tant qu'excursionnistes mais ils sont sollicités pour remplir le volet dépenses comme les autres non-résidents.

Depuis 1996, on a de plus procédé à une modification des questions relatives à l'hébergement : on ne parle plus d'hébergement principal mais les nuitées sont ventilées par type d'hébergement et les modes de réservation sont détaillés.

En 2000-2001, des éléments nouveaux ont été introduits : intentions de retour dans les régions (pour répondre aux souhaits exprimés par les régions), dépenses et moyens de paiement utilisés pour le séjour (cf. infra). L'enquêté est également interrogé sur l'usage éventuel d'Internet pour la préparation et la réservation de son voyage ou le paiement d'une prestation.

Afin de mieux cerner la finalité du franchissement d'une frontière et le comportement du touriste, une question a été ajoutée pour savoir si l'enquêté quitte la France ou effectue simplement une excursion à l'étranger.

Enfin, on cherche à analyser les « destinations multiples » et à estimer la part des touristes qui, tout en séjournant en France, séjournent également dans un autre pays, en croisant les flux de sortie par pays de résidence avec les frontières terrestres de sortie du territoire national.

- Le volet « dépenses ».

On cherche à détailler avec un maximum de précision le « volet » dépenses sur les différents moyens de paiement utilisés.

L'introduction de ce volet doit permettre, non seulement de disposer d'une évaluation structurelle des dépenses des visiteurs, mais aussi de pallier la disparition des données habituelles du poste « voyages » de la Balance des Paiements (cf. infra). L'objectif était de faire de ce volet l'une des bases du futur dispositif permanent qui, combiné à une collecte dans des délais très courts des données de comptages aux frontières, devrait donner la possibilité d'établir la balance des paiements du tourisme après la mise en circulation effective de l'Euro et d'évaluer des flux de touristes en 2002.

- Le questionnaire autocar (résident et non-résident).

Par rapport à 1996, le questionnaire pour les autocars de tourisme comporte peu de changement dans la mesure ou il n'y a pas de « volet » dépenses. En effet, il n'a pas été jugé possible, comme l'implique le « volet dépenses », de modifier le mode d'enquête en interrogeant tous les passagers (souvent en groupe constitué) au lieu du conducteur ou de l'accompagnateur. Par ailleurs, comme l'on ne connaît pas a priori la nationalité des passagers, les autocars de toutes immatriculations sont interrogés.

Le plan et le taux de sondage.

La spécificité des modes de transport enquêtés, l'importance relative des points de sortie, les différents types de jours (ordinaires, week-end, vacances...) nécessitent un plan de sondage exceptionnellement complexe, une gestion rigoureuse du calendrier des tâches et un grand effort d'homogénéisation des données recueillies pour assurer la cohérence statistique de cette construction.

L'analyse a posteriori du nombre de questionnaires recueillis dans l'enquête de 1996, par mode de transport et par vacation, a conduit à augmenter l'échantillon pour mieux représenter les non-résidents qui quittent la France par la route et l'avion, modes dont le taux de sondage était le plus faible.

Le plan de sondage « route » n'a pas été fondé sur la seule taille des flux de trafic aux postes frontières mais sur leur taux de « touristicité », et, de plus, le nombre de jour d'enquête est passé de 168 à 396.

Ainsi, en 2000-2001, était-il prévu pour la route 396 jours d'enquêtes et 195 jours de recensement seul (dont 79 la nuit) ainsi que 40 jours d'enquête en gares routières. Le nombre de points frontières enquêtés a été de 62, chiffre plus élevé que ce qui se pratique dans les autres pays et aussi dans l'enquête « Transit » (cf. § 3.2), qui, il est vrai, ne concernait que les frontières relatives aux massifs montagneux. Pour les autres modes, le programme porte sur un nombre d'unités : 250 trains dont 104 la nuit, 1465 avions dont 668 au départ de province, 300 bateaux et 82 navettes du Shuttle.

Nombre de questionnaires
(Nombre espéré sur la base du taux de retour de 1996)

	1996	2000
Avions	11 030	30 500
Trains	14 170	16 000
Bateaux	9 650	18 050
Shuttle	2 940	3 700
Route	27 000	71 500
G. routières	1 400	2 800
TOTAL	64 690	142 550

Nota : ces nombres incluent les questionnaires remplis par les résidents à l'exception de la route où seuls les non-résidents sont enquêtés. Même si l'opération s'était parfaitement déroulée avec un recueil effectif de 140 000 questionnaires en 2000/2001, seuls ceux se rapportant à des non-résidents auraient pu être exploités.

Taux de sondage potentiels (d'après les trafics de 1996)

Route	1/200 VL
Aérien (nombre de vols)	1/900 vols à Paris, 1/500 vols en province
Ferroviaire (nombre de trains)	1/500 trains
Maritime	1/307 VL, 1/275 autocar

Analyse succincte des problèmes liés à l'abandon du recours aux forces de l'ordre.

Entre autres difficultés, ce type d'enquête subit clairement l'impact, pour la partie « route », du nécessaire recours aux forces de l'ordre pour l'arrêt des véhicules et la garantie de la sécurité, dans des situations parfois compliquées par l'existence de flux ininterrompus de véhicules. L'enquête 2000-2001 a subi des difficultés spécifiques à cause de la non-intervention des forces de l'ordre, en particulier pour les frontières routières de l'Est que franchissent des flux très importants de visiteurs, notamment allemands, belges et néerlandais. On notera aussi l'absence d'autorisation d'enquêter par une préfecture (Moselle).

En définitive, l'objectif du nombre des questionnaires collectés a été loin d'être atteint : 75.000 questionnaires ont été finalement recueillis, soit un peu moins de 53 % de l'objectif.

De façon plus générale, l'abandon du recours aux forces de l'ordre implique l'apparition d'une dissymétrie difficile à gérer entre le mode routier et les autres modes pour lesquels l'interrogation à la sortie du territoire ne pose pas de problème aussi aigu.

3.2 Les enquêtes nationales Transport.

La principale enquête concernée est l'enquête « Transit », relative à l'observation des flux de marchandises et de poids lourds en transit au travers du territoire national, ou en provenance, ou à destination de notre territoire, et qui franchissent les barrières pyrénéennes ou alpines.

L'enquête française routière « transit » 1999 répondait à un double objectif :

- actualiser la connaissance des flux de transit de marchandises et de véhicules commerciaux à travers le territoire français, telle qu'elle ressortait de la première observation de ce type pratiquée de juillet 1992 à juin 1993,
- éclairer les enjeux liés aux franchissements des barrières naturelles alpine et pyrénéenne, grâce à la conception (en ce qui concerne la première de ces deux barrières) d'un dispositif d'observation harmonisé couvrant l'ensemble de l'arc alpin, en partenariat avec nos homologues autrichiens et suisses.

L'enquête de 1999 s'est faite avec arrêt des véhicules à sept points-frontière, avec intervention des forces de l'ordre ; l'interrogation était réalisée au poste de péage pour 5 points sur 7.

Champ de l'enquête.

Le champ de l'enquête était constitué :

- des véhicules poids lourds [c'est-à-dire en principe véhicule de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge, en pratique véhicule à plus de deux essieux ou à deux essieux dont l'essieu arrière est à roues jumelées (nécessité de repérage visuel dans l'enquête considérée puisque l'on arrête les véhicules enquêtés)].
- quelle que soit leur nationalité (c'est-à-dire quelle que soit l'immatriculation du camion, de la remorque ou de la semi-remorque)
- empruntant un des sept postes frontières retenus (Bâle E60 / A35 ; Tunnel du Mont-Blanc ; Tunnel du Fréjus ; Col de Montgenèvre ; Vintimille A8 / A10 ; Le Perthuis A9 / E15 ; Biriattou A63 / E5).

Données recueillies.

. Données relatives au véhicule :

- type de véhicules (véhicule porteur ; train articulé ; train routier ; train double)
- nombre d'essieux du véhicule
- lieu d'immatriculation ou pavillon (département d'immatriculation, si véhicule français ; pays, si véhicule étranger)
- type de carrosserie et présence ou non de conteneur s'il s'agit d'un porte conteneur (savoyarde / rideaux coulissants ; benne ; fourgon non frigorifique ; fourgon frigorifique ; plateau ; citerne ; porte-véhicules ; porte-conteneurs avec conteneur ; porte-conteneurs sans conteneur ; autres).
- kilométrage du véhicule au moment de l'enquête,
- achat de carburant en France (réalisé si véhicule sortant, prévu si véhicule entrant), réponses : oui/non/ ne sait pas.

. Données relatives aux marchandises transportées :

- tonnage transporté
- marchandise(s) transportée(s), définie(s) par référence aux 24 groupes dérivés de la NST utilisés dans les règlements « statistiques transports » européens
- caractère de « marchandises dangereuses », ou non, des marchandises transportées.

. Données relatives au déplacement :

- type de lieu de chargement (aéroport ; port maritime ; port fluvial ; gare ferroviaire ; centre routier ; autre) et type de lieu de déchargement, pour repérer les changements de mode au départ et à l'arrivée,
- lieux de chargement et de déchargement (en France : ville ou commune et département ; à l'étranger : commune et pays),
- en cas de transport multimodal, lieux d'origine et/ou de destination finale des marchandises,
- s'il s'agit d'un poids lourd en transit, poste frontière d'entrée en France (si l'enquête est faite à la sortie de France) ou de sortie de France (si l'enquête est faite à l'entrée en France).
- itinéraire, à indiquer sur une carte-papier fournie
- les parcours à vide (sans marchandises) sont décrits.

Ces enquêtes permettent d'analyser les principaux flux de *transit* (ceux dont l'origine et la destination se situent hors du territoire national) traversant le territoire français ; elles permettent également de disposer de données sur les flux d'*échanges* (ceux dont l'origine ou la destination se situent dans un pays étranger, et dont la destination ou l'origine se situent en France) entre l'Espagne et l'Italie, d'une part, la France d'autre part. En revanche, les renseignements sur les flux d'échanges intéressant l'Allemagne, les pays d'Europe de l'Est, les pays d'Europe du Nord et le Royaume-Uni, d'une part, les régions françaises d'autre part, ne sont pas disponibles.

3.3 Les enquêtes locales.

3.3.1 En matière de tourisme.

Différents types d'enquête existent au niveau infra-national :

- les enquêtes conduites par les Comités régionaux du tourisme (CRT).

On peut citer à titre d'exemple les opérations menées dans certaines régions. La Corse a mené en 2001-2002 une enquête aux limites territoriales (qui se restreignent aux ports et aéroports). En 2002, une seule région continentale a relancé une enquête de ce type, la région PACA. Les journées tests ont eu lieu durant l'été 2002 et les taux de réponse ont été jugés bons. Le dispositif inclut, entre autres, la distribution aux péages de questionnaires auto-administrés avec des lots offerts par les partenaires régionaux, destinés à inciter les visiteurs à retourner le questionnaire (pré-affranchi).

Par ailleurs, l'Observatoire du tourisme de la Côte d'Azur mène deux enquêtes permanentes auprès des visiteurs :

- une enquête auprès des passagers au départ de l'aéroport Nice-Côte d'Azur (2^{ème} aéroport français avec plus de 9 millions de passagers), menée en face à face et en salles d'embarquement, soit entre 15 et 25 000 passagers interrogés chaque année depuis 1989 selon un plan de sondage mensuel (70 à 110 vols par mois), représentatif des compagnies (low cost, régulières françaises, régulières étrangères) et des pays / villes de destination des vols. Sont ainsi décrits les séjours d'environ 15 000 visiteurs, dont 10 000 étrangers.
- une enquête auto-administrée sur questionnaire pré-affranchi inclus dans un document informatif en anglais, distribué à 200 000 exemplaires par an via les offices de tourisme et syndicats d'initiative, bureaux de change, grands magasins (tous lieux de passages hormis les hébergements et les moyens de transports). Le taux de retour est très faible malgré un séjour à gagner, mais le volume est suffisant pour caler certains indices (taux d'utilisation de l'avion et de l'hôtel) et enrichir le calcul d'extrapolation des volumes de visiteurs par pays d'origine à partir des enquêtes avion / hôtel.

- les enquêtes « cordons » menées en général par des bureaux d'étude, mais selon une méthodologie unifiée.

Ces enquêtes complètent la méthode des flux¹². Cette dernière repose sur l'estimation du solde journalier des entrées et des sorties d'un territoire pour appréhender le nombre des nuitées passées sur le territoire par des non-résidents de ce territoire et servir ainsi en quelque sorte de base de sondage.

Les thèmes couverts sont en général :

- les caractéristiques des clientèles : origine géographique, catégorie socio-professionnelle, âge, éventuellement, niveau de revenu, type de groupe accompagnant
- les caractéristiques des séjours : motif, durée, lieux, type d'hébergement
- les activités ou loisirs pratiqués
- les dépenses liées au séjour, détaillées par poste
- des questions sur la satisfaction, la fidélisation, les intentions de retour.

L'Observatoire National du Tourisme (ONT) a fourni un tableau récapitulatif des principales opérations de ce type menées au cours des dernières années. Ces enquêtes ont été menées dans plusieurs régions (PACA, Midi-Pyrénées, Bretagne, Rhône-Alpes, Corse), voire certains départements (Hautes-Pyrénées, Lot, Pyrénées-Orientales), une ville (Lourdes), des îles ou des territoires particuliers (Ré, Oléron, presqu'île d'Arvert).

Ces enquêtes sont menées en général en partenariat entre les préfetures, la DRT, les DRE ou DDE, les sociétés d'autoroute, la SNCF, les Chambres de Commerce et d'Industrie et, bien entendu, la Police et la Gendarmerie nationales. En pratique, en 2002, plus aucune région ne réalisait d'enquête « cordon » dans la mesure où le recours aux forces de l'ordre est devenu impossible.

On rappelle pour mémoire que sont aussi réalisées des enquêtes sur les lieux de séjour dans les stations touristiques : de sports d'hiver, balnéaires, thermales... Ces enquêtes sont en général répétitives et standardisées.

3.3.2 En matière de transport.

Il s'agit essentiellement des enquêtes de circulation par interview des conducteurs réalisées au bord des routes par les services déconcentrés de l'Equipement. **Elles concernent en général à la fois les voitures particulières et les véhicules utilitaires.**

Les enquêtes de circulation par interview des conducteurs ont comme objectif principal la reconstitution des flux par origines et destinations des déplacements observés. Elles permettent également de recueillir quelques caractéristiques relatives, soit au conducteur et au motif du déplacement, soit au type de véhicule et à la marchandise transportée.

- a) Caractéristiques des personnes ou des marchandises.

Pour les déplacements de voyageurs, on s'intéresse également aux caractéristiques socio-professionnelles (âge, profession...) du conducteur, à son lieu de résidence ainsi qu'au nombre d'occupants du véhicule. Pour les marchandises, la nature de la marchandise et le tonnage transporté sont assez systématiquement demandés.

¹² Il s'agit d'un outil mis au point par un cabinet d'études privé travaillant en relation étroite avec les DDE. Le principe est de mesurer, dans un périmètre donné (généralement une région mais, dans certains cas, un périmètre plus étroit a été retenu), les entrées et sorties par tous les modes. Pour le mode routier, on recourt à des comptages automatiques. On passe du nombre de véhicules au nombre de personnes par des coefficients moyens d'occupation. On admet, moyennant quelques hypothèses assez sommaires, que le solde entrées-sorties donne le nombre de touristes au sein du périmètre (les migrations alternantes s'équilibrant sur courte période). Ce nombre est fourni journalièrement. Cette méthode ne peut être généralisée à toutes les régions, elle n'est utilisable que dans celles où la fréquentation touristique est marquée par de fortes fluctuations saisonnières et où le rapport du nombre de touristes reçus au nombre de touristes émis est fort. Elle ne fournit évidemment aucune indication sur les caractéristiques des touristes ni sur celles de leurs déplacements.

b) Caractéristiques du déplacement ou du transport.

La caractérisation porte avant tout sur la nature du déplacement – marchandises ou voyageurs - et, dans ce dernier cas, sur le fait qu'il s'agisse d'un déplacement pour raisons professionnelles ou personnelles ou, plus précisément, sur les raisons qui avaient conduit les personnes de leur point d'origine à leur point de destination.

La localisation de l'origine et de la destination du trajet est systématiquement demandée, au niveau de la commune, voire au niveau de l'arrondissement ou du quartier, dans les enquêtes visant à appréhender un trafic local, que ce soit en marchandises ou en voyageurs.

c) Autres caractéristiques des enquêtes

Le véhicule utilisé fait l'objet d'une caractérisation assez sommaire. Des questions sont parfois posées sur le type de stationnement au départ à et l'arrivée du trajet (stationnement privé, parking, ...) ou, dans le cas de sociétés d'autoroutes, sur les services offerts sur le réseau autoroutier.

Localisation des postes d'enquête.

La localisation des postes d'enquête fait l'objet d'une optimisation : il s'agit d'appréhender le maximum de courants O-D concernés par l'étude et de reconstituer les itinéraires empruntés avec un minimum de postes. Il faut toutefois tenir compte des contraintes matérielles pour permettre la réalisation de l'enquête dans de bonnes conditions de sécurité (détournement et stockage des véhicules enquêtés et libre circulation des autres).

Les questionnaires d'enquêtes.

Le nombre et la nature des questions posées aux conducteurs des véhicules varient d'une enquête à l'autre. Toutefois, un noyau dur a été défini pour les études sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat afin d'homogénéiser les recueils et de minimiser la durée de l'interview. Ce noyau dur concerne, d'une part, des données recueillies directement par observation de l'enquêteur (type de véhicule, nombre de passagers, département ou pays d'immatriculation), d'autre part des données faisant l'objet du questionnaire : origine (véhicules légers [VL] et poids lourds [PL]), destination [VL et PL], motif à l'origine [VL], motif à la destination [VL], voyage à la charge ou non du conducteur [VL], catégorie socio-professionnelle [VL], parfois nature et tonnage du chargement [PL]. Les réponses sont recueillies directement sur place. Parfois, un questionnaire est distribué aux conducteurs pour retour sous enveloppe préalablement affranchie. Les taux de retour sont de l'ordre de 25 à 30 %, avec des biais systématiques liés aux non-réponses. Il arrive également que l'on recueille le numéro de téléphone d'usagers acceptant une enquête téléphonique complémentaire.

Exploitation des résultats.

On dénombre en premier lieu, pour chaque origine et pour chaque destination élémentaire, le nombre d'usagers interrogés, puis on dresse le tableau croisé origine-destination (l'identification des flux O-D se fait sur la base d'un découpage géographique). Si la proportion de trafic sur une O-D par rapport au trafic total sur l'ensemble des O-D est trop faible, on sera conduit à regrouper cette O-D avec d'autres en modifiant le découpage géographique.

Le résultat final est donc un tableau croisé qui donne un trafic enquêté pour chaque O-D considérée comme significativement observable.

L'exploitation est généralement réalisée sur un ou sur plusieurs postes d'enquête selon les besoins de l'étude. A plus grande échelle, l'exploitation conjointe de plusieurs postes d'enquête permet d'établir des matrices de flux longue distance au niveau national (exemple : la matrice interdépartementale VL du SETRA implique l'exploitation conjointe d'environ 120 postes).

Redressement de l'échantillon.

Parallèlement à l'enquête auprès de l'échantillon de véhicules, il faut recenser de façon exhaustive la totalité des véhicules qui circulent sur l'axe (VL et PL). Le redressement s'effectue par période élémentaire (heure ou demi-heure) car la structure du trafic évolue au cours de la journée. Le coefficient de redressement sera égal au rapport entre le trafic total dénombré et le trafic enquêté au cours de chaque période élémentaire.

Extrapolation des résultats.

Les enquêtes se déroulent rarement sur plus d'une journée, choisie comme représentative d'un jour moyen ouvrable. Elles peuvent cependant parfois être complétées par des enquêtes relatives aux week-ends. Pour une meilleure représentativité, dans le cas de zones à fonction estivale importante, on complète par un jour d'enquête en été.

On extrapole simplement la structure du trafic observé le ou les jours d'enquête. Mais les erreurs relatives au choix du ou des jours d'enquête ou à la durée de l'enquête ne peuvent être estimées.

3.4 Autres enquêtes.

3.4.1 Enquêtes urbaines.

Les enquêtes décrites ci-dessus sont en général relatives aux zones de rase campagne, et traitent du trafic à moyenne et grande distance. En zone urbaine, on se réfère plutôt aux enquêtes ménages, mais qui doivent être complétées par des « enquêtes cordon », destinées à collecter de l'information sur les flux de véhicules entrant dans les villes en provenance des zones extérieures au périmètre des enquêtes « ménages déplacements » et qui peuvent, soit terminer leur trajet à l'intérieur de ce périmètre, soit traverser, en transit, l'agglomération.

La méthode des enquêtes cordons urbaines est très similaire à celle des enquêtes réalisées en rase campagne. Les enquêtes cordons urbaines ont fait l'objet d'un travail visant à l'élaboration d'un guide méthodologique pour leur réalisation, conduit par le CERTU, en liaison avec les services de l'Équipement (CETE, SETRA en particulier). Une ébauche assez avancée de ce guide existe au CERTU, mais le travail a été suspendu suite au refus des forces de l'ordre d'intervenir dans l'arrêt des véhicules, donc de l'impossibilité de réaliser ces enquêtes dans un cadre de légalité et de sécurité satisfaisant.

3.4.2 Autres enquêtes locales.

Citons pour mémoire les enquêtes lourdes et coûteuses menées parfois par les autorités d'organisation des transports. Sur la Côte d'Azur, l'agence ADAM (Agence des déplacements des Alpes-Maritimes) a commandité il y a quelques années une enquête auprès de la population résidente destinée à mesurer et qualifier les pratiques et les besoins dans le domaine des transports collectifs notamment. Il est important de souligner que ces enquêtes prennent rarement en compte la demande des visiteurs non résidents en séjour dans la région, alors qu'ils représentent parfois (c'est le cas de la Côte d'Azur) une part importante des usagers des transports collectifs (la population touristique moyenne dans les Alpes-Maritimes atteint 200 000 personnes, pour une population de un million).

4 Synthèse des enjeux et des besoins.

Il apparaît nécessaire de bien caractériser la nature des informations que l'on recherche et l'objet de ces informations, afin de pouvoir mettre en rapport le coût de la collecte et ses enjeux. Il est important, à cet égard, d'établir une typologie des types d'informations recueillies :

- qui se déplace (incluant *l'importante question de la quantification des flux*)
- les caractéristiques du déplacement : origine-destination, mode de transport, itinéraire, motif....
- des éléments sur le comportement de la personne qui se déplace : activités, dépenses... ou sur les caractéristiques des marchandises transportées.

L'inventaire des besoins doit donc être articulé par rapport à cette grille d'analyse. Il devrait préciser l'objectif recherché, c'est-à-dire la raison d'être du dispositif ou les besoins auxquels il répond.

4.1 Les besoins de la Banque de France.

La Direction de la Balance des Paiements (DBdP) produit pour le compte de l'Etat la balance des paiements de la France, en particulier la ligne « voyages » qui nous intéresse ici. Les données mensuelles produites et publiées par la DBdP sont destinées, outre l'Administration française, à plusieurs organisations internationales (Banque Centrale Européenne) et des données trimestrielles ou annuelles sont également fournies à Eurostat et au FMI.

Ces données sont soumises à des contraintes en termes de qualité (l'exhaustivité des transactions doit être retracée), de délais de transmission (ceux-ci sont parfois très courts) et avec des niveaux de détail par pays variables selon les organismes requérants.

Les recettes de la ligne « voyages » recensent l'ensemble des frais occasionnés aux visiteurs non résidents par leur présence en France (alimentation, hébergement, achats de cadeaux souvenirs, visites de musées...) à l'exception du transport international. Toute personne non résidente pénétrant sur le territoire statistique national est concernée, quel que soit le motif de sa présence en France (transit, professionnel ou personnel) et quelle qu'en soit la durée (un mois jusqu'à un an, durée au-delà de laquelle la personne est considérée comme résidant en France, une semaine ou une heure).

Inversement, les frais occasionnés aux résidents lors de leurs voyages à l'étranger constituent les **dépenses** de la ligne.

Du point de vue des recettes, un **excursionniste** est une personne non résidente qui ne passe aucune nuit en France. Il peut s'agir d'un Belge venu faire des achats en France pour la journée, d'un Canadien en transit à Roissy pour une heure, d'un Espagnol résidant en Espagne près de la frontière et travaillant en France...

Jusqu'en décembre 2001, les flux de la ligne « voyages » étaient estimés grâce à la comptabilisation des échanges de billets, des paiements trans-frontières par carte bancaire, des transactions des agences de voyage... L'exhaustivité des flux était ainsi retracée de façon satisfaisante pour l'établissement des chiffres définitifs. Quelques problèmes existaient néanmoins :

- l'exhaustivité n'était que partiellement respectée, souvent les flux nets seuls étaient comptabilisés lors des échanges entre agences de voyages.
- en ventilation géographique, on notait une sur-représentation de certaines monnaies (dollar) correspondant à des dépenses imputées à tort à des visiteurs des Etats-Unis ou de certains pays (la Suisse était également nettement sur-représentée, cette fois du fait de la place de Zurich dans le commerce de gros de billets de banque : 80 % des envois de billets français se faisaient vers Zurich qui les revendait ensuite à d'autres Etats).

Depuis janvier 2002, la disparition des monnaies nationales au sein de la zone Euro et l'impossibilité qui en découle d'affecter précisément les échanges entre euros et devises à l'un des pays de la zone affectent sensiblement la collecte des données de la ligne « voyages », tant vis-à-vis de l'intra¹³ que de l'extra zone Euro¹⁴.

Cette mise en circulation de la monnaie unique au sein de la zone Euro, conjuguée à la suppression des commissions bancaires sur les transactions trans-frontières¹⁵ entre les 12 par carte bancaire au 1er juillet 2002, risque de modifier le comportement des détenteurs de cartes de crédit : la possibilité de retirer de la monnaie « nationale » dans des distributeurs automatiques de billets situés dans l'un des onze autres pays membres de la zone Euro et de régler ses achats avec les espèces ainsi obtenues sans que cela génère de coût supplémentaire ou le recours accru au paiement en espèces préalablement retirées dans le pays de résidence modifient les paiements par carte bancaire qui étaient auparavant nécessaires du fait des différentes monnaies nationales.

¹³ Il n'y a désormais plus aucun change avec les onze autres membres de la zone Euro.

¹⁴ Des euros dépensés en France par un Américain peuvent avoir été achetés préalablement en Allemagne.

¹⁵ Les coûts des transactions transfrontières par carte bancaire ont été ramenés au niveau des coûts nationaux.

Au total, depuis le mois de janvier 2002, **les deux sources principales d'alimentation de la ligne « voyages »**, à savoir, d'une part, les déclarations des émetteurs de cartes bancaires pour l'estimation à court terme (M35) des flux de la ligne « voyages » et, d'autre part, l'exhaustivité du système déclaratif pour l'établissement des chiffres définitifs, **ne sont plus satisfaisantes**. Il est donc devenu nécessaire de recourir à de nouvelles sources.

Les solutions alternatives imaginées sont de deux types :

- pour ce qui concerne le poste « dépenses », interrogation sur les dépenses associée à l'enquête sur le suivi de la demande touristique - SDT -, réalisée par la Direction du Tourisme à partir du panel Métascope de la Sofrès (20 000 ménages résidents de nationalité française).
- pour l'élaboration du poste « recettes », l'idée était de coupler une interrogation sur les dépenses à l'enquête aux frontières dans la mesure où celle-ci était réalisée suffisamment en continu pour pouvoir produire des statistiques mensuelles.

Les besoins de la Banque de France pâtissent donc directement des difficultés apparues sur la mise en oeuvre de ce dernier type d'enquête, accrues d'ailleurs par le nombre de frontières terrestres de la France et leur dématérialisation, alors que cette enquête apparaissait comme le seul substitut envisageable.

4.2 Les besoins des acteurs du tourisme.

On peut prendre pour base les besoins qui ont été pris en compte par le comité de pilotage de l'enquête aux frontières 2000-2001. L'enquête aux frontières 2000-2001 s'inscrit de ce point de vue dans les réflexions qui sont menées sur la mesure des flux touristiques internationaux dans le nouveau contexte européen. Ce comité avait finalisé les principaux éléments de l'enquête :

- Mise en place de comptages (« recensement ») préalables pour amorcer le dispositif de mesure en continu des flux touristiques et pour établir un fichier de clefs de répartition des véhicules par nationalité avec leur taux moyen d'occupation.
- Introduction d'un « volet » sur les moyens de paiements et les dépenses dans le questionnaire non-résident, volet qui devra également s'intégrer au dispositif de mesure en continu des flux touristiques. Ceci permet de répondre aux préoccupations liées à la disparition des moyens d'évaluation antérieurs du poste « voyages » de la balance des paiements (cf. supra) mais aussi aux besoins de la Direction du Tourisme pour l'estimation des dépenses touristiques et à ceux de l'INSEE pour la construction des comptes nationaux annuels et trimestriels.
- En pratique, il est souhaitable que le dispositif d'enquête devienne permanent alors que, jusque-là, l'enquête aux frontières n'était menée qu'environ tous les 3 ans : entre chaque enquête, on avait recours à des méthodes d'actualisation fondées sur l'évolution des recettes du poste « voyages » de la balance des paiements pour estimer les principales grandeurs du tourisme des non-résidents. Dans ces conditions, il n'était notamment pas réaliste d'estimer valablement des évolutions infra-annuelles.

Au-delà des actions qui ont présidé au lancement de la dernière enquête aux frontières, l'analyse des besoins repose principalement sur la pratique des dix dernières années d'observation du tourisme international et d'élaboration des comptes satellites du tourisme. Cependant, par rapport à cette pratique, de nouveaux besoins apparaissent, notamment celui qui concerne une meilleure connaissance des comportements des excursionnistes non-résidents. Cette préoccupation rejoint celle de la Banque de France pour la connaissance des dépenses des excursionnistes.

En ce qui concerne l'observation touristique, on peut distinguer 3 grands types d'information à estimer relativement aux visiteurs non-résidents entrant¹⁶ sur le territoire français. Les informations sont les mêmes quel que soit le moyen transport utilisé pour franchir la frontière. Cependant, le mode opératoire diffère sensiblement selon le moyen de transport.

¹⁶ On parle ici d'*entrée* : en fait un visiteur entrant est, par définition même, un visiteur qui sortira moins d'un an après son entrée. Le concept statistique est en fait appréhendé au niveau de la collecte au moment de l'évènement « sortie du territoire » : ce sont donc les sorties qui sont, in fine, comptabilisées.

L'une des questions importantes à résoudre, de ce point de vue, sous l'hypothèse d'abandon du recours aux forces de l'ordre, serait la coexistence d'un mode d'observation qui, pour tous les modes sauf la route, peut rester à l'identique du passé, moyennant les améliorations méthodologiques régulières, et, pour la route, de la mise en place de dispositifs permettant de s'affranchir de l'arrêt à la frontière.

a) Le nombre des visiteurs.

Cela suppose qu'on sache distinguer les *visiteurs au sens du tourisme*¹⁷ des autres personnes qui franchissent les frontières. Le nombre de visiteurs est effectivement utilisé par la Direction du Tourisme pour ses publications. Mais les autres « voyageurs » (c'est-à-dire ceux qui viennent uniquement pour exercer une activité rémunérée) sont indispensables pour la connaissance des recettes de la ligne « voyages ».

On distingue, parmi les visiteurs, deux sous-catégories : les *touristes*, qui passent au moins une nuit dans le lieu visité et les *excursionnistes ou visiteurs de la journée*, qui ne passent pas de nuit dans le lieu visité. Cette seconde catégorie semble tendre à se développer et fait donc l'objet d'un intérêt croissant.

On peut faire une remarque générale : l'unité « statistique » cible est bien le visiteur et non pas un groupe de visiteurs qui voyagent ensemble. Il faut d'ailleurs distinguer le groupe « ménage » de la notion de groupe au sens plus large. Il n'empêche que le groupe est parfois plus approprié comme unité de collecte de l'information, en tant qu'intermédiaire. Par ailleurs, il est fréquent que les questionnaires d'enquêtes incluent une partie applicable à l'unité ménage (lieu d'hébergement, mode d'hébergement, durée du séjour etc...) et une autre s'adressant de façon spécifique au répondant, généralement le chef de ménage, mais pas toujours (profession, âge etc...). Un problème d'extrapolation et d'interprétation se pose souvent en raison de cette façon de procéder (mais qui reste quelquefois incontournable).

En ce qui concerne les dépenses, certaines sont effectuées par l'ensemble du groupe sans pouvoir être individualisées : il faut alors passer par l'intermédiaire du groupe pour calculer éventuellement ensuite une dépense par personne, en collectant systématiquement le nombre de personnes concernées par les dépenses indiquées.

b) La répartition des visiteurs selon deux types d'informations descriptives :

- leurs caractéristiques propres :
 - nationalité et/ou pays de résidence des visiteurs : le pays de résidence est en général le concept retenu dans toutes les opérations statistiques sur le tourisme ; en effet, les statistiques de fréquentation touristique doivent correspondre à la réalité des marchés d'origine des clientèles. Un visiteur grec résidant en Grande-Bretagne est considéré par les opérateurs réceptifs comme provenant du marché britannique (c'est là qu'on peut toucher ce « prospect ») et non du marché grec. L'adoption de la nationalité comme critère principal aboutirait à une confusion et une imprécision dans la mesure où l'on connaît également très mal les populations étrangères résidentes dans les différents pays émetteurs de touristes et leurs fluctuations (par définition très fortes et non mesurées précisément). Les observatoires régionaux travaillent donc souvent sur la notion de pays de résidence (domicile principal).
Parmi les caractéristiques des non-résidents, le pays de résidence est également essentiel pour la balance des paiements car c'est le seul qui puisse être pris en compte.
 - âge et sexe.
- les caractéristiques de leur voyage : durée de ces voyages, leur motivation, les lieux de séjour, les modes d'hébergement, les moyens de transport utilisés. Ces dernières informations permettent notamment de préciser la répartition sur le territoire des flux de visiteurs.

¹⁷ Rappelons qu'un visiteur, selon les recommandations internationales sur les statistiques du tourisme (Cf. la publication de l'ONU E.94.XVII.6), est défini comme « toute personne qui se déplace vers un lieu situé en dehors de son environnement habituel pour une durée inférieure à 12 mois et dont le motif principal de la visite est autre que d'exercer une activité rémunérée dans le lieu visité ».

- c) Les montants et éventuellement la répartition des dépenses liées au déplacement en cours.

Le montant des dépenses diffère énormément suivant le pays de résidence et la nationalité, le mode de transport et le mode d'hébergement.

On peut distinguer deux grands modes de répartition transversaux l'un à l'autre : selon les moyens de paiement utilisés et selon les biens et services achetés.

Dans tous les cas, il faut préciser la période sur laquelle porte l'estimation. Si les principes d'ensemble ont peu changé entre 1996 et 2000-2001, *le besoin de données infra-annuelles s'est accentué* : en 1996, les résultats publiés portaient sur des moyennes annuelles et des données selon le trimestre de sortie du territoire des touristes. Désormais, des données mensuelles apparaissent souhaitables, en particulier pour satisfaire les besoins d'estimation du poste « voyages » de la balance des paiements.

D'un autre côté, il faut insister sur le fait que les *besoins à satisfaire peuvent concerner des territoires infra-nationaux*. En pratique, dans le passé, les taux de sondage appliqués ont permis d'obtenir une représentativité supposée satisfaisante au niveau régional et parfois au niveau départemental (du moins pour les départements récepteurs les plus importants). Par ailleurs, les régions et les départements mènent des opérations de marketing dont il est nécessaire d'évaluer les effets. Les enquêtes aux frontières nationales ne permettent pas, en général, de répondre à ces besoins mais tout au plus de fournir quelques très grandes données de cadrage. Ces besoins très particuliers ne sont pas analysés plus avant dans le présent rapport.

4.3 Les enjeux et les besoins du ministère de l'Équipement et des collectivités locales¹⁸ en matière de transport.

L'observation statistique des transports est très largement gouvernée par les dispositions de la loi dite « LOTI » (loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs). Dans sa version modifiée actuelle, qui reprend des adjonctions de nombreux textes plus récents, celle-ci énonce deux principes :

- a) les décisions en matière de transport doivent être étayées par un ensemble d'évaluations socio-économiques
- b) cet ensemble doit porter sur l'ensemble des modes de transport susceptibles d'être concernés.

Certains de ces diagnostics ne peuvent s'appuyer que sur une observation spécifique des situations socio-économiques au moment où s'élabore un projet, ce qui a conduit à la mise en œuvre des enquêtes dites « au bord des routes ».

4.3.1 Sur la nécessité d'évaluations socio-économiques pour étayer les décisions.

Dès sa version initiale, la Loti pose comme principes (article 14) que :

- les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération ;
- ces choix tiennent compte des besoins des usagers, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux dont ceux des atteintes à l'environnement ;
- les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques font l'objet d'évaluations rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés ;
- lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service et est rendu public.

Non seulement ces principes n'ont jamais été atténués depuis vingt ans mais ils ont même été développés et précisés, faisant de la rationalité socio-économique le critère de choix en matière de transport, quelle que soit la collectivité compétente en la matière.

¹⁸ En particulier, les villes, les observatoires régionaux des transports (ORT)...

La loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire modifiée par la loi n°99-533 du 25 juin 1999, en prescrivant l'élaboration de schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de services collectifs de transport de marchandises et leurs déclinaisons régionales, impose la réalisation d'une évaluation des évolutions prévisibles de la demande de transport et d'une analyse globale des effets des différents modes de transport et, à l'intérieur de chaque mode de transport, des effets des différents équipements, matériels et mesures d'exploitation utilisés sur l'environnement, la sécurité et la santé.

La loi 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains prévoit, enfin, que l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics, dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants ou recoupant celles-ci, mette en place des outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité à l'intérieur du périmètre de transports urbains ainsi que pour les déplacements vers ou depuis celui-ci. Elle prévoit l'établissement d'un compte « déplacements » dont l'objet est de faire apparaître, pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine, les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité.

Enfin, les plans de déplacements urbains sont accompagnés d'une étude des modalités de leur financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'ils contiennent et, au terme d'une période de cinq ans, font l'objet d'une évaluation.

Il est donc clair que le législateur a voulu, dès le départ, que les décisions en matière de transport soient fondées sur une analyse socio-économique de la situation au moment où s'élabore un projet ainsi que de son évolution possible et, plus généralement, que les décisions en la matière soient précédées d'un ensemble d'évaluations socio-économiques constituant une aide à la décision. Il a également institué, dans un certain nombre de cas, la réalisation d'un suivi ou d'un bilan. Or ces évaluations supposent la connaissance et la prévision de la demande de déplacements et l'affectation de cette demande aux divers itinéraires, ou modes, susceptibles de la satisfaire.

4.3.2 Sur la nécessité d'observer l'ensemble des modes de transport susceptibles d'être concernés.

Si la multimodalité est peu présente dans le texte d'origine de la Loti, elle est désormais clairement affirmée comme une possibilité à envisager de façon assez systématique, sinon un objectif.

Outre que la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire modifiée prescrit l'élaboration de schémas multimodaux de services collectifs de transport qui « évaluent les évolutions prévisibles de la demande de transport ainsi que celles des besoins liés à la mise en oeuvre du droit au transport [...] et définissent les moyens permettant d'y répondre dans des conditions économiques, sociales et environnementales propres à contribuer au développement durable du territoire », la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains prévoit, en effet, que « le plan de déplacements urbains [...] a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie ».

Ainsi donc, non seulement les études socio-économiques doivent-elles porter sur tous les modes de transport mais, de plus, elle doivent permettre de comparer les situations d'un mode à l'autre et même, dans une certaine mesure, leur complémentarité puisque, en matière de déplacements urbains, il est clairement question d'usage coordonné.

4.3.3 Sur la nécessité de procéder, dans certains cas, à une observation spécifique.

Le dispositif français d'observation statistique des transports est, on le sait, assez fragile sur certains points, en particulier sur deux aspects :

- l'observation de la multimodalité, alors que celle-ci est clairement envisagée par la Loi comme un moyen de répondre à l'évolution de la demande de transport ;
- la pertinence à un niveau local détaillé.

Sur le premier point, il convient de souligner que, à l'exception de ceux qui sont exclusivement routiers, la plupart des déplacements – de personnes comme de marchandises – sont multimodaux. Or, même si certaines statistiques ferroviaires, fluviales ou aériennes décrivent de façon suffisamment fine le ou les trajets effectués à l'aide de chacun de ces modes, elles ne permettent pas d'appréhender les parcours terminaux et encore moins les déplacements dans leur ensemble et il n'est pas possible de les reconstituer à partir des statistiques routières habituelles.

Sur le second point, force est de constater que les outils statistiques actuels ont été principalement développés au niveau national et, au moins pour les déplacements sur route, résultent d'enquêtes qui ne permettent pas toujours de procéder à des exploitations suffisamment précises – voire simplement pertinentes – à un niveau géographique détaillé. Certes, des enquêtes locales peuvent être menées, sur le modèle des « enquêtes ménages déplacements », par exemple, mais de telles enquêtes – si elles répondent bien à un besoin de connaissance des déplacements au sein d'une agglomération, en général - ne sont pas adaptées à l'analyse des déplacements sur un axe : leur lourdeur ne permet pas d'en faire fréquemment et, sauf à utiliser des tailles d'échantillon et de questionnaires disproportionnées, elles ne permettent pas d'apporter une information suffisamment détaillée pour l'analyse de la fréquentation d'un axe de déplacements.

Or, même s'il n'en a pas précisé les modalités de réalisation, il est clair que le législateur entendait bien que les études dont il a prévu la réalisation fussent assises sur un dispositif d'observation statistique, ce qui fonde clairement la légitimité de ceux-ci. Par ailleurs :

- dans la mesure où la Loi prévoit explicitement que de telles études soient menées en prélude aux choix d'infrastructures, il est patent que ces enquêtes doivent porter au minimum sur l'origine et la destination des trajets effectués ;
- du fait que la multimodalité est envisagée, il convient que ces enquêtes apportent un éclairage sur les déplacements de bout en bout et non pas sur les seuls parcours mode par mode. Or, on sait que l'un des déterminants importants du choix modal réside dans quelques caractéristiques du déplacement – et, en particulier, son motif (professionnel, personnel, ...) -, ce qui conduit à chercher à observer également cet aspect des choses.

C'est principalement pour ce type de besoins – analyse des déplacements empruntant un axe – qu'ont été développées les enquêtes origine-destination avec le contenu que l'on sait, dans la mesure où les dispositifs existants ou les modalités alternatives ne permettraient pas de répondre correctement aux questions que doivent aborder les études prescrites par la Loi.

5 Expériences étrangères utilisables.

On a cherché dans ce paragraphe à rassembler de l'information sur ce qui se pratique à l'étranger. Il est clair, cependant, qu'il n'existe pas de solution toute faite dont on puisse s'inspirer et que les expériences étrangères ne sont pas forcément transposables au cas de la France.

5.1 En matière de balance des paiements.

L'introduction de l'euro fiduciaire depuis janvier 2002 pose problème à l'ensemble des pays européens au sens large. Les douze pays de l'Union Economique et Monétaire sont directement concernés, mais les trois autres pays de l'Union européenne ainsi que la Suisse perçoivent aussi les effets de ce changement : ils ne peuvent plus ventiler de façon correcte les flux touristiques car ils ne peuvent plus affecter à un seul pays le change de devises nationales contre de l'euro. Les solutions adoptées dépendent généralement de l'importance prise par les flux de la ligne « voyages » dans la balance des paiements ou de la configuration géographique des Etats.

- Utilisation ou mise en place **d'enquêtes aux frontières** pour les deux flux de la ligne « voyages » : Espagne, Grèce, Irlande, Italie, Portugal¹⁹. À l'exception de l'Irlande, ces pays figurent tous au palmarès des 10 premiers récepteurs mondiaux de recettes touristiques. La situation diffère cependant d'un pays à l'autre et la portée de ces expériences est, de ce fait, variable : ainsi, l'Espagne procède par arrêt des véhicules avec intervention des forces de l'ordre, tandis que l'Italie interroge sur les aires de stationnement. Il n'est pas possible, à ce stade, d'analyser plus finement ces expériences (cf. annexe 3 pour plus de détail).

¹⁹ Enquête non encore mise sur pied.

- maintien d'une enquête aux frontières pré-existante : cas du Royaume-Uni qui bénéficie d'une configuration géographique favorable. Son insularité lui permet en effet d'enquêter de manière permanente à ses frontières, les parties « terrestres » se limitant à EUROSTAR et au SHUTTLE.
- mise en place **d'enquêtes auprès de panels de ménages** pour le poste « dépenses » et combinaison de plusieurs sources pour le poste « recettes » : Allemagne, Autriche, Belgique, Finlande, Luxembourg, Pays-Bas, Suède.
- maintien du système de règlements trans-frontières (entre résidents et non-résidents) malgré la perturbation induite dans la ventilation géographique vis-à-vis des pays de l'intra 12 : Danemark.

5.2 Expériences en matière de tourisme international (cf. aussi supra, § 5.1).

En tout état de cause, on ne peut guère espérer trouver à l'étranger d'exemples correspondant à la situation française : les pays qui pourraient nous servir d'exemples (Espagne et Italie) ne semblent pas éprouver de problèmes²⁰ aussi graves que nous pour arrêter les véhicules à leurs frontières routières à des fins d'enquêtes statistiques : il est vrai que la position géographique de ces pays n'est pas aussi centrale en Europe de l'Ouest que celle de la France, avec la multiplicité des points de frontière routiers.

En ce qui concerne l'Italie, elle interroge les automobilistes sur les aires de repos des autoroutes proches de la frontière, notamment les stations services. Les bas prix de l'essence en Italie assurent que la fréquentation des stations services est largement représentative des flux concernés. De son côté, l'Espagne bénéficie du concours des forces de l'ordre et ne ressent aucun problème.

D'autres pays ont abandonné le système des enquêtes aux frontières : l'Allemagne par exemple réalisait des enquêtes aux frontières jusqu'au début des années 1990, mais seulement limitées aux échanges entre l'Est et l'Ouest. Il est vrai que son tourisme récepteur a un poids faible dans son économie et, par conséquent, qu'elle a un moindre intérêt à le suivre finement. Actuellement, le tourisme récepteur est suivi partiellement par les enquêtes de fréquentation dans les hébergements et le tourisme émetteur par les enquêtes ménages.

D'autres exemples mériteraient d'être étudiés : la Suisse, Andorre... (encore que, dans ce dernier cas, la transposition au cas français soit douteuse).

5.3 Une expérience originale : la mesure du tourisme dans les Asturies.

Cette expérience a été présentée au forum de BUDAPEST (25-27 septembre 2002). La méthode consiste à s'appuyer sur des données auxiliaires connues pour les visiteurs non résidents : fréquentations des lieux d'hébergements collectifs et fréquentations des sites touristiques importants. Ces sites touristiques sont fréquentés à la fois par des visiteurs utilisant les hébergements collectifs, des visiteurs utilisant d'autres modes d'hébergement et des visiteurs de la journée. L'enquête par questionnaire permet alors d'estimer la proportion relative de chacune des catégories, donc d'estimer le nombre des visiteurs autres que ceux utilisant les hébergements collectifs.

L'extrapolation de l'échantillon est la partie la plus délicate. Les poids sont calculés à partir de trois caractéristiques : la taille du groupe, la durée du séjour et la fréquence de passage sur les sites²¹.

Il peut apparaître un biais certain sur les très courts séjours et séjours pour affaires, cas de visiteurs dont la propension à visiter est bien moindre, compte tenu de leur temps de présence réduit et occupé.

²⁰ Sous réserve du cas de l'Italie, où l'arrêt ne se fait pas à la frontière.

²¹ La procédure est détaillée dans le papier qui a été présenté à l'occasion. Elle s'apparente, en première analyse, à la méthode mise en oeuvre pour l'enquête Sans-domicile en France : il faut estimer des « liens » entre l'unité statistique d'intérêt, ici la personne, et l'unité échantillonnée, c'est-à-dire le lieu d'hébergement ou de visite (analogues aux prestations servies aux Sans-domicile dans les établissements spécialisés).

5.4 Les résultats de la consultation d'EUROSTAT.

Le recours à EUROSTAT devait permettre, en théorie, de renforcer notre connaissance des pratiques des autres pays ; mais cette piste qui a commencé à être explorée n'a pu être finalisée à la date de rédaction du présent rapport.

5.4.1 Aspects institutionnels.

En matière de balance des paiements, un groupe de travail européen réunit les 15 Etats membres de l'Union européenne. Ce groupe a eu pour mandat de superviser la révision des systèmes de collecte de la ligne « voyages » liée à l'introduction de l'euro fiduciaire, en favorisant les échanges des pratiques les meilleures (« best practices ») ainsi que les travaux de comparaisons bilatérales destinés à réduire les asymétries bilatérales et globales.

En matière de tourisme, un groupe de travail existe de manière similaire. Ses travaux portent sur la mise en oeuvre de la directive européenne (enquête harmonisée auprès des ménages) ainsi que sur les comptes satellites du secteur.

5.4.2 Position communautaire et subsidiarité.

Les responsables d'EUROSTAT ont été saisis, respectivement pour le Tourisme et le Transport, de la question des enquêtes au bord des routes. Leur opinion générale est qu'il n'y a pas de position communautaire à ce sujet ni d'obligation faite aux Etats-Membres en la matière. En effet, ces enquêtes tombent sous la responsabilité des Etats-Membres dans le cadre de la subsidiarité et EUROSTAT estime n'avoir rien à dire dans ce contexte : si EUROSTAT peut favoriser des rapprochements inter-pays, il ne peut intervenir directement sur la réalisation des enquêtes.

En matière de transport, Eurostat n'a pas à connaître des problèmes d'enquêtes au bord des routes : les statistiques prescrites par le règlement actuellement en vigueur pour les transports routiers de marchandises ne nécessitent pas d'arrêter les véhicules au bord des routes : ce sont des enquêtes du type de l'enquête « TRM » française qui sont l'outil adéquat pour y satisfaire. Un point qui mérite d'être souligné toutefois concerne les enquêtes « Transit alpin ». A l'origine, ces enquêtes étaient une initiative des trois pays concernés (France, Suisse, Autriche), et elles n'étaient pas liées à la statistique communautaire proprement dite. Néanmoins, il existe un élément de financement communautaire et ces données joueront un rôle important dans le futur « observatoire alpin » qui sera établi suite à l'accord UE-Suisse sur les transports. Mais cette collecte ne concerne que certains axes spécifiques et doit nécessairement utiliser une méthode de collecte atypique et adaptée à la situation. Dans ce cas, où jouent des préoccupations régionales et locales importantes, EUROSTAT estime que les enquêtes au bord des routes restent indispensables.

Pour ce qui est des transports de voyageurs, les travaux expérimentaux en cours reposent sur une enquête « ménages », pour des résultats globaux concernant les seuls transports à longue distance, quel qu'en soit le mode, avec des résultats qui sont au mieux régionaux.

La question se pose dans les mêmes termes pour le tourisme et la statistique communautaire est principalement faite d'enquêtes ménages.

Le groupe a souhaité pouvoir s'appuyer sur EUROSTAT pour aider à une collecte d'informations sur les pratiques des Etats-Membres sur des opérations non communautaires. Ce recueil d'information était cependant clairement en marge des préoccupations d'EUROSTAT qui ne souhaitait pas, par ailleurs, se lancer dans la recherche d'informations trop « anecdotiques » et n'avait pas de moyens planifiés pour une telle étude. EUROSTAT a donc seulement transmis aux Etats-Membres un questionnaire élaboré dans le cadre de la rédaction du présent rapport, dans ses deux versions : tourisme et transport (voir annexes 5 et 5 bis).

Ce questionnaire a cependant été envoyé par EUROSTAT à une date qui n'a permis de recueillir à ce jour qu'un nombre très réduit de réponses, ce qui n'a pas permis d'obtenir les résultats escomptés de la démarche.

5.5 Les apports possibles d'autres organisations internationales

Le groupe n'a pas jugé nécessaire, dans le cadre de cette analyse, de consulter l'OCDE ou l'OMT. Celles-ci collectent en effet des données fournies par les différents pays ou élaborent des statistiques de synthèse mais n'ont pas de compétence ni de rôle d'évaluation en matière de méthodologie de recueil des données et ne semblent pas pouvoir, de ce fait, être d'un apport conséquent.

6 Examen de solutions alternatives en matière de tourisme et de balance des paiements.

Il faut mentionner que le mandat du groupe de travail s'inscrit dans un contexte de réflexion sur l'organisation générale de la statistique touristique publique en France. Notamment, la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a modifié la loi 92-1341 du 23 décembre 1992 en donnant au conseil régional la responsabilité du recueil, du traitement et de la diffusion des données relatives à l'activité touristique de la région.

6.1 Collecte nationale ou collectes régionales ?

On a décrit précédemment d'abord les enquêtes nationales puis les enquêtes locales. Une caractéristique actuelle est la déconnexion pratiquement totale des deux types d'enquêtes, bien qu'il existe des financements régionaux pour les enquêtes de fréquentation et que le SDT fasse parfois aussi l'objet de financements de compléments régionaux. Sans anticiper sur les transformations nécessaires de l'appareil statistique, on peut cependant prévoir une situation dans laquelle les fonctions seront beaucoup plus réparties qu'actuellement, même en ce qui concerne la collecte d'informations sur les visiteurs permettant de calculer des statistiques nationales. Il faudra alors raisonner de façon globale sur l'ensemble du système de façon à assurer sa cohérence.

La question qu'on peut se poser est la suivante : des enquêtes sur le tourisme international menées régionalement peuvent-elles servir à une évaluation nationale ? A priori, ceci ne pourrait se faire sans difficultés théoriques ou pratiques.

Des obstacles généraux à l'utilisation de données purement régionales peuvent être avancés : nécessité d'assurer la cohérence et la comparabilité, nécessité d'avoir une vision d'ensemble du comportement des visiteurs non résidents et, en particulier, comment ils se déplacent sur le territoire, quels lieux ils visitent, selon quels itinéraires... On peut craindre, en ce qui concerne les interrogations locales, qu'elles prennent en compte des visiteurs à des phases différentes de leurs séjours entre leurs débuts et leurs fins.

Dans ces conditions, sauf à prendre le risque d'interroger sur des anticipations éventuellement fragiles en ce qui concerne la suite des séjours, les informations collectées seront de nature variable selon les visiteurs, notamment pour leurs dépenses.

En matière de données de flux, un obstacle spécifique réside dans les différences de concepts relativement aux arrivées de visiteurs et dans les difficultés d'agrégation et le risque de compte multiple (cf. aussi sur ce point le § 6.8). En revanche, il est exact que le nombre des nuitées présente une meilleure homogénéité et une véritable additivité.

On pourrait ainsi coordonner entre elles les différentes collectes d'information. Il serait alors nécessaire, quand on interroge un visiteur sur un lieu de séjour, de lui demander, en sus des autres informations, et ce sans augmenter significativement le temps d'interrogation, ses autres lieux de séjour et par quelle frontière il va quitter le territoire français (l'information étant collectée à un niveau relativement agrégé).

De ce point de vue, des enquêtes lourdes du type de celles menées par l'Observatoire du tourisme de la Côte d'Azur auprès des visiteurs avion devraient pouvoir inclure les deux ou trois questions supplémentaires qui permettraient d'intégrer cette source dans le dispositif de comptage national. Il serait simple et peu coûteux de demander aux 5 à 10 000 visiteurs étrangers enquêtés quittant la France leur date d'arrivée en France (et non seulement en région) et, pour ceux qui poursuivent leur voyage, la date prévue à laquelle ils quitteront le territoire national, ainsi éventuellement que les autres régions visitées durant ce séjour. Cette collecte permettrait de calculer pour ce mode de transport la durée moyenne de séjour en France de ces visiteurs (non représentatifs de tous les visiteurs en France toutefois, puisqu'il s'agit de ceux qui ont passé au moins une nuit en région Riviera).

L'argument d'additivité transposé en termes de dépenses, ne répond pas aux préoccupations de la Banque de France : en effet, pour l'élaboration de la ligne « Voyages » ou d'une statistique nationale sur les dépenses des non-résidents, il est préférable d'avoir une collecte nationale garantissant l'unicité de la méthode. Des collectes régionalisées nécessiteraient des conditions rigoureuses d'homogénéisation des méthodes, d'agrégation et d'élimination des doubles comptes, qui ne semblent pas pouvoir être remplies dans l'immédiat ni même à moyen terme, et ce malgré l'additivité des dépenses. En outre, la lourdeur de la gestion de collectes déconcentrées et les problèmes incontournables de délais qui en résulteraient semblent difficilement compatibles avec les obligations de la Banque.

6.2 A plus long terme, des méthodes s'appuyant sur une plus grande décentralisation.

La décentralisation de la collecte d'informations au niveau régional va certainement se développer à terme. On rappellera que, dans le passé, certaines régions ont déjà pratiqué une collecte propre d'informations dans le cadre de la méthode des flux.

Certaines régions offrent un profil de fréquentation qui facilite la construction d'un appareil statistique global. La Corse présente une facilité évidente. La Côte d'Azur a bâti son système de production de données statistiques (« touriscope Côte d'Azur ») sur le croisement systématique de deux enquêtes sources principales : enquête avion (2 millions de séjours annuels) et enquête hôtellerie (5 millions de séjours). Près de 25% des visiteurs utilisent l'avion et 50% séjournent en hôtels. Le croisement des données issues de ces enquêtes permet, avec l'appui de quelques autres sources (flux, SDT, enquêtes visiteurs étrangers, etc...), de produire les volumes de séjours totaux par pays d'origine.

En matière de dépenses, des travaux sont en cours, pilotés par la Direction du Tourisme, qui visent à trouver des méthodes théoriques et pratiques qui pourraient s'appliquer au niveau régional pour estimer les dépenses des touristes non-résidents. Cette réflexion s'inscrit dans une problématique plus générale de construction de comptes régionaux du tourisme. Un groupe de travail réunit, outre la DT, des représentants des Observatoires régionaux du tourisme. Dans ce cadre, le CEDERS est mandaté pour fournir un rapport de synthèse à l'horizon de juin 2003. En tout état de cause, faute d'une méthodologie s'imposant naturellement, il recommandera sans doute que des expérimentations pilotes soient menées sur une ou deux régions. L'aboutissement de ces voies ne peut se faire que dans un terme éloigné.

Evidemment, la mise en place d'un nouveau système radicalement différent de celui actuellement en place prendra du temps pour en définir les modalités détaillées et réaliser les expérimentations nécessaires. L'horizon de telles transformations dépasse largement une ou deux années. Il reste donc clair qu'il faut assurer dans l'intervalle le maintien de statistiques touristiques nationales sur les non-résidents dans les conditions les moins dégradées possibles.

6.3 Les comptages.

Il convient de maintenir les systèmes de comptages automatiques dont l'investissement a déjà été fait. Pour les « recensements » manuels, il faudra veiller à ce que leur volume soit suffisant pour assurer des estimations suffisamment fiables au niveau mensuel. Les lieux de comptages devront peut-être varier en fonction des lieux d'enquêtes (aires, péages...).

Le maintien de tels comptages peut permettre notamment d'estimer, faute d'information plus directe, la fréquentation des régions par les non-résidents à partir de matrices « points de passage à la frontière * régions visitées » issues des enquêtes aux frontières précédentes.

Plus généralement, une voie possible pour la mesure des flux physiques et la description des déplacements pourrait être d'intégrer les comptages et les recensements dans un dispositif d'ensemble : d'une part, les enquêtes se poursuivraient sur les modes autres que la route, d'autre part, on essaierait de modéliser la route sur la base des précédentes EF, des recensements et des enquêtes sur les autres modes, en combinant ou en mobilisant des corrélations avec les résultats d'autres types d'enquêtes (hébergement, sites touristiques...). Cependant, l'utilisation de structures issues des précédentes enquêtes aux frontières suppose une constance qui sera de moins en moins pertinente au fur et à mesure que le temps s'écoule, d'où les risques et la difficulté d'un tel exercice.

6.4 Peut-on effectuer des interrogations sur des points d'arrêt ?

On prend évidemment comme hypothèse de travail dans ce paragraphe l'exclusion de la poursuite de l'arrêt par les forces de l'ordre ou du recours à des personnels de substitution (enquêteurs, même pourvus de badges ou d'une signalétique adaptée).

On peut envisager de mener les enquêtes par questionnaire sur des points d'arrêt pour lesquels l'intervention des forces de l'ordre n'est pas nécessaire : soit des points d'arrêt spontanés, soit des points d'arrêt obligés (péages, par exemple).

La méthode consistant à interroger les voyageurs aussi près que possible du point de comptage des flux (pour l'enquête aux frontières, à la sortie du territoire) semble présenter un avantage théorique important : en sélectionnant au hasard les véhicules dont on interroge les passagers, la probabilité d'interroger un groupe de voyageurs présentant certaines caractéristiques peut être considérée comme proportionnelle au flux des groupes de voyageurs présentant ces mêmes caractéristiques passant par le point de comptage (en termes de théorie des sondages, il s'agirait d'une stratification à allocation proportionnelle). Bien sûr, des biais peuvent toutefois s'introduire si la non-réponse s'avère reliée à des variables d'intérêt.

En dépit de cette dernière limite, la combinaison des données de flux et des données d'enquête permettrait d'extrapoler correctement les données collectées sans autre information.

Inversement, renoncer complètement à enquêter près des frontières et se fixer d'autres lieux d'enquête fait perdre le contrôle de la structure de répartition des questionnaires recueillis. La situation devient plus complexe parce qu'il devient nécessaire d'estimer la probabilité d'interrogation, qui peut dépendre a priori assez fortement du lieu d'interrogation et de la méthodologie d'enquête. Il faut alors s'appuyer sur des informations extérieures au dispositif d'enquête en cours. En tout état de cause, il paraîtrait judicieux d'intégrer alors dans les questionnaires d'enquête une question portant sur les lieux d'entrée et de sortie du territoire (éventuellement avec les dates correspondantes) de façon à utiliser les références des comptages à l'entrée et à la sortie.

6.4.1 Points d'arrêt facultatifs.

Une alternative aux points frontières serait le recours à des *points d'arrêt « facultatifs »* ne nécessitant pas la présence de forces de l'ordre. Par exemple : aires de repos, stations-services. Ces points devraient évidemment être choisis proches des points frontières si l'on veut maintenir approximativement le bénéfice d'une information collectée à la frontière. Dans ce cas, on essaie de faire en sorte que les probabilités d'interrogation soient peu déformées par rapport au point frontière ou en tout cas estimables.

La principale limite tient donc au caractère facultatif de l'arrêt dans ces types de points et, par suite, aux *biais de sélection* résultant d'une interrogation des seuls véhicules ayant choisi de s'arrêter, sans parler de la non-couverture de tous les usagers des autres axes.

Si, par exemple, on effectue une enquête sur une aire de services d'autoroute située de telle sorte qu'il n'y ait pas d'itinéraire alternatif pour sortir de France, on peut supposer que les non-résidents prenant cet itinéraire n'auront pas tous la même propension à s'arrêter sur cette aire de services ; peut-être les groupes avec enfants s'arrêteront-ils plus facilement que les groupes sans enfant. Pour remédier à cette difficulté, il faudrait pouvoir affecter à chaque type de groupe un coefficient d'extrapolation proportionnel au nombre de véhicules de ce type tel qu'il est estimé au passage à la frontière.

Le facteur principal qui influe directement sur la localisation de l'aire sur laquelle le conducteur choisit éventuellement (ou bien se trouve dans l'obligation) de s'arrêter semble la *distance entre le lieu de départ et le lieu de destination* (le couple O/D), Un moindre biais existerait peut-être sur les aires de service avec approvisionnement en carburant ; mais, qu'on s'y arrête pour faire le plein ou bien pour se reposer, il est clair que la propension à le faire augmente avec la distance déjà parcourue pour y parvenir, ainsi que celle qui reste à parcourir (dans une moindre mesure).

De surcroît, le problème reste entier au sujet des excursionnistes frontaliers qui ne prennent pas l'autoroute.

Il faut aussi avoir en tête des considérations pratiques : le temps moyen d'un arrêt « spontané » dans l'un des points de ce type est-il compatible avec la durée prévisible d'une enquête ? Bien que les premiers résultats du dispositif expérimental EVE (cf. infra, § 6.5) soient encourageants en termes de

collecte²², la question du biais et de la représentativité des échantillons reste non résolue et il est encore trop tôt pour savoir comment pourra être réalisée l'exploitation complète de ses résultats.

De toute façon, il conviendrait aussi d'analyser finement comment les pays voisins de la France qui pratiqueraient ce genre d'interrogation (Italie notamment) résolvent les problèmes rencontrés. Notamment, la question de l'évaluation et de la correction pratiques des biais apparaît importante. L'Italie, cependant, reste très évasive sur cette question.

6.4.2 Points d'arrêt obligés.

Le problème se pose différemment pour les points de péage qui constituent des *points d'arrêt obligés*, avec circulation captive, du moins pour les axes qui en sont pourvus, et pour les véhicules ne disposant pas de badges de télépéage

Cependant, l'arrêt aux péages risque de ne constituer qu'un palliatif temporaire dans la mesure où le développement du télépéage (qui représente actuellement environ 15 à 20 % de l'ensemble des péages) diminuera la prévalence de l'obligation d'un arrêt physique.

De surcroît, l'arrêt aux péages ne permet vraisemblablement pas de réaliser une véritable enquête compte tenu de sa brièveté ; de plus, les conditions matérielles sont peu favorables à la multiplication des déplacements d'enquêteurs sur le site (danger lié à la traversée des voies de circulation) ; elles obligeront donc à disposer d'équipes nombreuses, d'où un facteur générateur de coût.

Tout au plus l'observation aux points de péage permettrait-elle de relever seulement visuellement des caractéristiques très simples et très rapides à noter, dans la perspective de *comptages*²³ : plaque du véhicule²⁴ ou du tracteur, nombre d'occupants, éventuellement plaque sur la nature de la marchandise dangereuse transportée. Ce type d'information, collectée selon un plan de sondage à définir finement (avec une stratification par type de jour et par tranche horaire), doit être combinée aux comptages automatiques de véhicules pour estimer des flux de visiteurs (en ayant mis hors-champ les autres flux de déplacements) et les ventiler par pays de résidence et/ou nationalité.

Une solution complémentaire (ou alternative) à ces observations serait la distribution, aux points d'arrêt, d'un questionnaire à remplir, que les personnes interrogées auraient à renvoyer à une adresse centrale. Le taux de retour risque d'être faible et les biais de sélection importants.

Cependant, en matière d'enquête aux péages d'autoroute, l'expérience ancienne « suivi du TGV Atlantique », qui, certes, est plus relative au transport qu'au tourisme, semble avoir été intéressante : malgré le faible taux de retour (de l'ordre de 5 %) du questionnaire postal distribué, le petit nombre d'informations collectées de manière quasi-exhaustive au péage ont permis de redresser les résultats du questionnaire.

Enfin, bien entendu, l'interrogation aux points de péage ne résoudrait en rien le problème des automobilistes quittant la France par les nationales ou par des autoroutes gratuites.

²² Le questionnaire semble avoir été bien accueilli, qu'il ait été rempli de façon auto-administrée ou administré par un enquêteur ; on peut voir là la conséquence bénéfique du travail préalable qui avait conduit à limiter à 7-8 minutes la durée de remplissage du questionnaire.

²³ Naturellement, ces comptages doivent continuer à être effectués à des points frontières, même dépourvus de barrières de péage.

²⁴ On sait, en matière de tourisme, que l'emploi d'un véhicule de plaque donnée ne permet pas une identification sûre du pays de résidence des occupants. Mais il doit être possible de combiner cette information à des enquêtes menées rapidement sur des points d'arrêt facultatifs, de manière à estimer une matrice plaque * résidence pour redresser les comptages de plaques effectués.

6.4.3 Autres méthodes.

D'autres méthodes sont encore évoquées par la Direction du Tourisme, qui peuvent être complémentaires des précédentes. Si elles peuvent servir à des fins régionales, elles ne peuvent toutefois en aucun cas être transposées aux préoccupations de la Banque de France :

- utilisation des sondages de circulation du SETRA que celui-ci compte renouveler en 2003/2004, qui peuvent mettre en évidence des itinéraires-types empruntés par les visiteurs en fonction de leur nationalité ;
- paiements des non-résidents aux péages d'autoroutes.

Cette expérience est menée pour le moment de manière expérimentale par l'ONT avec la SAPRR. Elle consiste à mener de façon simultanée aux barrières de péage, d'une part des comptages manuels de véhicules par pavillon étranger et, d'autre part, de recenser les paiements par carte bancaire en fonction du pays de détention du compte débité. La SAPRR fournit le nombre et le montant des transactions réalisées aux postes de péage par carte bancaire, pour toutes les cartes étrangères. On sait qu'à plus de 99 % la nationalité de la carte correspond à celle du payeur. On connaît donc, poste de péage par poste et heure par heure, le nombre de transactions réalisées par des étrangers, avec l'indication de leur nationalité.

Pour passer au nombre de touristes, on passe d'abord au nombre de transactions CB de nationalité X au nombre de véhicules de nationalité X, puis de ce dernier nombre au nombre de personnes (en faisant l'hypothèse que les occupants de la voiture sont de même nationalité que le payeur) ; ceci suppose de connaître le taux d'occupation des véhicules.

Le premier passage (cartes => voitures) suppose qu'on connaisse le taux de recours à la carte bancaire pour le règlement des péages, et ce par nationalité. A partir d'un échantillon de postes, de jours et de tranches horaires, enquêté au cours de l'été 2002, le comptage des véhicules étrangers identifiés par leur plaque d'immatriculation a permis d'estimer un *taux de recours* comme rapport du nombre de transactions par cartes au nombre de véhicules comptés, pour chaque période et chaque poste.

Quelques biais peuvent apparaître : par exemple, certaines nationalités, fortement présentes dans la population immigrée en France, utilisent une carte étrangère et une voiture française. Ces enquêtes ont aussi fait apparaître une forte variabilité du taux de recours à la carte, selon les postes de péage, les jours et les heures.

L'étape suivante serait la généralisation du dispositif, en partenariat avec les autres sociétés d'autoroute et leur banque commune, le Crédit Mutuel d'Alsace. Il faudrait alors augmenter le nombre d'enquêtes « plaques » avec relevé simultané du taux d'occupation. L'objectif serait de fournir une estimation du nombre de touristes par nationalité sortis aux différents postes de péage. Toutefois, on ne connaîtrait rien de ces touristes ni de leurs dépenses et, bien sûr, il resterait à définir comment ces données peuvent s'intégrer dans un système d'ensemble.

Cette piste ne peut toutefois en aucun cas servir à estimer les dépenses des non-résidents car ces données ne sont pas de la même nature que celles de la Banque de France. D'un côté, on a en effet un nombre de transactions par carte bancaire, tandis que de l'autre, on a un montant global de dépenses par carte bancaire.

6.5 Analyse de l'expérience de la Direction du tourisme et de la Banque de France : l'enquête EVE (Enquête sur les Visiteurs de l'étranger).

Cette nouvelle enquête encore expérimentale a pour vocation de se substituer à l'enquête aux frontières avec une déclinaison et un intérêt particuliers pour la mesure des dépenses des visiteurs étrangers. Elle pourrait être réalisée chaque mois notamment pour satisfaire aux besoins d'estimation mensuelle des recettes du poste « voyages » de la balance des paiements.

Le principe consiste à réaliser une enquête se déroulant à la frontière pour tous les modes de transport à l'exception de la route où l'enquête aurait lieu sur des **aires de services d'autoroute**.

6.5.1 Un premier bilan de l'opération EVE²⁵.

L'opération EVE s'est déroulée sur le terrain à partir du 8 août jusqu'au 11 septembre 2002. Seuls 10 sites (aires d'autoroute) ont été enquêtés sur la route contre les 62 points frontières interrogés précédemment dans l'enquête aux frontières. Ils peuvent être regroupés en trois types.

- quatre aires où aucun problème n'est à signaler : le village catalan, Beau Soleil, l'aire de Beaune et l'aire de Toul Chandaney.
- une aire sur laquelle le système fonctionne bien le week-end mais sur laquelle très peu d'automobilistes s'arrêtent en semaine : l'Isle d'Abeau.
- cinq sites ont été substitués aux sept sites choisis initialement. En effet, très peu d'automobilistes s'arrêtaient dans les sites initiaux. Les cinq sites finalement retenus sont plus éloignés des frontières que les précédents. Il s'agit des sites de Narbonne, Ripaille (Genève), Saint Hilaire Cottés (Calais), Wancour Est (Lille), Sausheil (Mulhouse).

L'analyse des questionnaires est encore en cours. Cependant, les premières impressions sont que le questionnaire a été bien accueilli et généralement bien rempli. Le bilan du terrain est donc encourageant par rapport aux difficultés rencontrées au cours de l'enquête aux frontières 2000-2001.

Au total, plus de 20 000 questionnaires ont été recueillis, soit environ 96% de l'objectif qu'on s'était fixé ; les objectifs par nationalité ont été atteints, voire dépassés, pour tous les principaux pays de provenance des visiteurs ; les déficits de questionnaires portent sur des pays pour lesquels les visiteurs sont en nombre traditionnellement plus limité : l'Autriche, la Finlande, la Grèce, le Danemark et la Suède.

6.5.2 Des interrogations non résolues.

Des obstacles importants subsistent sur la pertinence de la méthodologie du dispositif et sont en cours d'analyse :

- ➔ la question de l'extrapolation des résultats à l'ensemble de l'univers concerné n'est pas encore complètement résolue.
- ➔ l'absence d'enquête sur les routes nationales et départementales génère des biais importants parmi lesquels figure la suppression d'un grand nombre de non-résidents frontaliers du champ de l'enquête.
- ➔ les aires de services appartenant au plan d'enquête se situent nécessairement loin de la frontière : l'essence étant moins chère dans les pays frontaliers, les automobilistes ne s'arrêteront pas sur les aires trop proches et préféreront faire quelques km de plus afin de se réapprovisionner à moindre coût. Cela a plusieurs conséquences délicates du point de vue de l'extrapolation :

²⁵ Cette expérience est en cours d'analyse. A la date de rédaction du rapport (28 février 2003), le groupe n'a pas pu incorporer tous les éléments d'évaluation dont la disponibilité est progressive.

- *1^{ère} conséquence* : la probabilité d'interroger des non-résidents circulant beaucoup sur autoroute à bord de leur véhicule au cours de leur séjour en France est plus grande (probabilité forte et tirage avec remise)
 - *2^{nde} conséquence* : un non-résident « statique » pendant son séjour en France et ne prenant la route que pour retourner dans son pays de résidence ne pourra être interrogé qu'une fois (probabilité faible et tirage sans remise)
 - *3^{ème} conséquence* : il n'y a aucune possibilité d'interroger un frontalier non-résident. Par exemple, un Bruxellois allant faire une journée de shopping à Lille ne pourra en aucun cas faire partie de l'échantillon (probabilité nulle).
- **Un problème majeur qui demeure porte sur l'estimation de la part du nombre des excursionnistes** (pour des raisons autres que le transit) dans les véhicules quittant l'hexagone. En effet, l'absence d'enquête sur les routes nationales et départementales, jointe à l'éloignement des aires enquêtées relativement à la frontière, a pour conséquence immédiate que la plupart des **excursionnistes** non-résidents circulant sur la route ne peuvent être appréhendés par le dispositif d'enquête. Seuls peuvent être encore observés les excursionnistes entrant en France pour des raisons de transit (cas d'un Allemand traversant la France pour se rendre en Espagne). L'extrapolation des données recueillies sur les aires ne peut donc concerner que les touristes et les excursionnistes en transit. Pourtant, les comptages aux frontières prennent en compte l'ensemble des excursionnistes mélangés avec les touristes. Aucun moyen ne permet en effet de distinguer un touriste d'un excursionniste au vu de son seul véhicule. C'est pourquoi, pour l'opération en cours, on supposera que la part des excursionnistes est identique en 2002 et en 1996²⁶. Cette hypothèse est fragile notamment parce que la répartition excursionnistes – touristes est a priori fortement sensible à divers phénomènes tels que l'implantation de grandes surfaces commerciales ; ainsi cette répartition a probablement évolué entre les deux enquêtes et continuera d'évoluer en tout état de cause à terme.
 - même en admettant qu'à terme une solution soit trouvée pour déterminer la part des excursionnistes dans les véhicules de pavillon étranger quittant la France, la **question du calibrage des dépenses afférentes reste posée**. Une enquête réalisée sur les parkings de centres commerciaux ne résoudrait pas la totalité du problème : nombreux en effet sont les excursionnistes qui ne réalisent aucune dépense lors de leur passage en France. Par exemple, il est souvent plus rapide pour les résidents suisses travaillant en Suisse de réaliser le trajet domicile – travail en passant par la France : ceux-ci n'apportent donc rien à la ligne voyages. Il est donc particulièrement important de les déduire des flux de véhicules étrangers sortants (base de l'extrapolation) afin d'extrapoler correctement les données d'enquête et de ne pas surestimer ainsi le poste "recettes".

6.6 Alternatives en matière d'évaluation des dépenses touristiques.

6.6.1 Recours à différentes sources externes.

Pour l'élaboration du poste « recettes » de la ligne « voyage » en France, ne subsistent en première analyse que des solutions « dégradées » :

- **la combinaison de plusieurs sources** permettant d'estimer les recettes à partir, entre autres, du nombre de nuitées de touristes non-résidents issu des enquêtes d'hébergement et d'indices de prix, à l'instar de ce que font l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas, est exclue. En effet, ces pays, nettement moins importants que la France sur le plan des recettes touristiques, ne sont pas totalement satisfaits des résultats qu'ils enregistrent. L'utilisation d'un modèle intégrant les données des flux touristiques (nombre de touristes internationaux pénétrant sur le territoire) n'est pas davantage envisageable²⁷.

²⁶ Il s'agit de la dernière année pour laquelle on dispose de statistiques fiables à ce sujet.

²⁷ Jusqu'en décembre 2001, ces flux étaient même estimés en partie grâce aux recettes de la ligne « voyages » de la balance des paiements à partir d'un modèle économétrique !

- ***L'utilisation complète des données miroir*** peut difficilement être envisagée dans le cas d'un pays qui figure au deuxième ou troisième rang (selon les années) des récepteurs mondiaux de recettes touristiques, ne serait-ce que du fait de la forte augmentation des délais de production, de la dépendance à l'égard des autres pays que cela engendrerait, du nivellement par le bas de la qualité des données et du manque d'homogénéité du recueil des données de voyage au niveau international.

En outre, les problèmes rencontrés à l'heure actuelle sur l'enquête ménages menée par la Banque de France pour évaluer le poste « dépenses » de la ligne « voyages » ne plaident pas en faveur de cette solution. En effet, alors que la Banque maîtrise la méthodologie de cette opération, il apparaît nécessaire de réaliser une autre enquête afin de compléter le champ d'investigation avec les voyages à motif professionnel. A fortiori, il semble encore plus difficile d'élaborer le poste « recettes » avec les résultats d'enquêtes ménages effectuées par d'autres pays et dont la Banque ne connaît ni ne maîtrise la méthodologie de mise en œuvre. L'utilisation exclusive des données miroir semble donc exclue par le groupe de travail « voyages » de la balance des paiements. Ces données miroir peuvent cependant permettre de valider les résultats enregistrés par ailleurs ou de servir d'éléments de confrontation.

- ***Le recours partiel à des données miroir*** en réalisant une enquête aux frontières pour tous les modes de transport excepté la route et en se limitant aux données miroir pour la route paraît également impossible dans la mesure où les enquêtes auprès des ménages ne permettent pas toujours de connaître le mode de transport utilisé pour les voyages en France. En outre, ce recours partiel aux données miroir, dans l'éventualité où le mode de transport serait connu, générerait malgré tout des pertes importantes de données : les Suisses ne réalisent pas d'enquête auprès des ménages et ils sont cependant nombreux à venir en France par la route.

On trouvera en annexe 3 un tableau détaillant les plans mis en œuvre par chaque pays de l'UE en matière de balance des paiements pour la ligne "voyages".

Quant à l'évaluation du poste « dépenses » de la balance des paiements, on notera que l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Finlande, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Suède (et la France dans le futur) utilisent des enquêtes ménages.

6.6.2 L'expérience « Bourgogne » d'utilisation de données sur les cartes bancaires.

Cette expérience est mentionnée pour mémoire car elle est à ce jour arrêtée. Compte tenu de l'importance du transit dans la région Bourgogne, cette dernière avait mis en place un système pour mesurer l'apport du tourisme à l'économie régionale. L'idée était de reconstituer les chiffres d'affaires à partir des dépenses payées par les porteurs de cartes bancaires et enregistrées par le GIE Carte bleue.

L'estimation se faisait en plusieurs étapes :

- estimation du CA des établissements dotés en terminaux à partir d'un taux de paiement par carte bancaire (fourni par les commerçants).
- estimation de la *part touristique* du CA des établissements dotés en terminaux à partir d'un taux de « touristicité » obtenu à dire d'experts ou par enquêtes.
- estimation du CA touristique total à partir du taux d'équipement en terminaux CB par activité (fourni par le GIE CB).

L'avantage de cette opération est qu'elle n'avait pas besoin de recourir à des sources déclaratives ou faisant appel à la mémoire. Les données étaient disponibles par commune, par mois et pour 350 activités, soit une masse importante et à un grand degré de détail des informations estimées, et elles étaient fournies de manière régulière, automatique et gratuite. Elles mettaient en évidence les différentes saisonnalités, très différentes d'une activité à l'autre.

Les limites de ce système tiennent tout d'abord à l'absence d'information sur les nationalités. Par ailleurs, les concepts mis en œuvre (définition du « touriste » différente des concepts habituellement reconnus, nomenclature d'activités spécifique..) ainsi que la fragilité des clefs intermédiaires (taux de touristicité...) atténuent l'intérêt d'un tel dispositif, au demeurant peu coûteux.

La source est actuellement tarie, le GIE CB ne fournissant plus ce type de données. Des négociations en cours permettraient éventuellement de relancer cette voie ; mais celle-ci, en tout état de cause, ne pourra permettre de distinguer les dépenses des « touristes » français et des touristes étrangers.

6.6.3 Autres voies d'utilisation de données sur les cartes bancaires.

Pour la Banque de France, la piste envisagée à ce jour est l'éventuelle détermination, par le biais d'une enquête, de la part de la carte bancaire (hors retrait DAB) dans les dépenses des non-résidents. Cette part, une fois connue et avérée régulière, pourrait permettre d'extrapoler les données transmises par les émetteurs de cartes bancaires. Ces données sont en effet transmises rapidement à la Banque (moins de 30 jours après la fin du mois de référence) et sont de ce fait très utiles pour la publication des résultats avancés (M+35).

Une piste qui consisterait à modéliser les dépenses globales grâce à une régression sur le nombre de non-résidents et les montants de la carte bancaire est exclue dans la mesure où le contexte a radicalement changé en janvier 2002 : on peut désormais dépenser notre monnaie nationale en Allemagne ou dans n'importe quel autre des pays membres de la zone Euro. Il est donc nécessaire de soustraire du total carte bancaire ce qui correspond aux retraits DAB. Il est impossible de procéder à une quelconque rétropolation de ce phénomène.

6.7 Utiliser des enquêtes auprès des ménages résidents à l'émission.

Il s'agit des enquêtes traditionnelles auprès des ménages résidents. Si l'on met de côté les enquêtes généralistes (type « budget de famille »), des enquêtes spécialisées sont menées avec des périodicités variables. En matière de tourisme, il s'agit des enquêtes du type SDT en France²⁸. A priori, il existe des enquêtes de ce type dans tous les pays européens. La directive 95/57/CE du 23 novembre 1995 définit les données qui doivent être transmises. En revanche, le choix de la méthode est laissé aux Etats membres.

De ce fait, il n'y a pas de synthèse méthodologique sur ces opérations mobilisable à EUROSTAT qui, en l'occurrence, a seulement pour rôle de collecter des données, de vérifier l'état d'avancement de la collecte, de procéder à des analyses et de diffuser des publications

Ce type d'enquêtes, dans la mesure où elles existent de manière harmonisée, au moins au sein de l'Union, pourrait fournir des données miroirs. Un autre avantage est qu'elles couvrent tous les modes d'hébergement et permettent ainsi une vision d'ensemble cohérente. Si celles-ci ne peuvent servir de manière exclusive, elles pourraient néanmoins être utilisées à des fins de comparaison ou de cadrage. Des problèmes de mesure peuvent cependant apparaître, notamment quant au concept retenu pour la destination du touriste étranger : ainsi, par exemple, la France, pays de transit, peut souvent être occultée en tant que destination intermédiaire dans ce type d'enquêtes, et, partant, les dépenses réalisées sur son sol complètement ignorées alors que l'enquête aux frontières capte ce phénomène.

Une autre question est celle de la *précision comparative de ces enquêtes*.

Il est intéressant de citer, sur ce point, le rapport CHAUCHAT-ROUCHET de novembre 1999 sur la comparaison entre les enquêtes aux frontières menées par la Direction du Tourisme et l'ETM (European Travel Monitor), réalisé par un bureau privé. Ce rapport concluait ainsi : « Au total, il nous semble que l'écart résiduel, en l'état actuel, entre ces deux sources n'est pas de nature à empêcher leur utilisation simultanée : les résultats d'ETM pourraient être utilisés, au moins à des fins d'estimation, les années où il n'y a pas d'enquête aux frontières. Néanmoins, l'ampleur de l'écart résiduel, les effets inévitables d'échantillonnage ainsi que l'usage des seules nuitées font que ce recours ne saurait être massif ni à un niveau détaillé : la contrepartie de cet usage limité devrait se retrouver dans les coûts imputés ».

Ainsi, on pourrait considérer qu'un système qui, tel ETM, assure la collecte de données dans tous les pays européens, voire du monde, ou compile les sources existantes, est une démarche envisageable

²⁸ On notera que certaines opérations ponctuelles en matière de tourisme utilisent d'autres enquêtes spécialisées à l'émission : c'est le cas notamment des enquêtes sur le tourisme urbain menées par l'INRETS en 1994-1995. Il s'agissait d'enquêtes ménages relatives aux déplacements touristiques effectués dans une ville et comportant un volet prospectif. Citons aussi des enquêtes telles que l'enquête Transport ou l'enquête Loisirs de l'INSEE. L'enquête « vacances » n'est plus réalisée par l'Institut ou seulement très ponctuellement.

(avantage théorique : enquête « ménages » auprès des résidents du monde entier) mais avec de multiples inconvénients : non homogénéité des enquêtes et non cohérence des méthodes, comparabilité discutable des données, aspect « boîte noire » du système ; inconvénient politique : où est la statistique publique ? où est l'indépendance de l'information de la France ?

Pourrait-on envisager néanmoins de réaliser des enquêtes aux frontières lourdes tous les 4 ou 5 ans par exemple et d'en actualiser les résultats à l'aide d'un système tel que ETM ?

6.8 Interrogation sur les lieux de séjour.

Une autre voie mérite d'être étudiée : celle d'*interroger les touristes dans leurs modes d'hébergement*. En effet, les enquêtes actuelles de fréquentation n'ont pas pour objectif une description des flux de touristes au sens d'une enquête aux frontières mais il serait parfaitement envisageable de réaliser une enquête auprès des utilisateurs de « services d'hébergement » (de tous types) pour répondre à cet objectif, à la manière de l'enquête SDF.

Des expériences avaient déjà été menées dans le passé (enquête sur les dépenses des touristes étrangers séjournant dans l'hôtellerie en Ile-de-France). Dans les années 70/80, des enquêtes de ce type ont été réalisées en Languedoc-Roussillon dans la phase initiale des opérations d'aménagement du littoral à la demande de la Mission Interministérielle d'Aménagement du Littoral (et financées par elle). Il y en a eu aussi en Aquitaine dans les mêmes conditions (ce qui peut expliquer probablement l'origine d'une demande actuelle émanant du CRT Aquitaine sur le même type d'enquête, cf. § 6.9).

Ce type d'enquête « ménages » demande une analyse théorique approfondie (qui n'avait peut-être pas été faite à l'époque) et a un coût élevé.

Bien entendu, de nombreuses difficultés apparaissent, mais non insurmontables, et qui mériteraient en tout cas que l'on teste ce type d'enquêtes :

- la forme sous laquelle l'interrogation « dépenses » va être conduite : vraisemblablement, il faudrait abandonner le relevé des dépenses effectuées au cours du séjour au profit de la dépense effectuée sur une période très proche et très courte, par exemple la veille.
- les problèmes statistiques d'extrapolation des données
- la prise en compte des doubles comptes statistiques : cela obligerait au minimum à introduire dans le questionnaire des questions sur le nombre et la nature des lieux de séjour visités depuis l'entrée en France.
- les problèmes de cohérence des concepts et d'additivité (problème des arrivées)
- la complexité du plan de sondage à définir par croisement des lieux, des jours et des types d'hébergement
- la coopération nécessaire avec les établissements concernés pour organiser au mieux la collecte, de façon auto-administrée ou avec recours à des enquêteurs.

Une méthode d'enquête, visant à recueillir les déplacements des touristes en séjour sur sites urbains, a été mise au point par le CERTU. Ce type d'enquête vise à compléter l'actuel dispositif de recueil des déplacements des résidents dans les zones urbaines à forte fréquentation touristique (au sens plus large que les vacances) tout au long de l'année. La méthode n'a pas encore été testée sur un site urbain. Elle est décrite sur le site INTERNET du CERTU, dans une version téléchargeable ²⁹.

De toute façon, l'interrogation des touristes dans les modes d'hébergement ne peut résoudre le problème des excursionnistes. En outre, si l'on se réfère à l'expérimentation EVE, sur les 19 026 questionnaires recueillis et jugés à première vue comme « satisfaisants », 6 543 indiquent un voyage comportant d'autres pays. Parmi eux, 2 287 disent voyager dans le cadre d'une formule tout compris, qui, pour 1 782 questionnaires, porte à la fois sur la France et sur d'autres pays. Dès lors, une interrogation de ces personnes (relativement nombreuses !) sur leurs lieux de séjour, supposerait de leur demander de soustraire du montant du forfait le prix du transport, puis de faire un prorata entre le temps passé en France et ailleurs afin de déterminer la part du forfait due au séjour en France, puis de diviser ce résultat par le nombre de nuits en France, puis d'y ajouter les menues dépenses de la veille... D'autres personnes, certainement relativement nombreuses elles aussi, devront faire un calcul compliqué : il s'agit de ceux qui voyagent dans le cadre d'un forfait tout compris ne comportant que la France. Seule l'étape du prorata France-étranger leur sera épargnée...

²⁹ Les déplacements des touristes en séjour sur sites urbains, guide méthodologique, CERTU, 2002

6.9 Enquêtes de fréquentation des hébergements.

Depuis longtemps existent des enquêtes sur la fréquentation des hébergements. Rénovées à de nombreuses reprises, celles-ci sont cependant limitées en France à deux formes exclusives d'hébergement marchand : l'hôtellerie et le camping, malgré des tentatives ponctuelles dans le passé pour étendre ce type d'enquêtes à d'autres modes (villages de vacances, résidences de tourisme, meublés).

Ces enquêtes sont soumises à des contraintes européennes. Pour le camping comme pour les hôtels, deux types d'information sont demandés par la directive :

a) nuitées et arrivées mensuelles par NUTS2 avec le détail résidents / non-résidents (l'enquête actuelle permet d'y répondre).

b) nuitées et arrivées nationales par *pays de résidence* : sur ce point, la nomenclature de pays de l'enquête actuelle n'est pas conforme à celle de la directive.

Formellement, les dérogations accordées initialement (pour 5 ans) sont tombées et la France n'est pas « aux normes » sur le dernier point.

Cela dit, elle n'est pas « aux normes » sur d'autres points de la directive car, pour celle-ci, les campings ne sont qu'une partie d'un poste « autres hébergements collectifs » avec les « logements de vacances » et les « autres hébergements collectifs » (villages de vacances, auberges de jeunesse, etc.) et ces derniers types d'hébergement ne sont pas actuellement enquêtés.

Des besoins se font pourtant sentir sur la fréquentation de ces autres hébergements collectifs et au-delà sur la fréquentation des hébergements non collectifs (dont les meublés, pour lesquels le repérage peut être difficile), voire non marchands. Ainsi, au niveau régional, le Comité Régional du Tourisme d'Aquitaine a-t-il demandé à l'INSEE une extension des enquêtes de fréquentation sur ce dernier champ. Cependant, il hésite à se lancer dans une expérimentation propre.

L'utilisation *exclusive* des enquêtes de fréquentation ne peut évidemment servir de substitut pour évaluer le tourisme international, ne serait-ce qu'en raison de la non-exhaustivité de la couverture. Le recours aux enquêtes de fréquentation, comme *élément d'un dispositif* alternatif à l'observation directe par les enquêtes aux frontières, serait toutefois envisageable, malgré plusieurs difficultés :

- la plus importante est évidemment la fragilité potentielle des estimations nécessaires sur le champ autre que celui de l'hébergement enquêté (ce dernier couvre seulement une partie du collectif marchand : hôtels et campings). Les données de l'enquête aux frontières de 1996 fournissent quelques éléments sur la part du non-collectif dans les hébergements des touristes étrangers, ce qui permet d'avoir une idée de l'impact global, sur les estimations, résultant de l'imprécision sur ce champ particulier. Si l'on se limite au mode d'hébergement « chez parents ou amis » (qui ne représente donc qu'une partie du non-collectif, les nuitées passées dans des résidences secondaires possédées en France par des non-résidents n'y étant pas comptabilisées), on constate que ce mode représente un poids moyen de 18% dans l'ensemble des nuitées. Certains pays s'écartent sensiblement de cette moyenne : Pays-Bas (9,5 %), Suisse (20,5 %), Espagne (29 %). On note également le poids relativement important de ce mode d'hébergement dans les nuitées des touristes originaires des Etats-Unis (25 %) (cf. annexe 4).
- ensuite, ces enquêtes mettent en évidence un problème d'unité statistique : manifestement l'unité de mesure la plus appropriée est la nuitée, voire, dans certains cas, la « chambrée » (mais qui sera reconvertie en nuitées par des coefficients ad hoc). La notion de touriste n'existe plus, on n'a plus qu'une notion d'arrivée, ce qui a une implication importante : la fréquentation d'un hébergement et, par extension, d'un site, pourra bien être mesurée par le nombre de nuitées ou d'arrivées enregistrées. Mais la somme des arrivées dans les hébergements ne peut pas correspondre au total des arrivées de touristes en France ni dans une région, qui correspond à une autre acception du terme « arrivée » : de ce fait, il devient impossible d'extrapoler à l'ensemble du territoire. Seules les nuitées sont complètement additives avec une signification conservée quand on passe des unités d'hébergement d'un territoire à l'ensemble des nuitées passées sur le territoire³⁰ (voir aussi problèmes passés de cohérence entre enquêtes aux frontières et enquêtes de fréquentation...).

³⁰ Il faudrait disposer de la durée moyenne de séjour en France pour reconstituer, à partir du total des nuitées passées en France, le total des arrivées de touristes étrangers. Lorsque l'on réalise un échantillonnage à la sortie du territoire comme dans l'enquête aux frontières, le processus

- enfin, on a aussi des problèmes sur les variables géographiques souhaitées : si les enquêtes de fréquentation ventilent bien en théorie les nuitées et les arrivées par pays de résidence et non par nationalité, il faut cependant que l'information soit accessible au niveau de détail souhaité (cf. supra, sur l'écart de la pratique par rapport aux obligations européennes) et que la mesure ne soit pas entachée d'erreur³¹.
- d'un autre côté, une piste nouvelle pour les modes d'hébergement difficiles à enquêter directement figure dans la méthodologie proposée dans les Asturies. La fréquentation des modes d'hébergement est calculée à partir de la proportion estimée des visiteurs des sites touristiques qui utilisent ces autres modes d'hébergement. Par ailleurs, de la même façon la méthode a l'avantage de permettre aussi d'estimer le nombre des excursionnistes. Son application valable suppose, bien sûr, que la liste des sites touristiques considérés soit suffisante pour couvrir la quasi-totalité des visiteurs.

7 Examen de solutions alternatives en matière de transport.

7.1 Alternatives en matière de transit de marchandises.

Pour les véhicules immatriculés dans un état membre de l'Union Européenne, une partie des informations collectées dans l'enquête « transit » est en principe rassemblée en application du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route, auquel la France satisfait en réalisant son enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers de marchandises (TRM). Cette enquête n'est menée qu'auprès de véhicules immatriculés en France, mais l'utilisation de données similaires, harmonisées, sur les véhicules immatriculés dans d'autres pays de l'Union devrait permettre de disposer de données-miroirs ; reste que le champ extra-européen ne serait pas couvert de manière systématique.

Toutefois :

. Ce règlement ne prévoit pas la collecte de **toutes** les informations précédentes :

- il ne demande aucune information sur l'itinéraire suivi par les véhicules, en dehors de la simple liste des pays « transités », le cas échéant (on ne dispose donc pas d'informations relatives à un point frontière donné),
- ni l'origine ni la destination finale des marchandises ne sont demandées : on ne dispose que des lieux de chargement et de déchargement des marchandises,
- le type de carrosserie n'est pas prévu,
- le kilométrage du véhicule au moment de l'enquête n'est pas prévu,
- les achats de carburants ne sont pas demandés.

. La collecte de certaines des informations qui figurent dans le règlement ne sera obligatoire qu'après la fin de l'actuelle « période transitoire », **dont le terme n'est pas fixé** :

- en particulier, en cas de transport international – ce qui nous intéresse ici – pour les véhicules immatriculés par certains pays, les lieux de chargement et de déchargement, à l'étranger, ne sont pas obligatoirement connus au niveau géographique fin (équivalent de la commune), mais peuvent n'être relevés qu'au niveau « pays »,
- le suivi des parcours à vide n'est pas obligatoire.

. Le champ couvert dans le règlement est défini sur la base des véhicules tracteurs (camion ou tracteur routier) :

- c'est donc le département ou le pays d'immatriculation du camion ou du tracteur routier qui est suivi, et non celui de la remorque ou de la semi-remorque,

d'extrapolation est simplifié dans la mesure où la probabilité d'inclusion ne dépend pas de la durée du séjour ; mais interroger les touristes sur les routes ou dans les unités d'hébergement pose un problème d'extrapolation complexe, puisque l'on n'est plus dans la situation précédente quant aux probabilités d'inclusion. Cf., cependant, l'expérience de mesure du tourisme dans les Asturies.

³¹ La disparition, depuis longtemps en France, des « fiches de police » dans les hôtels oblige à se restreindre à une appréciation subjective, de la part du gérant d'établissement ou du responsable de l'accueil, sur le pays de résidence de ses clients.

- en cas de changement de tracteur routier en cours de route, les enquêtes TRM décrivent deux parcours partiels, et non un parcours du lieu de chargement de la marchandise dans la semi-remorque à son lieu de déchargement.

. Seuls les pays membres de l'Union Européenne sont tenus actuellement de satisfaire à ce règlement, et réalisent pour ce faire une enquête du type de l'enquête TRM française. Cependant, il est prévu que la Suisse rejoindra ce dispositif, dans le cadre d'un accord statistique avec l'Union Européenne. De même, le règlement fait partie de « l'acquis communautaire », et les pays de l'Europe centrale et orientale candidats à l'adhésion à l'Union Européenne seront tenus de s'y conformer.

. la question de la précision des résultats sur les transports internationaux issus des enquêtes TRM est enfin à évaluer, par rapport à la précision des résultats de l'enquête « transit ».

Toutefois, il n'est pas exclu que nos homologues étrangers (Espagne, Italie, Suisse...) utilisent, en permanence ou certaines années, des questionnaires TRM enrichis, avec les données listées ci-dessus comme manquantes dans le règlement statistique. Pour la France, par exemple, le département du point frontière fait l'objet d'une question en cas de parcours international.

Le système des « enquêtes au bord des routes » présente en tout état de cause des avantages comparatifs dans certaines configurations conjuguant :

- une forte concentration géographique des flux que l'on veut observer à travers certains points de passage « obligés », faisant de leur interception en ces points une procédure d'échantillonnage plus efficace qu'une recherche aléatoire dans une base de sondage générale comme les fichiers de véhicules de l'ensemble des pays concernés. De ce point de vue, le gain de précision permis par l'enquête « transit » doit être appréciable en comparaison d'enquêtes de type « TRM »), telles que présentées ci-dessus.
- un intérêt particulier pour les problématiques d'itinéraires et de points singuliers de franchissement dans un contexte où la tarification comme la réglementation varient selon les réseaux empruntés et comptent parmi les leviers sur lesquels il est possible d'agir pour faire évoluer les pratiques (itinéraires ou mode d'acheminement).

On pourrait en outre faire référence à l'atout en termes de comparabilité internationale de dispositifs totalement harmonisés du point de vue des méthodes (comme les enquêtes transalpines dont l'enquête transit est l'une des composantes) et pas seulement des résultats (comme l'enquête TRM), l'harmonisation méthodologique étant plus facile à « jouer » sur un nombre limité de pays « transités » que sur un éventail beaucoup plus large de pays émetteurs et récepteurs de trafic.

Il faut néanmoins souligner que l'enquête transit, comme d'ailleurs l'enquête TRM, restent des enquêtes modales, donc insuffisantes pour repérer la multimodalité.

7.2 Alternatives en matière de VL.

7.2.1 Alternatives évoquées pour la constitution de matrices origine-destination.

Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, les études relatives aux infrastructures de transport ou aux grands problèmes d'aménagement reposent essentiellement sur la connaissance des origines et destinations et de leur répartition dans le temps, des différentes catégories d'usagers de la voirie ou des transports collectifs, ainsi que sur la connaissance des modes de choix, liée en partie aux motifs du déplacement. Ce sont ces éléments que fournissent, en particulier, les enquêtes au bord des voies, qui constituent un complément indispensable à d'autres sources d'information telles les enquêtes « ménages déplacements ».

Des méthodes alternatives aux enquêtes de circulation par interview ont été étudiées : utilisation d'enquêtes postales, d'enquêtes auprès des ménages, d'enquêtes auprès des transporteurs, d'enquêtes par relevés de plaques minéralogiques etc... Aucune d'entre elles ne permet de répondre de façon satisfaisante à la fourniture de flux origine-destination statistiquement fiables sur une période donnée. Dans l'état actuel des moyens (méthodologies, coûts) disponibles, il n'est pas possible d'obtenir des données d'une qualité et d'une utilité équivalentes par d'autres voies que les enquêtes sur le terrain.

Les **modèles de génération de déplacements** à partir de données socio-économiques ou démographiques sont largement utilisés en milieu urbain où les déplacements domicile-travail prédominent et l'aire géographique est limitée. Ces modèles sont fondés par exemple, sur des lois « gravitaires » de génération de trafic, faisant intervenir les populations et le nombre d'emplois des zones concernées, ainsi que le coût du déplacement ou la distance entre les zones concernées, élevés à un facteur puissance de l'ordre de 2. Les données de calibrage sont obtenues dans ce cas par des enquêtes à domicile (enquêtes ménages). En interurbain, la situation est plus complexe en raison notamment de la diversité des motifs de déplacement et des origines - destinations. Toutefois, pour construire ces modèles d'analyse et de prévision de la demande, il est nécessaire de les calibrer à l'occasion de chaque étude particulière, pour s'assurer de leur validité. Ce calibrage ne peut s'effectuer qu'à partir de données réellement mesurées, en particulier pour le volume des flux origine-destination qu'il est impossible de cerner à partir d'enquêtes ménages. Les modèles, même s'ils sont des outils fort utiles, ne peuvent constituer un palliatif de la mesure sur le terrain de nombreuses données.

7.2.2 Alternatives en matière d'enquêtes urbaines.

Aucun substitut ne semble satisfaisant pour recueillir l'ensemble des flux de déplacements sur une aire d'étude urbaine. Les enquêtes ménages déplacements recensent bien les déplacements des résidents **sortant** de l'aire d'étude (mais pas ceux qui entrent). Cependant, leur volume est relativement faible et ne permet pas de croisements détaillés de variables. Leur part est, par exemple, de 12% à Valenciennes en 1997, de 10% à Lille en 1998.

7.2.3 Technologies nouvelles.

Faute de disposer d'enquêtes par interrogation des conducteurs au bord des voies, on peut se demander s'il est possible d'avoir recours à de nouvelles technologies. Il est nécessaire de préciser qu'aucune d'elles n'a été, à ce jour, utilisée pour reconstituer des matrices origine / destination.

Il faut mentionner l'utilisation de ces technologies pour mémoire. Nous entrons ici dans un cadre de potentialités sans doute prometteuses, mais peut être lointaines, mais qui doivent être examinées plus précisément pour apprécier leur application pratique. Il s'agit d'utiliser des méthodes de repérage automatique des déplacements.

Elles peuvent permettre de localiser, soit un véhicule, soit un usager, nécessiter ou non des équipements spéciaux embarqués, nécessiter ou non des équipements spéciaux de lecture au sol (portiques, balises, boucles électro-magnétiques) et, dans ce cas, ne permettent de détecter que les mobiles qui passent à proximité de ces moyens de détection.

Les principales de ces technologies sont essentiellement les suivantes. Elles sont données ci-après à titre d'exemple, l'énumération choisie n'étant pas limitative, mais vraisemblablement représentative des principales voies qui devraient être explorées.

1/ La technologie DSRC³².

C'est celle qui est utilisée en France dans le cas du télépéage. Elle suppose l'existence de badges spécifiques embarqués sur les véhicules et l'existence de portiques de lecture permettant de repérer le passage du badge. C'est dire qu'elle n'est applicable qu'à des véhicules équipés à cette fin, qu'elle suppose une infrastructure de lecture particulièrement lourde et que le point d'origine du véhicule ne peut être que celui où son badge est lu pour la première fois, son point de destination celui où le badge est lu pour la dernière fois. On imagine assez mal, à ce stade, l'utilisation de cette technologie hors des zones qui sont déjà équipées, c'est-à-dire le réseau des autoroutes à péage.

Il existe une variante potentielle à cette technologie, dans laquelle les véhicules seraient équipés de « puces » embarquées, type « Volback », mais cette variante exige également des infrastructures de lecture particulièrement lourdes. On peut d'ailleurs imaginer le jour où tous les véhicules seront équipés d'un système de reconnaissance automatique de leur immatriculation, dans le cadre d'une norme européenne, mais à supposer qu'une telle décision d'équipement soit prise, il faudra sans doute dix à vingt ans avant que la majorité du parc ne soit équipée, et l'analyse des trajets reposera toujours sur l'existence de portiques ou de balises de lecture.

³² Digital short range communication.

2/ La lecture automatique des plaques d'immatriculation.

Outre la lecture de plaques / puces évoquée ci-dessus, on peut d'ores et déjà disposer de matériel de reconnaissance automatique des numéros d'immatriculation, à partir de caméras, permettant théoriquement, lorsqu'un véhicule a franchi un portique de lecture, de savoir si le même véhicule franchit un autre portique de lecture. Cette technologie est utilisée pour établir des systèmes de péage sans barrières. Outre le caractère excessivement lourd et coûteux du dispositif, dans le cas de la recherche des origines et destinations des véhicules, on notera là aussi le fait que l'origine se situe nécessairement au premier portique de lecture, la destination au dernier, et que l'on ignore tout des trajets du véhicule considéré avant le premier portique ou après le dernier.

3/ L'utilisation du GSM (téléphonie mobile).

On sait aujourd'hui que le taux d'équipement des passagers des véhicules en téléphonie mobile, qu'il s'agisse de voitures particulières ou de poids lourds, est particulièrement élevé. On sait également que, lorsque les appareils sont en mode « veille » et sans qu'il soit nécessaire qu'ils soient utilisés par leurs possesseurs (cette utilisation étant d'ailleurs interdite), il est possible de localiser le téléphone, donc le véhicule à bord duquel il se trouve, avec, semble-t-il, une précision de plus en plus grande. Avec des puissances de calcul infinies, il serait ainsi possible de reconstituer le trajet de tous les véhicules en circulation (ou, plus précisément, celui du détenteur du téléphone) pendant une période donnée.

L'étude n'a pas été faite de savoir dans quelle mesure, à quel coût, avec quel degré de précision l'utilisation des données enregistrées par les opérateurs de téléphonie mobile permettrait de répondre aux besoins et de reconstituer des matrices, pour lesquelles manqueraient de toute façon la nature des véhicules et le motif du déplacement. On peut penser en tout cas que l'utilisation de la téléphonie mobile, dans la mesure où elle ne nécessite aucune infrastructure supplémentaire par rapport à celle mise en place par les opérateurs, est vraisemblablement une des voies les plus prometteuses : encore faudrait-il qu'elle fasse l'objet d'une analyse particulièrement approfondie pour en connaître les possibilités, les coûts et les limites, tant techniques que juridiques.

4/ La combinaison GPS (ou Galiléo) /GSM.

C'est la technologie qui va être mise en œuvre en Allemagne pour l'instauration d'une redevance kilométrique pour les PL empruntant certaines voies du réseau routier. Cette technique combine la facilité de communication du GSM et la grande précision de localisation du GPS. Mais elle exige des équipements spéciaux embarqués et sa généralisation aux VL n'est pas actuellement envisagée.

En revanche, elle pourrait devenir disponible en France, pour les PL, si la décision de les assujettir à une redevance sur le réseau routier non concédé était prise.

5/ D'autres solutions ont été envisagées, par exemple le recours à la messagerie SMS. Il s'agirait de combiner la localisation des téléphones mobiles GSM par l'envoi au porteur du mobile d'un message SMS qui l'inviterait à répondre sur son téléphone à une enquête origine-destination. Ceci impliquerait un accord préalable du porteur de GSM pour être localisé et interrogé. En cas d'accord, un enquêteur appellerait le porteur du GSM et effectuerait son enquête.

Il faut insister à nouveau sur le caractère sans doute partiel de l'énumération ci-dessus et sur la nécessité d'études spécifiques approfondies pour en analyser les possibilités, les limites, et les coûts.

8 Les questions de coûts dans le système actuel et dans les dispositifs alternatifs.

La question des coûts est éminemment difficile ; aussi cette partie du rapport ne présentera-t-elle en la matière que des éléments disparates.

L'analyse des coûts est une nécessité pour mettre en regard les différents éléments d'appréciation. Si les enquêtes au bord des routes ne sont plus possibles :

- perd-on de l'information (en termes de contenu, de pertinence..) ?
- si l'on n'en perd pas en volume, quel coût additionnel faut-il payer pour avoir une information de qualité équivalente à celle que l'on avait auparavant ?

Par ailleurs, quand on parle de coûts, il faudrait distinguer plusieurs acceptions ou plusieurs types de mesure :

- coût des opérations statistiques, en distinguant d'ailleurs les coûts de fonctionnement et les coûts d'investissement
- coût pour les enquêtés (« fardeau statistique »)

Dans ce qui suit, seuls sont donnés des éléments sur les coûts de fonctionnement des opérations.

8.1 Tourisme et balance des paiements.

8.1.1 Enquête aux frontières.

Le coût global de l'enquête aux frontières 2000/2001 s'élèvera à environ 2,3 millions d'euros, de la préparation du plan de sondage à la sortie des résultats définitifs (incluant les phases de vérification, de confrontation avec des données miroirs existantes et la sortie de résultats régionaux...).

8.1.2 Enquête EVE.

L'enquête EVE telle qu'elle a été testée au mois d'août 2002 nécessiterait un budget annualisé d'environ 2,0 millions d'euros hors taxes pour 20 000 questionnaires par mois entièrement auto-administrés. L'enquête équivalente avec des questionnaires administrés sur la route (nécessitant donc deux fois moins de questionnaires-route) nécessiterait un budget de 2,5 millions d'euros HT. Toutefois, ces estimations ne tiennent pas compte des améliorations qui pourraient être apportées au plan de sondage.

Cette estimation tient bien compte de l'exploitation des résultats. Toutefois, elle a été faite à partir des éléments de devis transmis par le prestataire pour les tests du mois d'août qui ont été retraités et extrapolés à une enquête au fil de l'eau. Il n'est donc pas exclu que la confrontation par le prestataire avec la réalité de l'exploitation des données d'enquête ne lui fasse revoir à la hausse le coût global des traitements. Pour l'instant, en effet, le prestataire n'a pas encore réussi à sortir des résultats autres que bruts et on ne sait pas quel sera le partage de l'exploitation entre les commanditaires en interne et le prestataire.

8.1.3 Coûts des enquêtes italiennes et espagnoles (éléments fournis par la Banque de France).

Les deux autres grands pays touristiques que sont l'Italie et l'Espagne réalisent également des enquêtes aux frontières en continu destinées à déterminer les caractéristiques, les séjours ainsi que les postes « recettes » et « dépenses » de la ligne « voyages » de la balance des paiements.

Ainsi, l'enquête italienne menée par l'UIC (Ufficio Italiano dei Cambi) totalise environ 160 000 questionnaires dont 100 000 questionnaires non-résidents (pour un total annuel de touristes étrangers de 36 millions environ - données 1999). Ces questionnaires sont pour la plupart administrés par enquêteur sur 67 points frontières. Le coût global de l'enquête (résidents + non-résidents) s'élève à 2,0 millions d'euros, dont environ 1,3 million pour l'enquête sur les non-résidents. La méthodologie de l'enquête italienne est relativement proche de celle d'EVE.

Nous ne disposons pas du coût global de l'enquête espagnole mais seulement du coût de la partie terrain. Celui-ci s'élève à 1,3 million d'euros environ et l'on peut estimer que le coût global avoisine 2,6 millions d'euros.

8.1.4 Remarques générales sur le coût du dispositif statistique en matière de balance des paiements.

On part d'une situation où il n'y avait pas d'opération statistique de type enquête puisque le poste « voyages » était élaboré à partir de la comptabilisation des transactions trans-frontières, des transactions en devises et des opérations de change. Le coût de ces opérations était intégré au financement global de la Balance des paiements sans que l'on puisse identifier une part due à la seule ligne « voyages ». Le surcoût entraîné par la disparition de cette source est à apprécier au regard d'une part du budget disponible et d'autre part de la qualité permise dans les limites de ce budget. Toutefois, il n'est pas possible de donner des éléments sur les comparaisons de coûts entre données estimées par enquête et par règlements.

Par ailleurs, l'information possède un coût mais celui-ci doit être aussi apprécié en regard des objectifs poursuivis : il est indéniable que, si la création de l'UEM et la disparition des monnaies nationales au profit de l'euro suppriment effectivement une source d'information comptable, elles déplacent en fait les enjeux du système d'observation.

8.2 Transport et circulation.

8.2.1 Enquête « Transit 1999 ».

- Nombre de PL enquêtés sur les 7 postes : 66 000 dont 28 000 en transit.
- Taux de sondage : 0.82% se décomposant en 2.2% de véhicules recensés pendant les 36 périodes de 8 heures du plan de sondage et 37,3% de véhicules enquêtés pendant les périodes d'enquête.
- Durée de passation d'un questionnaire : 5 mn en moyenne, amplitude d'environ 3 mn (poids lourd à vide en échange) à 7 mn (poids lourd en transit avec relevé de l'itinéraire).
- Coût unitaire direct des enquêtes : de l'ordre de 3 euros sur la base du seul budget de soustraction de la rémunération des vacataires d'enquête par les CETE.

Remarques :

- La durée moyenne de 5 mn a été calculée comme un rapport du temps d'enquête au nombre d'interviews par enquêteur, y compris les temps non directement productifs (intervalle entre enquêtes lié au temps de libération et de réoccupation des aires d'arrêt par les PL) ; la durée effective moyenne d'interview est sans doute un peu inférieure à 4 mn.
- L'amplitude maximale est par contre sans doute un peu plus élevée en réalité : de 2 mn pour un PL en échange à vide sans problème de compréhension linguistique, jusqu'à 10 mn pour un PL en transit à qui on fait produire les documents accompagnant la marchandise pour tenter d'identifier l'origine initiale/destination finale de la marchandise en cas de chargement/déchargement sur une plate-forme multimodale.

8.2.2 Enquête TRM.

A titre de comparaison, le coût de traitement (saisie – codification – contrôle) d'un questionnaire de l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers de marchandises (TRM) est d'environ 10 euros, pour la description des transports réalisés pendant une semaine - soit environ 2 euros pour une journée (sur la base de cinq jours par semaine, dans la mesure où il y a peu d'activité le samedi et le dimanche).

A ces coûts de traitement il faut ajouter les coûts postaux et de routage, 0,5 euro pour l'envoi du questionnaire, 0,5 euro pour le retour (enveloppe T)..., sans parler du coût des relances, en cas de non réponse, ni des coûts de réponse supportés par les entreprises. Dans ce cas, où l'enquête est administrée *ex-post*, le coût unitaire (par journée d'utilisation d'un véhicule) de recherche des renseignements et de réponse n'est pas connu mais est certainement très supérieur aux quelques minutes que met le conducteur à répondre aux enquêtes au bord des routes !

Si l'on voulait appliquer la technique de l'enquête «TRM » pour recueillir la description des transports passant par un point particulier donné, par exemple un point de franchissement des barrières alpines ou pyrénéennes, il faudrait mettre en place une coopération entre les pays d'immatriculation des véhicules passant par ce point pour que :

- des enquêteurs (ou des matériels ad hoc) relèvent en ce point les plaques minéralogiques complètes (et exactes...) des véhicules,
- par appariement avec son fichier des véhicules automobiles, chaque pays d'immatriculation des véhicules détermine les nom et adresse des propriétaires de ces véhicules,
 - un questionnaire soit envoyé à chaque propriétaire, avec des questions correspondant au questionnaire administré sur place dans le cadre de l'enquête « Transit »,
- le propriétaire remplit et renvoie le dit questionnaire.

Rien que pour ces deux dernières opérations, le coût de collecte et de traitement serait de l'ordre de 3 euros (2 euros de traitement et 1 euro de frais postaux, contre 1 euro dans l'enquête « Transit »), sans compter le surcoût de réponse pour les entreprises sollicitées.

Et il resterait encore à rassembler toutes ces informations en un point unique, avant de pouvoir les traiter...

8.2.3 Eléments de coût des enquêtes interurbaines.

Actuellement, on estime le coût d'un poste d'enquête par interview du conducteur au bord de la route à 9 000 € sur la base de :

- 12 heures de recueil de jour sur 1 sens
- environ 2000 à 3000 interviews.

A titre d'exemple, le cordon Ile-de-France, réalisé en 1999 en été et hors été sur environ 20 axes routiers sortant de la région Ile-de-France, a permis de construire les matrices d'échange avec l'Ile-de-France (VL hors été, VL été, PL) et d'estimer les flux de transit.

- 107000 VL et 28900 PL ont été interrogés
- le coût unitaire d'une interview était de l'ordre de 2.5 € HT (en 1999, hors exploitation des données).

8.2.4 Enquêtes cordons urbaines.

Le coût moyen d'une enquête cordon par entretiens varie selon le nombre de postes. Pour cinq postes, elle nécessite un budget total de l'ordre de **23 000 euros**, soit 7 600 euros par poste en moyenne.

Au-delà de dix postes, certains coûts fixes s'amortissent et permettent de réduire le coût total (pour quinze postes, le budget à mettre en place est de l'ordre de **57 000 euros**, soit 3 800 euros par poste).

Au-delà de ce nombre, le prix moyen du poste n'est plus que de l'ordre de 3 400 euros.

Pour une enquête par relevé minéralogique, le coût est moindre, de l'ordre de 1 500 euros par poste.

Une campagne de comptages automatiques du trafic d'une durée de quinze jours coûte environ 760 euros par poste.

8.2.5 Nouvelles technologies.

Il n'existe aucun moyen, à ce stade, d'évaluer le coût de celle des nouvelles technologies qui se révélerait applicable, puisqu'aucune n'a encore été testée en vue de son application au problème de la constitution des matrices origine/destination, avant analyse approfondie de cas particuliers.

9 Conclusions et propositions.

À l'issue de ses neuf mois de travaux, le groupe a conscience d'avoir clarifié la nature des problèmes posés par l'abandon du recours aux forces de l'ordre pour les enquêtes au bord des routes et d'avoir d'ores et déjà inventorié des pistes de recherche. Cependant, le groupe n'a certainement pas été en mesure de remplir la totalité de la mission qui lui avait été confiée : ni la disponibilité de ses membres, ni surtout la complication du problème posé qui devrait nécessiter des recherches complémentaires, des investigations approfondies et surtout des expérimentations longues et coûteuses, ne permettaient de répondre à la totalité des questions posées dans les délais qui nous étaient impartis.

Il est cependant possible, à ce stade, d'attirer l'attention sur un certain nombre de risques, sur les conséquences possibles ou probables de l'abandon, s'il devait être confirmé, du recours aux forces de l'ordre, et sur la nature et l'organisation des analyses qui devront être menées dans les mois ou les années à venir, pour parvenir à construire de manière détaillée une solution au problème posé.

Il est clair en effet que les enquêtes au bord des routes, pour lesquelles le recours aux forces de l'ordre semble difficilement évitable, constituent un moyen précieux, et sans doute difficilement remplaçable, d'obtenir les informations statistiques dont on a besoin. Celles-ci sont nécessaires pour procéder aux analyses ou aux évaluations qui conditionnent l'élaboration de la politique économique de la nation, l'élaboration et la maîtrise de la politique touristique, l'évaluation économique des projets d'infrastructures rendue nécessaire par l'importance des enjeux financiers, et dont l'élaboration a été d'ailleurs prévue par le législateur.

Certes, le système actuel était sans doute loin d'être parfait, mais il bénéficiait d'améliorations continues : la cessation des enquêtes au bord des routes introduit ainsi une discontinuité, voire une rupture, qu'il faudra sans doute beaucoup de temps pour compenser.

9.1 *Transport, tourisme, Banque de France : des problématiques différentes.*

Tout au long de ses travaux, le groupe de travail a constaté que les représentants des trois principaux secteurs concernés étaient essentiellement réunis par l'existence d'un élément commun d'analyse : la présence de forces de l'ordre permettant d'intercepter des véhicules pour en questionner les conducteurs. En revanche, il est également rapidement apparu que, si ce mode d'enquête devait disparaître, les solutions alternatives à mettre en place pour obtenir les informations jugées indispensables, seraient notablement différentes dans le cas des transports et de la circulation routière, d'une part, dans celui du tourisme et de la Banque de France, d'autre part. Ces deux derniers secteurs partagent les mêmes enquêtes dont ils utilisent différemment les résultats.

Mais cette remarque ne signifie pas pour autant que ces secteurs doivent désormais poursuivre leur route indépendamment l'un de l'autre : nous proposons au contraire que chacun demeure informé des résultats et des analyses des autres, voire continuent à être associés à une réflexion commune, ne serait-ce que parce qu'il pourrait s'avérer que les enquêtes au bord des routes doivent être, soit maintenues là où elles auraient pu se poursuivre, soit rétablies là où elles auraient été suspendues.

9.2

Si l'on connaît assez bien, ce que le rapport s'est efforcé de décrire, l'objet et le résultat des méthodes d'enquête actuelles, ainsi que leur coût, si l'on connaît également assez bien la qualité des résultats qui en découlent, il s'est révélé extrêmement difficile, voire impossible, de décrire correctement les moyens à mettre en place dans l'hypothèse où les enquêtes au bord des routes deviendraient systématiquement impossibles.

L'analyse des substituts des techniques actuelles supposerait que l'on puisse qualifier et quantifier les données statistiques sous quatre angles d'approche :

- le coût.
- la qualité : la notion renvoie à la fois au volume d'informations, mesuré en termes de nombre de variables collectées ou mesurées, à la cohérence des concepts en relation avec le mode de collecte, aux délais d'obtention, à la justesse de la mesure (absence de biais), à sa pertinence vis-à-vis des enjeux socio-économiques.
- la précision statistique (incluant la précision due à l'échantillonnage et celle due à la mesure).
- la nature même des renseignements susceptibles d'être recueillis.

Les premiers éléments d'information dont on dispose conduisent à penser que toutes les méthodes de substitution que l'on peut imaginer aujourd'hui conduiront à une sensible dégradation de l'un au moins des quatre facteurs ci-dessus, qu'il s'agisse de tourisme, des préoccupations et missions de la Banque de France, ou qu'il s'agisse de transport et de circulation routière.

Il faudra donc être en mesure d'évaluer l'importance acceptable de cette dégradation à la lumière des enjeux économiques concernés : dans quelle mesure un futur système statistique sera-t-il capable de répondre de manière pertinente aux enjeux qui gouvernent les décisions d'infrastructures, à ceux qui concernent l'organisation de l'accueil et de la protection des touristes, à ceux qui concernent l'analyse des retombées économiques ou des flux financiers de ces activités ?

9.3 Plus précisément :

9.3.1 En ce qui concerne les flux touristiques et les dépenses des touristes non-résidents

On peut espérer, sans exclure de sérieux doutes, que la conjonction de données de comptage aux frontières de véhicules et du nombre de leurs passagers, de clés de répartition pour isoler les touristes au sein de l'ensemble des voyageurs, de l'estimation de matrices points de passage / régions, de statistiques de fréquentation des hébergements, et d'enquêtes dépenses effectuées auprès des touristes sur leurs lieux d'hébergement ou en des points de passage remarquables (sites...) permettront peut-être de parvenir à des évaluations acceptables. Encore faudrait-il pouvoir décrire complètement la méthodologie de cette combinaison d'opérations, vérifier sa possibilité de mise en œuvre, définir les formules ou principes d'estimation, contrôler la qualité des résultats obtenus.

Il sera indispensable qu'un groupe spécialisé procède à une analyse approfondie des perspectives ouvertes par ces nouvelles méthodes, des problèmes qu'elles posent, des solutions éventuelles permettant de les résoudre en tout ou partie, des modalités et des risques des extrapolations ou des calages nécessaires pour aboutir à des résultats acceptables.

Il faudra également se pencher de façon approfondie sur les enquêtes réalisées dans un cadre décentralisé, quelle qu'en soit la nature, à la fois pour s'efforcer de leur donner un cadre normalisé et pour tenter de faire en sorte que ces enquêtes locales soient utilisables dans un ensemble national. Le groupe de travail suggère qu'une étude spécifique, conduite par un groupe ad hoc, se penche sur la normalisation possible et l'homogénéisation nécessaire pour utiliser des statistiques locales à un niveau national, décider si l'on peut coordonner et orienter les enquêtes locales pour éviter les gaspillages et viser une meilleure efficacité. Il faudra également se pencher sur le problème de la demande d'aide de la part des régions, tout en cherchant à orienter leurs travaux dans un sens utile à l'Etat.

Plus généralement, les conséquences des lois de décentralisation et de la récente loi sur la démocratie de proximité devront faire l'objet d'une réflexion d'ensemble qui dépassait largement les possibilités du groupe de travail.

Il faudra également, ce que le groupe n'a pas été en état de faire de façon approfondie à ce jour, essayer de tirer le moins mauvais parti possible des expériences étrangères, ainsi que des données collectées dans les pays voisins, étant noté que, dans le domaine du tourisme, l'utilisation de données miroir semble une voie peu réaliste sans contrôle effectif de la qualité des données recueillies par les autres pays, mais qui pourrait néanmoins s'avérer utile pour fournir des éléments de confrontation ou des utilisations partielles.

9.3.2 Dans le domaine des déplacements

Les nouvelles technologies existantes ou en cours de développement (GPS, GSM, DSRC, lecture automatique des plaques d'immatriculation etc...) peuvent laisser espérer la possibilité, dans certains cas, de suivre le déplacement d'un véhicule, sans pour autant connaître nécessairement de façon précise son origine ni sa destination réelles.

Mais ce suivi, qui n'a fait à ce jour l'objet d'aucune expérimentation dans le domaine de l'analyse des origines et destinations des véhicules, et dont on ignore encore le coût réel, la faisabilité, et l'acceptabilité juridique, risque de s'accompagner d'une perte d'information, par exemple sur la nature des véhicules, les caractéristiques des conducteurs, passagers ou marchandises, ou encore sur le motif du déplacement, tous éléments dont on sait qu'ils jouent un rôle déterminant dans les choix d'itinéraires, de modes de transport ou de combinaison de modes de transport (transport multimodal, et en particulier transport rail-route).

En toute hypothèse, il faudra poursuivre des expérimentations approfondies pour déterminer laquelle de ces technologies, et dans quel cas, est utilisable, d'une part dans le domaine des voitures particulières, d'autre part dans celui des véhicules utilitaires et de leur contenu.

9.3.3 Dans le domaine des transports de marchandises

La généralisation, en Europe, des enquêtes dites TRM permettra peut-être de reconstituer une partie des flux, mais là encore au prix d'une dégradation sensible de la qualité et du contenu de l'information. On peut d'ailleurs se demander sur quelles bases il sera rapidement possible de poursuivre l'analyse des franchissements des frontières montagneuses, dont on sait par ailleurs à quel point ils posent des problèmes sensibles et risquent de justifier des investissements considérables.

9.4 *Recommandations.*

On peut considérer comme acquis que les méthodes permettant de se passer immédiatement des enquêtes au bord des routes et du recours aux forces de l'ordre ne sont ni disponibles, ni testées, ni évaluées, même si des voies existent pour définir des éléments de substitution.

Ceci conduit le groupe de travail à énoncer les recommandations suivantes :

9.4.1

Il est souhaitable que chaque direction, organisme ou secteur concerné mette sur pied, le plus rapidement possible, un programme d'expérimentation et un système d'évaluation des techniques de substitution qui ont été évoquées dans le présent rapport ou qui pourraient être développées.

9.4.2

Il est suggéré au Conseil National de l'Information Statistique qu'il demande à être périodiquement informé des expérimentations et de leur évaluation et à être destinataire en même temps de rapports de synthèse sur ces opérations.

9.4.3

Il serait évidemment très souhaitable que, là où elles peuvent se poursuivre, les enquêtes au bord des routes demeurent autorisées pendant la période nécessaire à l'expérimentation et à l'évaluation des méthodes alternatives, tout en veillant à ce que le maintien de ces enquêtes ne constitue pas un alibi ni un risque de retard dans l'évaluation des substituts.

9.4.4

Dans les domaines où l'on a d'ores et déjà dû renoncer aux enquêtes au bord des routes, il serait sans doute sage que cette renonciation soit provisoire et que l'on puisse revenir sur la décision s'il apparaissait que la qualité de l'information découlant des substituts n'est pas satisfaisante ou, en tout cas, ne l'est pas à l'échelle des enjeux.

10 ANNEXES

10.1 Mandat du groupe	53
10.2 Liste des participants et des réunions du groupe	55
10.3 Tableau sur les pratiques des EM en matière de balance des paiements.....	56
10.4 Modes d'hébergement choisis par les touristes étrangers en France suivant leur pays de résidence	59
10.5 Questionnaires adressés aux Etats-Membres par l'intermédiaire d'EUROSTAT	60
10.6 Tableau des réponses reçues (non disponible actuellement)	
10.7 Table des sigles	64

ANNEXE 1 : mandat du groupe.

Paris le, 7 juin 2002 n° 224/D130

**Mandat du groupe de travail du CNIS
sur les enquêtes « au bord des routes »**

Les services de l'Etat (ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer), les collectivités locales, ainsi que les exploitants d'infrastructures à péage réalisent traditionnellement des enquêtes « au bord des routes » pour connaître les déplacements (origine et destination, motifs) des marchandises et des personnes ou pour connaître les activités et les dépenses des personnes qui voyagent. Ils ont progressivement développé cette pratique en accord avec la gendarmerie nationale, la police nationale, la police de l'air et des frontières ou les agents des douanes, confiant à ceux-ci le soin d'intercepter des véhicules de façon aléatoire et se réservant la « partie enquête » proprement dite. En d'autres termes, les « forces publiques » se limitaient à l'arrêt des véhicules dans des conditions acceptables de sécurité, en s'interdisant de les contrôler à cette occasion et les personnels du ministère de l'équipement, ou des collectivités locales (ou les sociétés privées mandatées par les commanditaires publics) étaient seuls à réaliser les enquêtes, auprès des conducteurs qui acceptaient de répondre aux questions.

La gendarmerie nationale a saisi le ministère de l'équipement de son souhait de ne plus participer à ce genre d'opération, arguant - entre autres - que ce type d'interception n'entraîne pas dans ses missions.

C'est la raison pour laquelle l'assemblée plénière du Cnis, suite à l'avis proposé par la formation transports-tourisme, a souhaité le 7 décembre 2001 qu'un groupe de travail soit mis en place. Ce groupe aura pour mandat de redéfinir les objectifs des enquêtes « au bord des routes » et de trouver de nouveaux modes de collecte adaptés pour répondre aux besoins ainsi exprimés en s'appuyant, le cas échéant, sur des expériences étrangères dans le cadre de l'Union européenne.

Mandat du groupe de travail

Le groupe de travail du Cnis aura pour premier objectif, sur la base d'une analyse des besoins des acteurs concernés, de préciser les informations statistiques indispensables, notamment celles qui sont nécessaires pour éclairer les décisions publiques et les choix d'investissements en matière de transport, de déplacements et de tourisme. Outre les études d'opportunité et évaluations prévues par différents textes de lois - en particulier la loi n°82-1153 du 30 Décembre 1982 d'orientation sur les transports intérieurs (Loti) et la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) - le système statistique public doit fournir des éléments de connaissance d'une part sur les flux physiques financiers induits par le tourisme des étrangers et leurs caractéristiques, ainsi que sur les flux financiers, qui représentent notamment un poste important de la balance des paiements (et servent aussi pour l'élaboration des comptes satellites) et ne peuvent plus être obtenus que par enquête depuis la mise en circulation de l'euro fiduciaire, d'autre part sur les origines, destinations, itinéraires et nature des transports des poids lourds immatriculés à l'étranger.

Le second objectif du groupe de travail est de développer une réflexion méthodologique sur les modes de collecte permettant de répondre aux besoins d'information des politiques publiques en matière de déplacements, de transport et de tourisme.

Cette réflexion s'appuiera en particulier sur une analyse comparative des solutions adoptées par les autres pays européens pour répondre aux besoins des politiques publiques en matière de transports, de déplacements et de tourisme, qui sera menée en liaison avec les services d'Eurostat.

Dans ceux des Etats européens qui ne pratiquent pas d'enquêtes « au bord des routes » ou qui les pratiquent sans intervention des forces de l'ordre, une information sera demandée sur les solutions utilisées. Le coût de ces solutions fera partie des informations sollicitées.

Cette étude comparative pourra, de manière non exclusive, alimenter une réflexion méthodologique du groupe de travail sur les modes de collecte permettant de répondre aux besoins d'information des politiques publiques en matière de déplacements, de transport et de tourisme.

Pour chacune des solutions alternatives que le groupe considérera comme réalisables, il devra s'attacher à mettre en évidence les conditions de leur réalisation, les coûts afférents et la qualité qu'on peut en espérer, à la fois en termes d'adéquation des réponses apportées aux questions qui doivent être éclairées et au regard de la précision que permettraient d'obtenir les méthodes mises en œuvre.

Les solutions préconisées doivent pouvoir être mises en oeuvre à court terme, c'est-à-dire à l'horizon d'au plus un an. Cependant, la nécessité impérieuse d'obtenir dès cette année des éléments pour établir la Balance des paiements oblige d'ores et déjà la Direction du Tourisme et la Banque de France à s'engager dans la recherche de nouvelles modalités d'enquête sans attendre les résultats de ce groupe de travail. Mais les résultats de cette expérimentation seront intégrés à la réflexion du groupe.

Calendrier du groupe de travail

Un exposé sur l'orientation des travaux sera effectué à la formation du Cnis « Transports, tourisme », lors de sa réunion du 29 mai 2002. Le projet de rapport et les recommandations du groupe de travail, après avis de la formation à l'automne, seront soumis à l'Assemblée plénière du Conseil en fin d'année 2002.

Composition du groupe de travail

Président : M. Claude Abraham, Ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées

Co-rapporteurs :

- M. Marc Christine, chef adjoint de l'Unité méthodes statistiques à l'Insee
- M. Laurent Vassille, conseiller auprès du Directeur du Tourisme

**ANNEXE 2 : liste des participants au groupe de travail
et des dates de réunion.**

Participants.

Président :

Claude ABRAHAM, Ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire

Rapporteurs :

Marc CHRISTINE (INSEE)
Laurent VASSILLE (Direction du Tourisme)

Autres participants :

Xavier BAUMONT (Cdt Bouches-du-Rhône)
Maurice BERNADET (Observatoire National du Tourisme, co-Président de la formation Transport, Tourisme du CNIS)
Jean-Marc BLANC (Direction des Routes)
Camille de CAIX (Banque de France)
Patrice DANZANVILLIERS (SETRA)
Lionel FORTIN (Direction des Routes)
Marie-Odile GASCON (CERTU)
Claudine LAGUZET (DAEI / SES)
Philippe LHUILLIER (Direction du Tourisme)
Julien MOLET (CCFA)
Claude PEYROUX (Banque de France)
Dominique POSTEL (SETRA)
Françoise POTIER (INRETS)
Yves ROBIN (DAEI / SES)
Jean-Charles SIMIAND (SNTF, co-Président de la formation Transport, Tourisme du CNIS)
Marguerite SYLVANDER (Direction du Tourisme)
Christophe TERRIER (Direction du Ttourisme)

Secrétariat du CNIS :

Jean-Pierre PUIG
Carla SAGLIETTI-MANSARD
Brigitte OUVRE

Dates des réunions.

21 mai 2002
24 juin 2002
14 octobre 2002
27 novembre 2002
21 janvier 2003
6 février 2003

Réunions bilatérales entre le Président et les (ou l'un des) rapporteurs.

19 septembre 2002
30 janvier 2003.

**ANNEXE 3 : Tableau sur les pratiques des EM
en matière de balance des paiements**

Pays		Après 2002	
AUTRICHE	Débit	Coopération Banque Centrale/Office Stat (Household survey)	
	Side Crédit Side	Banque Centrale (règlements + données miroirs + chiffres Office Stat)	
BELGIQUE	DS	Office Stat	
	CS		
DANEMARK	DS	Utilisation de données fournies par le Danish Tourist Board	
	CS		
FINLANDE	DS	Office Stat	
	CS	Office Stat + Tourisme (Finnish Tourist Board) pour le financement	
ALLEMAGNE	DS	Banque Centrale (Household survey entièrement financé par Bque centrale)	
	CS	Banque Centrale (système hybride))	
GRECE	DS	Coopération Banque Centrale / Office Stat <u>pas encore en place</u>	
	CS		
FRANCE	DS	Banque Centrale / DT (Household survey)	
	CS	Banque Centrale / DT (enquête aux frontières)	
IRLANDE	DS	Office Stat	
	CS		
ITALIE	DS	UIC (finance en totalité)	
	CS		
LUXEM- BOURG	DS	Office Stat (Household survey en cours de test)	
	CS	Office Stat (système hybride)	
PAYS-BAS	DS	Office Stat	
	CS		
PORTUGAL	DS	Coopération Banque Centrale/Office Stat (transfert vers Office Stat ?)	
	CS	Coopération Banque Centrale/Office Stat/INE (Espagne)	
ESPAGNE	DS	Office Stat + IET (tourisme) mettent en place et financent, Banque Centrale apporte capital humain	
	CS		
SUEDE	DS	---> 2003	2003 ---->
	CS	Banque Centrale (règlements)	. Office Stat
ROYAUME- UNI	DS	Office Stat	
	CS		
NORVEGE	DS	Coopération Banque Centrale/Office Stat avec pilotage par l'OS et co-financement par la BC	
	CS		
USA	DS	Coopération avec le Canada	
	CS		

Pays	Credit side (2)	Débit side (1)
AUTRICHE	Combinaisons de différentes sources d'informations : données d'hébergement, transferts bancaires, billets étrangers, indices de prix...	Enquête ménages (BC +administration du tourisme) en continu par interview téléphonique, échantillon de 12000 ménages, démarrage en 1988, publication trimestrielle, ventill géo niveau 1 au trimestre et niveau 3 à l'année
BELGIQUE	Combinaisons de différentes sources d'informations : données d'hébergement (enquête sur 35000 étabs), données de sécurité sociale, nombre de travailleurs frontaliers...	Enquête ménages (office statistique) trimestrielle par questionnaire postal, échantillon de 8200 ménages, démarrage en 1997, publication trimestrielle, ventill géo niveau 1 au trimestre et niveau 3 à l'année
DANEMARK	Utilisation de données fournies par le Danish tourist Board en complément du système de règlements	
FINLANDE	Enquête aux frontières (office statistique) en continu par interview en face-à-face, échantillon de 15000 individus, démarrage en 1998, publication semestrielle, ventill géo niveau 1 au trimestre et à l'année	Enquête ménages (office statistique + admin tourisme) trimestrielle par interview téléphonique, échantillon de 4x 2100 ménages, démarrage en 1991, publication trimestrielle, ventill géo niveau 1 au trimestre et à l'année
ALLEMAGNE	Combinaisons de différentes sources d'informations : données d'hébergement, transferts bancaires, billets étrangers, indices de prix...	Enquête ménages (BC seule) en continu par interview téléphonique, échantillon de 20000 voyages par an, démarrage en 2001, publication mensuelle, pas de ventill géo 1 au mois et niveau 3 à l'année
GRECE	Enquête aux frontières (BC seule) en continu par interview en face-à-face, échantillon de 19000 non résidents et 4400 résidents, démarrage des tests en mai 2002	
FRANCE	Enquête aux frontières (BC + admin tourisme) en continu par interview en face-à-face/questionnaire auto-administré, échantillon de 100000 (?) non résidents, démarrage des tests nouvelle méthodologie en août 2002, prévision d'une publication mensuelle, ventill géo intra/extra au mois et niveau 1 (ou 3 ?) à l'année	Enquête ménages (BC +administration du tourisme) mensuelle par interview téléphonique C-ATI, échantillon de 20000 ménages, démarrage en 1999, publication mensuelle, ventill géo intra/extra au mois, niveau 1 au trimestre, et 1 (ou 3) à l'année,
IRLANDE	-	
ITALIE	Enquête aux frontières (UIC seul) en continu par interview, échantillon de 100000 non résidents et 50000 résidents par an, démarrage en 1996, publication mensuelle, ventill géo niveau 1 au mois et 4 à l'année	
LUXEMBOURG	Combinaison de différentes sources : enquête ponctuelle (1997, 2002) sur les travailleurs frontaliers non résidents (office statistique) pour déterminer la dépense moyenne + sources administratives (nombre de frontaliers) + indices de prix, publication annuelle	Combinaison de différentes sources : données annuelles sur le nombre de travailleurs frontaliers résidents (données pays partenaires) + indices de prix des pays limitrophes, publication annuelle
PAYS-BAS	Combinaison de différentes sources (office statistique) : enquête sur les lieux d'hébergements + indices de prix	Enquête ménages (office statistique) trimestrielle actuellement via internet, échantillon de 9000 ménages, démarrage en 1980, publication mensuelle, ventill géo niveau 1 au mois et à l'année

Pays	Credit side (2)	Débit side (1)
PORTUGAL	Depuis janvier 2002, utilisation des données de règlements avec estimation des données manquantes à partir des séries passées de règlements et des données physiques transmises par l'Espagne. Mise en place d'une enquête aux frontières (Résidents et non résidents) en cours d'étude	
ESPAGNE	Enquête aux frontières en continu dans les deux sens (recettes et dépenses), échantillon de 86000 résidents et non-résidents par an, publication mensuelle prévue avec une ventilation géo de niveau 1 (y compris à l'année)	
SUEDE	Maintien du système des règlements, basé essentiellement sur les déclarations bancaires et les cartes de crédits	
ROYAUME-UNI	Enquête aux frontières IPS (International Passengers Survey) réalisée depuis 1961 en continu sur un échantillon de 250 000 passagers par an, publication mensuelle avec une ventilation de niveau 1 et détaillée à l'année	

ANNEXE 4 : modes d'hébergement choisis par les touristes étrangers en France

suivant leur pays de résidence

Le tableau suivant donne la répartition par mode d'hébergement des nuitées passées par les visiteurs étrangers en France. Cette répartition est décrite pour les principaux pays de provenance des touristes étrangers.

	TOTAL	Hôtel ou résidence hôtelière	Camping, caravanning	Village ou club de vacances	Centre ou colonie de vacances, auberge de jeunesse	Location : maison, appartement, gîte rural	Chez des parents ou amis	Total des six catégories	hôtel, résidences hôtelières et campings
Zone de résidence									
MONDE	419261	117766 28,09%	79173 18,88%	6387 1,52%	6269 1,50%	52624 12,55%	75249 17,95%	80,49%	46,97%
Royaume-Uni	64461 15,37%	15254 23,66%	16030 24,87%	1034 1,60%	1396 2,17%	10144 15,74%	7899 12,25%	80,29%	48,53%
Allemagne	92171 21,98%	23783 25,80%	18394 19,96%	1826 1,98%	1186 1,29%	11736 12,73%	13092 14,20%	75,96%	45,76%
UEBL	43576 10,39%	9716 22,30%	8654 19,86%	883 2,03%	545 1,25%	8695 19,95%	7114 16,33%	81,71%	42,16%
Pays-Bas	52744 12,58%	9451 17,92%	22698 43,03%	1087 2,06%	144 0,27%	7759 14,71%	5004 9,49%	87,48%	60,95%
Italie	33359 7,96%	11676 35,00%	4866 14,59%	264 0,79%	188 0,56%	2516 7,54%	5724 17,16%	75,64%	49,59%
Espagne	14569 3,47%	5269 36,17%	1167 8,01%	22 0,15%	89 0,61%	1315 9,03%	4229 29,03%	82,99%	44,18%
Suisse	18813 4,49%	5403 28,72%	2895 15,39%	435 2,31%	284 1,51%	1768 9,40%	3847 20,45%	77,78%	44,11%
EUROPE	352168 84,00%	89879 25,52%	77906 22,12%	6131 1,74%	4376 1,24%	47208 13,40%	56388 16,01%	80,04%	47,64%
Etats-Unis	21757 5,19%	10799 49,63%	49 0,23%	79 0,36%	534 2,45%	1590 7,31%	5467 25,13%	85,11%	49,86%
Japon	3415 0,81%	2535 74,23%	25 0,73%	4 0,12%	65 1,90%	103 3,02%	426 12,47%	92,47%	74,96%

Données : enquête aux frontières de 1996

1^{ère} remarque :

47% du total des nuitées étrangères ont lieu soit dans un hôtel ou une résidence hôtelière, soit dans un camping. L'enquête hôtelière ne recueille que les données concernant les nuitées passées dans les hôtels et campings classés. Le champ de l'enquête hôtelière couvre donc moins de 47% du total de nuitées mesuré par l'enquête aux frontières.

2^{ème} remarque :

80% du nombre total des nuitées entrent dans une des catégories d'hébergement définies dans le cadre de l'enquête. 20% des nuitées ont donc eu lieu ni à l'hôtel, ni en camping, ni chez des parents ou amis, etc. Ces nuitées peuvent par exemple avoir eu lieu dans des résidences secondaires possédées par les étrangers en France. En Allemagne, 76% des nuitées peuvent être classées dans les catégories d'hébergement définies par l'enquête aux frontières. C'est également le cas de 80% des nuitées anglaises.

ANNEXE 5 : questions envoyées aux Etats-Membres sur les transports.

Note pour les responsables des statistiques de transport dans les Etats-membres.

Je suis rapporteur d'un groupe de travail statistique dans le domaine transport-tourisme ; ce groupe, qui rassemble des représentants des administrations concernées et de l'INSEE, s'est mis en place pour tenter d'apporter des solutions à un problème précis que nous avons en France actuellement.

Un certain nombre d'enquêtes relatives au transport routier de marchandises ou au suivi des déplacements de véhicules particuliers étaient réalisées par interrogation des conducteurs des véhicules. Elles nécessitaient donc l'arrêt des véhicules, d'où le nom d'enquêtes au bord des routes. [En matière de tourisme international, il s'agit des enquêtes dites "aux frontières".]

Ces enquêtes nécessitent le recours aux forces de l'ordre (police, gendarmerie...), seules habilitées à ordonner l'arrêt des véhicules.

Depuis une période récente, ceci n'est plus possible : d'une part, les textes règlementaires français ne prévoient pas explicitement ce type de mission pour les forces de l'ordre, d'autre part, l'opinion publique tend à considérer que ce genre de pratiques nuit aux libertés publiques.

Pour étayer la réflexion et les débats sur cette question, mon groupe est donc chargé de voir s'il existe des dispositifs alternatifs aux enquêtes nécessitant un arrêt imposé par des forces de l'ordre. Par exemple, si l'objectif d'une enquête rend nécessaire d'interroger les conducteurs des véhicules, on peut utiliser les arrêts spontanés sur les aires de repos ; mais il n'en existe pas partout et on risque alors de biaiser l'observation. Il faut voir si, par ces dispositifs alternatifs, on peut collecter des informations de qualité égale à celles obtenues au cours de l'arrêt d'un véhicule et comparer les coûts des différents dispositifs.

J'ai contacté John ALLEN, à EUROSTAT, qui m'a indiqué que son unité n'avait pas d'élément à verser au dossier, mais qui m'a suggéré d'envoyer un message à ses correspondants "transports" dans les Etats-membres. Il m'a proposé de servir d'intermédiaire pour l'envoi de ce message et, éventuellement, de centraliser les réponses dans la mesure où, si celles-ci ne sont pas en Français ou en Anglais, il sera nécessaire de les traduire.

=> D'où mon interrogation auprès de vous. Naturellement, si vous n'avez pas les informations nécessaires, pourriez-vous les transmettre aux personnes compétentes, si vous en connaissez ?

Je les résume en quelques questions :

1. Utilisez-vous dans vos EM ce type d'enquête par arrêt des véhicules sur les routes, notamment pour étudier le trafic sur un axe de circulation, estimer des matrices d'origines-destinations, en termes de voyageurs ou de marchandises, étudier les flux de circulation de la périphérie vers l'intérieur des villes etc ...

- pouvez-vous décrire les opérations succinctement (objectif, taille d'échantillon, type de points d'arrêt, mode d'arrêt des véhicules ...) ?

- ces opérations sont-elles faites à des fins nationales, régionales ou locales ?

- avez-vous rencontré des problèmes similaires aux nôtres (impossibilité de recourir aux forces de l'ordre pour arrêter les véhicules) ?

2. Avez-vous été amenés à abandonner certaines de ces enquêtes au bord des routes ou aux frontières ?

- si oui, pourquoi ?

- Si oui, quels dispositifs alternatifs avez-vous mis en place ?

- Quels problèmes (perte de qualité de l'information, coût supplémentaire etc ..) avez-vous rencontrés ?

- Peut-on mesurer le surcoût, la perte de qualité ou de précision, même de manière grossière ?

3. Avez-vous fait des études ou des expérimentations sur des opérations telles que :

- enquête sur des points d'arrêt obligés (péages ..) ou spontanés (aires de repos..) ?
- expériences de distribution d'un questionnaire à un point d'arrêt, questionnaire à renvoyer ultérieurement par l'enquêté ?
- expériences de simple prise de contact à un arrêt où le chauffeur du véhicule donne seulement ses coordonnées téléphoniques pour être réinterrogé ultérieurement par téléphone ?

4. Avez-vous fait des études pour analyser les avantages et les coûts comparatifs des enquêtes par arrêt des véhicules par rapport à d'autres types d'interrogation (enquêtes ménages ou enquêtes auprès des transporteurs...), en relation avec les objectifs poursuivis ?

Dans les réponses à ces questions, il faudra sans doute différencier :

- transport de marchandises et de voyageurs
- préoccupations nationales, régionales, locales

Je vous remercie par avance du concours que vous apporterez à mon interrogation. La prochaine réunion de mon groupe étant le 21 janvier, il me serait agréable de recevoir des réponses (par l'intermédiaire de John ALLEN) d'ici au 8 janvier.

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

Marc CHRISTINE
Chef-adjoint de l'Unité Méthodes Statistiques
INSEE
PARIS

ANNEXE 5 bis : questions envoyées a responsable Tourisme à EUROSTAT (H-W. SCHMIDT).

Je suis rapporteur d'un groupe de travail statistique dans le domaine transport-tourisme, qui doit réfléchir aux dispositifs statistiques en matière d'observation du transport de marchandises ou de véhicules, ou en matière d'analyse des déplacements touristiques et des dépenses engagées à cette occasion, en particulier en matière de tourisme international (pour alimenter le poste "voyages" de la balance des paiements).

Nous avons en effet en France à traiter un problème précis :

Un certain nombre d'enquêtes sur ces sujets étaient réalisées (au moins pour le transport routier ou le suivi des déplacements touristiques par route, notamment les déplacements des touristes étrangers) auprès des conducteurs des véhicules. Elles nécessitent donc l'arrêt des véhicules, d'où le nom d'enquêtes au bord des routes. En matière de tourisme international, il s'agit des enquêtes dites "aux frontières".

Ces enquêtes nécessitent le recours aux forces de l'ordre (police, gendarmerie...), seules habilitées à ordonner l'arrêt des véhicules.

Depuis une période récente, ceci n'est plus possible : les textes réglementaires français ne prévoient pas explicitement ce type de mission pour les forces de l'ordre et on peut aussi considérer que ce genre de pratiques nuit aux libertés publiques.

Pour étayer la réflexion et les débats sur cette question, mon groupe est donc chargé de voir s'il existe des dispositifs alternatifs ; par exemple, si l'on veut continuer à procéder par interrogation des véhicules, on peut utiliser les arrêts spontanés sur les aires de repos ; mais on risque alors de biaiser l'observation. Il faut voir si, par ces dispositifs alternatifs, on peut collecter des informations de qualité égale à celles obtenues au cours de l'arrêt d'un véhicule et comparer les coûts etc ...

=> D'où mon interrogation auprès de vous, compte tenu de vos fonctions à EUROSTAT dans le secteur du tourisme.

Je les résume en quelques questions :

1. EUROSTAT a-t-il une position générale sur ce type de problèmes ?
2. Y a-t-il des Etats-Membres (EM) qui utilisent ce type d'enquête par arrêt des véhicules, notamment pour la mesure du tourisme international et le poste voyage de la balance des paiements ? Si oui, ont-ils rencontré des problèmes similaires aux nôtres ?
3. Y a-t-il des études faites soit par EUROSTAT, soit par des EM, pour analyser les avantages et les coûts comparatifs des enquêtes par arrêt des véhicules par rapport à d'autres types d'interrogation (enquêtes ménages, enquêtes dans les hébergements etc ...)
4. Y a-t-il des EM qui ont été amenés à abandonner leurs enquêtes au bord des routes ou aux frontières et si oui, quels dispositifs alternatifs ont-ils mis en place, quels problèmes (perte de qualité de l'information, coût supplémentaire etc ..) ont-ils rencontrés ?

Je vous serai très obligé si vous pouviez m'indiquer quelques éléments de réflexion de votre côté ou quelques pistes. La prochaine réunion de mon groupe est le 27 novembre ; si ce délai est trop court pour une réponse complète, je me contenterai de quelques orientations et serai prêt à en discuter avec vous de manière plus approfondie ultérieurement, si besoin est en allant à Luxembourg (plutôt en janvier).

Je vous remercie par avance de votre attention et vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

Réponse de M. SCHMIDT

Merci de votre e-mail du 20 novembre et des questions posées au sujet des enquêtes aux frontières.

Par M. Laurent VASSILLE de la Direction du Tourisme en France, j'étais déjà informé du fait que des enquêtes qui nécessitent le recours aux forces de l'ordre n'étaient plus possible en France.

Je sais que les collègues en Espagne, par leur enquête FRONTUR, interrogent les touristes sur les aires des autoroutes. D'après eux, les résultats sont bons.

J'ai pris l'occasion de votre demande pour envoyer un e-mail à nos correspondants dans les différents Etats-Membres (à l'exception de la France et de l'Espagne) de me faire part de leurs informations sur ce type d'enquête et si elles existent dans leur pays respectif. Je vous ferai part des réponses.

En ce qui concerne plus précisément vos questions sous 1. et 3., je ne suis pas au courant d'une position générale d'Eurostat sur ce type de problèmes. Les enquêtes tombent dans la responsabilité des Etats-Membres dans le cadre de la subsidiarité, et je ne pense pas qu'Eurostat aie son mot à dire dans ce contexte. En plus, je ne connais aucune étude faite soit par Eurostat ou un des Etats-Membres à ce sujet. Si j'en sais davantage, je vous ferai parvenir l'information sans problème.

Je m'excuse ne pas être en mesure de vous donner de plus ample information. Je ne tarderai pas vous informer de chaque nouvelle information dès que je l'aurai.

ANNEXE 7 : table des sigles.

BDF	Banque de France
CCFA	Comité des constructeurs français d'automobiles
CDT	Comité départemental du tourisme
CEDERS	Centre de recherche sur les dynamiques, les politiques économiques, et l'économie des ressources
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CETE	Centre d'études techniques de l'équipement
CNIS	Conseil national de l'information statistique
CRT	Comité régional du tourisme
DAB	Distributeur automatique de billets
DAEI	Direction des affaires économiques et internationales.
DBDP	Direction de la balance des paiements
DDE	Direction départementale de l'équipement
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DRE	Direction régionale de l'équipement
DRT	Délégation régionale au tourisme
DSCR	Direction de la sécurité et de la circulation routières
DSRC	Digital short range communication
DT	Direction du tourisme
DTMPL	Direction du transport maritime, des ports et du littoral
EDI	Echange de données informatisé
ETM	European travel monitor
EVE	Enquête sur les visiteurs de l'étranger
FMI	Fonds monétaire international
GPS	Global positioning system
GSM	Global system for mobile communication
INRETS	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
LOTI	Loi d'orientation sur les transports intérieurs
NST	Nomenclature statistique des transports
NUTS	Nomenclature of territorial units for statistics
OCDE	Organisation de coopération et de développement économique
OMT	Organisation mondiale du tourisme
ONT	Observatoire national du tourisme
ONU	Organisation des Nations-Unies
ORT	Observatoire régional des transports
PDU	Plan de déplacement urbain
PL	Poids lourd
SAPRR	Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône
SDT	Suivi de la demande touristique
SES	Service économique et statistique
SETRA	Service d'études techniques des routes et autoroutes
SIREDO	Système informatisé de recueil de données
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SNTF	Syndicat national des téléphériques de France
SRU	Solidarité et renouvellement urbains
TRM	Transport routier de marchandises
UEM	Union économique et monétaire
VL	Véhicule léger