



PARIS, le 15 septembre 2008 - N°220/D130

Formation TRANSPORTS, TOURISME

Réunion du 23 mai 2008

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION.....	2
LISTE DES DOCUMENTS PRÉPARATOIRES.....	36
AVIS D'OPPORTUNITÉ	37

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DE LA FORMATION

Transports, Tourisme

- 23 mai 2008 -

Présidents :

Maurice BERNADET, Professeur à l'Université de Lyon II, chercheur au Laboratoire d'économie des transports

Jean-Charles SIMIAND, Conseiller spécial du Président du Syndicat national des téléphériques de France (SNTF) et de l'Organisation internationale des transports à câbles

Rapporteurs :

Adrien FRIEZ, Chargé de la sous-direction de l'observation statistique des transports au Service économie, statistiques et perspectives du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

Michel BARGE, Chef du département de la stratégie, de la prospective, de l'évaluation et des statistiques à la Direction du tourisme du Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi

Responsable de la formation : Marieke VAN DER ELST

RAPPEL DE L'ORDRE DU JOUR

Introduction - MM. Maurice BERNADET et Jean-Charles SIMIAND.	5
I. Bilan du programme à moyen terme 2004-2008 - M. Jean COIFFARD.	5
II. Les enjeux du moyen terme 2009-2013.	
Les grands axes pour les statistiques des transports - M. Adrien FRIEZ.	9
• <i>Débat introduit par</i>	
M. Michel MASSONI, Conseil général des ponts et chaussées.	11
Les grands axes pour les statistiques du tourisme - M. Michel BARGE.....	16
• <i>Débat introduit par :</i>	
M. Vincent DOLLE, directeur des affaires économiques de l'UMIH, l'Union des métiers de l'industrie hôtelière.	19
M. Alain DUPEYRAS, chef du programme « tourisme » de l'OCDE.	19
Projet d'avis à moyen terme 2009-2013 - Mme Françoise DUSSERT.....	25
III. Avant-projet de programme 2009.	
Avant-projet de programme 2009 Tourisme - M. Michel BARGE.....	26
Avant-projet de programme 2009 Transports - M. Adrien FRIEZ.....	28
• <i>Questions - Réponses.</i>	
Projets d'avis 2009 de la formation - Mme Françoise DUSSERT.	29
IV - Examen pour avis d'opportunité de projets d'enquêtes	
➤ Enquête de fréquentation d'autres hébergements collectifs.....	30
➤ Enquête de fréquentation dans l'hôtellerie de plein air.....	31
➤ Enquête sur les flux routiers de marchandises franchissant les barrières alpines et pyrénéennes (enquête Transit).....	31
➤ Enquête trimestrielle sur les prix des services de transport routier de marchandises (IPTRM).....	34
➤ Enquête trimestrielle sur le prix dans le transport fluvial de marchandises (IPTFM).....	44
➤ Enquête sur l'activité des entreprises de transport urbain et routier de voyageurs.....	34
➤ Enquête sur l'activité des entreprises de logistique et transport routier de marchandises.....	35
Conclusion	35

LISTE DES PARTICIPANTS

Gérard ABRAMOVICI	SESP
Amena AIDI	MEEDDAT
Nathalie ARTS	RATP
Marc-Alain BAHUCHET	BANQUE DE FRANCE
Michel BARGE	DSPES DIRECTION DU TOURISME
Guy BARREY	DSPES DIRECTION DU TOURISME
Jean-Marc BEGUIN	INSEE
Maurice BERNADET	Président de la formation Transports
Frédéric BOCCARA	SESP
Benjamin CAMUS	INSEE
Aurélian CATANA	COMITE REG TOURISME ILE DE FRANCE
Jean COIFFARD	INSEE
Philippe CUNEO	CNIS
Patrice DANZANVILLIERS	SETRA
Michel DENIAU	UNION ROUTIERE DE FRANCE
Olivier DOROTHEE	INSEE
Alain DUPEYRAS	OCDE
Françoise DUSSERT	CNIS
Christine FLUXA	SESP
Adrien FRIEZ	SESP
Serge GERMON	DGAC MIN TRANSPORTS
Ghislaine GRIMLER	CNIS
François GROSSIORD	SNCF
Michel HOUEE	SESP
Maxime JEBALI	DIRECTION GENERALE DES ROUTES
Thomas LE JEANNIC	SESP
Béatrice LEVY	DSPES DIRECTION DU TOURISME
Rémi MALETRAS	GROUPEMENT DES PROFESSIONS DE SERVICES
Henri MARIOTTE	SESP
Michel MASSONI	CGPC MIN TRANSPORTS EQUIPEMENT
Julien MOLLET	CCFA
Irène POLS	MEEDDAT
Christine RAOUL	SESP
Olivier RAYMOND	COMITE NATIONAL ROUTIER
Nathalie SAILLEAU	IFEN
Jean-Charles SIMIAND	Président de la formation Tourisme
Bernard SUJOBERT	INSEE
Frédéric TARDIEU	DSPES DIRECTION DU TOURISME
Marieke VAN DER ELST	CNIS

Absents excusés :

Michel BOISSONNAT	FAFIH
-------------------	-------

La séance est ouverte à 9 heures 00 sous la présidence de Maurice BERNADET et de Jean-Charles SIMIAND.

Introduction

Jean-Charles SIMIAND

J'ai l'honneur d'ouvrir la séance en compagnie de Maurice BERNADET. Je vous prie d'excuser mon absence à la dernière réunion de notre formation, due à une panne de TGV. Cette séance est très particulière et ne se tient que tous les quatre ans : nous avons aujourd'hui à nous prononcer sur le programme à moyen terme. Pour cette raison, nous recevons donc, exceptionnellement, des invités venant apporter leur contribution aux débats, tant sur le thème des transports que sur celui du tourisme. L'ordre du jour ne comporte aujourd'hui aucun thème particulier. Nous devons respecter un agenda préparé par le Secrétariat général afin de traiter l'intégralité de cet ordre du jour dans le temps qui nous est imparti.

Maurice BERNADET

Je vous remercie de participer à cette réunion. L'essentiel ayant été présenté par mon co-Président, je vous propose d'entrer, dès à présent, dans le vif du sujet.

I. Bilan du programme à moyen terme 2004-2008

Jean COIFFARD

Merci Messieurs les Présidents. Ma présentation porte sur le bilan du programme à moyen terme qui arrive à échéance cette année. Ce bilan entre dans le cadre plus général du bilan de l'ensemble des activités de la statistique publique effectué par Bernard GUIBERT et moi-même. J'ai personnellement en charge, entre autres, la partie « Transports, tourisme » de ce bilan.

Je partirai des éléments généraux communs à d'autres secteurs de la statistique publique avant de me focaliser sur les avancées spécifiques aux transports et au tourisme et les perspectives dans ces secteurs.

1. Les investissements lourds réalisés par la statistique publique

Au cours de ces quatre années, les efforts de la statistique publique se sont portés sur :

- le recensement de la population ;
- la refonte des grands répertoires ;
- l'utilisation accrue des ressources administratives ;
- l'observation des prix ;
- la diffusion.

La diffusion gratuite par internet était mentionnée dans un certain nombre d'avis formulés par le CNIS en 2003 pour ce programme à moyen terme. La majorité des producteurs statistiques a considérablement investi au cours de cette période ; les sites du SESP et de la Direction du Tourisme sont tout à fait à la hauteur des ambitions affichées en 2003. Le principal problème demeurant tient au fait que les métadonnées sont encore parfois insuffisantes sur les sites, actuellement (y compris les deux sites que je viens de citer). Je tiens à signaler l'ouverture, au cours de cette période, du site de la statistique publique qui aide les internautes à s'orienter dans l'ensemble des services producteurs de statistiques.

2. Evolution de la demande adressée à la statistique publique

Nous avons constaté, au cours de cette période, la montée des besoins supra- et infra-nationaux, parallèlement aux besoins classiques nationaux. Les besoins liés à l'évaluation des politiques publiques et au développement durable se sont affirmés ; les réalisations n'ont pas toutes été à la hauteur des besoins exprimés. Les besoins liés à la globalisation sont également de plus en plus affirmés, notamment dans le domaine des transports.

3. Le contexte difficile de la statistique des transports

La difficulté du travail des statisticiens s'est accrue au cours de la période, pour un certain nombre de raisons relativement concomitantes. L'environnement institutionnel a fortement évolué avec la privatisation ou la décentralisation d'un certain nombre d'infrastructures et l'ouverture à la concurrence des acteurs étrangers. Ces éléments ont accru les besoins d'information et compliqué la façon de les satisfaire. Le simple maintien de l'existant dans ces conditions est, déjà, en quelque sorte, un défi.

L'utilisation des sources administratives

La période a vu apparaître quelques réalisations et études significatives dans le secteur des transports, telles que :

- les relevés chronotachygraphes embarqués sur les camions ;
- l'appariement des données issues du contrôle technique avec le fichier central des véhicules ;
- l'utilisation des lettres de transports transmises à l'IATA par les compagnies aériennes lorsqu'une opération de fret est conclue ;
- l'utilisation des déclarations annuelles de données sociales, telles que les données de l'ANPE, pour améliorer la connaissance sociale du secteur.

L'indice des prix de transport des marchandises

Nous avons constaté que la question du suivi des prix tient une place importante parmi les investissements menés par la statistique publique. Le règlement statistique de l'Union européenne impose de généraliser le suivi des prix des services aux entreprises, parmi lesquels figurent les services de transports.

Le fret aérien a été traité via les lettres IATA. L'indice trimestriel des prix des transports routiers de marchandises (IPTRM) a été mis en place. Il ne concerne malheureusement que le champ des entreprises françaises bien qu'une grande part du transport routier sur le territoire national soit le fait d'entreprises non françaises. Le cabotage maritime nous pose encore quelques difficultés, notamment de définition. La situation du fret ferroviaire illustre parfaitement la complication du contexte institutionnel présentée en introduction : il ya plusieurs opérateurs et l'opérateur historique, la SNCF, est de moins en moins enclin à livrer de l'information pouvant avoir un intérêt commercial.

Projets ajournés, travaux à relancer

Nous attendions des améliorations du fichier central des automobiles (incluant un nouveau mode d'immatriculation) pour le suivi statistique. Ce système sera mis en place en 2009, plus tard donc qu'initialement prévu. Les améliorations statistiques sont reportées d'autant.

L'enquête Transports-communications, mentionnée dans un avis du programme à moyen terme 2004-2008, n'avait pas été renouvelée depuis environ 15 ans. Elle figure au programme de l'année 2008 et sera donc renouvelée. Son renouvellement a simplement été retardé.

Le compte satellite des transports n'a pas été établi depuis le passage à la base 95 des comptes nationaux. C'est regrettable, car cet instrument est très apprécié pour le suivi des évolutions structurelles dans des séries longues.

Les enquêtes au bord des routes intéressent les deux volets notre formation. Elles sont considérées comme un élément incontournable pour comprendre le transport routier comme le tourisme. Elles nécessitent une collaboration entre gendarmes et statisticiens parfois contestée. Cette question déontologique avait été tranchée, au cours du précédent moyen terme, par un rapport de Claude ABRAHAM qui avait levé les doutes sur son intérêt statistique et démontré qu'il n'existait pas d'obstacles déontologiques à cette collaboration. Il subsistait néanmoins des doutes juridiques sur la possibilité de mobiliser les forces de l'ordre pour aider les statisticiens, qu'un décret publié au cours du moyen terme a levés en précisant les conditions de mise en œuvre de cette collaboration. L'aval du Préfet du département dans lequel s'inscrivent les opérations reste toutefois nécessaire. Il dépend notamment de la disponibilité des forces de l'ordre. Bien que les obstacles techniques, juridiques et administratifs aient été partiellement levés, les opérations n'ont pas encore atteint un rythme important. Nous espérons qu'elles pourront reprendre notamment avec les enquêtes EVE (enquête sur les visiteurs étrangers) et Transit.

Conclusions

Nous avons donc, sur le secteur des transports, un certain nombre de sujets d'inquiétudes et d'insatisfaction au sujet des évolutions institutionnelles.

4. Les statistiques du tourisme revivifiées

Dans le tourisme, les sujets de satisfaction sont plus nombreux. La directive de 1995 balise le terrain des statistiques du tourisme. Jean-Charles SIMIAND estime que le taux de satisfaction des obligations de cette directive est passé, en cinq ans, de 50 à 80 %.

Les enquêtes sur l'hébergement

La directive demandait que soit complété le champ d'observation de l'hébergement. Si les hôtels sont déjà observés depuis longtemps dans le cadre des enquêtes sur l'hébergement, la directive prévoyait d'étendre l'observation au tourisme social et aux centres de vacances. Nous avons mené quelques expériences-pilotes, mais aucun programme n'a pour l'heure été testé en grandeur réelle.

La dépense touristique

Les obligations sur la dépense touristique sont remplies depuis 2006.

Nous regrettons la méconnaissance réciproque des professionnels, qui réalisent eux-mêmes des travaux, et des statisticiens publics. Cette méconnaissance mène souvent à des incompréhensions. Si ces travaux n'ont pas les mêmes référentiels et les mêmes champs, il serait tout de même souhaitable de pouvoir les partager.

L'enquête sur les visiteurs de l'étranger (EVE)

Cette enquête monte en régime. Elle représente l'une des pierres angulaires du système. De premiers résultats ont été obtenus en 2006 sur la base d'un appel d'offres car cette enquête est sous-traitée sur une période de trois ans. Cette période s'est avérée relativement expérimentale mais suffisamment concluante pour que la Banque de France continue à participer à l'enquête, notamment pour établir la balance des paiements.

L'extension du champ de l'enquête sur la fréquentation hôtelière

Cette demande sera satisfaite. Nous avons recensé les établissements ciblés par cette extension. Trois régions ont effectué l'enquête-pilote. La généralisation sera prochainement menée. Je vous

rappelle que la directive européenne ne prévoit pas, pour l'heure, d'intégrer à ce champ les résidences privées telles que les chambres d'hôtes et les gîtes.

L'équilibre entre les deux volets de l'offre et de la demande touristiques

Cet équilibre continue de se renforcer. L'échantillon de l'enquête sur la demande touristique a été étendu aux résidents non français. Les excursions à la journée qui ne génèrent pas de demande de nuitées mais appellent un certain nombre de services touristiques sont désormais prises en compte. Un volet Dépenses a été introduit dans l'enquête sur le suivi de la demande touristique (SDT) auprès des particuliers.

Du côté de l'offre, on a appris à utiliser le fichier FILOCOM¹ de la Direction générale des finances publiques rassemblant des informations de diverses sources fiscales et permettant de suivre le parc de résidences secondaires détenus par des non-résidents et l'acquisition de résidences secondaires par des étrangers, en liaison avec la mobilisation de sources notariales.

L'emploi lié au tourisme

On a également travaillé sur l'emploi lié au tourisme en essayant de regarder dans les déclarations annuelles de données sociales (DADS) quels sont les métiers touristiques. Cet exercice s'est avéré relativement compliqué, car la nomenclature DADS n'entre pas seule en jeu : la localisation intervient également dans la définition d'un emploi donné comme touristique ou non touristique.

5. Conclusion : des perspectives novatrices face à des moyens contraints

Nous avons relevé deux perspectives principales.

La montée en puissance du développement durable est une thématique incontournable dans le secteur des transports car elle intervient en liaison avec le développement urbain, les modes de production et les modes de vie.

La feuille de route tracée par le groupe de travail présidé par Maurice BERNADET sur le besoin d'informations dans les transports dresse un inventaire très complet des besoins qu'il est nécessaire de combler.

A coté de ces deux grands axes figurent quelques points additionnels, tels que le suivi de la logistique, activité qui se développe considérablement et n'est plus seulement une activité annexe des transports, ou la relance des comptes satellites du tourisme.

Maurice BERNADET

Je vous remercie pour la présentation de ce bilan qui repose sur les nombreux entretiens que vous avez menés avec les membres de notre formation. Nous n'avons pas prévu de débattre sur ce bilan, mais de passer, puisque le lien logique est assez évident, à la présentation des projets à moyen terme. Nous pourrions revenir sur ce bilan dans le débat sur ces projets.

¹ Le système d'observation statistique des logements, dénommé FILOCOM, correspond à un traitement automatisé de données issues des fichiers fiscaux et fonciers. Le fichier FILOCOM est constitué à partir du fichier de la taxe d'habitation (TH) auquel sont rattachés : le fichier foncier (des propriétés bâties), le fichier des propriétaires et le fichier de l'impôt sur les revenus des personnes physiques (IRPP ou IR).

II. Les enjeux du moyen terme 2009-2013

1. Les grands axes pour les statistiques des transports

- **Présentation**

Adrien FRIEZ

Le contexte institutionnel, du côté des transports, n'est pas encore totalement stabilisé, après l'élargissement des compétences du Ministère, dans lequel s'inscrivent le suivi des transports avec la fusion de l'écologie et la montée des préoccupations concernant le développement durable.

Le SESP se prépare actuellement à fusionner avec l'Institut français de l'environnement (IFEN) et l'Observatoire de l'Energie. Dans ce contexte, les préoccupations liées au développement durable auront une réelle empreinte, le transport étant, comme chacun le sait, un facteur important de nuisance.

L'élaboration et la diffusion de ces statistiques sont partagées entre le SESP et les Directions opérationnelles en charge du suivi des activités de transports, telles que la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), la future ex-Direction générale de la mer et des transports (DGMT) et le service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA).

Dans ce contexte d'élargissement des préoccupations, le périmètre de la statistique des transports demeure inchangé, des acteurs à l'extérieur du service statistique s'occupant également de statistiques.

Les engagements qui prédéterminent le programme

Il importe de satisfaire les règlements européens qui encadrent l'activité statistique sur les transports.

Il existe des règlements pour chaque mode de transport (transports fluviaux, ferroviaires, aériens, routiers et maritimes). Nous avons encore quelques retards sur la satisfaction de ces règlements. Des problèmes de délais se posent en matière de statistiques des transports maritimes. Concernant les transports aériens, les petites difficultés que nous rencontrons sont couvertes par des dérogations sur le champ des aéroports ; la DGAC travaille activement à la rénovation de son système.

Nous ne respectons pas encore totalement, sur la partie Transports, un règlement plus général qu'est le règlement sur les statistiques conjoncturelles, car nous ne fournissons pas encore les indices de prix des services aux entreprises sur le transport aérien, le transport maritime, l'entreposage et la manutention. Les efforts dans cette direction s'inscriront dans le cadre du programme à moyen terme.

La période du prochain programme à moyen terme verra apparaître de nouvelles demandes. La publication du « Livre vert » indique que les aspects environnementaux tiendront une place importante et risquent de donner lieu à des obligations nouvelles au cours des prochaines années. A la veille de la Présidence française de l'Union européenne, le programme à moyen terme se devait d'afficher une priorité absolue à la réponse aux règlements européens.

Sur le plan national, nos préoccupations seront les suivantes :

- Améliorer la connaissance des échanges extérieurs de marchandises et l'aspect transports
Les douanes fournissent une information de moins en moins pertinente quant aux échanges extérieurs en tonnage depuis 2006. Dans le cadre du moyen terme, il importera, en mobilisant les statistiques Transports tous modes, de parvenir à établir une meilleure estimation des échanges extérieurs en tonnage.

- Intégrer l'enquête TRM au niveau européen et l'enquête transit
Le dispositif statistique sur les transports routiers de marchandises (TRM) en France ne concerne que les transports réalisés par des entreprises françaises ; il serait souhaitable de l'élargir au niveau européen.
- Améliorer la connaissance du transport combiné
Dans le cadre du règlement sur les statistiques ferroviaires, nous ne respectons pas entièrement l'obligation de fourniture d'informations sur les unités de transports intermodaux. Les autoroutes de la mer et les autoroutes ferroviaires vont se développer. Dans le cadre du moyen terme, nous devons mettre en place un meilleur suivi de ce transport combiné.
- Améliorer l'information sur la circulation routière
La décentralisation a conduit à une certaine perturbation des remontées d'informations. Dans le cadre du moyen terme, il s'agira de fiabiliser, *via* des actions menées avec la Direction générale des routes, les remontées d'informations sur les comptages sur les routes. Nous veillerons à disposer d'une information centralisée au plan national permettant une information locale pertinente sur l'évolution de la circulation routière. L'empreinte locale des externalités liées aux transports routiers sera une préoccupation majeure des prochaines années.
- Améliorer la qualité des statistiques en matière de transports en commun
Le développement des transports en commun est l'un des axes politiques du ministère. Le CERTU est chargé de collecter les informations en matière de transports en commun, principalement urbains. Une enquête est en cours auprès des autorités organisatrices de transports collectifs départementaux. Des travaux seront ensuite effectués pour fiabiliser les enquêtes actuelles auprès des autorités organisatrices de transports urbains.
- Améliorer la connaissance des origines/destinations et des prix pratiques en transports aériens de personnes
Une telle démarche dépend de la DGAC et pose d'importantes questions de techniques et de moyens. En effet, le système de la DGAC repose entièrement sur une collecte des informations auprès des aéroports. Or le suivi des origines/destinations nécessite une collecte totalement différente. Cette démarche s'inscrit dans une perspective relativement longue.
- Mettre en place un système d'information sur la logistique au sens « organisation des transports »
L'intégration de la logistique dans les statistiques de transports passe par la mise en place d'une enquête permanente sur l'activité des entrepôts. L'analyse statistique des résultats de cette enquête s'élaborera dans le cadre du moyen terme avec une meilleure connaissance des flux géographiques, de la répartition physique sur le territoire des pôles de *dispatching* des marchandises et de connaissance de l'emploi localisé lié à ces entrepôts. Il semble que la partie Transports à proprement parler ne représente que la moitié de l'ensemble de l'emploi lié aux transports et à la logistique.

Les préoccupations prioritaires

Le recueil d'informations

Le changement du système d'immatriculation des véhicules nous obligera à revoir tout le système de remontée et de gestion de l'information relative au parc automobile.

La mise en place probable de la taxe sur les poids lourds nécessitera un suivi étroit mais permettra par ailleurs une collecte assez fine d'informations nouvelles sur les trafics des poids lourds localisés sur les routes alternatives à l'autoroute.

L'ouverture à la concurrence sur le ferroviaire et la fin du monopole de la SNCF posent une grande question de collecte d'informations. Il est prévu de mettre en place une autorité régulatrice en matière ferroviaire, qui collecterait de l'information et nous permettrait de disposer d'une information assez fine sur la SNCF. Nous avons cependant un devoir d'équité vis-à-vis des nouveaux transporteurs entrants. La SNCF insiste lourdement sur le fait que la charge de collecte

d'informations est particulièrement pesante pour elle et la désavantage vis-à-vis de ses concurrents. Nous devons réfléchir aux modalités d'équilibrage de cette charge.

L'actualisation permanente de l'enquête nationale « Transports et déplacements » (ENTD) est l'une de nos préoccupations majeures. Elle a été renouvelée à un rythme très lent, la dernière enquête remontant à 1993 et l'enquête actuelle étant en cours de finalisation. Nous souhaitons mettre en place un système d'actualisation de cette enquête, mobilisant l'ensemble des informations disponibles, les plus localisées possibles, pour actualiser la base constituée par la dernière ENTD et fournir une information mise à jour régulièrement pouvant permettre des analyses fines des interactions entre les comportements, les situations d'infrastructures locales et l'évolution des transports.

Parmi les autres points importants qui nous préoccuperont figure la mise en place de la refonte des enquêtes sectorielles annuelles (RESANE), qui allègera la charge des entreprises et du SESP pour la collecte des informations du cadre central de l'enquête structurelle annuelle. RESANE nous permettra de mettre en place des volets sectoriels plus étoffés, notamment sur le transport routier de marchandises et le transport routier de voyageurs.

La diffusion

Pour dégager des moyens, actuellement affectés à la réponse à la demande, et réaliser des gains de productivité dans ce contexte à moyens relativement constants, nous chercherons avec la création du grand service de l'observation et des statistiques qui regroupera l'IFEN, le SESP et l'Observatoire de l'Energie à développer au maximum la mise en ligne de bases de type « *Beyond 20/20* » dans lesquelles les utilisateurs disposeront de plus d'informations pour constituer, eux-mêmes, leurs requêtes.

Ce programme Transports est donc relativement ambitieux compte-tenu de la situation en termes de moyens et des difficultés extérieures. Nous souhaitons, maintenant que la future structure du Ministère est quasiment arrêtée, mettre en place le plus rapidement possible le comité de coordination statistique qui associera le SESP et l'ensemble des Directions opérationnelles en charge des collectes d'informations statistiques.

Maurice BERNADET

Je vous remercie. Nous avons prévu un intervenant extérieur sur chacun des programmes à moyen terme Transports et Tourisme pour lancer des pistes de discussions. Michel MASSONI, du Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC), a accepté de jouer ce rôle pour le programme Transports.

- **Débat**

Michel MASSONI

Merci Messieurs les Présidents. Il m'a été demandé d'analyser et commenter ce projet de programme à moyen terme, élaboré par le SESP, qui s'inscrira dans l'organisation plus large résultant de la restructuration des différents ministères.

J'articulerai mon propos en deux parties. Je poserai d'abord les perspectives, sans revenir sur les points qui auront déjà été mentionnés afin de faire apparaître les éléments de contexte qui peuvent contraindre ou orienter les travaux statistiques en matière de transports. Je formulerai ensuite quelques commentaires et poserai quelques questions sur ce projet.

Le contexte

Les éléments de contexte sont assez bien connus. Nul ne conteste le caractère essentiel de l'information statistique pour fonder des décisions publiques et privées dans le domaine des transports. Le secteur des transports, dans les différents modes, fait de plus en plus appel à

l'initiative privée. Il importe donc de ne pas oublier que l'appareil statistique doit aussi aider à fonder les décisions privées.

Ces décisions publiques et privées s'inscrivent dans un cadre de plus en plus influencé par les préoccupations de développement durable. Le secteur des transports est l'un des plus grands secteurs émetteurs de gaz à effet de serre. De plus, à la différence du secteur industriel, le secteur des transports connaît une forte croissance de ces émissions qu'il importe de pouvoir maîtriser en prenant des décisions raisonnablement fondées.

Le développement durable dans le domaine des transports repose sur une politique des infrastructures qui passe, en amont du choix des projets, par une évaluation économique et financière. Cette évaluation suppose des informations précises sur les flux, les prix et les facteurs qui déterminent la demande et son évolution à long terme de façon à déterminer les paramètres des modèles permettant des prévisions de transports. Or, nous rencontrons manifestement des difficultés à cet égard. Je vous renvoie au récent rapport de la Cour des Comptes sur le système ferroviaire français qui pointe les lacunes de nos modèles de prévisions de trafic. Les réponses des Ministres concernés devront en prendre acte.

Le développement durable repose également sur une politique d'aménagement rationnel. L'Etat est responsable au niveau national de l'aménagement du territoire ; il est chargé de veiller à l'équité des conditions d'accessibilité des régions. Nous retrouvons ici la question de la planification des grandes infrastructures de transport.

Le développement durable passe enfin par la réglementation des transports de façon à favoriser l'activité d'entreprises performantes et efficaces, répondant aux besoins du marché dans des conditions compatibles avec ce développement. Il est nécessaire de fournir aux autorités compétentes des éléments d'informations de plus en plus précis pour mieux orienter les réglementations.

Le système traditionnel d'observation des transports est perturbé par des évolutions profondes qui trouvent leurs origines et leurs justifications en dehors du système des transports. Le système des transports ne peut influencer ces évolutions mais il doit s'y adapter. Il importe de déterminer de nouveaux modes de recueil des données afin de répondre au mieux aux besoins de la société et de l'économie en matière de prise de décision rationnelle. Les trois éléments qui influencent cette évolution sont la décentralisation, l'ouverture à la concurrence à l'échelle européenne qui impacte principalement l'air et le rail, et l'intégration européenne qui touche tous les modes. Les échanges intracommunautaires se développent et nous disposons de moins en moins de statistiques douanières pertinentes.

Il importe d'adapter notre système statistique de transports à ce contexte imposé.

Le recueil des données est influencé par ce contexte. Ce mouvement crée, par ailleurs, de nouvelles demandes d'informations. L'ouverture des marchés de transports à la concurrence impose la mise en place d'un système d'observation des prix. D'un point de vue économique, la pertinence des signaux de prix et leur compréhension par les acteurs sont des éléments essentiels du fonctionnement des marchés. Seul le système statistique peut fournir une information pertinente et fiable.

L'analyse de cette situation permet de déduire un certain nombre d'éléments structurant les besoins en matière de statistiques de transports. Ce travail a été largement avancé par le rapport très détaillé d'un groupe de travail de votre formation présidé par Maurice BERNADET, paru en octobre 2006 qui est, aujourd'hui, toujours d'actualité. A la lumière de ce rapport, il existe ainsi trois grandes catégories de besoins :

- les besoins relatifs à la connaissance macroéconomique du secteur, nécessaire, à la fois à l'élaboration des comptes nationaux, mais aussi à l'analyse des marchés et de la santé financière des entreprises ;
- les besoins relatifs à la connaissance des activités de transports de marchandises et de voyageurs, nécessaire au développement de l'analyse prospective ;

- les besoins relatifs à la connaissance des prix, nécessaire à la compréhension du fonctionnement d'une économie plus concurrentielle.

Du fait de l'intégration européenne, sur de nombreux points, les statistiques que doit produire le système français sont soumises à des contraintes posées par la Commission européenne. Nous devons respecter nos engagements internationaux.

Commentaires et questions

Ce projet de programme de travail relève avec justesse que nous ne satisfaisons pas à toutes nos obligations européennes. Cette contrainte forte a été mentionnée et ne saurait être niée. Il est indiqué que le rattrapage de ces insuffisances constitue une priorité de premier plan. Néanmoins, les modalités de ce rattrapage auraient pu être plus précises.

La note présentée propose un certain nombre de priorités, parmi lesquelles l'amélioration de la connaissance globale de la mobilité des personnes et l'amélioration de la connaissance des modes de transports utilisés, fondées essentiellement sur l'enquête nationale « Transports et déplacements ». Ces améliorations sont effectivement nécessaires pour fonder les décisions publiques et permettre leur meilleure compréhension par l'opinion. En effet, il demeure aujourd'hui un certain nombre de débats sur les moyens de développer ou d'améliorer les systèmes de transports. Je ne peux qu'approuver cette priorité.

Il est prévu d'engager des travaux sur la mesure de la qualité de services en matière de transports en commun, notamment urbains. Ce point répond, en effet, à de nombreuses attentes. Le rapport Bernadet préconisait également, à juste titre, de disposer d'indicateurs conjoncturels de qualité de services rendant compte à la fois de la performance globale de l'offre et de sa sensibilité aux phénomènes de pointe de trafic. Nous disposons de résultats statistiques s'apparentant plutôt à des moyennes. Or les travaux européens en la matière, y compris les travaux sur les émissions carbonées, prouvent l'influence considérable des effets de pointe de trafic, autrement dit de congestion. Ces points seront-ils également étudiés dans le programme envisagé ?

La deuxième grande catégorie de sujets a trait à l'amélioration de la connaissance des flux internationaux de marchandises, particulièrement importants en France, car la France est un grand pays de transit. Nous ne pouvons pas imaginer de fonder des politiques de transports en France en prenant seulement en compte les flux dont l'origine et la destination sont situés sur le territoire national. Ce point, manifestement à traiter de façon prioritaire, figurait également parmi les recommandations du rapport Bernadet.

Le projet du SESP mentionne la nécessité d'une meilleure connaissance de la place effective de la logistique dans l'économie. Cette nécessité est, à mon sens, absolue. Bien comprendre les trafics de fret suppose aujourd'hui de bien connaître le fonctionnement des chaînes logistiques. Les entreprises de fret se sont ainsi de plus en plus intégrées dans la logistique, non seulement parce qu'elles y trouvaient matière à développer leur activité et leur valeur ajoutée, mais aussi parce qu'il s'agit là d'une demande de l'économie. Le problème est qu'il n'est pas facile de comprendre les chaînes logistiques dans l'état actuel du recueil de l'information. Il semble, en ce sens, que les travaux engagés devraient être amplifiés.

Si les difficultés ont bien été décrites dans le projet de programme à moyen terme, je souhaite, néanmoins, signaler parmi les difficultés mentionnées celle de faire travailler ensemble un certain nombre de services régionaux traitant de sujets différents mais complémentaires. Nous pouvons espérer que le rapprochement des DRIRE et des DRE qui détiennent des informations complémentaires dans le cadre de la construction du nouveau MEEDDAT permettra la disparition d'un certain nombre de frontières.

J'observe par ailleurs que les modalités de la satisfaction des besoins de suivi du transport combiné ne sont pas clairement précisées. Or, il existe des contraintes communautaires à cet égard et ces modalités représentent une nécessité absolue pour fonder une bonne politique de transferts modaux. Il serait donc utile que le projet soit plus précis sur ce point.

Le rapport Bernadet formulait trois recommandations particulièrement intéressantes (recommandations R8, R9 et R10) :

- la mise en place d'un dispositif pertinent d'observation du transport combiné ;
- la nécessité de mieux cerner les évolutions des pratiques logistiques et de l'intermodalité ;
- la mise en place de dispositifs d'information sur les grands corridors.

Les grands transports de fret se concentrent de façon privilégiée sur quelques grands corridors, tels que la vallée du Rhône en France. Il serait utile de préciser si un programme de travail précis a été établi concernant ces trois recommandations.

Dans le domaine du fret, nous pouvons nous réjouir de l'annonce d'une nouvelle vague d'enquêtes « Marchandises en ville ». L'aboutissement des transports de fret dans les agglomérations est un problème très délicat. Pour prendre les bonnes décisions, il importe d'obtenir les informations détaillées nécessaires.

L'amélioration de la connaissance de la circulation routière a été mentionnée. Une formulation du texte laisse à penser que la mobilisation des informations relatives aux péages routiers et autoroutiers nécessitera un certain temps. Pouvez-vous expliquer de façon plus précise quels sont les obstacles à une accélération de la mobilisation d'une information qui semble exister chez les gestionnaires d'infrastructures à péages et nécessiter des retraitements ? Rencontrez-vous des difficultés techniques et/ou réglementaires ? Comment accélérer la mobilisation de cette information ?

Il est également indiqué que l'amélioration de la diffusion des statistiques ferroviaires est actuellement perturbée par l'ouverture du marché à la concurrence. Ce phénomène a été constaté dans tous les secteurs de l'économie nationale, passés d'une situation de monopole réglementé à une situation de concurrence régulée. Cela n'a rien de surprenant. La solution dans le domaine des transports comme dans ceux des télécommunications et de l'énergie ne peut être trouvée que dans l'adoption de dispositions législatives et réglementaires nouvelles, prenant en compte la nouvelle structure du secteur économique concerné. Il existe dans le tuyau législatif des dispositions de cette nature concernant le transport ferroviaire. Nous ne pouvons donc pour l'heure que constater le besoin et attendre le vote du Parlement pour prendre les mesures réglementaires nécessaires.

Le rapport Bernadet avait fort justement formulé une recommandation analogue pour le transport aérien. Aucune conclusion opérationnelle n'en a pourtant été tirée. Je me suis renseigné auprès de spécialistes de l'aviation civile et j'ai appris que les méthodes existent déjà aux Etats-Unis, mais ne sont pas appliquées en France. Existe-t-il des obstacles d'ordre réglementaire, législatif ou matériel à la mise en œuvre de ces mesures ?

Je conclurai donc en réaffirmant que ce projet de programme à moyen terme présente un diagnostic cohérent avec le rapport Bernadet qui avait fait l'objet d'un assez large consensus au sein de votre formation. Néanmoins, les conclusions du rapport Bernadet ne sont pas toutes reprises dans ce projet de programme. Si la masse importante de ces recommandations a pu amener à la réalisation d'un tri tout à fait compréhensible, il serait tout de même utile de savoir selon quels critères ce tri a été effectué.

Maurice BERNADET

Je vous remercie d'avoir pris du recul pour mettre en lumière les facteurs majeurs qui doivent orienter et structurer le programme à moyen terme en matière de statistiques de transports. Vos conclusions ne sont absolument pas contradictoires avec le programme présenté par Adrien FRIEZ ; vous demandez simplement quelques éclaircissements et proposez quelques compléments.

Je partage le point de vue de Jean COIFFARD concernant le bilan du programme à moyen terme. Au cours des années passées, la situation s'est améliorée sur un certain nombre de points, mais ces améliorations demeurent ponctuelles : de façon générale, nous avons plutôt constaté une

détérioration. Cette détérioration a été soit relative lorsque l'appareil statistique n'a pas progressé suffisamment pour répondre à des besoins croissants en qualité et en précision, soit absolue, notamment sur le plan de la connaissance des transports de marchandises en international dont les dispositifs ont été démantelés. Le programme à moyen terme qui nous est proposé s'appuie bien sur ce constat. Il ne faut pas s'attendre à des améliorations substantielles au cours des prochaines années ; tout au plus pouvons-nous espérer des améliorations ponctuelles et une stabilisation de la dégradation.

Je vous ai présenté mon sentiment, il importe maintenant d'ouvrir le débat afin de recueillir vos impressions.

Jean-Marc BEGUIN, INSEE

Je souhaite apporter un complément d'information, qui risque de déplaire à Maurice BERNADET mais présentera à l'ensemble des participants un aperçu des contradictions dans lesquelles nous nous débattons. Adrien FRIEZ et Michel MASSONI ont cité la priorité que constitue le respect des orientations européennes. Parmi celles-ci figure une orientation que nous peinons à respecter, à savoir la diminution de la charge statistique de 25 % à l'horizon de 2012. Nous sommes confrontés à un accroissement considérable de la demande, mis en évidence à la fois par le rapport Bernadet et par l'intervention de Michel MASSONI. Je n'ai vu, ni dans les propositions des services de la Commission, ni dans celles des SSM, la solution pour produire plus avec moins de moyens. En contradiction avec ces pressions à la diminution, l'Union européenne nous demande de réaliser des travaux colossaux du point de vue de la charge, sur l'ensemble des répondants. Le Ministère emploie des sociétés de services pour mener des enquêtes d'une qualité incertaine sur la mesure de la charge. Je n'ai aucune solution à proposer. Nous faisons de notre mieux en recourant aux sources administratives. Il existe peut-être des marges de progrès importantes dans les pays qui n'exploitent pas les sources administratives ; elles sont relativement limitées en France. Je suggérerai néanmoins une solution : il me semble qu'en matière de manutention et d'entreposage, branche à cheval entre l'industrie et la logistique, nous pourrions faire appel aux services nantais, compte tenu que c'est l'Insee qui met en place les indices de prix dans les services.

Michel HOUÉE, SESP

Je reviens sur les recommandations formulées par le rapport Bernadet dont j'ai été le co-rapporteur. Je souhaite formuler trois remarques concernant leur mention dans le projet de programme à moyen terme.

S'agissant de l'amélioration de l'information sur la circulation routière, on parle de « *préservation de l'information relative au réseau décentralisé, en particulier la circulation automobile en milieu urbain* ». Je constate ici un amalgame entre deux éléments qu'il importe de bien distinguer. Pour les réseaux de niveau national dont la compétence a été transférée, l'enjeu est effectivement de préserver la qualité de ce qui était antérieurement disponible. Il existe par ailleurs des lacunes préexistantes sur la connaissance de la circulation en milieu urbain, l'enjeu étant de progresser sur cette connaissance.

La formulation me paraît également floue et lacunaire dans la mention de la nécessité de connaître les origines, destinations finales et les prix dans le transport aérien. Cette recommandation est tout aussi valable pour le mode ferroviaire. J'avais proposé une reformulation dont l'aspect global était plus évident, distinguant bien les enjeux pour les marchandises et pour le transport de voyageurs.

L'enjeu de la capacité à suivre, en continu, l'évolution des phénomènes me paraît absent de l'évocation du rapport Bernadet. Il importe de ne pas simplement définir la façon dont les phénomènes évoluent mais de déterminer les raisons de ces évolutions. Nous constatons, aujourd'hui, une accélération forte de l'évolution des facteurs déterminant les comportements de transports, tant en matière de marchandises qu'en matière des voyageurs. Le suivi de l'évolution des comportements, en relation avec l'évolution de ces facteurs, doit être une priorité. Il est cependant impossible avec des dispositifs dont le pas est de l'ordre de quinze ans pour l'ECHO et l'ENTD et de cinq ans pour l'enquête Transit. Adrien FRIEZ a évoqué la possibilité de mobiliser au mieux toute l'information existante pour parvenir à actualiser les données dans l'intervalle de ces

grandes enquêtes. Je ne suis pas certain que la mobilisation de l'information existante sera suffisante. Il est de toute évidence nécessaire de réfléchir à la façon de concevoir des dispositifs de cadrage de ce suivi continu des évolutions. Les travaux ont été initiés avec, notamment, le dialogue entre le tourisme et les transports sur des outils tels que le suivi de la demande touristique ou des évolutions dans le domaine des transports. Cette réalité se met en œuvre. Je signale que, concernant les enjeux transalpins, à l'initiative conjointe de la Suisse et de l'Union européenne dans le cadre de l'Observatoire des trafics entre ces deux entités territoriales, un suivi conjoncturel se met actuellement en place au niveau trimestriel, donc plus fin que le dispositif de suivi annuel. L'évolution est favorable et nous constatons une réelle volonté d'être en mesure d'intervenir efficacement sur ces transports alpins.

Adrien FRIEZ

Concernant le maintien des moyens, je signale que nous essayons d'obtenir quelques moyens supplémentaires afin de les consacrer au suivi et à la mise à jour de l'ENTD et à la mobilisation de toutes les sources administratives existantes. Il n'est pas nécessaire de mener de nouvelles enquêtes, mais d'améliorer le système actuel de collecte et de synthèses des données.

Concernant les indices de prix, je vous informe que nous travaillons déjà avec les outils informatiques de la division PVI et que nous utilisons en partie le réseau Enquêteurs. Il importe avant tout de bien préparer les dossiers techniques, ce qui est assez long.

Je souhaite répondre brièvement à Michel MASSONI. Nous espérons effectivement qu'avec la mise en place des futures directions régionales, nous pourrions bénéficier d'un meilleur environnement régional. Le service statistique national maîtrise relativement peu le réseau des observatoires régionaux des transports et n'en retire que peu d'informations. Pour la mise en place du suivi des entrepôts et de la logistique, nous essaierons de travailler, au niveau central, avec la DPPR, sur la base des données issues des DRIRE. Nous aurons sans doute à débattre sur la qualité des remontées d'informations au niveau national.

L'inventaire des besoins présenté par le projet du SESP reprend une quarantaine de recommandations. Parmi celles-ci, certaines m'ont semblé moins statistiques que d'autres. Certaines recommandations sont d'ordre purement pratique et concernent plus les directions opérationnelles que les services statistiques. Elles devront être rediscutées lors de la mise en place du Comité de coordination statistique et n'avaient pas exactement leur place parmi les objectifs à moyen terme.

J'ai par ailleurs choisi de ne pas reprendre la recommandation « Marchandises en ville », considérant qu'il s'agit, non pas d'informations statistiques au sens habituel du terme, mais d'indicateurs de ratio de transport types, permettant d'effectuer des actualisations de coefficients de modèles. Cette recommandation commence à être mise en œuvre au sein de la DGMT. Ma sous-direction a considéré qu'il n'était pas prioritaire de participer à cette action.

Je ne peux pas rentrer dans les détails concernant les modalités de rattrapage. Chaque direction opérationnelle met ou mettra en place des actions. Concernant les indices de prix, ces modalités de rattrapage sont contraintes : nous n'avons pas de moyens supplémentaires mais nous essayons de rattraper notre retard.

2. Les grands axes pour les statistiques du tourisme

- **Présentation**

Michel BARGE

Les engagements pris dans le domaine du tourisme sont pour l'essentiel dictés par les normes internationales et les obligations européennes. Les préoccupations prioritaires sont relatives au maintien, voire à l'amélioration de la qualité et de la pertinence des travaux. Le domaine du

tourisme est en effet, par nature, particulièrement difficile pour l'observation statistique. Les préoccupations prioritaires sont également liées aux priorités de l'action publique et aux besoins des acteurs.

Un certain nombre d'avancées ont été réalisées au cours de la période du moyen terme qui s'achève mais des insuffisances subsistent. Nous ne satisfaisons pas encore pleinement aux obligations européennes, comme l'a souligné Jean COIFFARD. La statistique du tourisme a dû et doit encore faire face à des évolutions institutionnelles telles que le marché unique ou la création de la zone euro. L'élargissement de l'Union européenne et de la zone euro accentuent encore ces difficultés. Les efforts de consolidation doivent donc se poursuivre, notamment pour la mesure du tourisme international, stratégique en termes de solde extérieur et de création d'emplois. Des orientations nouvelles sont par ailleurs impulsées par l'évolution du paysage institutionnel alors que, s'agissant des normes et contraintes internationales, peu d'évolutions sont attendues.

Concernant l'appareil productif, les besoins d'information sont importants en matière de connaissance des entreprises touristiques, des besoins d'emplois et de formations, et des difficultés de recrutement.

Le contexte

Le contexte est très marqué par les normes et obligations internationales et européennes. Les normes internationales évoluent sous l'égide de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) avec deux composantes : les normes elles-mêmes et les comptes satellites du tourisme. Les évolutions de chacune de ces composantes ont été finalisées tout récemment, la Commission des statistiques de l'ONU ayant validé, en février 2008, l'évolution des normes et le cadre des comptes satellites du tourisme. Nous avons déjà bien intégré toutes ces normes ; il s'agira donc davantage d'adaptation et il n'y aura que peu d'évolutions fondamentales. Néanmoins, dans le cadre de notre programme statistique, le point le plus important est de construire de véritables comptes satellites du tourisme tels que les présentent les cadres conceptuels de l'OMT. Ce point important de notre programme à moyen terme permettra une mesure plus pertinente du poids du tourisme dans l'économie et des analyses plus détaillées de l'activité touristique.

Au niveau européen, Eurostat travaille pour publier un règlement à échéance de 2009 pour une mise en place en 2010 ou en 2011. Cela impactera donc notre moyen terme. Le système statistique français devra anticiper la mise en place de ce nouveau règlement car nous sommes en retard sur l'application de la directive de 1995. Nous pouvons néanmoins affirmer qu'aucune évolution fondamentale ne viendra accroître les exigences vis-à-vis du système statistique français.

Les évolutions institutionnelles françaises peuvent générer de nouveaux besoins. Je pense notamment au projet de mise en œuvre d'une réforme des classements des hébergements touristiques. Un travail est actuellement mené en concertation avec les fédérations professionnelles du domaine. Le système statistique devra donc s'adapter et intégrer ces nouvelles données. Nous veillerons à ce que nos préoccupations statistiques en termes de circuits et de remontées d'informations soient présentes dans les textes d'application de ces nouvelles normes de classement.

Parmi les priorités des politiques publiques, j'évoquerai l'évolution de l'emploi et des métiers. La connaissance de l'emploi lié au tourisme a progressé au cours du moyen terme précédent mais des besoins demeurent non satisfaits, concernant notamment la connaissance de l'adéquation des formations aux métiers, les difficultés d'embauche, etc. D'autres champs du tourisme sont peu présents dans la statistique publique ; le tourisme d'affaires est ainsi un parent pauvre du système d'information statistique.

Les grands axes du moyen terme

L'offre

Concernant la connaissance des activités touristiques, le programme à moyen terme prévoit un élargissement du champ des enquêtes de fréquentation au-delà de l'hôtellerie et du camping. Cet élargissement fait l'objet d'un projet qui sera présenté pour avis d'opportunité en fin de réunion.

L'Insee prévoit de donner aux entreprises la possibilité d'une collecte par internet de façon à alléger les coûts et la charge pour les enquêtés. L'institut réfléchit également à la possibilité d'une interrogation auprès des têtes de réseaux et des groupes dans l'objectif d'alléger la collecte tout en conservant une information de qualité.

Notre objectif est également d'approfondir la connaissance des entreprises et de l'appareil productif. Parmi les grands axes figure le développement de la connaissance des groupes et des réseaux d'enseignes, très présents dans le domaine du tourisme pour les structures d'hébergement comme pour les opérateurs du voyage. Les statistiques d'entreprises devraient donc davantage prendre en compte ces réseaux.

Nous mettrons également en avant les questions d'emplois et de formation, notre objectif étant de mobiliser des informations au-delà de celles dont nous disposons via la DARES et l'INSEE, notamment du côté de l'ANPE et de l'ACOSS. De premières expérimentations ont été menées sur le suivi des offres et demandes d'emplois par métier détaillé de façon à apprécier les tensions sur le marché du travail et les difficultés d'embauche.

La demande

L'approche Demande comporte deux champs traditionnels : le tourisme des résidents et celui des non-résidents.

Concernant le tourisme des résidents, nous finalisons le renouvellement du marché triennal du suivi de la demande touristique (SDT). Cette démarche a été l'occasion de reconfigurer l'opération dans ses grandes lignes en allégeant le questionnement mensuel sur le panel et en introduisant une interrogation trimestrielle de population ciblée, de façon à accroître l'utilisation de cette enquête et à l'ouvrir à des questionnements liés à l'actualité. Nous avons ainsi évoqué les préoccupations de développement durable et ouvert un partenariat avec l'IFEN pour introduire dans le volet trimestriel des questionnements sur les comportements des touristes face à ces préoccupations. Nous avons également souhaité mieux cerner les activités touristiques de l'ensemble de la famille, y compris des enfants de moins de 15 ans voyageant sans leurs parents.

Le tourisme des non-résidents demeure un point très difficile. La France est un espace de transit pour le transport comme pour le tourisme. Des difficultés se posent pour l'enquête auprès des visiteurs étrangers car il est difficile de bien maintenir les phases d'extrapolation dans un contexte de décentralisation du réseau routier et d'élargissement de l'Union européenne. Il sera nécessaire, à l'avenir, d'explorer des voies nouvelles pour appréhender le tourisme international au-delà de la famille des enquêtes dites « aux frontières ». L'ajout de moyens ne suffira pas pour assurer un maintien de la qualité. Nous proposons plutôt d'explorer des voies nouvelles, à travers deux pistes principales d'appréhension de la présence des personnes sur les territoires : la téléphonie mobile et les cartes bancaires. Ces deux pistes exploratoires sont complexes et nécessitent des contacts avec les partenaires opérateurs de téléphonie mobile, le GIP Carte bancaire. La CNIL devra également être consultée sur de nombreux points sensibles liés à la confidentialité des données. Les bases de données existant chez les opérateurs ne sont pas des sources administratives comme celles qu'a évoquées Jean-Marc BEGUIN, mais elles pourraient peut-être être sollicitées à des coûts moindres que la constitution d'opérations statistiques très onéreuses pour l'administration du tourisme.

Les pistes formulées pour ce moyen terme nécessiteront, pour être concrétisées, beaucoup de travaux préliminaires.

Nous prévoyons d'élaborer, dès 2009, des comptes satellites du tourisme réconciliant véritablement les approches Offre et Demande. Ces comptes s'appuient pour l'heure essentiellement sur les enquêtes auprès des touristes et des visiteurs étrangers dans l'approche Demande. Nous apprécierons ainsi mieux la part du tourisme dans le PIB, en établissant un lien

détaillé avec le cadre central de comptabilité nationale. Nous pourrions ainsi développer, par exemple, des analyses en termes de taux de touristicité des activités économiques.

- **Débat**

Jean-Charles SIMIAND

Nous avons invité deux intervenants pour lancer le débat sur ce programme à moyen terme pour le tourisme. Seul Alain DUPEYRAS, Chef du programme Tourisme de l'OCDE, a pu se libérer pour notre formation ; je le remercie de sa présence. Vincent DOLLE, chargé des affaires économiques à l'Union des métiers de l'industrie hôtelière (UMIH), a été appelé à une réunion importante mais il s'est penché sur le sujet et m'a confié un certain nombre de réflexions dont je vous donne lecture.

« Concernant les normes européennes dans la directive actuelle, Eurostat avait retenu, outre le nombre d'hôtels, le nombre de lits et non pas le nombre de chambres pour mesurer la capacité d'accueil et le taux d'occupation. Ce choix du nombre de lits est jugé non pertinent par les professionnels de l'hôtellerie. »

« S'agissant des enquêtes de fréquentation, la possibilité de répondre par internet est une très bonne initiative à condition de conserver les deux formats : papier et électronique. L'extension de l'enquête de fréquentation aux autres hébergements va dans le bon sens car, plus on développera la connaissance détaillée, plus on apportera de transparence sur les métiers et les parts de marché. Nous sommes très demandeurs de transparence jusqu'aux chambres d'hôtes et gîtes qui devraient être enregistrés aux chambres des métiers. »

« Travailler pour une meilleure connaissance des groupes et des réseaux va dans le bon sens. L'objectif du système d'information est d'être le reflet objectif sur des données structurelles et sur le marché qui a connu de fortes mutations. L'objectif pourrait être d'aller jusqu'à une typologie statistique avec une identification des réseaux intégrés (Etats majors, intégration des fonctions transversales, forme filiale ou franchisée, etc.) et des réseaux volontaires. Le pouvoir vient du bas, caractérisé par un regroupement pour profiter de synergies. »

« Concernant la connaissance des emplois et métiers pour les données de salaires et les effectifs salariés les données de la DARES sont largement utilisées. Il est cependant demandé d'améliorer la connaissance de la typologie homme/femme, origines et niveaux de diplômes des emplois et de compléter les données de la DARES sur les difficultés d'embauche. »

« Le suivi des réformes institutionnelles est indispensable. S'agissant du projet de réforme des classements, il faut promouvoir la qualité des hébergements en ajoutant des critères sur la notion de services. Il est indispensable de suivre l'effet dans le temps. »

Alain DUPEYRAS

D'une manière générale, à l'OCDE, les statistiques sont décentralisées : nos Comités politiques comme le Comité du Tourisme, réunissent à la fois les utilisateurs et les producteurs de ces statistiques.

Je reviens sur le contexte et les besoins en matière de statistiques du tourisme, en fournissant un éclairage international que j'estime également pertinent pour la France.

Dans le contexte actuel de mondialisation croissante de l'économie touristique, la concurrence est accrue et les nouvelles destinations présentes sur le marché posent des défis pour les pays développés comme la France, par rapport à l'offre touristique et au besoin de renforcer leur compétitivité et l'attractivité de leur territoire en matière de tourisme. Cela nous conduit à rechercher, sur le plan statistique, une meilleure connaissance de l'offre dans sa globalité afin de pouvoir intervenir politiquement sur cette offre. Les éléments présents dans la note présentée par Michel BARGE vont dans le bon sens.

L'axe du développement durable a été largement mentionné pour le transport. Le tourisme est également étroitement lié à cette question sous toutes ses perspectives. Il importe de mieux mesurer la durabilité dans le domaine du tourisme, ce qui n'est pas aisé. De nombreux pays de l'OCDE se penchent aujourd'hui sur cette question. Le rapport à moyen terme mentionne brièvement la durabilité ; je pense qu'il conviendrait d'aller plus loin sur un éventuel système d'indicateurs de développement durable sur le tourisme.

Les questions liées au marché du travail touristique représente un chantier politique prioritaire dans la plupart des pays développés. Le marché du travail touristique est généralement perçu comme moins attractif que beaucoup d'autres marchés du travail. Si le domaine du tourisme attire les travailleurs, il peine à les conserver : le marché du travail touristique est souvent perçu comme une porte d'entrée, les personnes évoluant ensuite vers d'autres marchés du travail pour des raisons de conditions du travail et de salaires. Face à la croissance continue du domaine du tourisme, l'un de nos principaux problèmes est la difficulté à recruter une main-d'œuvre qualifiée pour permettre à l'industrie du tourisme d'être compétitive et d'utiliser, par exemple, les nouvelles technologies de l'information et de la communication. Le domaine du tourisme, contrairement à celui des transports, est composé d'une multitude de petites et moyennes entreprises, voire de micro-entreprises qui rencontrent de grandes difficultés à faire évoluer leurs ressources humaines. Il importe que l'ensemble des pays puissent améliorer la connaissance de la structure et de l'évolution de l'emploi touristique. Des travaux menés à l'OCDE il y a quelques années avaient montré que les salaires dans le domaine du tourisme n'étaient pas significativement en-deçà de la moyenne des salaires généraux.

La question de la compétitivité et de l'attractivité du tourisme dans les pays développés est liée à la rentabilité du tourisme et à la meilleure connaissance de la productivité du domaine. Le rapport « Destination France 2020 », en cours d'élaboration, porte un regard principalement économique sur le tourisme et cherche à renforcer la rentabilité du domaine du tourisme en préférant le tourisme qualitatif au tourisme quantitatif. Cela suppose une connaissance plus fine des différentes branches de l'industrie du tourisme, de leurs productions et de la consommation touristique. Des outils de synthèse comme le compte satellite du tourisme seront très utiles pour établir des comparaisons entre le domaine du tourisme et d'autres branches mais, également, entre pays. La France peine à établir ce type de comparaison avec ses comptes du tourisme actuels, car ils ne suivent pas les normes internationales.

Concernant les questions liées à la demande, Michel BARGE a rappelé la difficulté posée par les enquêtes « aux frontières ». Ce constat est partagé par un grand nombre de pays. Des travaux très intéressants ont été menés par le groupe « Voyage » Eurostat de la balance des paiements. Dans ce domaine étudié depuis une dizaine d'années, il n'existe pas de solution miracle. Sur 27 pays de l'Union européenne, 19 mettent en œuvre des enquêtes « aux frontières ». Compte-tenu de la diversité géographique des pays, les problèmes sont tout à fait différents. Un pays comme la France rencontre ainsi plus de difficultés à obtenir un échantillonnage satisfaisant pour mener ses enquêtes aux frontières.

Au niveau international, l'enquête « aux frontières » n'est pas estimée comme étant la panacée, un mélange de différentes enquêtes étant plutôt recommandé. Beaucoup de pays travaillent actuellement à l'amélioration de la méthodologie, notamment sur la question de l'échantillonnage. D'autres types de statistiques, telles que les statistiques d'immigration qui fournissent des données précises sur certains types de « visiteurs », peuvent aider à améliorer la méthodologie mais il n'existe pas de solution miracle. Les recommandations internationales sur les définitions du tourisme qui viennent d'être adoptées par la Commission statistique de l'ONU préconisent, comme alternatives, des enquêtes sur les hébergements et, éventuellement, des enquêtes spécifiques sur les sites les plus fréquentés. Des réflexions sont par ailleurs menées dans une dizaine de pays sur l'utilisation optimale des cartes bancaires pour apporter des données utiles. Comme l'a souligné Michel BARGE, ce sujet est délicat car il touche à la question de la confidentialité des données. Concernant l'utilisation de la téléphonie mobile, la France serait véritablement pionnière.

J'ai été satisfait de constater que le compte satellite du tourisme figure dans le projet à moyen terme. Il ne s'agit pas seulement d'une norme de l'OMT mais bien d'une norme conjointe OCDE-OMT-Eurostat, validée par l'ONU. Plusieurs normes ont d'abord été proposées et un débat approfondi a abouti à cette norme commune. L'OCDE, grâce à la proximité des comptables nationaux, des statisticiens du tourisme et des statisticiens des services, a été très influent pour

que le compte satellite du tourisme tel qu'il est recommandé aujourd'hui corresponde au souhait de la plupart des offices nationaux de statistiques. La France franchirait un pas important en développant un compte satellite du tourisme : cet outil fournira une image globale de l'ensemble complexe des branches du tourisme, renforcera l'identification du secteur tourisme, et améliorera la qualité et la cohérence de l'ensemble des statistiques de base sur le tourisme. Il s'agit de quelque chose de fort, d'un « *driver* » qui devrait catalyser les différentes ressources mises à la disposition du tourisme dans ce domaine.

Il existe des exemples très intéressants au niveau international. Il serait souhaitable, avant de se lancer dans l'élaboration du compte satellite du tourisme en France, de mettre en place un groupe de réflexion regroupant différents offices nationaux de statistiques avancés dans le domaine. Je pense notamment à l'Australie, au Canada, à l'Espagne et à l'Autriche. Il importe tout de même d'avoir conscience des limites techniques et analytiques du compte satellite du tourisme ; il n'est pas la panacée et ne répondra pas à tous les besoins de l'industrie du tourisme. Les informations sont parfois trop agrégées, les délais de production sont souvent longs, la couverture géographique est insuffisante, etc.

J'observe la statistique du tourisme en France depuis un certain nombre d'années. Des progrès significatifs ont été réalisés dans ce domaine au cours de quinze dernières années. La statistique du tourisme en France va dans le bon sens, et un outil comme le compte satellite du tourisme pourra également contribuer à renforcer la qualité et la cohérence des statistiques dans la limite des ressources disponibles.

Jean-Charles SIMIAND

Je vous remercie pour vos suggestions et vos remarques. J'ouvre le débat avec quatre premières remarques sur le projet présenté par Michel BARGE.

J'approuve totalement la mise en place d'un dispositif pour prolonger l'existant au niveau des contrats de plan Etat-régions et maintenir une coopération avec les Conseils régionaux et les Observatoires régionaux de tourisme en matière d'observation économique du tourisme. J'espère que cette coopération se passera mieux à l'avenir qu'actuellement car, en tant que vice-président du CRT de Rhône-Alpes, je constate que les crédits initialement affectés à la Direction du tourisme ne se retrouvent pas dans leur totalité à l'observatoire, le délégué régional en prélevant une part pour d'autres finalités. J'estime ces pratiques totalement inadmissibles.

Concernant le suivi de l'évolution des emplois et des métiers, je suis très heureux de constater que l'excellent travail mené par l'Insee en la matière et présenté dans cette formation en 2007 a été reconnu. Il devra être complété, comme l'a signalé Jean COIFFARD, en liaison avec les professions pour rapprocher les éléments incomplets de l'Insee, notamment sur les emplois touristiques du domaine public avec les statistiques parfois très performantes des professions.

S'agissant du tourisme des résidents et du suivi de la demande touristique, je vous remercie d'avoir indiqué que l'apparition du module trimestriel intégrera des préoccupations complémentaires comme le tourisme durable et le développement territorial. Il permettra de suppléer au moins en partie les éléments très utiles supprimés avec la suppression de l'enquête Vacances de l'INSEE. Le Conseil national du tourisme avait, à plusieurs reprises, regretté que nous ne disposions plus d'éléments statistiques sur le tourisme des jeunes gens.

Ma dernière remarque porte sur un sujet cher au Président BERNADET, à Alain MONTFERRAND, directeur de l'Observatoire national du tourisme, à Michel HOUEE et à moi-même, à savoir l'ouverture vers les cartes bancaires et la téléphonie mobile pour la statistique touristique. L'Observatoire national du tourisme étudie cette question depuis plus de cinq ans. Des expérimentations ont été menées et des blocages ont été constatés. Nous vous invitons à persister dans cette direction et vous soutenons totalement.

Michel HOUÉE, SESP

Je suis Directeur adjoint de l'observation statistique d'ODIT France qui a repris les activités de l'Observatoire du tourisme. J'appuie le propos de Jean-Charles SIMIAND. En effet, alors que le rapport affirme qu'aucune solution alternative ne semble s'imposer à l'heure actuelle, il existe non pas une expérimentation mais une application en coopération avec l'ensemble des grands réseaux autoroutiers français, permettant d'estimer à partir des informations sur les transactions par carte bancaire aux péages, le volume de fréquentation totale par nationalité des touristes étrangers à un niveau local infiniment plus fin que ce que peut permettre une enquête par échantillonnage. Il existe donc un facteur de complémentarité évident entre les grandes enquêtes de cadrage et les dispositifs de nouvelles technologies qui ont l'avantage de pouvoir ouvrir de manière exhaustive un champ. J'aurai l'occasion, la semaine prochaine, dans le cadre de la Conférence internationale sur les méthodes d'enquêtes de transports, de présenter cette méthode de façon détaillée pour la soumettre aux débats. Le fait que cette présentation s'inscrive dans une conférence dédiée aux transports témoigne de l'osmose très forte entre la réflexion sur les dispositifs d'enquêtes en matière de transports et en matière de tourisme. Il est par ailleurs prévu, dans le cadre d'une convention annuelle entre ODIT France et la Direction du tourisme, de réfléchir en commun aux façons dont cet élément du dispositif pourra permettre de consolider globalement le dispositif de connaissance de la fréquentation touristique étrangère.

Je reviens sur l'intervention de Jean COIFFARD qui déplorait dans le domaine du tourisme une méconnaissance réciproque entre les travaux des professionnels et ceux de la statistique publique. La vocation d'organismes comme ODIT France est de s'appuyer sur la collaboration avec les professionnels pour faire remonter de l'information. Je pense notamment à toutes les collaborations avec les comités régionaux, départements, office du tourisme, etc. Il serait intéressant d'élargir la réflexion, au-delà de la statistique publique *stricto sensu*, à l'ensemble des éléments qui concourent à l'éclairage des enjeux dans le secteur. Il est par exemple envisagé d'étendre le dispositif d'hébergements à de nouveaux secteurs, sans cependant intégrer les gîtes et les chambres d'hôtes. ODIT France a justement mis en place un baromètre d'observation de la conjoncture touristique comportant un volet Offre couvrant notamment le secteur de la location auprès des gîtes et chambres d'hôtes. Il pourrait donc être utile de marier des informations en provenance de différentes sources pour parvenir à une meilleure couverture globale des enjeux du secteur.

Je propose donc à la formation une présentation élargie à d'autres travaux lors d'une prochaine réunion.

Jean-Charles SIMIAND

Je partage cette proposition ; étant moi-même administrateur d'ODIT France, je confirme qu'il serait intéressant de présenter dans cette formation certains de ses travaux.

Maurice BERNADET

Je me félicite de la manière dont nous envisageons l'évolution de la mesure de la fréquentation des non-résidents. L'enquête EVE posait en effet un certain nombre de problèmes, évoqués antérieurement dans cette formation. Je suis heureux que d'autres solutions soient recherchées.

Je rappelle, par ailleurs, que l'Observatoire national du tourisme après le naufrage de l'Erika sur les côtes françaises a passé un accord avec les groupements de cartes bancaires pour mesurer l'évolution des dépenses touristiques dans la région concernée à partir des règlements par carte bancaire dans les établissements « touristiques ». Cette expérience avait été extrêmement intéressante. Lorsqu'il a été décidé de supprimer l'Observatoire national du tourisme, les négociations relativement avancées avec les groupements de cartes bancaires permettaient d'envisager d'obtenir un accès à des fichiers anonymes à un niveau territorial extrêmement fin pour connaître la fréquentation touristique. Un certain nombre d'expériences, plutôt positives, ont donc déjà été menées sur l'utilisation des données de transactions par carte bancaire.

Michel BARGE

Nous sommes effectivement convaincus de l'intérêt d'explorer au cours de ce moyen terme des voies alternatives à des enquêtes comme EVE pour consolider le dispositif de connaissance du tourisme international. Nous ne méconnaissons pas les expériences en cours. Nous avons proposé à ODIT France, dans le cadre de la convention annuelle, de travailler ensemble, notamment sur les paiements par carte bancaire aux péages des autoroutes. Je souhaite que nous concrétisions au plus vite ce projet qui permettrait d'apporter un élément de consolidation du suivi du tourisme récepteur. Ce point n'est pas forcément la solution générale au problème. Je souhaite que le système statistique public s'approprie ce type de données pour construire dans ce programme à moyen terme des alternatives aux méthodes actuelles. Des contacts ont été pris auprès de GIP « Cartes bancaires » au niveau européen du côté des banques centrales. Le système statistique public doit vraiment accéder à ce type d'informations et l'intégrer dans ses opérations statistiques.

Je reviens sur les remarques formulées par Vincent DOLLE. Je signale qu'Eurostat travaille à l'échéance d'un an sur un règlement sur les variables pertinentes pour mesurer la fréquentation des hébergements. Sur le champ de l'hôtellerie figureront sans doute de manière privilégiée les informations sur les chambres plutôt que sur les lits. Cela va dans le sens de la remarque de Vincent DOLLE.

Concernant les enquêtes de fréquentation, l'Insee peut répondre sur l'aspect internet et l'extension de l'enquête de fréquentation. Ce projet d'extension sera présenté pour avis d'opportunité à la fin de cette séance. Le champ de cette extension est celui des hébergements collectifs tandis que les chambres d'hôtes et les gîtes relèvent plus de l'hébergement des particuliers qui proposent seulement quelques unités à l'hébergement touristique.

Il existe effectivement un réel besoin d'information sur les emplois et les métiers ; je n'entre pas dans le détail.

Je reviens sur l'intervention d'Alain DUPEYRAS. Nous sommes très sensibles à ses propos sur le développement de la connaissance des comportements en termes de développement durable. Nous intégrons ces éléments dans l'approche « demande » eux avec le comportement des touristes-mêmes et leur sensibilité à ces aspects. Sur l'approche « offre », certains éléments, encore peu présents, devront sans doute être développés. Ce type de questionnements pourrait notamment être introduit dans le dispositif qui succèdera aux enquêtes annuelles d'entreprises.

Les remarques d'Alain DUPEYRAS sur le marché du travail touristique et la faible attractivité de ses emplois rejoignent les orientations de notre programme à moyen terme pour une meilleure connaissance des emplois et des qualifications. Les efforts devront cependant être renforcés de ce point de vue.

Concernant l'analyse économique rentabilité/productivité, la Direction du tourisme a encore relativement peu d'expérience. Les travaux menés par l'Insee seront présentés, prochainement, dans le cadre du Forum international des statistiques du tourisme. Ce forum, organisé par Eurostat, l'OCDE et la Direction du tourisme, se déroulera en novembre prochain dans les locaux de l'OCDE. Des travaux sur les thèmes de la rentabilité et de la productivité devraient être présentés au cours de la session relative à l'offre et aux systèmes productifs.

Nous sommes très sensibles au projet de compte satellite du tourisme.

Nous ne faisons pas l'impasse sur les expériences des autres pays. La personne en charge des réflexions conceptuelles à la Direction du tourisme a notamment mené un travail bilatéral avec l'Espagne. J'ai pris note des pays cités comme ayant une forte expérience dans ce domaine.

Je reviens sur les remarques de Jean-Charles SIMIAND. J'ai été sensible à ses propos sur les contrats de plan Etat-Région. Nous sommes soumis à de fortes contraintes budgétaires. J'espère que, dans les années futures, demeureront des moyens pour abonder des participations financières au niveau régional. Il s'agit là d'un point important que nous évoquons, presque chaque année. Alors que la décentralisation confie aux régions l'observation en matière de tourisme, ces contrats permettent d'assurer, au niveau national, une cohérence entre tout ce qui est développé

aux niveaux régionaux. Nous sommes en relation avec les Observatoires régionaux du tourisme, mais aussi avec la Fédération nationale des comités régionaux du tourisme (FNCRT). Nous travaillons sur un projet de convention avec la FNCRT pour mettre en commun les méthodes et les concepts de façon à assurer une cohérence de l'observation statistique du tourisme au niveau national. Une telle cohérence permet aux régions de se comparer entre elles et nous permet d'établir des synthèses nationales et de répondre aux exigences européennes.

Benjamin CAMUS, Insee

Je souhaite simplement compléter la réponse aux remarques de Vincent DOLLE concernant internet. Nous offrirons l'option de réponse par Internet aux hôtels début 2009, dans le cadre de l'enquête de fréquentation hôtelière. Il ne s'agit que d'une option ; les deux circuits d'alimentation, papier et numérique, seront utilisables.

Concernant les remarques formulées sur l'intérêt d'une approche par réseau d'enseignes, notre typologie correspond à celle qu'a mentionnée Vincent DOLLE avec une approche distinguant les réseaux de type « franchise » et les réseaux de type « groupement en coopérative volontaire ». Nous retenons essentiellement ce clivage dans tous les travaux que nous développons sur les réseaux d'enseigne.

Marc-Alain BAHUCHET, Banque de France

Michel BARGE a fourni un complément d'information sur l'utilisation des cartes bancaires, sujet qui intéresse fortement la Direction de la balance des paiements. Cette utilisation des cartes bancaires n'est pas du même type que celle que nous avons évoquée précédemment et qui consistait à capter les passages aux frontières. La BCE a contacté les gestionnaires de cartes bancaires et constitué une base de données complète sur toutes les dépenses effectuées afin de mesurer un certain nombre de choses et d'étayer notamment les statistiques de l'enquête « Voyages ». La contrepartie est qu'au niveau national, les banques centrales nationales ne seront pas autorisées à contacter elles-mêmes les gestionnaires de cartes bancaires. Les données seront centralisées au niveau européen. Je ne suis pour l'heure pas en mesure de vous fournir plus de précisions concernant la constitution de ces fichiers car nous n'en sommes qu'au stade de la négociation avec les gestionnaires.

Philippe CUNEO, CNIS

Le « niveau européen » que vous mentionnez correspond-t-il au « niveau Euro » ?

Marc-Alain BAHUCHET

Il est probable que ce niveau soit entendu au sens « Commission européenne », car Eurostat est associé à ce projet. La Banque centrale européenne est l'acteur principal de ce projet pour sa réalisation pratique, à savoir la constitution de la base, la gestion de la base de données, la mise à jour et la mise à disposition des informations auprès des banques centrales européennes. Il est très probable que la couverture de ce projet dépasse la zone euro.

Frédéric BOCCARA, SESP

S'agit-il de la Direction statistique de la BCE ?

Marc-Alain BAHUCHET

Il s'agit de la « Direction statistique 2 », consacrée à la statistique et aux liaisons internationales.

Michel BARGE

La base de données centralisée à laquelle auront accès les pays européens contiendra-t-elle, en plus des informations sur le pays de résidence du payeur et sur le lieu de paiement, des informations sur le professionnel recevant le paiement ?

Marc-Alain BAHUCHET

Une consultation des statisticiens utilisateurs de cette base est prévue afin de déterminer quelles variables ils souhaitent y voir figurer. Toutes les banques centrales, et probablement d'autres intervenants, auront accès à cette base. La profession semble, d'une manière générale, assez ouverte pour communiquer des données. Néanmoins, la multi-sollicitation de ces sociétés pourrait, à terme, poser des problèmes.

Michel BARGE

Nous préférierions collecter les informations *via* ce projet afin de ne pas ajouter de sollicitations.

Jean-Charles SIMIAND

Je suggère à la Direction du tourisme et à la Banque de France de se rapprocher pour approfondir ce sujet intéressant et important.

3. Projet d'avis sur le programme à moyen terme 2009-2013**Françoise DUSSERT**

- **Transports**

1. Le Conseil réaffirme son souhait de voir rapidement étudiées et mises en œuvre, dans le cadre de ce moyen terme, les recommandations formulées dans le rapport du Cnis « Inventaire des besoins d'information sur les transports ». A cette fin, il demande qu'**un comité de coordination statistique** composé du service statistique et des directions opérationnelles du ministère soit créé rapidement pour cadrer l'avancée des travaux indispensables à la mise en œuvre de ces recommandations. Il souhaite que ce comité rende compte de l'avancement de ses travaux chaque année dans le cadre de la formation *ad hoc*.
2. Le Conseil insiste sur l'étude des recommandations du rapport « inventaire des besoins d'information sur les transports » concernant la **mobilité locale des personnes en incluant ses implications sur le bilan de la circulation** pour éclairer de manière homogène dans les différentes agglomérations l'offre de transport, la qualité de service, la congestion. Il s'agirait ainsi de chercher à rendre possible la **mesure de certains effets environnementaux des transports et l'impact des mesures à venir pour le développement durable**.
3. Le Conseil souhaite que soit mise en place une synthèse statistique des **échanges internationaux de marchandises** à partir des sources statistiques de transports pour pallier l'abandon de l'obligation de déclaration douanière en matière de flux de marchandises en intracommunautaire. Les travaux devraient notamment permettre une estimation des flux conteneurisés de marchandises échangées passant par les ports français ou étrangers.

4. Le Conseil encourage vivement la réalisation de l'enquête sur les **entrepôts** et souhaite que celle-ci fournisse à la fois des informations sur les caractéristiques et l'activité **logistique** des entrepôts, et des flux de transport amont et aval associés.
5. Dans le contexte d'ouverture à la concurrence modale et intermodale, **le développement de la connaissance des prix et de leur évolution** est une indication essentielle de l'adaptation de l'offre et de la demande et des conditions de concurrence. Le Conseil encourage la mise en place des indices prévus dans le règlement STS. Il demande également de poursuivre la réflexion méthodologique pour apprécier au-delà des évolutions, les prix en niveau pour procéder à des comparaisons par mode.

- **Tourisme**

1. Le Conseil encourage la Direction du tourisme et la Banque de France à poursuivre les avancées méthodologiques permettant de **consolider la connaissance du tourisme international**. A cet égard, il souhaite vivement que des méthodes alternatives ou complémentaires aux enquêtes aux frontières soient prolongées ou explorées. C'est le cas notamment d'une approche de la présence de non résidents à partir de la connaissance qu'en ont les opérateurs de téléphonie mobile, ou de leurs dépenses à partir des informations détenues par le groupement "cartes bancaires". Le Conseil encourage le système statistique public à engager des discussions sur les conditions d'accès à ces informations auprès de leurs détenteurs pour une première mise en place au cours de ce moyen terme en tenant compte des expériences en cours.
2. Le Conseil souligne l'importance d'une opération comme l'enquête « Suivi de la demande touristique » (SDT), utilisée notamment pour répondre aux obligations européennes. Il souhaite vivement que les volets trimestriels variables soient utilisés pour **compléter l'information disponible sur le tourisme des résidents**. Il s'agit notamment de suppléer au non renouvellement des enquêtes "vacances" de l'Insee, en traitant par exemple les déplacements des enfants de moins de 15 ans, les déplacements professionnels, ou d'intégrer des questions sur des thématiques nouvelles comme celle du développement durable du tourisme, etc.
3. Le Conseil note avec satisfaction les avancées très significatives réalisées récemment dans la connaissance des structures d'hébergement touristiques et les perspectives d'un suivi étendu de la fréquentation dès l'année 2009. Il encourage le système statistique public à **développer et approfondir la connaissance des entreprises** de l'ensemble des secteurs caractéristiques du tourisme et des conditions d'exercice de leur activité. Des avancées sont notamment attendues dans la connaissance des groupes et des réseaux d'enseignes, de l'emploi et des qualifications, des difficultés d'embauche, etc.
4. Le Conseil attache une grande importance aux travaux de **rénovation des comptes satellites du tourisme**, plus particulièrement à la réconciliation entre les approches "demande" et "offre" et au meilleur ancrage avec le cadre central de comptabilité nationale. Le compte satellite permettra des analyses plus riches et plus pertinentes en rapprochant des données monétaires comme les dépenses et des données physiques comme le nombre de nuitées à partir de sources cohérentes entre elles.

III. Avant-projet de programme 2009

1. Avant-projet de programme 2009 Tourisme

Michel BARGE

Je ne reprendrai pas dans le détail les points déjà présentés et débattus lors de la discussion du programme à moyen terme.

- **Offre**

En 2009, il est prévu l'extension des enquêtes de fréquentation aux hébergements collectifs autres que les hôtels, tels que les résidences de tourisme, les résidences hôtelières, les auberges de jeunesse, les centres internationaux de séjour, les centres sportifs, les maisons familiales, etc. Cet élargissement est relativement important. La collecte par internet se met en place avec ce dispositif.

Afin d'améliorer l'analyse de la performance des secteurs touristiques, nous mobiliserons davantage les enquêtes de conjoncture de l'Insee sur l'opinion des entrepreneurs ainsi que les sources sur l'emploi, en prolongeant la collaboration avec l'Insee sur les DADS et en sollicitant davantage la source UNEDIC. Nous avons établi une convention avec le Centre d'études des tours opérateurs (CETO) pour échanger des données afin de mieux connaître la conjoncture du marché du voyage.

- **Demande**

Le suivi de la demande touristique (SDT) sera mis en œuvre avec le nouveau dispositif combinant questionnements mensuels et trimestriels. La collecte interviendra dès l'année 2008, mais la concrétisation des questionnements plus riches sur les nouvelles problématiques sera progressive au cours de l'année 2009.

Nous améliorerons l'utilisation en panel du dispositif SDT pour développer des études *via* une approche longitudinale et répondre à certaines questions telles que le non-départ en vacances.

L'enquête auprès des visiteurs de l'étranger a déjà été mentionnée. Nous ouvrirons les chantiers. La convention annuelle avec ODIT France nous donne accès aux travaux sur les péages autoroutiers pour consolider notre connaissance sur ce thème.

Nous avons, avec le compte satellite du tourisme, un objectif très ambitieux. Nous travaillons, pour l'heure, en méthode expérimentale. Nous disposerons d'une première maquette dans le courant de l'année 2008 et ambitionnons de présenter, en 2009, une nouvelle série avec une base de 2005 allant jusqu'à un compte provisoire 2008. J'espère que nous tiendrons cet objectif.

La coordination régionale nous tient particulièrement à cœur. Le projet de convention avec la FNCRT devrait être signé dans les prochains mois.

Jean-Charles SIMIAND

Je vous remercie de ne pas être revenu sur les nombreux points évoqués précédemment.

Je rappelle, pour la cinquième fois au moins, que l'Insee devrait veiller dans ses publications remarquables à ne pas tromper le lecteur. L'Insee annonce, en effet dans une publication régionale la fréquentation touristique de la région Rhône-Alpes alors que le rapport ne mentionne que la fréquentation hôtelière et le camping ! Je vous rappelle que l'activité Sports d'hiver représente deux tiers de l'activité touristique de Rhône-Alpes tandis que l'hôtellerie n'en représente que 7 %. Il importe de veiller à ce que les données exactes et de qualité présentes dans ces rapports soient présentées sous la bonne terminologie. Ces problèmes ne sont pas valables uniquement pour la région Rhône-Alpes.

Jean-Marc BEGUIN

Cette remarque de bon sens me semble très simple à prendre en compte ; je ne comprends pas pourquoi elle n'est pas suivie d'effet.

Jean-Charles SIMIAND

Il est tout de même dommage de dégrader par une erreur d'interprétation un travail techniquement exact et de qualité.

Jean-Marc BEGUIN

L'enquête de fréquentation menée en Rhône-Alpes va au-delà de la simple fréquentation hôtelière.

Jean-Charles SIMIAND

A partir du suivi de la demande touristique et cette enquête est le fait de l'Observatoire régional du tourisme, et non de l'Insee. Les publications Insee ne portent que sur des données recensées par l'INSEE, sur l'hôtellerie et l'hôtellerie de plein air.

Jean-Marc BEGUIN

Non, non, l'Insee réalise depuis dix ans une enquête dépassant le cadre de la fréquentation des hôtels et des campings.

Benjamin CAMUS

Les dernières publications, datant de février 2008, mais ce ne sont certainement que les dernières sur la région Rhône-Alpes intègrent les autres hébergements collectifs.

Jean-Charles SIMIAND

Ces informations demeurent loin de la réalité car la fréquentation touristique ne se limite pas aux hébergements. Il faut annoncer ce que contiennent réellement les publications.

Maurice BERNADET

Je vais donner la parole à Adrien Friez en le priant de nous dispenser de lire la liste des opérations répétitives mais peut-être de centrer son propos sur les un ou deux points importants spécifiques du programme 2009.

2. Avant-projet de programme 2009 Transports

Adrien FRIEZ

- **Entreprises et marchandises**

Nous mettrons en œuvre le programme RESANE, qui permettra de dégager des moyens en allégeant la charge des entreprises par l'utilisation de sources administratives côté INSEE. Nous étofferons ainsi la partie sectorielle sur le transport routier de marchandises et le transport routier de voyageurs. Ce programme reste au SESP et n'est pas transféré à l'INSEE, afin de conserver un minimum de souplesse nécessaire en raison de l'intégration de préoccupations nouvelles en matière notamment d'émissions polluantes. Nous intégrerons ainsi, dès 2009, une question sur la consommation d'énergie en volume et non en valeur.

L'enquête Entrepôts sera lancée en 2009. Le travail consistera en premier lieu à constituer une base de sondage et un répertoire des entrepôts. L'interrogation devrait être assez légère.

L'enquête Transit devrait être réalisée en 2009. Michel HOUEE l'évoquera dans le cadre de l'avis d'opportunité.

Nous espérons publier, dès la fin de l'année 2008, des indices de prix de l'aérien et mettre en place, début 2009, des indices de prix du maritime. Nous utiliserons, pour une partie, des indices internationaux de prix. Pour tout ce qui relève du transport de conteneurs et de poids lourds (le « Ro-ro »), nous interrogerons les transporteurs.

- **Voyageurs**

Nous interviendrons sur le SDT en collaboration avec la Direction du tourisme. Nous essaierons de réintégrer dans l'interrogation mensuelle les allers-retours à la journée.

Nous essaierons de mettre en place une enquête sur la circulation des deux roues, demandée notamment par les professionnels, les syndicats de motards et la Direction de la sécurité routière pour mieux connaître la circulation effective des deux-roues dont l'accidentologie est très importante en France.

- **Sources administratives**

Le nouveau système d'immatriculation entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2009. Cette mise en place occasionnera, inévitablement, une réforme du mode de production des informations sur le parc automobile et les immatriculations. Le Conseil d'Etat a rendu des avis sur les l'utilisation des informations contenues dans le fichier des cartes grises et la diffusion de l'information. Le défi est de parvenir à assurer le basculement et la continuité des données, afin que le système statistique soit en mesure de poursuivre sans rupture la production et la diffusion d'informations sur le parc automobile. Nous avons beaucoup travaillé sur le sujet. Nous travaillons également dès à présent sur l'appariement avec les données de contrôle technique pour pouvoir estimer au mieux, en interrogeant le moins possible les sujets d'observation, les kilométrages parcourus par les bus, les poids lourds et, ultérieurement, les véhicules utilitaires légers.

Pour l'emploi : utilisation de l'information contenue dans les DADS. Les travaux exploratoires initiés devraient devenir, au cours de l'année 2009, des travaux permanents.

L'importance de la remise en œuvre en 2009 d'un compte satellite des transports a été soulignée au cours de cette formation. Nous espérons pouvoir publier en 2009 une dépense nationale ou intérieure de transport, mentionnant le mode de financement de cette demande de transports.

Jean-Charles SIMIAND

Je précise qu'il convient d'éviter d'employer le terme « remonte-pente », la terminologie officielle étant « remontée mécanique ».

3. Projets d'avis 2009 de la formation

Françoise DUSSERT

- **Transports**

1. Le Conseil note l'avancée de la mise en œuvre de certaines recommandations de « **l'inventaire sur les besoins d'information sur les transports** », en particulier avec la loi Grenelle en préparation, le lancement d'une étude sur les « hinterland » des ports, les travaux de concertation en matière de transports départementaux et urbains et de production d'un compte satellite des transports.

2. Le Conseil comprend que la réforme du **système d'immatriculation des véhicules** aura des implications organisationnelles pour le traitement des données. Il note également les progrès engagés en matière de diffusion des informations relatives aux immatriculations et au parc de véhicules, en particulier concernant la mise à disposition sur internet et la diffusion d'informations sur les émissions des véhicules. Il recommande que toutes les mesures soient prises pour éviter que le changement de système ne conduise à une rupture dans la mise à disposition des informations, tant pour les délais que pour le détail.

- **Tourisme**

1. Le Conseil se félicite de la mise en place par l'Insee et la Direction du tourisme d'une description précise et régulièrement mise à jour du **parc des hébergements collectifs autres que les hôtels et campings** et de l'élargissement dès 2009 de l'enquête de fréquentation, sur une partie significative de ce champ, afin de satisfaire aux exigences européennes. Il souhaite vivement qu'un premier bilan annuel, celui de l'exercice 2009, puisse être rendu public au printemps 2010.
2. Le Conseil a pris connaissance du dispositif mis en place, depuis la fin des contrats de plan «État – Régions», pour coordonner et assurer la cohérence méthodologique du **dispositif statistique régional sur le tourisme**. Il souhaite que le suivi du dispositif au niveau national soit poursuivi et qu'il lui soit rendu compte chaque année des évolutions constatées dans ce domaine.

- **Transports-Tourisme**

1. Le Conseil recommande que la coordination entre la direction du tourisme et le SESP, service statistique du ministère en charge des transports, pour l'adaptation de **l'enquête SDT de suivi de la demande touristique** se poursuive, conformément aux recommandations du groupe de travail sur l'inventaire des besoins de statistiques sur les transports.

IV. Examen pour avis d'opportunité de projets d'enquêtes

1. Enquête de fréquentation d'autres hébergements collectifs

Benjamin CAMUS

Cet avis d'opportunité concerne une enquête nouvelle de fréquentation touristique auprès des autres hébergements collectifs, c'est à dire autres que les campings et les hôtels, déjà enquêtés de façon mensuelle depuis plusieurs années. Les hébergements collectifs visés sont principalement les résidences de tourisme et les villages de vacances.

En introduisant cette enquête, nous répondrons quasiment complètement à la directive européenne sur le tourisme et à sa nouvelle version sous forme de règlements qui sera mise en place dans quelques années. L'objectif de cette enquête est la stricte réponse à la demande européenne.

Cette enquête a été préparée en collaboration très étroite avec la Direction du tourisme, elle-même en relation avec les différentes organisations professionnelles du domaine (syndicat national des résidences de tourisme, UNAT -Union nationale des associations touristiques). La concertation s'est par ailleurs appuyée sur l'expérience de trois enquêtes :

- une enquête menée de façon régulière en Rhône-Alpes auprès des hébergements collectifs, avec une extension progressive de son champ ;
- une enquête menée en Poitou-Charentes ;

- une enquête menée en Languedoc-Roussillon.

Nous avons tenu compte de l'expérience de ces enquêtes de Directions régionales de l'INSEE pour définir le questionnaire et les modalités de traitement de cette enquête.

La cible est précisément décrite dans la fiche de demande d'avis d'opportunité. Il s'agit des hébergements collectifs réglementés, bien repérés et d'une taille minimale. Nous avons retenu un champ théorique maximal d'environ 4 000 unités (auberges de jeunesse, centre internationaux de séjour, centres sportifs, résidences de tourisme, résidences hôtelières (unités à la frontière de l'hôtellerie) et aussi les villages de vacances et les maisons familiales ce qui représente une capacité d'environ 860 000 lits. En comparaison, la capacité des hôtels avait été estimée à environ 1,2 million de lits. Nous avons d'abord établi une base de sondage et constitué un parc des autres hébergements collectifs touristiques avec le concours des professionnels. Ce champ sera régulièrement mis à jour ce qui nous permettra d'avoir, année par année, une idée du parc total et de sa capacité. Nous mènerons une enquête de fréquentation mensuelle auprès d'une partie de ce champ. L'enquête débutera ainsi auprès d'un échantillon de 1 800 à 2 000 unités, soit 40 % du champ, dès le printemps 2009. Nous atteindrons le régime de croisière dans le courant de l'année 2010. Le questionnaire retenu est extrêmement léger ; il s'agit d'un recto-verso, comme pour l'enquête de fréquentation auprès des hôtels, avec un vocabulaire légèrement différent car adapté à l'hébergement collectif.

Le Conseil donne un avis d'opportunité favorable à cette enquête.

2. Enquête de fréquentation dans l'hôtellerie de plein air

Benjamin CAMUS

Il s'agit d'une enquête auprès des campings menée depuis de nombreuses années qui, dans sa version actuelle, a reçu un avis d'opportunité favorable de cette formation en 2002. Il a été convenu que ce type d'enquêtes régulières soit réexaminé tous les cinq ans pour un avis d'opportunité avant d'être présenté au Comité du label. Je sollicite donc le renouvellement de l'avis d'opportunité favorable pour l'enquête sur l'hôtellerie de plein air.

Le Conseil donne un avis d'opportunité favorable à cette enquête.

3. Enquête sur les flux routiers de marchandises franchissant les barrières alpines et pyrénéennes (enquête Transit)

Michel HOUÉE

Les grands objectifs de cette enquête sont la connaissance des enjeux liés aux transits à travers le territoire français et celle liée aux franchissements montagneux alpins et pyrénéens. Je rappelle que l'une des raisons de mener une telle enquête avec un pas de cinq ans tient au fait que nous menons une observation conjointe avec la Suisse et l'Autriche sur l'arc alpin. Cette périodicité fixe permet d'harmoniser totalement les questionnements et de nous coordonner parfaitement.

Michel MASSONI a évoqué les enjeux liés à cette enquête, à savoir la saturation des infrastructures, les transferts de la route vers les autres modes et la sensibilité environnementale particulièrement aiguë dans les zones montagneuses.

Je rappelle brièvement l'architecture commune aux quatre éditions successives de cette enquête. Il s'agit d'enquêter auprès des conducteurs de poids-lourds aux points de franchissement sur lesquels se concentrent les flux dans les Alpes et les Pyrénées. Ce moyen est commode pour récupérer une très grosse proportion du trafic de transit. Le questionnaire comporte trois grands volets sur les caractéristiques du véhicule, des trajets et des marchandises transportées. Un plan de sondage a été réalisé de façon à obtenir une représentativité temporelle sur l'année et à

pouvoir extrapoler les résultats à l'ensemble des trafics. Des données de redressement existent à deux niveaux : le recensement du trafic visuel par un agent recenseur pendant les périodes d'enquête permet de relever des paramètres de redressement tels que la nationalité de pavillon et le nombre d'essieux des camions ; le redressement de deuxième niveau est calé sur les données de comptage automatique de trafic ou de péage des exploitants autoroutiers.

La principale innovation que nous souhaitons introduire en 2009 est une extension du champ aux deux principaux points de passage pyrénéens, aux extrémités catalane et basque, aux quatre points de franchissement sur le segment transalpin (Montgenèvre, Vintimille, Tunnel de Fréjus, Tunnel du Mont-Blanc) et au poste de Bâle. Il s'agit également d'étendre l'enquête aux transits terrestro-maritimes, en interceptant les flux aux débouchés du port de Calais et du tunnel pour la façade Manche et les flux entre le continent et le Royaume-Uni, et sur l'ensemble Marseille-Fos pour le transit en direction du Maghreb et de la façade européenne méditerranéenne.

Il est, par ailleurs, prévu d'intégrer dans le dispositif global le questionnement des traversées centrales pyrénéennes, décalé d'un an en 2004, et d'ajouter les flux sur les autoroutes ferroviaires Lyon-Turin, Aiton-Orbassano et Luxembourg-Perpignan. Cet examen des autoroutes ferroviaires est déjà pratiqué depuis longtemps par nos collègues suisses et autrichiens sur les Alpes.

Je souligne que nous avons assisté à une baisse tendancielle du taux de sondage, passant de 1 % à 0,5 %, tout en maintenant des tailles d'échantillon honorables car le trafic a crû parallèlement. Le seuil est tout de même désormais très bas ; des efforts sont nécessaires pour faire remonter ce taux de sondage. Nous songeons notamment à aménager la durée des périodes d'enquêtes pour recueillir plus d'informations.

Des ajustements méthodologiques seront effectués sur la manière de recueillir la description d'itinéraires sur une carte, afin de ne pas rencontrer de problèmes de redressements comme ceux rencontrés en 2004.

L'approche de l'ensemble des cofinanceurs potentiels de cette opération sera la prochaine action mise en œuvre. Nous connaissons la volonté forte du Ministère de mettre en place ce dispositif ; le partenariat devrait être large. L'enjeu est également extrêmement important pour les opérateurs de tous modes, les exploitants de grandes infrastructures, l'ADEME, etc.

Cette enquête, comme les précédentes, s'inscrit dans un dispositif résolument multimodal, l'enjeu étant de connaître l'évolution de la répartition des flux entre les différents modes. Nous devons relever deux défis : le premier consistera à s'assurer que nous serons en mesure de consolider l'apport ferroviaire de l'opérateur historique SNCF en tendant vers une convention ; le second défi sera d'étendre l'enquête aux alternatives maritimes aux flux terrestres franchissant les barrières montagneuses. Cela suppose un travail incluant des ports non français.

Jean-Marc BEGUIN

L'enquête s'intitule « Enquête sur les flux routiers de marchandises franchissant les barrières alpines et pyrénéennes (enquête Transit) » et vous interrogez des gens à Calais !

Maurice BERNADET

La remarque est justifiée et le titre doit être corrigé.

Michel HOUÉE

Il convient de préciser qu'il s'agit de « *flux routiers en transit ou franchissant les barrières alpines et pyrénéennes* ».

Michel DENIAU, URF

Dans l'intitulé de l'enquête, il est précisé « *flux routiers* ». Or vous avez indiqué la présence d'un volet ferroviaire comme d'habitude.

Maurice BERNADET

L'enquête est routière et on complète par des informations recueillies auprès des opérateurs pour avoir la dimension ferroviaire, sans passer par un avis d'opportunité car il s'agit d'une convention avec l'opérateur.

Michel HOUEE

Il me semble extrêmement important que l'avis d'opportunité évoque la nécessité de recueillir par ailleurs les informations concernant les modes ferroviaires et maritimes.

Maurice BERNADET

Il vous faudra donc compléter votre fiche.

Jean-Marc BEGUIN

De plus, il faut mettre cela au compte rendu.

Adrien FRIEZ

Cette modification est extrêmement importante car nous avons besoin de cohérence. Nous travaillons avec la SNCF sur un projet de convention. Au moment où nous abordons la signature de cette convention, la SNCF pointe l'iniquité de la charge statistique pesant sur elle par rapport aux nouveaux opérateurs.

Jean-Marc BEGUIN

Ce n'est pas un argument recevable. Il existe, par définition, une iniquité pour tous les anciens opérateurs historiques.

Maurice BERNADET

Nous en ferons mention dans l'avis

Michel HOUEE

Il faut lire, au point 9, « *insertion dans un système d'information multimodal* », le dernier mot ayant été supprimé par erreur. Ce point indique bien qu'il existe par ailleurs une observation maritime et ferroviaire.

Le Conseil donne un avis d'opportunité favorable à cette enquête.

4. Enquête trimestrielle sur les prix des services de transports routiers de marchandises (IPTRM)

Henri MARIOTTE

Il s'agit pour cette enquête, comme pour la suivante, de renouveler l'enquête existante après cinq années. Ces enquêtes sont relativement légères pour les entreprises auxquelles elles s'appliquent dans la mesure où elles se basent sur le principe des prestations représentatives définies en collaboration avec les entreprises. Les entreprises peuvent donc suivre facilement l'évolution des prix dans le temps.

Pour le transport routier, l'enquête s'adresse à un peu moins de 500 entreprises, avec un total d'e 1 300 à 1 400 prestations.

Cette enquête correspond à une obligation européenne.

Le Conseil donne un avis d'opportunité favorable à cette enquête.

5. Enquête trimestrielle sur les prix dans le transport fluvial de marchandises (IPTFM)

Henri MARIOTTE

L'enquête s'adresse à moins de 100 entreprises, avec un total d'environ 100 prestations.

Elle n'est pas obligatoire et est menée pour comparer les évolutions des différents modes, d'autres enquêtes devant être mises en place dans un futur proche sur ces autres modes.

Le Conseil donne un avis d'opportunité favorable à cette enquête.

6. Enquête sur l'activité des entreprises de transport urbain et routier de voyageurs

Henri MARIOTTE

Cette enquête s'inscrit dans le cadre du processus RESANE et de la mise en place de l'enquête structurelle annuelle. Dans l'enquête annuelle d'entreprise actuelle figure une page correspondant à un volet sectoriel spécifique à certains secteurs d'activités du transport. Ce volet sectoriel n'est pas délégué à l'INSEE car le SESP a plus de compétences. Il consiste en une interrogation d'une ou deux page(s), avec un certain nombre de questions particulières, notamment en termes de kilométrages parcourus par les véhicules de transports en commun. Cette interrogation nous permet notamment de ne pas remettre en place l'enquête TRB du SESP ou de façon très, très, très allégée parce que tirée du volet sectoriel de l'EAE et, dans le futur, par cette enquête qu'on met en place pour continuer l'information sur le volet sectoriel. D'autres interrogations porteront sur la consommation de carburants en volume : la connaissance des tonnages effectivement consommés de carburant nous sera utile dans nos études sur le développement durable.

Michel HOUÉE

Vous avez fait allusion à l'évolution de l'enquête existante qui pourrait mieux permettre la connaissance concernant notamment la composante « Transports occasionnels » de l'activité de transport routier à caractère touristique. Nous rencontrons des difficultés de représentativité liées à la taille des échantillons. Vous ouvrez ainsi un champ de connaissances très intéressant pour le transport et le tourisme. Il pourrait être utile d'envisager de conserver un dispositif restreint pour ne pas se désinvestir de cet objet ; nous sommes le seul pays européen à disposer de ce type d'observation.

Le Conseil donne un avis d'opportunité favorable à cette enquête.

7. Enquête sur l'activité des entreprises de logistique et transport routier de marchandises

Henri MARIOTTE

Cette enquête reprend les volets sectoriels de trois secteurs de l'enquête annuelle d'entreprise actuelle : le transport routier de marchandises, la messagerie et l'entreposage logistique. Ces trois volets sont rassemblés en une seule enquête car les entreprises réalisent souvent deux voire trois de ces activités. Nous interrogerons ainsi, comme pour l'enquête sur le transport urbain et routier de voyageurs, environ la moitié de l'échantillon de l'enquête structurelle annuelle. La charge sur les entreprises n'augmentera donc pas.

Jean-Marc BEGUIN

Je rappelle que l'objectif est de diminuer cette charge de 25 %.

Le Conseil donne un avis d'opportunité favorable à cette enquête.

Conclusion

Maurice BERNADET

Les débats ont été tout à fait intéressants. Il est toujours très utile de prendre du recul par rapport aux opérations quotidiennes pour s'interroger sur le passé et l'avenir. Je vous remercie d'avoir bien voulu participer à cette formation.

Jean-Charles SIMIAND

Cette séance a été intéressante et positive, en particulier pour les grands axes du programme à moyen terme. Je vous remercie de votre présence et je remercie particulièrement les rapporteurs pour leur travail de préparation et l'équipe du Secrétariat général du CNIS, notamment pour la rédaction des avis.

La séance est levée à 12 heures 40.

Adoption du compte rendu

En l'absence d'observations sur ce compte rendu, celui-ci est adopté dans le mois qui suit sa date de diffusion.

DOCUMENTS PRÉPARATOIRES

- Avant-projet de programmes statistiques à moyen terme 2009-2013
- Avant-projet de programmes statistiques 2009
- Fiches descriptives d'enquêtes présentées pour avis d'opportunité
- Avis sur les programmes statistiques 2008

AVIS D'OPPORTUNITÉ

- Enquête de fréquentation d'autres hébergements collectifs 38
- Enquête de fréquentation dans l'hôtellerie de plein air 40
- Enquête sur les flux routiers de marchandises franchissant les barrières alpines et pyrénéennes (enquête Transit) 41
- Enquête trimestrielle sur les prix des services de transport routier de marchandises (IPTRM) 43
- Enquête trimestrielle sur le prix dans le transport fluvial de marchandises (IPTFM) 44
- Enquête sur l'activité des entreprises de transport urbain et routier de voyageurs 45
- Enquête sur l'activité des entreprises de logistique et transport routier de marchandises 46

Paris, le 25 août 2008 - N°210/D130

AVIS D'OPPORTUNITÉ**Enquête de fréquentation d'autres hébergements collectifs***Programme : 2009**Emetteur : Insee - Pôle de Compétence Tourisme (maître d'œuvre) et Direction du Tourisme - Département des activités tertiaires (maîtres d'ouvrage)*

Au cours de sa réunion du 23 mai 2008, la formation Transports, tourisme du Cnis a examiné le projet d'enquête en référence.

Cette enquête est nouvelle au niveau national. Elle sera une des composantes du système d'informations sur l'offre en matière d'hébergements et complètera les informations concernant la fréquentation touristique déjà produites à partir des enquêtes de fréquentation dans l'hôtellerie et dans l'hôtellerie de plein air.

Pour couvrir les autres hébergements collectifs, on a convenu de se limiter à des hébergements collectifs réglementés bien repérés et de taille minimale, ce qui correspond au champ suivant, lequel représente une capacité d'environ 860 000 lits à comparer à 1,2 millions de lits pour la partie hôtelière déjà couverte par enquête.

Type d'hébergement	Nbre
Auberges de jeunesse, centres internationaux de séjour	260
Centres sportifs	150
Résidences de tourisme, résidences hôtelières	2 130
Maisons familiales, villages de vacances	1 630
Ensemble	4 170

Il s'agit de répondre à la demande d'EUROSTAT et aux besoins des différents partenaires :

- niveau européen : Directive européenne 95/57/CE, concernant la collecte d'informations statistiques dans le domaine du tourisme, document en cours de révision mais dont le projet est largement connu et anticipé par cette enquête.
- niveau national : Direction du Tourisme

- niveau régional : acteurs régionaux du tourisme (CRT et CDT) et Directions régionales de l'Insee.

Les thèmes abordés sont les suivants :

- occupation quotidienne des unités d'hébergements
- arrivées et nuitées selon les pays de résidence des touristes
- durée moyenne de séjour

L'unité économique interrogée est l'établissement. La base de sondage est le parc des hébergements touristiques géré par le pôle de compétence Tourisme.. Le champ géographique de l'enquête est la France entière

Le questionnaire est distribué par la poste. La périodicité sera mensuelle et la date de démarrage de l'enquête envisagée actuellement est le printemps 2009.

Le niveau géographique envisagé pour la publication des résultats est le niveau France entière et la région. Le programme de diffusion devra répondre au moins à la demande européenne exprimée par EUROSTAT.

Soit de façon annuelle, une ventilation géographique nationale et régionale NUTS II (région) pour :

- les arrivées et nuitées de résidents,
- les arrivées et nuitées de non-résidents,

Soit de façon mensuelle, une ventilation géographique nationale pour :

- les arrivées et nuitées de résidents
- les arrivées et nuitées de non-résidents,

La formation émet un **avis d'opportunité favorable** pour cette enquête.

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête de fréquentation dans l'hôtellerie de plein air

Programme : 2009

Emetteur : Insee - Pôle de Compétence Tourisme (maître d'œuvre) et Direction du Tourisme - Département des activités tertiaires (maîtres d'ouvrage)

Au cours de sa réunion du 23 mai 2008, la formation Transports, tourisme du Cnis a examiné le projet d'enquête en référence.

L'enquête dans sa version actuelle a reçu un avis d'opportunité favorable en 2002 et a été présentée au comité du label en mai 2003. Elle n'a pas été modifiée depuis.

L'objectif de l'enquête est l'observation conjoncturelle de la fréquentation dans l'hôtellerie de plein air classée 1 à 4 étoiles et l'étude de la structure, notamment géographique, de la clientèle.

Les thèmes abordés sont les suivants :

- occupation quotidienne des emplacements, selon que les emplacements sont nus ou équipés d'hébergement (locatifs),
- part des emplacements loués par des «Tours-Operators »
- arrivées et nuitées selon le pays de résidence des touristes et selon le type d'emplacements
- durée moyenne de séjour.

Il s'agit d'une enquête réalisée mensuellement durant la saison touristique (mai-septembre). Le champ de l'enquête est la France métropolitaine. L'enquête est réalisée par voie postale.

La base de sondage est le parc des hébergements touristiques géré par le pôle de compétence Tourisme. L'enquête est exhaustive sur le champ des campings classés 1 à 4 étoiles disposant d'au moins un emplacement loué à une clientèle de passage, sont donc exclus les campings à vocation essentiellement résidentielle ; l'enquête ne porte que sur la fréquentation sur les emplacements de passage. L'exhaustivité a été retenue pour répondre par une seule interrogation à l'ensemble des besoins exprimés par les responsables institutionnels nationaux, régionaux et départementaux, sachant que le parc des campings est très concentré et que la moitié des régions ont moins de 300 campings.

Les résultats mensuels des enquêtes de fréquentation sont publiés dans la Note de conjoncture de la direction du Tourisme. Les données annuelles figurent dans le mémento du tourisme de cette même Direction.

Par ailleurs, chaque Direction régionale de l'Insee a sa propre série de publications :

- notes de conjoncture sur la fréquentation des hôtels et campings, en général avec une périodicité trimestrielle,
- bilans de la saison touristique, inclus éventuellement dans le bilan économique de la région
- les Tableaux Économiques Régionaux de chaque région comportent un chapitre "Tourisme".

La formation émet un **avis d'opportunité favorable** pour cette enquête.

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête « Transit » 2009 sur les flux routiers de marchandises franchissant les barrières alpine et pyrénéenne ou en transit via d'autres frontières à travers le territoire français

Programme : 2009

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

Service de l'Observation et des statistiques (SOeS), un comité de pilotage ayant vocation à associer les directions générales concernées du ministère (CGDD, DGMT, DGAC), le SETRA, l'ADEME, la DIACT, RFF, LTF, la SNCF, les sociétés concessionnaires d'autoroutes, les ports concernés et Eurotunnel.

Au cours de sa réunion du 23 mai 2008, la formation « Transports, tourisme » du Cnis a examiné le projet d'enquête cité en référence.

L'enquête transit 2009 est la quatrième opération de ce type après celles réalisées en 1992/1993, 1999 et 2004.

Elle s'inspirera largement des enquêtes antérieures, la principale modification envisagée portant sur l'extension du champ aux flux de transit :

- 1 -empruntant le tunnel sous la Manche et le port de Calais ainsi qu'éventuellement le port de Marseille,
- 2 -aux traversées centrales pyrénéennes enquêtées postérieurement à l'enquête transit en 2004,
- 3 -aux autoroutes ferroviaires Aiton-Orbassano et Bettembourg-Perpignan, à l'instar des enquêtes suisse et autrichienne sur leur segment alpin.

L'enquête vise à éclairer les enjeux d'ordre réglementaire, tarifaire ou infrastructurel liés aux franchissements alpins et pyrénéens et au trafic en transit international en termes notamment de répercussions possibles de l'évolution du trafic routier sur la saturation des infrastructures, le potentiel transférable sur d'autres modes de transport et l'environnement des zones traversées.

Elle sera complétée par le recueil auprès des opérateurs des données de même nature concernant le mode ferroviaire et dans la mesure du possible le mode maritime pour les flux susceptibles de constituer une alternative aux franchissements terrestres des frontières françaises alpine et pyrénéenne, voire autres pour les flux de transit.

Les principaux thèmes abordés se rapportent aux caractéristiques des véhicules (silhouette et carrosserie, pavillon, année de première mise en circulation...), du trajet routier (points de chargement et de déchargement, nature de plate-forme intermodale éventuelle associée, autre point frontière franchi si transit, itinéraire si transit ou grand échange, approvisionnement en carburant, conduite en double équipage, abonnement au franchissement des tunnels...) et des marchandises transportées (groupe européen NST, tonnage, dangerosité éventuelle,...);

L'enquête est administrée auprès des conducteurs de poids lourds lors de leur franchissement des points-frontière concernés par l'enquête. L'objectif est d'atteindre sur les 7 passages antérieurement enquêtés un effectif de répondants compris entre 50000, niveau atteint en 2004 et représentant 0,5% du trafic annuel total, et 75000, niveau atteint en 1992/1993 où il représentait de l'ordre de 1% du trafic total.

La durée de l'enquête est comprise entre 3mn (PL à vide sans déclaration de type de marchandises) et 6 mn (PL chargé rentrant dans le champ du recueil d'itinéraire).

Le champ est celui de l'ensemble des PL supérieurs à 3,5 T de PTAC franchissant la frontière, assimilé aux véhicules utilitaires comportant 2 essieux avec roues jumelées à l'arrière ou plus de 2 essieux.

Le plan de sondage comportera au moins 36 périodes respectant une stratification par trimestre, type de jour dans la semaine et type de période au cours de la journée sur les franchissements importants, chaque période durant au moins 4 heures par sens de circulation.

L'enquête doit être réalisée aux points-frontière de Bâle-St louis, du tunnel du Mont-Blanc, du tunnel du Fréjus, du col du Montgenèvre, de Vintimille sur l'A8, du Perthus sur l'A9 et de Biratou sur l'A63, ainsi que sur les passages centraux pyrénéens, au débouché du tunnel sous la Manche, du port de Calais et éventuellement des ports de Marseille/Fos.

L'enquête sera étalée sur l'intégralité de l'année 2009.

Les résultats feront l'objet de premières publications et de la mise à disposition du fichier détaillé de l'enquête dans le courant de l'année 2010, suivies en 2011 d'une cartographie des itinéraires et d'approfondissements de l'exploitation.

La formation émet un **avis d'opportunité favorable** pour cette enquête.

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête trimestrielle sur les prix des services de transport routier de marchandises

Programme : 2009-2013

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

Service de l'Observation et des statistiques (SOeS)

Au cours de sa réunion du 23 mai 2008, la formation « Transports, tourisme » du Cnis a examiné le projet d'enquête cité en référence.

Cette enquête a pour objectif le relevé trimestriel des prix des prestations représentatives de services de transport routier de marchandises pour construire un indice trimestriel des prix de ces services. Cette enquête correspond à une obligation européenne.

Les unités enquêtées lors de cette enquête sont des entreprises. Le nombre d'unités enquêtées est d'environ cinq cent entreprises.

L'enquête porte sur le secteur du transport routier de fret (49.41A, 49.41B et 49.41C) en France métropolitaine.

La collecte est réalisée par la visite d'un enquêteur pour sa première partie : détail de l'activité de l'entreprise et définition des prestations représentatives. Elle est réalisée par l'envoi par voie postale d'un questionnaire aux entreprises pour le relevé trimestriel des prix. Une relance par voie postale puis, éventuellement, par contacts téléphoniques permet de compléter le relevé des prix.

Cette enquête est réalisée trimestriellement dans les semaines qui suivent la fin du trimestre d'intérêt.

Les résultats sont publiés trimestriellement dans une publication SESP infos rapides de 4 pages qui est publiée sur le site Internet du SESP (www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr). Cette publication a lieu avant la fin du trimestre qui suit le trimestre de relevé des prix. Ces résultats font également l'objet d'une communication régulière lors de la réunion trimestrielle de conjoncture des transports.

La formation émet un **avis d'opportunité favorable** pour cette enquête.

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête trimestrielle sur les prix dans le transport fluvial de marchandises

Programme : 2009-2013

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

Service de l'Observation et des statistiques (SOeS)

Au cours de sa réunion du 23 mai 2008, la formation « Transports, tourisme » du Cnis a examiné le projet d'enquête cité en référence.

Cette enquête a pour objectif le relevé trimestriel des prix des prestations représentatives de services de transport fluvial de marchandises pour construire un indice trimestriel des prix de ces services.

Les unités enquêtées lors de cette enquête sont des entreprises. Le nombre d'unités enquêtées est d'environ une centaine d'entreprises.

Cette enquête porte sur le secteur du transport fluvial de marchandises (50.40Z) en France métropolitaine.

La collecte est réalisée par la visite d'un enquêteur pour sa première partie : détail de l'activité de l'entreprise et définition des prestations représentatives. Elle est réalisée par contacts téléphoniques pour le relevé trimestriel des prix.

Cette enquête est réalisée trimestriellement dans les semaines qui suivent la fin du trimestre d'intérêt.

Les résultats sont publiés trimestriellement dans une publication SESP infos rapides de 2 pages qui est publiée sur le site Internet du SESP (www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr). Cette publication a lieu avant la fin du trimestre qui suit le trimestre de relevé des prix. Ces résultats font également l'objet d'une communication régulière lors de la réunion trimestrielle de conjoncture des transports.

La formation émet un **avis d'opportunité favorable** pour cette enquête.

Paris, le 27 août 2008 - N 215/D130

AVIS D'OPPORTUNITÉ**Enquête sur l'activité des entreprises de transport urbain et routier de voyageurs**

Programme : 2009-2013

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

Service de l'Observation et des statistiques (SOeS)

Au cours de sa réunion du 23 mai 2008, la formation « Transports, tourisme » du Cnis a examiné le projet d'enquête cité en référence.

Cette enquête permet la ventilation du chiffre d'affaires du transport urbain et routier de voyageurs selon une nomenclature détaillée de services. Elle fournit des caractéristiques physiques de l'activité (transport de voyageurs des entreprises en kilomètres parcourus) et des capacités de production (parc de véhicules des entreprises du secteur).

Elle est la reprise du volet sectoriel de l'Enquête annuelle d'entreprise (EAE), spécifique au secteur du transport urbain et routier de voyageurs.

Les unités enquêtées sont des entreprises. Le nombre d'unités enquêtées sera le même que celui de l'Enquête structurelle annuelle (ESA), réalisée par l'Insee sur le même secteur, soit environ 1500 entreprises.

L'enquête porte sur la France métropolitaine. Les secteurs concernés sont : 49.10Z (*Transport ferroviaire interurbain de voyageurs*), 49.31Z (*Transports urbains et suburbains de voyageurs*), 49.39A (*Transports routiers réguliers de voyageurs*) et 49.39B (*Autres transports routiers de voyageurs*).

La collecte de cette enquête sera réalisée par un questionnaire envoyé par voie postale. Le questionnaire de l'enquête sera court : il ne dépassera pas 2 pages. Il demandera un temps de réponse assez faible qui ne dépassera pas une demi-heure.

Une relance par courrier pourra être prévue pour les non-répondants. Dans un second temps, des relances téléphoniques seront mises en place pour les plus grandes unités.

La mise en place d'une collecte par Internet sera étudiée et privilégiée dès que les conditions techniques seront réunies pour sa bonne mise en place.

L'enquête sera annuelle et réalisée lors du second semestre de l'année (septembre à décembre) et se prolongera au début de l'année suivante (janvier-février).

Les résultats de cette enquête sont (pour l'actuel volet sectoriel) et seront diffusés tous les ans sur le site Internet du SESP (www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr). Cette enquête donnera également lieu, régulièrement, à la rédaction de notes de synthèses sur le secteur du transport urbain et routier de voyageurs en complément avec d'autres sources de données.

La formation émet un **avis d'opportunité favorable** pour cette enquête.

Paris, le 27 août 2008 - N 216/D130

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête sur l'activité des entreprises de logistique et transport routier de marchandises

Programme : 2009-2013

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

Service de l'Observation et des statistiques (SOeS)

Au cours de sa réunion du 23 mai 2008, la formation « Transports, tourisme » du Cris a examiné le projet d'enquête cité en référence.

Cette enquête fournit des données sur l'activité et les caractéristiques des entreprises des secteurs du transport routier de marchandises, de l'entreposage, de la manutention, de la messagerie et de l'organisation de transport : parc des entreprises (types de véhicules et carrosseries), parc immobilier d'entrepôts gérés, services logistiques et services de transport proposés, détail du chiffre d'affaires associé dans une nomenclature détaillée de services de transport de fret et de logistique.

Elle est la reprise des volets sectoriels de l'Enquête annuelle d'entreprise (EAE-T), spécifiques aux secteurs du transport routier de marchandises, de l'entreposage, de la manutention, de la messagerie et de l'organisation de transport.

Les unités enquêtées sont des entreprises. Le nombre d'unités enquêtées sera inférieur au nombre des entreprises enquêtées par l'Enquête structurelle annuelle (ESA), réalisée par l'Insee sur le même secteur. Ceci représentera probablement moins de 4500 entreprises.

L'enquête porte sur la France métropolitaine. Les secteurs concernés sont : 49.41 (*Transport routier de fret*), 52.10 (*Entreposage et stockage*), 52.24 (*Manutention*) et 52.29 (*Autres services auxiliaires des transports – messagerie et organisation des transports*).

La collecte de cette enquête sera réalisée par un questionnaire envoyé par voie postale. Le questionnaire de l'enquête sera court et ne dépassera pas 4 pages voire 2 pages. Il demandera un temps de réponse assez faible qui ne dépassera pas une heure.

Une relance par courrier pourra être prévue pour les non-répondants. Dans un second temps, des relances téléphoniques seront mises en place pour les plus grandes unités.

La mise en place d'une collecte par Internet sera étudiée et privilégiée dès que les conditions techniques seront réunies pour sa bonne mise en place.

L'enquête sera annuelle et réalisée lors du second semestre de l'année (septembre à décembre) et se prolongera au début de l'année suivante (janvier-février).

Les résultats de cette enquête sont (pour l'actuel volet sectoriel) et seront diffusés tous les ans sur le site Internet du SESP (www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr). Cette enquête donnera également lieu, régulièrement, à la rédaction de notes de synthèses sur les différents secteurs concernés (transport routier de marchandises, entreposage, manutention, messagerie et organisation de transport) en complément avec d'autres sources de données.

La formation émet un **avis d'opportunité favorable** pour cette enquête.

