

PARIS, le 11 août 2003 - N° 319/D130

Formation TRANSPORTS, TOURISME

Réunion du 10 juin 2003

Compte rendu de l'examen des orientations à moyen terme
et des avant-projets de programmes statistiques 2004

LISTE DES SERVICES PRODUCTEURS

COMPTE RENDU DE LA REUNION

LISTE DES DOCUMENTS PREPARATOIRES OU DISTRIBUES EN REUNION

AVIS D'OPPORTUNITE

COMPTE RENDU DE LA REUNION DE LA
FORMATION TRANSPORTS, TOURISME
- 10 juin 2003 -

Présidents :

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

Jean-Charles SIMIAND, Vice-président de la Confédération Française des Industries du Tourisme, délégué général du syndicat national des téléphériques de France

Rapporteurs :

Claudine LAGUZET, Sous-direction de l'observation statistique des transports au Service économique et statistique, ministère de l'équipement, des transports et du logement

Christophe TERRIER, Département de la stratégie, de la prospective, de l'évaluation et des statistiques, Direction du Tourisme

RAPPEL DE L'ORDRE DU JOUR

Introduction (M. BERNADET, M. SIMIAND)

I - Moyen terme 1999-2003

Présentation du bilan (M. DESROSIERES)

Suivi des avis du moyen terme 1999-2003 (Mme LAGUZET, M. TERRIER)

Débat

II - Moyen terme 2004-2008

Exposé synthétique des orientations 2004-2008 (Mme LAGUZET, M. TERRIER)

Débat

Projet d'avis de la formation (Mme SAGLIETTI)

III - Présentation du rapport du groupe de travail sur les enquêtes "au bord des routes" et débat (M. CHRISTINE)

IV - Programme 2004

Suivi des avis 2003 (Mme LAGUZET, M. TERRIER)

Examen des avant-projets 2004 (Mme LAGUZET, M. TERRIER)

Examen des projets d'enquêtes pour avis d'opportunité :

- Enquête trimestrielle sur les prix des services de transport routier de marchandises
- Enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises
- Enquête sur les voyageurs de l'étranger (EVE)

Projet d'avis de la formation (Mme SAGLIETTI)

LISTE DES PARTICIPANTS

M.	ANGLADE Pierre	CDT Pyrénées Orientales
M.	AVIGNON Catherine	ORTIF
M.	BARRY Thierno	DTT
M.	CHRISTINE Marc	INSEE
M.	DANZANVILLIERS Patrice	SETRA
Mme	de CAIX Camille	Banque de France
M.	DECURE Jean-Pierre	DAEI/SES
Mme	DEMOTES-MAINARD Magali	INSEE
M.	DESROSIERES Alain	INSEE
M.	DOIZELET Philippe	ACCOR
M.	HOUÉE Michel	SES / ONT
M.	KALAYDJIAN Régis	IFREMER
Mme	LAGUZET Claudine	DAEI-SES
M.	LHULLIER Philippe	Direction du Tourisme
M.	MALETRAS Rémi	UMIH
M.	MOLLET Julien	CCFA
Mme	OUVRÉ Brigitte	CNIS
M.	PEYROUX Claude	Banque de France
M.	PUIG Jean-Pierre	Secrétaire général du CNIS
M.	RAYMOND Olivier	CNR - Comité national routier
M.	ROBIN Yves	DAEI-SES
M.	RUIZ Gérard	IGT
Mme	SAGLIETTI Carla	Secrétaire générale adjointe du CNIS
M.	SIMIAND Jean-Charles	SNTF
M.	TERRIER Christophe	Direction du Tourisme
M.	THERON Henri	INSEE Languedoc-Roussillon
M.	VASSILLE Laurent	Direction du Tourisme
M.	VECE Patrick	ORT Côte d'Azur

Absents excusés

M.	ABRAHAM Claude	Président de l'Observatoire National des Transports
Mme	ARTIGUEBIEILLE Jacqueline	Comité du label
M.	BERNADET Maurice	Professeur à l'Université de Lyon II, chercheur au Laboratoire d'Économie des Transports
M.	CALVAT Jean-Marc	INSEE Languedoc-Roussillon
M.	MADRE Jean-Loup	INRETS
M.	MOCQUET Jean-Marie	Le Délégué Régional au Tourisme
Mme	POLS Irène	Direction des Transports maritimes, des ports et du littoral
M.	REMY André	Fédération Nationale des Transports Routiers

INTRODUCTION

Jean-Charles SIMIAND

Je vais présider seul la séance, mon ami Maurice Bernadet, Coprésident pour la partie Transports, n'ayant pu venir. Un travail très dense nous attend aujourd'hui. Je dois rejoindre tout à l'heure, avec Monsieur Ruiz, Monsieur le Secrétaire d'Etat au Tourisme. Nous devons donc vous quitter au plus tard à 17 heures. C'est pourquoi je vous demande d'être le plus concis possible. J'ai travaillé sur la partie tourisme, mais pas sur la partie transports, pour laquelle je m'en remettrai à Madame Laguzet. Cette année a été particulière, puisqu'elle a été celle du renouvellement des instances du CNIS, ce qui explique que la réunion d'aujourd'hui se tienne si tard dans l'année. L'Assemblée plénière 2002 ne s'est en effet réunie qu'en février 2003. Notre nouveau Vice-Président est Monsieur Jean-Pierre Duport, qui a occupé diverses fonctions auparavant, notamment à la DATAR, dans les Préfectures de région et aujourd'hui en tant que Président de RFF. La séance d'aujourd'hui est essentielle, car elle fait suite à des séances relativement agitées. Nous avons en effet connu ces deux dernières années des péripéties par rapport aux vœux émis concernant les enquêtes « au bord des routes » avec possibilité d'intervention des forces de l'ordre. Les débats autour de ce sujet ont été houleux. Il a désormais été arbitré. Il a donné lieu à la création du groupe de travail Abraham, dont Monsieur Christine nous exposera les conclusions. Certains d'entre nous ont apporté leur contribution à ce groupe de travail.

Nous avons également eu l'an dernier un certain nombre de discussions, notamment avec Monsieur le Secrétaire Général, concernant le bien fondé de nos remarques sur l'insuffisance des moyens alloués à la statistique. Il nous a été rappelé que notre rôle n'était pas de dissenter sur le manque de moyens. Pourtant, tant pour les transports que pour le tourisme, l'étude statistique se complexifie, tandis que nos moyens humains et financiers diminuent. Dans ces conditions, nous pouvons établir de beaux programmes, mais sans être certains de pouvoir les réaliser. De fait, 6 personnes seulement s'occupent des statistiques sur le tourisme au niveau national contre 600 pour l'agriculture. Il me semble qu'un tel fossé ne peut que nous interpeller et que le CNIS doit se faire la caisse de résonance de ce problème de fond.

Outre notre travail traditionnel, nous avons à examiner aujourd'hui le moyen terme en cours de s'achever et la préparation du moyen terme qui doit débiter en 2004.

I - MOYEN TERME 1999-2003

1.1- Présentation du bilan

Monsieur DESROSIERES

L'exercice a consisté à examiner dans quelle mesure les avis émis en 1998 ont été suivis d'effet. Le programme à moyen terme 1999-2003 formulait onze avis dont quatre concernaient spécifiquement le tourisme.

Premier avis

Le premier avis, commun aux deux domaines, insistait, pour les transports, sur le comblement des lacunes déjà relevées auparavant et, pour le tourisme, sur le renforcement des moyens dans un contexte de plus en plus concurrentiel, marqué notamment par le lancement de l'euro.

En matière de statistiques des transports, beaucoup des lacunes pointées en 1998 ont été comblées fin 2002 (au moins une dizaine d'entre elles). Ainsi l'allègement des charges de réponses aux enquêtes statistiques a-t-il fait l'objet, comme pour les autres secteurs, de la stratégie dite « Petites entreprises » visant à réduire le nombre des petites entreprises enquêtées.

Un indice trimestriel de production des services de transport va être publié.

Pour le suivi des prix des transports de marchandises, une méthodologie inspirée de celle de l'indice des prix de vente industriels (IPVI) a été adoptée pour le transport fluvial. Son extension au transport routier est en cours d'examen.

En ce qui concerne le suivi de l'emploi, l'enquête de l'INRETS de 1993 sur les conditions de travail et les rémunérations des conducteurs routiers a été renouvelée en 1999. Les durées du travail font désormais l'objet d'un suivi permanent via l'enquête avec lecture des disques de chronotachygraphe.

Pour le suivi des groupes, les résultats de l'Enquête annuelle d'Entreprise ont été complétés, sur l'année 1999, par des résultats « groupes » grâce à l'exploitation du fichier des Liaisons Financières. Il en sera de même pour les résultats de l'année 2001. Pour les années suivantes, la réalisation de résultats sur les groupes sera intégrée aux chaînes standard de production des résultats.

Pour les transports de marchandises, l'enquête « transit » a été renouvelée en 1999, tandis que l'enquête « chargeurs », permettant de suivre les chaînes de transport et les choix modaux et intermodaux, le sera en 2003.

Pour les transports de voyageurs, un suivi permanent des déplacements à longue distance a été mis en place. Il vise à assurer un suivi permanent léger entre les enquêtes lourdes sur les transports réalisées par l'INSEE auprès des ménages.

Sur les travaux préalables nécessaires en vue d'une mobilisation et d'une synthèse d'informations existantes du côté des transporteurs, en matière de transport de voyageurs en complément des données « ménages », le travail est engagé mais non terminé. Un premier résultat concret est la disponibilité depuis cette année de données relatives à la SNCF, portant sur la période 1996-2001.

Concernant le fichier central des automobiles et la circulation routière, les obstacles sont variés, du fait tant des problèmes techniques que de la diversité des acteurs impliqués. Par exemple, pour le fichier central des automobiles, il est difficile de suivre les « sorties du parc ». L'estimation du parc réellement en service pose donc problème. Pour les comptages de trafic, la circulation sur les réseaux départementaux et locaux reste mal connue.

Sur l'accessibilité et la disponibilité des données pour les utilisateurs, les NTIC ont sensiblement facilité et démultiplié la diffusion des statistiques de transports.

Deuxième avis :

Le deuxième avis émettait le souhait de valoriser les sources administratives, sociales et fiscales à des fins statistiques, pour le transport et pour le tourisme. Ainsi la stratégie « petites entreprises » qui, pour les entreprises de moins de six salariés, prévoit que l'enquête annuelle d'entreprise n'ait lieu qu'une année sur deux a-t-elle été rendue possible par le recours, pour l'autre année, aux données sociales issues des BIC. Sont également utilisées les Déclarations annuelles de données sociales rassemblées par l'INSEE et utilisables aux niveaux régional et local. Le recours à ces déclarations a permis la mise en place de l'enquête sur la durée de travail des conducteurs routiers par lecture de disques chronotachygraphes.

L'utilisation du fichier central des automobiles permet de bien suivre les entrées dans le parc automobile, mais il est plus difficile de connaître le parc effectivement en service, les sorties étant mal connues. Jusqu'en 2000, les ventes de la vignette automobile fournissaient une utile information de cadrage, mais sa suppression en 2001 a tari cette source. Des expériences sont en cours en vue d'utiliser les comptes rendus des contrôles techniques, obligatoires tous les deux ans pour les véhicules de plus de quatre ans. Une autre possibilité serait d'opérer un appariement en double aveugle avec les fichiers des sociétés et des mutuelles d'assurance automobile, avec lesquelles des négociations sont en cours. En attendant, comme pour satisfaire à la quatrième Directive européenne sur les assurances la France a mis en place, par l'intermédiaire de l'AGIRA, un système d'interrogation de toutes les bases de données des entreprises d'assurance, un échantillon tiré du fichier central des automobiles pourrait être traité par ce système.

Troisième avis :

Le troisième avis demandait que soit mis en place un « outil de suivi permanent des déplacements des personnes à longue distance », en liaison avec la Direction du Tourisme, autour du Panel « Suivi de la demande touristique ». Cette opération, inscrite depuis plusieurs années, n'avait pu être réalisée, faute de moyens. Ceci a été fait. Jusqu'à cette année, seuls les déplacements impliquant au moins une nuitée à l'extérieur du domicile étaient suivis. Depuis mars 2002, cette enquête a été étendue aux déplacements à longue distance sans nuitée à l'extérieur, ce qui comble une importante lacune. Le développement du TGV et du transport aérien a en effet modifié les habitudes de transports, en rendant plus fréquents les allers et retours à longue distance en une seule journée. Une convention a été signée à cette fin entre la Direction du tourisme et le SES.

Quatrième avis :

Cet avis soutenait la réalisation d'une enquête « chargeurs » suivant les envois de marchandises du chargeur au destinataire final, avec description des chaînes de transport et permettant ainsi d'éclairer les motivations des chargeurs dans leurs choix modaux et intermodaux. Elle avait été réalisée pour la première fois en 1988. La suivante a eu lieu début 2003. Le Département des études économiques du SES en est le maître d'ouvrage et l'INRETS le maître d'œuvre. Elle consiste en un tirage d'échantillons d'établissements dans SIRENE, suivi d'un tirage d'échantillons d'envois réalisés. On suit l'envoi du départ à l'arrivée, en interrogeant tous les intervenants.

Cinquième avis :

Le cinquième avis encourageait le suivi des prix des services de transports et auxiliaires de transports. L'objectif était d'utiliser la méthode des « prestations représentatives », inspirée de ce qui est déjà fait pour le calcul de l'IPVI. Cette méthode a été utilisée pour mettre en place le suivi des prix pour le transport fluvial. Pour le transport routier, l'enquête permanente sur le transport routier des marchandises constitue une source d'information, mais elle est lourde et coûteuse. Une mission d'étude est en cours pour examiner la possibilité de passer également à la méthode des prestations représentatives pour le transport routier.

Sixième avis :

Le sixième avis proposait d'utiliser les échanges de données informatisées (EDI) pour alléger le poids de la collecte des informations statistiques. Cependant, les systèmes d'information des entreprises, nécessaires en amont de ces EDI, ne sont pas encore suffisamment organisés et cohérents pour rendre opératoires de tels transferts automatisés. Des études et travaux exploratoires ont été menés, mais n'ont pas encore abouti.

Septième avis :

Il concernait l'extension de la banque de données SITRA. En effet, elle ne concernait en 1999 que les transports de marchandises. Dans les sources « transports » de la banque, une lacune, non encore comblée à ce jour (mais peut-être en 2003), est que le transport routier ne couvre que les véhicules immatriculés en France. SITRAM est accessible sur demande avec devis, en respectant les règles du secret commercial. Le volet « SITRAV », concernant les transports de voyageurs, est en cours de mise en place. On y trouvera les statistiques de migrations alternantes et des migrations domicile-travail issues du Recensement de la population de 1999, pour les études du ministère, mais aussi les données SNCF, par exemple.

Huitième avis :

Le huitième avis rappelait « le besoin d'informations sur les transports concernant les autres pays européens, comparables à ce qui est disponible pour la France ». Il réitérait « son opposition à la suppression des informations « transports » dans le dispositif INTRASTAT, données de collecte aisée et sans substitut immédiat ». Ce vœu était exprimé par l'ensemble des partenaires de la Formation.

S'agissant des données européennes, en théorie, une information riche existe ou va exister en ce qui concerne les flux de transport, par mode. Il y a encore du chemin à parcourir pour ce qui est des informations sur les entreprises de transport. S'agissant d'INTRASTAT, des contacts étroits avec l'administration des douanes ont, jusqu'à présent, permis de sauver, pour la France, les informations jugées essentielles dans une optique « transports ».

Neuvième avis :

L'avis n° 9 de 1998 évoquait la directive européenne notamment sur la demande d'extension de l'observation statistique aux hébergements collectifs non pris en compte par l'enquête de fréquentation dans l'hôtellerie. Sur ce dernier point, la situation n'est pas différente de celle de 1998 : les seules informations disponibles sont celles fournies par les enquêtes INSEE-Direction du Tourisme, qui concernent seulement les hôtels et les campings.

Dixième avis :

Cet avis traitait des comptes du tourisme et de son impact régional. Les comptes du tourisme sont élaborés annuellement par la Direction du Tourisme. Des décompositions régionales de celui-ci sont effectuées et publiées. La Direction du Tourisme participe activement à la commission de l'OMT visant à harmoniser au niveau mondial les méthodologies d'élaboration des comptes satellites du tourisme. Des travaux sont menés par la Direction du Tourisme et des équipes universitaires mandatées par elles pour mesurer l'impact de la fréquentation touristique sur l'économie régionale. Il n'en reste pas moins que des demandes pressantes d'informations sur le tourisme aux niveaux régional et local restent non satisfaites. De plus, la décentralisation en cours ne peut qu'accentuer ces demandes.

Onzième avis :

Concernant la connaissance des clientèles touristiques françaises, l'enquête Suivi de la Demande Touristique a été renforcée par un doublement de l'échantillon. Sa qualité a été validée par un audit et son champ étendu par une enquête complémentaire sur les déplacements longue distance à la journée. L'enquête « vacances » de l'INSEE a été menée en cohérence avec les définitions utilisées dans le SDT et la communication a été menée de façon concertée.

Concernant la connaissance des clientèles étrangères, une enquête aux frontières a été menée en 2000-2001 selon la méthodologie classique. Elle comportait un important volet sur les dépenses visant à apporter à la Banque de France des éléments pour établir le poste voyages de la balance des paiements. Elle s'est heurtée à des difficultés de réalisation dues à la suppression de fait des postes douaniers aux frontières et à la non-participation des gendarmes pour l'arrêt des véhicules. Un groupe de travail mis en place par le CNIS a fait le point sur cette question. Des tests sont menés sur des méthodologies alternatives.

Des opérations statistiques non prévues en 1998 :

Une opération statistique non inscrite en 1998 dans le programme à moyen terme du CNIS va être effectuée par l'INRETS, pour le compte de la direction des routes et de la circulation routière : l'enquête « MARC » sur « mobilité, attitudes, risque, comportement » des jeunes conducteurs.

Par ailleurs, on notera la réalisation, au cours de la période, d'une opération pluriannuelle explicitement prévue mais n'ayant pas fait l'objet de vœu spécifique, opération décomposée en deux enquêtes complémentaires à l'enquête permanente TRM, sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers en 2001 et sur l'utilisation des véhicules automoteurs spécialisés en 2002.

On rappellera ensuite que le suivi permanent de la circulation actuellement en place ne couvre pas les routes départementales et locales. Ni la répartition des véhicules par types, ni la nationalité des véhicules ne sont connues. Sur ces deux points, des « sondages » de circulation routière ont été menés sur le réseau national, en 1990, 1996-1997, pour collecter l'information et il est prévu d'en refaire un en 2003-2004. Pour les réseaux départementaux et locaux, aucune investigation systématique n'est menée. Les dispositions qui seront prises pour assurer la pérennité des informations statistiques à l'occasion du processus de décentralisation fourniront peut-être l'occasion de remédier à cet état de fait.

L'organisation d'une réunion de brainstorming sur le moyen terme 2004-2008 par formation aurait été trop lourde. Aussi, trois Rencontres ont été prévues. La première s'est tenue le 24 avril au Conseil économique et social et portait sur les statistiques d'entreprises et les statistiques sociales. La deuxième s'est tenue le 19 mai et s'adressait principalement à la Formation « Monnaie, Finances ». Une troisième doit se tenir le 25 juin à Lyon et portera sur les statistiques régionales et locales. Concernant les réunions des 24 avril et 19 mai, je mentionnerai simplement les points en rapport avec la Formation « Transports-Tourisme ». L'une des tables rondes organisées le 24 avril portait sur la comptabilisation de l'immatériel. A cette occasion, Christophe Terrier a soulevé la question des atteintes à l'environnement et de leurs conséquences sur le tourisme.

La Formation Monnaie et finances, tout comme votre Formation, s'est montrée intéressée par les revenus des services de tourisme. L'enquête aux frontières a donc été discutée par les représentants de la Banque de France et de la Balance des Paiements présents à cette réunion.

Claudine LAGUZET

Ce bilan a été rédigé il y a quelques mois. Certaines réalisations ont été menées depuis, parmi lesquelles la publication de l'indice de production des services de transport. S'agissant des prix des services de transports de marchandises, la décision de principe de passer à une méthodologie type prix de vente industriel de l'INSEE a été prise. Nous avons estimé que certaines autres opérations pourraient également encore avancer d'ici la fin de l'année 2003. Mais nous n'avons pas avancé aussi vite que voulu faute de moyens.

Jean-Charles SIMIAND

Les éléments qui n'ont pu être achevés au cours du plan moyen terme ont été reprogrammés dans le plan suivant.

Christophe TERRIER

Vous remarquerez qu'en dépit du manque de moyens dont nous souffrons, nous avons réalisé une grande partie de vos demandes. Nous avons beaucoup avancé sur l'amélioration du SDT. Nous sommes passés au volet à la journée. Nous avons effectué un certain nombre de « tests à la journée ». En interrogeant les personnes, nous avons réalisé qu'ils faisaient beaucoup trop de choses dans une journée pour que tout puisse apparaître dans une même enquête. Lorsqu'il a fallu choisir, nous avons opté pour la norme internationale des déplacements à longue distance – soit 100 kilomètres à vol d'oiseau. Nous nous sommes restreints à cette question. La partie Tourisme se serait contentée des activités, les Transports non. En abandonnant le volet activités dans ces questionnaires, nous avons donc tranché en faveur des transports. Nous nous sommes restreints aux lieux de départ et d'arrivée ainsi qu'au motif de déplacement : professionnel, personnel ou de loisir.

Nous accordons néanmoins beaucoup d'importance à cet élargissement de l'enquête aux déplacements à la journée, dans la mesure où depuis des années, nous essuyions des critiques en raison du mode de comptabilisation des déplacements touristiques par nuitée. L'enquête SDT mesurait en effet une baisse des déplacements « touristiques » (donc avec nuitée) qui contredisait l'observation d'une augmentation globale des déplacements. En effet, dans le cadre d'une comptabilisation par nuitée, toute accélération des déplacements, conduisant à une augmentation des allers-retours à la journée, se traduit par une sortie du champ touristique et donc par une baisse des déplacements touristiques. Le TGV Paris-Marseille participe de ce mouvement. Dans ce contexte, le passage à une comptabilisation à la journée constitue une avancée notoire. Je regrette simplement qu'il ne se soit pas opéré plus tôt.

1.2-Débat

Yves ROBIN

Ce moyen terme a été marqué par la réduction des moyens accordés à l'observation statistique. Celle-ci pourrait avoir pour conséquence l'arrêt du volet « à la journée » du suivi de la demande touristique après 2003, bien que celui-ci soit inscrit dans la loi de Finances. Il n'aurait alors vécu qu'un an, malgré les gros investissements réalisés. De manière générale, je crains que certaines opérations mentionnées comme des réussites pour 1999-2003 ne le soient que pour 1999-2002. Par exemple, nous ne sommes pas certains de pouvoir participer au suivi de la demande touristique dans les proportions prévues, ni d'achever l'EAE 2003. Le moyen terme est aujourd'hui réalisé à 90 % ; la réalisation des 10 % restants n'est pas acquise.

Jean-Charles SIMIAND

Si vous ne pouvez pas alimenter le SDT à hauteur des prévisions financières et si le tourisme ne peut suppléer votre part, alors nous courons à la catastrophe. En effet, les régions, comme les études sur la demande touristique, se basent sur le SDT. J'espère que vous accentuez le trait, car sinon la situation est grave et il faut absolument l'écrire noir sur blanc. Je souhaiterais également que Christophe Terrier nous donne son avis aujourd'hui.

Yves ROBIN

Je ne crains pas d'avoir péché par excès de pessimisme. Peut-être les difficultés que nous rencontrons aujourd'hui seront-elles résolues d'ici la fin du moyen terme, mais si les choses restent en l'état, il faut l'inscrire comme je l'ai dit.

Christophe TERRIER

Ces difficultés budgétaires sont, de fait, inquiétantes. Pour ce qui est du SDT, nous tiendrons, au moins pour 2003, puisque nous sommes liés à une entreprise par un contrat.

Jean-Pierre PUIG

Le bilan sera soumis à l'Assemblée plénière 2003 de décembre. D'ici là, certains éléments viendront soit noircir le tableau soit nous rassurer. Concernant les problèmes budgétaires de 2003, à la suite d'alertes sur le manque de moyen lancées par plusieurs services statistiques ministériels, le Directeur de l'INSEE a rédigé une lettre à l'attention du Budget. Jean-Pierre Duport a également été alerté et, en concertation avec les membres du Bureau, va adresser un courrier au Ministre de l'Economie, Président du CNIS.

Claude PEYROUX

La Banque de France participe également financièrement à la statistique du tourisme, puisqu'elle co-finance une partie du SDT et une partie de l'enquête EVE. Ceci dit, elle ne peut pas à elle seule suppléer aux déficiences de l'INSEE, du Ministère de l'Equipement et de la Direction du Tourisme, d'autant qu'elle est soumise aux mêmes contraintes que le Ministère des Finances.

Concernant l'enquête SDT, nous avons constaté une très nette amélioration des résultats depuis le nouveau marché et le renouvellement des équipes de la société sous-traitante. En revanche, la partie dépenses occasionnées par les voyages professionnels reste très mal représentée dans le panel SDT. En vue de pallier cette lacune, nous avons commandé un complément d'enquête à partir d'un panel d'internautes. Nous avons effectué un test qui s'est avéré très concluant pour le mois de février 2003. C'est pourquoi nous avons décidé de poursuivre dans cette voie. Il nous semble en effet que le SDT enrichi par ce complément d'enquête permet d'obtenir des résultats satisfaisants sur les dépenses des Français à l'étranger et comparables à ce que nous avons avant le passage à l'euro.

II - MOYEN TERME 2004-2008

2.1-Exposé synthétique des orientations 2004-2008

Claudine LAGUZET

Tandis que le précédent moyen terme aura été celui du comblement de lacunes, pour le prochain, la principale difficulté sera de pérenniser ce qui a été mis en place. En effet, les moyens continueront à régresser, tandis que les exigences des utilisateurs se feront de plus en plus pressantes, notamment en termes de délais de mise à disposition des résultats et en matière d'informations régionales. Parallèlement, le souci récurrent des pouvoirs publics d'alléger la charge statistique pesant sur les entreprises nous conduira à nous orienter vers un allègement des enquêtes et une utilisation encore plus poussée des données d'origine administrative. Nous espérons que les nouvelles technologies de l'information et de la communication nous permettront de résoudre cette équation particulièrement difficile. En effet, pour en faire plus avec moins de moyens, nous devons vraisemblablement modifier nos façons de procéder.

En matière de suivi de l'activité des entreprises de transports, des prix du transport et de l'emploi dans les transports, nous espérons que la pièce maîtresse du dispositif, à savoir l'enquête annuelle d'entreprises, pourra évoluer au cours du prochain moyen terme dans le sens d'un allègement, grâce à l'utilisation accrue des données d'origine fiscale. Nous l'avons fait au cours du précédent moyen terme pour les petites entreprises. Nous espérons que la Direction Générale des Impôts pourra mettre plus rapidement à la disposition des statisticiens les données annexées à la liasse fiscale. Nous pourrions alors alléger le questionnaire de l'enquête annuelle d'entreprises sur tout ce qui est comptes de résultats, investissements entre autres. Cela supposerait que ces informations nous soient communiquées avant la fin de l'année. De même, on peut espérer qu'un recours accru aux déclarations annuelles de données sociales nous permettra d'alléger le questionnaire de l'enquête annuelle d'entreprises Transports également sur ce thème. Il comprend en effet un certain nombre de questions que nous avons maintenues à la demande des professionnels et que nous espérons pouvoir alléger grâce à l'utilisation des données DADS. Cela étant, l'enquête annuelle d'entreprises reste essentielle. Nous essayerons de l'alléger, mais sans remettre en cause son rôle de collecte d'informations spécifiques aux transports. Elle sera impactée d'une part par la révision de la nomenclature des activités et des produits au 1^{er} janvier 2007 et d'autre part par le changement de normes comptables actuellement en préparation.

Concernant les prix des services de transport de marchandises, qui devaient constituer un axe essentiel du moyen terme 1999-2003, nous avons commencé dans le domaine fluvial à mettre en place un suivi des prix par la méthode des prestations représentatives, comme l'INSEE pour les prix de vente industriels ou comme le Ministère de l'Équipement pour les prix de l'entretien – amélioration de l'habitat. Des études ont été menées en matière de transport routier de marchandises et la décision a été prise de lancer une enquête trimestrielle sur les prix du transport routier de marchandises suivant la méthode des prestations représentatives. Une première réunion de comité de pilotage restreint a été menée avec les professionnels. Nous espérons terminer la mise en place de ces travaux en 2004. Cela se traduira, après une période de recouvrement, par un allègement de la charge statistique pesant sur les entreprises, puisque ces indices de prix sont actuellement construits à partir de questions posées dans le cadre de l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM), sur la quatrième page du questionnaire, et que ces questions seront, à terme, supprimées. Par ailleurs, le règlement conjoncturel européen devrait être remanié et faire obligation à la France comme aux autres pays européens de fournir des indices de prix pour un certain nombre de services, parmi lesquels les services de transports.

En ce qui concerne l'emploi, un nouveau système de suivi de la durée de travail dans les transports routiers a été mis en place. Ce suivi s'effectuait jusque-là à partir d'une enquête réalisée sur les lieux d'arrêt des conducteurs routiers, l'échantillon étant défini selon la méthode des quotas. En accord avec la Direction des Transports terrestres, principal demandeur de cette opération, nous allons passer à un suivi de la durée du travail basé sur l'enquête que nous faisons à partir des disques chronotachygraphes que nous demandons aux entreprises de transport de nous fournir pour un échantillon de conducteurs. Ce sera donc une fois de plus l'abandon d'une enquête statistique grâce à l'utilisation de données pré-existantes.

En matière de transport de marchandises, nous espérons être en mesure d'assurer la pérennité du système mis en place au cours de ce moyen terme. Celui-ci comprend deux volets :

- la réalisation de l'enquête TRM, complétée à intervalles de cinq ans par une enquête sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers d'une part, et une enquête sur l'utilisation des véhicules automoteurs spécialisés d'autre part ;
- la réalisation à un rythme quinquennal d'une opération spécifique sur les franchissements des barrières alpine et pyrénéenne pour collecter l'équivalent de l'information de l'enquête dite « transit » de 1999, en tenant compte des progrès intervenus depuis dans les statistiques européennes. Une opération de cette nature est envisagée pour 2004.

En complément à ce dispositif, une enquête « chargeurs » permettant de suivre les chaînes de transport de bout en bout et d'éclairer les motivations des chargeurs dans leurs choix modaux et intermodaux devait être menée début 2003. Toujours pour des raisons budgétaires, elle le sera plutôt mi-2003.

Au cours du prochain moyen terme, pour ce type d'enquête, nous espérons pouvoir passer d'une collecte papier à une collecte automatisée en ayant recours aux données que les entreprises de transport doivent normalement avoir dans leurs systèmes d'information. Des investigations et des expérimentations ont été menées en ce sens, aussi bien au niveau français qu'au niveau européen. Il en ressort que le passage à un tel système est encore prématuré, dans la mesure où, dans l'état actuel des choses, les systèmes d'information des entreprises ne le permettent pas. Nous effectuons cependant une veille sur ce sujet, parce que, à terme, c'est une solution de ce type qui devrait permettre de relever le défi auquel nous devons faire face : fournir plus d'informations avec moins de moyens.

En matière de transport de voyageurs, je voudrais saluer la mise en place du suivi des déplacements à la journée sans nuitée qui vient combler une lacune pointée depuis longtemps. Nous espérons que les difficultés actuelles ne conduiront pas à y renoncer avant même d'aborder le prochain moyen terme. Par ailleurs, un certain nombre de questions restent ouvertes, parmi lesquelles celle du renouvellement de la grande enquête « Transports – Communications » menée par l'INSEE tous les 10-15 ans. Il faudra tenir compte en examinant ces questions de l'enquête expérimentale paneuropéenne sur les déplacements à longue distance qui vient d'être réalisée. En outre, nous espérons pouvoir bénéficier d'une généralisation rapide de l'information régionalisée sur les transports par rail, dans le cadre du nouveau règlement européen sur le transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer. Mais ce texte s'inscrit dans le cadre de la loi statistique et, compte tenu des spécificités du transport par rail, nous nourrissons quelques inquiétudes sur les conséquences de l'application des règles de confidentialité, inquiétudes dont j'ai déjà fait état l'an passé.

Concernant le fichier central des automobiles et la circulation routière, des progrès restent à accomplir. Notre connaissance du parc automobile en service est insuffisante. Nous avons des pistes d'utilisation des fichiers des entreprises d'assurance automobile, mais nous achoppons à cause du secret commercial. Des expérimentations ont également été menées avec des données du contrôle technique, mais les résultats sont pour le moment assez décevants. Il existe également un certain nombre de pistes liées au projet de ré-immatriculation complète des véhicules à partir de 2004. Mais elles impliquent d'avoir entre-temps mis en place un système assurant un suivi convenable des sorties du parc, afin de ne pas se retrouver dans dix ans dans une situation analogue à celle d'aujourd'hui.

En matière de circulation, nous disposons en permanence d'informations sur le réseau routier national (autoroutes et routes nationales). En 2003-2004 sera effectué un « sondage de circulation », c'est-à-dire, en complément des comptages automatiques permanents, un relevé manuel des pays d'immatriculation et des départements d'origine des véhicules, pour enrichir l'information. Mais nous restons confrontés au problème lancinant du manque d'information concernant la circulation sur les routes départementales et locales. Ce problème devrait être aggravé par la décentralisation, en vertu de laquelle certaines routes nationales vont se trouver dévolues aux départements. Il y a donc un risque de perte d'information, même si nous espérons que les textes adoptés permettront non seulement de prévenir ce risque, mais également de récupérer l'information sur les routes départementales dans leur consistance actuelle.

Enfin, j'aimerais conclure mon propos en soulignant combien il est essentiel de bien diffuser les informations recueillies en utilisant les possibilités offertes par internet. C'est l'un des enjeux du prochain moyen terme.

Jean-Charles SIMIAND

Ce dernier point est en effet essentiel, en particulier pour le monde économique.

Christophe TERRIER

Nous n'avons aucune donnée administrative sur le tourisme, puisque les déclarations aux frontières et dans les hôtels ont été supprimées. Il existe cependant un certain nombre de pistes à explorer, parmi lesquelles celles du suivi des téléphones portables et des cartes bancaires, mais celles-ci restent pour le moment parcellaires. L'ONT teste également le suivi par les péages.

Je ne sais pas si ces sources de données privées seront ouvertes à la statistique publique. Nous avons besoin de moyens pour explorer ces pistes. Une mission de l'inspection générale de l'INSEE et de l'inspection générale du Tourisme est en cours. Je souhaite que ses conclusions nous permettent de renforcer notablement les moyens de la statistique publique du tourisme.

La Direction du Tourisme travaille en collaboration étroite avec le pôle Tourisme de l'INSEE. Sur la partie enquête hôtelière qui est gérée et menée par l'INSEE, une rénovation est en cours. Celle-ci devrait aboutir en 2005. Dans des contextes locaux parfois difficiles, les INSEE des DOM relancent les enquêtes de fréquentation sur le même modèle qu'en métropole.

Il faudrait absolument mesurer la fréquentation des autres moyens d'hébergement touristique sur l'ensemble du territoire national. Cela est d'autant plus urgent qu'une directive européenne nous oblige à le faire pour tous les modes d'hébergement collectif.

Nous ne couvrons pour l'instant que les campings et les hôtels, mais ni les villages de vacances, ni les résidences hôtelières même si, dans certaines régions, un suivi de ces hébergements est réalisé par l'INSEE et les partenaires régionaux.

Les directions régionales de l'INSEE mènent régulièrement des études sur l'emploi touristique et la saisonnalité à partir des DADS, nous avons également signé un contrat avec un universitaire pour approfondir ces questions.

Concernant la connaissance des clientèles étrangères, nous avons dans le passé essuyé un échec. En effet, l'enquête aux frontières menée en 2000-2001 n'a pas fonctionné : une petite fuite a suffi à contaminer tout l'échantillonnage. Nous essayons de sauver quelques informations, mais sans succès pour le moment. Peut-être pourrions-nous sauver l'enquête sur la clientèle avions.

L'euro a mis un terme à la technique habituelle de la Banque de France qui, traditionnellement, mesurait le poste « voyages » de la balance des paiements à partir, notamment, des échanges de monnaies.

La Direction du Tourisme explore donc plusieurs voies. Concernant les dépenses de Français à l'étranger, la première consiste à effectuer des analyses statistiques à partir des enquêtes de fréquentation (dix ans de corrélation entre les séries Banque de France et les séries hôtels et campings). Ce modèle permet de déduire un niveau de dépenses et un niveau d'arrivées des touristes par nationalité pour les nationalités présentes dans nos enquêtes hôtels et campings. Le niveau de détail n'est donc pas très poussé. Bien sûr, un modèle de ce type, basé sur une corrélation de dix ans de passé, n'a de sens que dans la mesure où les comportements ne changent pas fondamentalement.

Parallèlement, la Direction du tourisme en collaboration avec la Banque de France lance une enquête auprès des visiteurs de l'étranger (EVE). Il s'agit des visiteurs de l'étranger et pas seulement des touristes, car les visiteurs effectuant l'aller-retour dans la journée peuvent néanmoins dépenser beaucoup. Nous avons mené des tests l'été dernier en remplaçant, pour les routes, les cordons aux frontières par des enquêtes dans les aires d'autoroutes. A l'issue de ces tests, nous avons lancé un

appel d'offres. Une enquête étalée sur trois ans devrait donc être lancée sur cette base à partir de cet été. Pour les déplacements en avion, bateau ou train, la méthodologie d'enquête reste inchangée. Nous savons d'entrée de jeu que les aires d'autoroutes présentent un inconvénient de taille, celui de la non-représentativité de l'échantillon. Il nous a semblé que, pour la partie dépenses, cet inconvénient n'était pas rédhibitoire. Nous avons estimé cette méthodologie suffisamment fiable pour lancer une grande enquête cet été. Nous prévoyons cependant d'ajuster l'échantillonnage en fonction de nos observations.

La Direction du Tourisme ne voit pas pour le moment comment avoir une représentativité régionale. Or les régionaux attendaient beaucoup d'une enquête aux frontières qui leur donnait une meilleure connaissance de la clientèle étrangère. Sur ce point, nous avons un autre projet qui serait des enquêtes régionales du type de l'enquête SDF menée par l'INSEE ou de l'enquête Asturies (voir Rapport Abraham). Dans cette voie une première expérience est actuellement initiée en Bretagne : elle a donné lieu à la constitution d'un groupe méthodologique qui devrait profiter de l'appui de l'ENSAI à Rennes et du laboratoire CELCIC d'enquêtes. Mais il faut compter peut-être une dizaine d'années pour qu'une expérience de ce type se répande à l'ensemble du pays. Nous mettrons tous les moyens nécessaires pour que cette première expérimentation se déroule au mieux. L'Ile-de-France avait également un projet. Il y a de toute évidence des recherches à mener au niveau régional, même si, en ces temps de décentralisation, la donne se trouve compliquée. Dans ce contexte, la coordination méthodologique constitue un enjeu important.

En matière de suivi de la demande touristique des Français, des avancées ont été faites, parmi lesquelles le passage à la journée, l'amélioration des dispositifs de collecte auprès des voyageurs professionnels et le volet dépenses. Une nouvelle enquête vacances INSEE est en préparation pour octobre 2004. La Direction du Tourisme a pris contact avec l'INSEE pour que des éléments de l'Enquête Budget des Familles de 2005 puissent être utilisés.

Concernant les neuf points d'amélioration des comptes du tourisme, j'insisterai sur les deux derniers :

- la meilleure prise en compte des excursionnistes car, bien qu'ils échappent au champ théorique du « tourisme », à partir du moment où ils dépensent, ils nous intéressent ;
- l'élaboration des comptes régionaux en partenariat avec les régions : nous essayons de décomposer nos agrégats nationaux selon les meilleures clés possibles régionalement. Nous vous proposons de vous présenter ce que nous avons fait fin juin, lors de la réunion avec les ORT et les CRT.

Concernant les outils d'observation du secteur voyage, comme mentionné tout à l'heure, il arrive que des événements du type atteintes à l'environnement (marées noires) viennent modifier la donne pour de nombreux opérateurs. Gérard Ruiz suit ce problème en collaboration avec l'Inspection des Finances.

Concernant la diffusion, nous faisons des efforts pour mettre en ligne le maximum d'informations, notamment au sein de la rubrique « Données publiques du tourisme » (« indicateurs conjoncturels » et « données statistiques »). Vous y trouverez les tableaux les plus demandés.

Jean-Charles SIMIAND

Il faut cependant veiller à ne pas diffuser sur Internet les informations commandées à l'Observatoire national du tourisme sous format papier. La concurrence entre crédits publics n'est en effet pas une bonne chose.

2.2- Débat

Yves ROBIN

De mon point de vue, il s'agit de réfléchir un peu aux évolutions souhaitables ; puis, dans un deuxième temps, une hiérarchisation sera effectuée en fonction des contraintes budgétaires. Mais au vu du manque de moyens évoqué, il est assez peu probable qu'on puisse constater dans cinq ans un taux de réalisation important par rapport à de si grandes ambitions.

Par ailleurs, dans la mesure où la décentralisation constitue un enjeu considérable pour les secteurs du tourisme et des transports, je pense qu'il est essentiel que l'Assemblée plénière s'exprime à son sujet.

Gérard RUIZ

Tout en réservant le contenu de nos travaux aux ministres commanditaires, il me paraît essentiel pour votre Assemblée de bien réfléchir à l'architecture à venir des travaux avec les collectivités territoriales. C'est, à mon avis, un enjeu majeur. Nous allons en effet nous retrouver face à deux strates d'informations : celle de l'Etat et celle des échelons locaux, le risque étant la multiplication d'enquêtes méthodologiquement peu satisfaisantes. Il est donc essentiel de veiller à ce que ces deux niveaux travaillent en synergie. Or je pense que CNIS est l'instance adéquate pour mener ce travail.

Par ailleurs, comme cela a été dit, il est nécessaire d'alléger un certain nombre d'enquêtes. A l'heure actuelle, en effet, la multiplication des enquêtes fait parfois doublon avec des données existantes non utilisées. Partant, peut-être conviendrait-il de travailler davantage sur le traitement de ces données que sur le recueil de nouvelles données. Il faudrait à cette fin instaurer une logique de travail en liaison avec les instances professionnelles qui constituent parfois d'excellents relais.

Concernant le problème de l'emploi, des travaux ont été effectués, notamment par l'INSEE, l'enjeu étant d'arriver à déboucher sur une bonne statistique de l'emploi.

En outre, chacun étant confronté au manque de moyens, chaque organisation a du mal à répondre aux attentes des autres, alors que quand on développe des synergies, on gagne en efficacité. Je regrette que le partenariat ne soit pas plus généralisé.

Pierre ANGLADE

Pour la partie Tourisme, nous avons mis en place, il y a un an, une enquête sur les hébergements qui commence à bien fonctionner. Conformément à la directive 9, nous avons élargi le champ d'observation des hébergements pour y inclure les meublés labellisés, à savoir les Gîtes de France et les clés vacances. Sous l'égide de l'INSEE, les cinq départements de la région Languedoc-Roussillon ont mis en place une enquête sur ces deux modes d'hébergement. Elle permet de recueillir des informations sur les taux de remplissage, les arrivées, les nuitées, les nationalités, etc. Je pense que, dans la mesure où la méthodologie est élaborée par l'INSEE, les autres régions pourraient bénéficier de ces travaux.

Patrick VECE

Nous attendons le maintien de ce qui a été fait. Les enquêtes sources que sont l'enquête aux frontières et le SDT nous sont indispensables, aussi nous inquiétons-nous de leur éventuelle disparition ou diminution. Une amélioration constante en termes de méthodologie est apportée à ces outils. Nous souhaitons faire partie du processus d'amélioration de ces outils, pour que les données au niveau régional qui en sont issues puissent être directement utilisables. Dans cette perspective, nous sommes prêts à étudier comment les outils supplémentaires qui seront éventuellement mis à la disposition des régions peuvent s'insérer dans un dispositif national. Des études lourdes sont en effet menées à l'échelon régional, par exemple sur l'aéroport Nice-Côte d'Azur. Nous envisageons cette collaboration dans les deux sens.

Jean-Charles SIMIAND

Je souscris totalement aux propos qui viennent d'être tenus.

Claude PEYROUX

J'aimerais préciser que l'enquête auprès des visiteurs étrangers ne peut s'appuyer sur aucune information de type administratif : il n'y en a pas. Ce qui signifie que, sans cette information, la balance des paiements perdrait nécessairement en qualité. Par ailleurs, il s'agit d'une enquête mensuelle, contrairement aux précédentes qui étaient annuelles. Ce dernier point a un impact budgétaire non négligeable.

Rémi MALETRAS

Je suis heureux que le prochain moyen terme prévoie de consolider l'existant en dépit des difficultés budgétaires évoquées. Un certain nombre de nouveaux aéroports sont de plus en plus utilisés par des compagnies aériennes dites *low cost*. J'espère que ces tendances sont couvertes par l'enquête EVE.

Michel HOUÉE

Christophe Terrier a évoqué les premiers travaux effectués en collaboration avec les sociétés d'autoroute sur la mesure de la fréquentation étrangère ainsi que l'éventualité de l'utilisation des téléphones mobiles en veille et des cartes bancaires. Sachant que ces différentes pistes ont déjà donné lieu à un certain nombre d'expérimentations, il me semble qu'elles mériteraient de figurer au moins au même titre que d'autres perspectives indiquées.

Jean-Charles SIMIAND

L'ONT a réalisé une excellente publication sur ce sujet.

Pierre ANGLADE

En réponse à la remarque de Monsieur Malettras sur les problématiques d'enquête *low cost*, je souhaitais mentionner une expérience que nous avons essayée de mener en Languedoc-Roussillon avec la CCI. Nous devions mettre en place cette année une grande enquête sur ces compagnies, mais la DGAC s'étant retirée au dernier moment, le projet a dû être ajourné.

Patrick VECE

Le problème de la résidence secondaire est insuffisamment connu. Nous connaissons les structures existantes, mais très peu la manière dont elles sont utilisées c'est-à-dire leur fréquentation. L'INSEE avait envisagé, il y a une dizaine d'années, de mettre en place une enquête spécifique sur les résidences secondaires, mais le projet a avorté avant même d'avoir été initié. Des expériences régionales ont été menées, mais nous pensons qu'il y a réellement un marché à couvrir, aussi bien en termes de structures d'investissement que de séjour. Il y a, par exemple, 150 000 résidences secondaires dans les Alpes-Maritimes et les dépenses afférant à cette fréquentation sont considérables. C'est pourquoi nous aimerions bénéficier d'une meilleure connaissance de ces flux et qu'un suivi permanent soit effectué. C'est un sujet essentiel pour une région comme la nôtre.

Pierre ANGLADE

Pour rebondir sur ce que vient de dire Patrick, j'ajouterai qu'en région, 50 % des nuitées sont réalisées en résidences secondaires.

Jean-Charles SIMIAND

Jusqu'à l'an dernier, le rapport officiel concernant l'activité économique de la région Rhône-Alpes chiffrait le nombre de nuitées réalisées en Rhône-Alpes uniquement à partir des données INSEE qui, comme nous l'avons rappelé, ne concernent que certaines catégories d'hébergement. Ce chiffre ne représentait qu'un cinquième des nuitées réellement réalisées en Rhône-Alpes mais ses utilisateurs n'en avaient pas conscience. Seuls les techniciens sont conscients de sa non exhaustivité.

Magali DEMOTES-MAINARD

Sur le tourisme, le positionnement de l'INSEE est d'apporter toute la collaboration nécessaire à la Direction du Tourisme. Nous fonctionnons en complémentarité en étant maître d'œuvre sur l'enquête de fréquentation et en étant l'interlocuteur régional des différents partenaires. Par conséquent, nous avons au niveau régional un champ de compétences plus large que celui que nous avons au niveau national.

Yves ROBIN

Je voudrais excuser la Direction de l'Aviation Civile, qui n'a pas pu venir en raison des difficultés de transport. Le problème des compagnies à bas tarifs ne concerne que certains aéroports, comme celui de Compiègne, spécialisés dans ce type de compagnies. Cependant, il convient de souligner dans un avis portant sur le moyen-long terme l'émergence d'un certain nombre de pratiques nouvelles, parmi lesquelles la percée des compagnies à bas tarifs et le développement d'offres combinées avion-train, sans mettre l'accent plus particulièrement sur l'une de ces pratiques, sachant que l'offre évolue constamment.

Je crois qu'il conviendrait, parallèlement, d'attirer l'attention des statisticiens sur la possibilité de mobiliser des informations jusque-là non mobilisables pour mieux connaître les pratiques de déplacement et de consommation des touristes étrangers ou non.

Christophe TERRIER

Nous essayons le plus possible de mener nos enquêtes régionales en collaboration avec les directions régionales de l'Insee. Il resterait un effort considérable à fournir pour généraliser ces enquêtes. Les arrivées de touristes à Nice ou en Bretagne obéissent à des logiques différentes, c'est pourquoi, ne pouvant mener d'enquêtes nationales, nous devons effectuer des consolidations. Nous essayons de creuser ce sujet.

Concernant le tourisme d'affaires nous n'avons pas d'enquête statistique suivie, même si quelques travaux exploratoires ont été menés. Les personnes qui se déplacent pour des raisons professionnelles ne sont pas celles qui répondent aux enquêtes « normales ». On en interroge quelques-unes à travers des panels spécifiques, mais cela reste coûteux et parcellaire. Nous n'avons pas la moindre idée du type d'enquête lourde qu'on pourrait mener sur ce sujet.

Jean-Charles SIMIAND

Puisque nous avons la chance d'avoir parmi nous un représentant d'Accor, j'en profite pour lui demander s'il n'y aura pas des choses à faire à partir des programmes de fidélité des hommes d'affaires.

Philippe DOIZELET

Le tourisme d'affaires a différentes composantes. L'activité congrès échappe aux flux généraux. Concernant les flux plus classiques de décision individuelle, nous avons mis en place des programmes de fidélisation qui constituent une base de données importante. Mais aujourd'hui, nous utilisons encore peu ces données. Ce que nous suivons le mieux, c'est la segmentation observée grâce aux outils informatiques de *front desk*, les PMS. Ceux-ci permettent en effet de réaliser des allocations par segments et de distinguer les « individuels affaires » des « groupes affaires », les « individuels loisirs » des « groupes loisirs ».

Christophe TERRIER

Vous intéressez-vous uniquement aux visiteurs étrangers ou également aux visiteurs français ?

Philippe DOIZELET

Les deux. C'est une barrière qui tombe aujourd'hui. Notre problème est que nous avons la même difficulté à appréhender les touristes de proximité que les touristes domestiques. Par conséquent, à partir du moment où l'on parviendra à résoudre ce problème pour les Belges et les Allemands, pourquoi ne pas le résoudre aussi pour l'intra-régional ? Il convient de garder à l'esprit le fait que la France est le premier pays pour les déplacements domestiques et que chez Accor, 70 % de nos clients sont d'origine nationale.

Christophe TERRIER

Nous disposons d'un certain nombre de données sur le comportement de la clientèle française. En revanche, celles-ci s'avèrent beaucoup plus difficiles à recueillir pour la clientèle étrangère. Nous en avons pourtant un besoin de plus en plus pressant.

Concernant les compagnies *low cost*, le Ministre a demandé au Conseil national du Tourisme de se saisir du dossier. En appui au Conseil national, nous menons une étude. Mais nous n'en sommes pas encore à la phase statistique pour laquelle il faudrait pouvoir déterminer des catégories fixes.

A propos des résidences secondaires, je voudrais vous rappeler que l'INSEE, dans les recensements, caractérise les logements et non les personnes. Nous savons donc que telle maison est déclarée « résidence secondaire » mais cette notion de « résidence secondaire » est quelque peu floue. Enquêter la fréquentation de ces résidences est extrêmement malaisé. On pose des questions aux Français de France, ce qui signifie qu'on peut les suivre, mais nous n'avons pas les données nécessaires à la constitution d'un échantillonnage représentatif. En effet, nous sommes en mesure de situer les résidences secondaires, mais nous ignorons tout de leurs propriétaires et de l'utilisation qu'ils font de leur résidence. Nous n'avons donc pas de base d'échantillonnage. Je n'ai pas aujourd'hui de solution à ce problème.

Jean-Charles SIMIAND

Je pense que nous gagnerions à prospecter du côté des stations touristiques. Certaines compagnies semblent en effet disposer d'informations assez précises. Mais pour le moment, ce n'est qu'une piste.

Julien MOLLET

Nous souhaiterions que l'enquête « Transports-Communications » de l'INSEE soit menée à intervalles plus rapprochés. La précédente a eu lieu en 1994 et la prochaine est prévue pour 2007. Les constructeurs automobiles accordent en effet une grande importance à cette étude.

Magali DEMOTES-MAINARD

Je souhaiterais rajouter deux points concernant les différents modes d'hébergement.

En premier lieu l'enquête n'a pas encore été élargie aux autres types d'hébergement collectif pour des raisons méthodologiques. Nous pensons qu'il ne faut pas se contenter de la transposer aux autres types d'hébergement, mais concevoir une méthode différente et travailler avec les organisations fédératives qui gèrent ces autres types d'hébergement collectif. Cela s'inscrit dans notre programme de travail de cinq ans.

Par ailleurs, à l'occasion du changement de nomenclature à l'horizon 2007, il conviendrait de réfléchir à la modification de la frontière entre hébergements de type hôtelier et de type locatif. Sur ce point, la question est encore ouverte au niveau des nomenclatures internationales. Nous y travaillons à l'INSEE, mais nos partenaires ont sûrement également un avis à ce sujet qu'ils peuvent nous communiquer.

Pierre ANGLADE

Concernant les résidences secondaires, sans doute serait-il pertinent de réfléchir à une source d'information fiscale. Arrive-t-on à mobiliser cette source d'information très riche ?

Jean-Charles SIMIAND

Je pense que, dans les grandes stations touristiques, les fédérations de propriétaires pourraient également constituer une source d'information intéressante.

Yves ROBIN

Concernant les sources fiscales, nous les utilisons au niveau du Ministère de l'Équipement pour réaliser des analyses extrêmement fines. Cependant la notion de résidence secondaire sur le plan fiscal n'est pas forcément la plus pertinente pour réaliser des statistiques sur le tourisme. En effet, vous pouvez fort bien habiter votre résidence principale seulement trois mois par an et la mettre en location le reste de l'année ; elle n'en reste pas moins votre résidence principale.

Claudine LAGUZET

En réponse à Monsieur Mollet, je voudrais ajouter que le renouvellement de l'enquête « Transports-Communications » nous tient à cœur. Nous avons d'ailleurs engagé une réflexion méthodologique sur ce que devrait être la prochaine enquête. Mais l'INSEE ne peut apporter son concours pour la réalisation sur le terrain qu'à compter de 2007.

2.3- Projet d'avis 2004-2008 de la formation :

Les participants discutent du projet d'avis qui sera soumis à l'assemblée plénière du CNIS.

III - PRESENTATION DU RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES ENQUETES « AU BORD DES ROUTES »

Marc CHRISTINE

Monsieur Abraham n'a pu venir présenter ce rapport lui-même aujourd'hui et vous prie de l'en excuser. Ce groupe est né du constat d'une impossibilité croissante à faire appel aux forces de l'ordre pour aider à la réalisation d'enquêtes statistiques. En effet, d'une part, cette contribution ne fait plus partie de leurs prérogatives, d'autre part, elle soulève des problèmes de déontologie. Né d'un souhait de l'Assemblée plénière du CNIS de la fin 2001, notre groupe de travail s'est réuni pour la première fois le 21 mai 2002. Le rapport a été achevé dans le courant du mois de mars et soumis au bureau du CNIS fin mars. Notre groupe rassemblait des représentants du monde professionnel, des utilisateurs en les personnes des deux Présidents de la Formation, Jean-Charles Simiand et Maurice Bernadet, et les responsables des administrations concernées, à savoir celles du Tourisme, des Transports et de la Banque de France pour l'aspect balance des paiements. Les représentants des Transports n'appartenaient pas exclusivement à l'organisme statistique du ministère de l'équipement et des Transports, le SES, mais aussi à différentes Directions, telles que la Direction des routes, au SETRA et au CERTU.

Après avoir dressé un panorama de l'existant, nous avons tenté de proposer des pistes qu'il conviendrait d'approfondir en replaçant la nécessité de l'observation dans le contexte juridique, législatif ou réglementaire qui entoure chacun des domaines d'observation et à la lumière des évolutions actuelles, notamment en matière de décentralisation.

Notre première tâche a consisté à délimiter les enquêtes relevant de notre champ de compétence. L'appellation générique « enquêtes au bord des routes » recouvrant des opérations et des préoccupations très différentes, nous avons exposé ces différences en préambule. Bien qu'ils s'appuient en partie sur des outils identiques, les principaux acteurs concernés (Transport, Tourisme, Banque de France) obéissent en effet à des motivations distinctes. Il convient en outre de souligner la différence fondamentale entre les approches statistiques du transport et du tourisme. Dans la première approche, l'enquête au bord des routes obéit à une nécessité, celle d'observer des flux à l'endroit où ils sont générés (tronçon, point de passage) en vue de les quantifier. Dans la seconde, elle est plus un moyen de capter facilement une population qu'une réelle nécessité. En termes de méthodologie, cette enquête reste cependant ce qui s'est fait de mieux parmi les opérations dites « enquêtes aux frontières », notamment parce qu'elle s'inscrit dans un processus d'amélioration continue. Des progrès méthodologiques importants ont ainsi été accomplis au cours des dernières années.

Au vu de ces éléments, le défi est de trouver un substitut qui permette d'obtenir des informations de qualité comparable.

a. Panorama de l'existant

Nous avons distingué les enquêtes nationales des enquêtes locales. Nous avons également introduit une distinction en fonction des organismes commanditaires. En matière de tourisme, la principale enquête nationale est l'enquête aux frontières. En matière de transports, la référence est l'enquête Transit dont la dernière édition date de 1999 et qui portait sur le franchissement des frontières alpines et pyrénéennes. Parallèlement à ces enquêtes nationales, des enquêtes locales sont menées. On appelle « enquêtes locales », les enquêtes dont la collecte est organisée localement, ce qui n'empêche pas qu'elles servent des préoccupations nationales. En matière de tourisme, appartiennent à cette catégorie les enquêtes conduites par les Comités régionaux du tourisme dans certains sites ou régions et les enquêtes cordon qui permettent d'appréhender les flux et fréquentations sur un périmètre donné selon une méthodologie relativement uniforme d'une région à l'autre. En matière de transports, il s'agit principalement d'enquêtes de circulation au bord des routes qui servent notamment à l'estimation de matrices origine-destination et au cadrage des modèles de fréquentation. Vous trouverez le panorama détaillé des autres enquêtes existantes dans le rapport.

b. Enjeux

En matière de balance des paiements, l'enjeu principal est l'apparition de l'euro qui tarit la source ancienne d'évaluation du poste voyages de la balance des paiements. En matière de tourisme, les données recherchées sont la fréquentation et les dépenses générées. En matière de transports, l'ensemble des dispositifs « bords des routes » s'intègrent dans les dispositifs d'évaluation *ex-ante* ou *ex-post* des grands projets d'infrastructures de transports.

c. Analyse de dispositifs alternatifs existants à l'étranger

Notre travail s'est révélé un peu décevant sur ce point. En effet, les seuls pays comparables à la France du point de vue des méthodes et des enjeux sont l'Italie et l'Espagne. Or l'Espagne bénéficie toujours de l'appui des forces de l'ordre, tandis que l'Italie a adopté un nouveau système avant d'en évaluer les travers éventuels. Nous avons sollicité EUROSTAT, mais cette piste n'a pas encore été finalisée. Ce type d'enquêtes n'entrant pas dans le champ de la statistique communautaire, EUROSTAT n'a servi que d'intermédiaire léger pour une collecte d'informations qui s'est concrétisée par l'envoi d'un questionnaire dont certaines réponses ne figurent pas dans le rapport, parce qu'elles nous sont parvenues tardivement et de manière décousue.

d. Pistes

Un certain nombre de pistes ont néanmoins pu être mises en évidence en matière de tourisme et de balance des paiements. Celles-ci sont exposées dans les paragraphes 6 et 7 du rapport.

En matière de tourisme, il nous est apparu nécessaire de maintenir un dispositif de comptage des véhicules. Celui-ci résulte d'une conjonction de comptages automatiques et d'opérations dites de recensement manuel qui permettent de mettre en place des clés de répartition selon la catégorie de véhicules (lourds / légers) ou selon la plaque d'immatriculation d'origine. Ce dispositif doit être renforcé afin que nous puissions avoir une vision globale de l'ensemble des flux.

En ce qui concerne l'interrogation proprement dite, la question était de savoir si l'on pouvait continuer à interroger sans recours aux forces de l'ordre sur des points qui ne soient pas des postes frontières, le principal problème tenant aux biais de sélection. Les points d'arrêt obligés comme les péages peuvent être utilisés pour mener des observations succinctes ou distribuer des questionnaires que les personnes complèteront, ou non, par la suite. Les points d'arrêts libres du type aires d'autoroute peuvent également être exploités, mais avec les biais que l'on connaît.

D'autres méthodes, parmi lesquelles celles des expériences en cours citées par Michel Houée font partie du panorama.

Concernant les aspects tourisme international et balance des paiements, une expérimentation importante, l'enquête EVE, a fait l'objet d'une analyse. Le principal problème identifié est celui de l'extrapolation des résultats. Le point faible de notre rapport est justement de n'avoir pu proposer une formule. C'est pourquoi nous préconisons des travaux statistiques complémentaires. Une autre piste serait l'utilisation d'enquêtes ménages du type SDT ou éventuellement des enquêtes vacances réalisées périodiquement par l'INSEE en utilisant les données-miroir, c'est-à-dire les données provenant des pays émetteurs. Bien que les données soient relativement harmonisées, cette méthode poserait néanmoins des problèmes de comparabilité. L'interrogation sur les lieux de séjour pourrait constituer une autre piste. L'expérimentation Asturies semble à cet égard assez prometteuse, bien que compliquée à la fois à mettre en place et à extrapoler. Elle mérite en tout état de cause un examen plus approfondi.

En matière de transports, pour le transit, les enquêtes de type TRM harmonisées au niveau européen ont retenu notre attention. Une harmonisation plus généralisée serait néanmoins souhaitable, afin de pouvoir étudier l'ensemble des flux. Pour les opérations de type transit, nous voyons mal comment procéder autrement qu'en interrogeant les gens sur un point de passage donné. En matière de véhicules légers, nous avons mentionné les modèles de génération de déplacement. L'utilisation de ces modèles à bon escient supposerait néanmoins qu'ils soient calibrés sur des données d'enquête. Dans la mesure où ces modèles ne forment pas une génération spontanée de données, cette piste se révèle donc fragile. Enfin, les technologies nouvelles permettant le suivi des déplacements (GPS, lecture de badges automatiques...) constituent des pistes envisageables à moyen terme. Celles-ci ne sont cependant pas immédiatement exploitables.

Le paragraphe 8 présente une étude comparative des coûts des différents outils en vue d'évaluer les coûts des opérations substituées aux enquêtes au bord des routes.

En conclusion, notre groupe de travail pense avoir clarifié l'analyse de l'existant et ouvert un certain nombre de pistes mais ne pas avoir été en mesure d'apporter des réponses quantifiées. Nous estimons qu'il est possible d'obtenir une information de qualité comparable à celle recueillie *via* les enquêtes au bord des routes, mais au prix d'une grande complexité « méthodologico-organisationnelle » et donc d'un accroissement des coûts. Au vu de ces éléments, le groupe préconise que les trois partenaires continuent à travailler de concert et que des expérimentations soient mises en place en vue de tester les différentes pistes ouvertes. Nous souhaitons que le CNIS soit informé régulièrement des suites de ce travail.

Laurent VASSILLE

J'aborderai uniquement l'aspect Tourisme, pour lequel les problèmes sont en effet avant tout d'ordre organisationnel. Dans le cadre de l'enquête EVE, nous sommes de fait confrontés à des problèmes d'extrapolation. On observe en l'occurrence une interaction entre le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage qui émettent tous deux des propositions d'extrapolation. Nous attendons en effet de notre prestataire qu'il nous donne des idées sur les méthodes. En résumé, l'opération a été lancée de façon un peu risquée, mais avec un espoir raisonnable de réussite. Par ailleurs, les résultats obtenus auparavant grâce à l'enquête aux frontières étaient loin d'être parfaits. Il faut donc se garder d'opposer un passé idéal à un futur dégradé.

En marge de l'opération EVE, lancée au niveau national, une dynamique régionale se met en place. Elle se traduit par un certain nombre d'initiatives, notamment en Bretagne. Nous souffrons encore d'un manque de coordination sur certains aspects. Compte tenu de sa taille restreinte, la structure en charge des questions statistiques à la Direction du Tourisme a du mal à assurer une maîtrise d'ouvrage satisfaisante. Nous devons donc développer nos compétences.

Jean-Charles SIMIAND

J'ai été un mauvais contributeur de ce remarquable rapport, faute de temps. J'ai néanmoins suivi ce travail. Je voudrais simplement revenir sur un point. Certes, l'enquête aux frontières n'était pas parfaite, mais elle avait le mérite de fonctionner et de faire l'objet d'améliorations constantes. Aujourd'hui, nous ne disposons de rien qui soit comparable. Nous avons cependant convenu que, pour des raisons aussi bien déontologiques que pratiques, il n'était plus question de revenir en arrière. C'est pourquoi nous devons insister pour que les Directions ministérielles approfondissent au moins l'une de ces expérimentations, EVE par exemple et ce le plus vite possible. C'est en effet le rôle de notre formation Transports-tourisme.

Yves ROBIN

Je tiens tout d'abord à féliciter le groupe de travail pour la qualité du rapport rendu. Claude Abraham a envoyé son rapport à un certain nombre de Directeurs, dont le mien, qui a repris à son compte les propositions 9.4.1, 9.4.3, 9.4.4 de ce rapport et saisira les autres Directions.

Jean-Charles SIMIAND

C'est une excellente réaction. Nous ne pouvons en effet rester sur une position d'expectative polie et il importe que cela soit explicitement formulé.

Pierre ANGLADE

Concernant le comptage des véhicules, le projet sur les plaques d'immatriculation risque de rendre l'identification des nationalités difficile.

Claudine LAGUZET

Ce projet pose problème pour les départements d'origine, mais pas pour les nationalités.

Yves ROBIN

Cependant, sous réserve que la CNIL nous y autorise, il devrait rester possible de retrouver les propriétaires. Les plaques d'immatriculations actuelles ne nous livrent également que des informations parcellaires.

Pierre ANGLADE

Elles ne sont pas si parcellaires que cela, puisque c'est à partir d'elles que nous effectuons nos enquêtes cordon.

Christophe TERRIER

Nous prenons le risque de mener une enquête de grande ampleur. J'inclus dans la partie dénombrement-cadrage les expérimentations du type comptage au péage qui doivent nous permettre de mieux cerner le paysage en vue d'améliorer notre échantillonnage et notre enquête. Nous avons bien conscience cependant de nous engager dans cette opération sans certitude absolue.

Jean-Charles SIMIAND

Vous conviendrez sans difficulté que vous auriez été satisfait de pouvoir compléter EVE par quelques enquêtes de type « au bord des routes ».

Christophe TERRIER

Je suis pragmatique. A partir du moment où cela est impossible puisque nous ne pouvons plus avoir recours aux forces de l'ordre, il nous faut envisager d'autres solutions. Si vous voulez me faire dire que j'envie les moyens qui sont mis à la disposition de nos collègues espagnols, je ne le nierai pas.

IV - PROGRAMME 2004

4.1-Suivi des avis 2003 et examen des avant-projets 2004

Jean-Charles SIMIAND

Nous avons déjà abordé le suivi des Avis 2003 et l'examen des avant-projets 2004 au cours des deux premiers points à l'ordre du jour.

4.2-Examen des projets d'enquête pour avis d'opportunité

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

Claudine LAGUZET

L'enquête sur les prix des services de transport de marchandises avait déjà bénéficié d'un avis d'opportunité favorable cadre pour l'ensemble de l'opération. Mais dans la mesure où celui-ci remonte au début du précédent moyen terme, le Comité du Label a demandé que cette enquête sur les prix des services de transport routier de marchandises soit à nouveau présentée pour avis d'opportunité.

André Rémi, représentant de la FNTR, qui n'a pas pu participer à la réunion d'aujourd'hui, m'a demandé de vous dire que la FNTR se félicitait du lancement de cette opération, qui permettra d'alléger la charge statistique pesant sur les entreprises.

La Formation « Transports, tourisme » émet un avis d'opportunité favorable à cette enquête.

b. Enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises

Elle intervient également en complément à un avis d'opportunité favorable du CNIS concernant l'enquête sur le suivi de la durée du travail des transporteurs routiers de marchandises via la collecte et la lecture de disques de chronotachygraphe pour remplacer, là aussi dans un but d'allègement, l'enquête conjoncturelle faite en interrogeant sur leur lieu d'arrêt les conducteurs routiers. Dans la mesure où la lecture de ces disques ne nous délivre d'informations que sur la durée du travail, cette enquête sera complétée une fois par an par une enquête sur les conditions de travail, d'où cette fiche de demande d'avis d'opportunité.

La Formation « Transports, tourisme » émet un avis d'opportunité favorable à cette enquête.

c. EVE

Camille de CAIX

Je voudrais soumettre deux remarques relatives à la fiche descriptive d'EVE. Premièrement, il ne s'agit pas de la « ligne recettes du poste voyages », mais du « poste recettes de la ligne voyages ». Deuxièmement, la phrase « les résultats de l'enquête pour sa partie monétaire associés aux informations recueillies auprès des banques centrales sur les moyens de paiement utilisés » est erronée. En effet, nous ne recueillons aucune information auprès des autres banques centrales. J'enverrai ces rectificatifs à Carla Saglietti.

Jean-Charles SIMIAND

L'« option » entre un questionnaire mensuel ou trimestriel ne me semble pas claire.

Christophe TERRIER

Cette option dépend des résultats de l'appel d'offres en cours. La Banque de France souhaite bien sûr que cette enquête soit mensuelle. Pour l'instant, il ne m'est pas possible d'en dire plus.

La Formation « Transports, tourisme » émet un avis d'opportunité favorable à cette enquête.

4-3 Projet d'avis 2004 de la formation :

Les participants discutent du projet d'avis qui sera soumis à l'assemblée plénière du CNIS.

Adoption du compte rendu

Le présent compte rendu sera modifié en fonction des observations que vous voudrez bien faire parvenir au Secrétariat du CNIS **avant le 8 septembre 2003** (cnis@insee.fr - tél. 01 41 17 52 62). Ces modifications seront prises en compte dans le Rapport annuel d'activité 2003.

DOCUMENTS PREPARATOIRES OU DISTRIBUES EN SEANCE

- Bilan du programme à moyen terme 1999-2003
- Avis sur les programmes à moyen terme 1999-2003
- Rapport du groupe de travail « Enquêtes au bord des routes »
- Orientations des programmes à moyen terme 2004-2008
- Avis sur les programmes statistiques 2003
- Avant-projets de programme statistique 2004

AVIS D'OPPORTUNITÉ

- Enquête trimestrielle sur les prix des services de transport routier de marchandises
- Enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises
- Enquête auprès des visiteurs de l'étranger (EVE)

Paris, le 11 août 2003 - N° 316/D130

AVIS D'OPPORTUNITÉ

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

Programme : 2004

Emetteur : Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, Service économique et statistique

Au cours de sa réunion du 10 juin 2003, la formation Transports, tourisme a examiné le projet d'enquête cité en référence.

L'objectif général de cette enquête est d'assurer un suivi des prix des services de transport routier de marchandises selon la méthode des prestations représentatives pour permettre l'élaboration d'indices trimestriels.

Des enquêtes du même type sont réalisées à l'Insee pour l'observation des prix de vente de l'industrie et des services aux entreprises, par le SES pour l'observation des prix des travaux d'entretien-amélioration des logements et pour les prix des transports fluviaux de marchandises.

Les principaux thèmes abordés sont les prix de prestations représentatives, définies avec les entreprises lors de la mise en place de l'enquête.

L'enquête sera réalisée trimestriellement par le SES auprès d'un échantillon d'environ un millier d'entreprises du transport routier de marchandises (NAF 60.2L, 60.2M, 60.2N, 60.2P).

La détermination des prestations de transport routier de marchandises retenues dans l'enquête, pour chaque entreprise, sera réalisée par enquêteur, l'enquête se faisant ensuite chaque trimestre par voie postale ou télématique. Le temps maximum pour répondre au questionnaire trimestriel ne devrait pas excéder la demi-heure.

Un groupe de pilotage spécifique a été mis en place, associant l'administration et les organisations professionnelles concernées.

Des résultats seront publiés chaque trimestre dans les « SES-infos rapides, transport », après une période probatoire.

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

Paris, le 11 août 2003 - N° 317/D130

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises

Programme : 2004

Emetteur : Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, Service économique et statistique

Au cours de sa réunion du 10 juin 2003, la formation Transports, tourisme a examiné le projet d'enquête cité en référence.

L'objectif général de cette enquête est d'assurer un suivi annuel des conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises (formation, carrière, rémunérations, frais de route, durée du travail...).

Les principaux thèmes abordés sont la formation, la carrière, les rémunérations, les frais de route, la durée du travail.

L'enquête apportera, annuellement, des informations sur les conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises, en complément du suivi conjoncturel de la durée du travail assuré par l'enquête « disques ».

Elle sera réalisée auprès d'un échantillon d'environ 2000 d'entreprises du transport routier de marchandises stricto sensu (NAF 60.2L, 60.2M).

L'enquête est effectuée annuellement sous la maîtrise d'ouvrage du SES, les interviews de conducteurs étant réalisées par une société sous-traitante spécialisée. Elle sera réalisée par interview en face à face, au domicile du conducteur. Le temps maximum pour répondre au questionnaire ne devrait pas excéder la demi-heure.

Le groupe de pilotage spécifique mis en place pour l'enquête « disques », associant l'administration et les organisations professionnelles et syndicales concernées, sera sollicité également pour cette enquête.

Les résultats seront publiés dans le « Bilan social du transport routier de marchandises » établi chaque année par le SES à la demande de la DTT.

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

Paris le 11 août 2003 - N° 318/D130

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête auprès des visiteurs de l'étranger (EVE)

Programme : 2003

Emetteur : Direction du Tourisme

Au cours de sa réunion du 10 juin 2003, la formation Transports, tourisme a examiné le projet d'enquête en référence.

Cette enquête a pour objectifs de mesurer le tourisme récepteur, c'est à dire les arrivées des visiteurs non-résidents, à la fois en termes de flux physiques (nombre d'arrivées, de séjours et de nuitées, etc.) et monétaires (dépenses globales associées à ces séjours).

La réalisation de l'enquête doit permettre à la Direction du tourisme de connaître les comportements des touristes non-résidents venant en France (plus de 77 millions de touristes sont ainsi venus en France en 2002) en termes de nationalités, motif de séjour, mode d'hébergement, nombre de nuitées et à la Banque de France d'obtenir les éléments indispensables pour l'élaboration du poste Recettes de la ligne voyages de la Balance des paiements. La mise en place de l'euro au 1^{er} janvier 2002 a rendu inopérant le système d'observation d'échanges de devises entre la France et les onze autres pays passés à l'euro. Les résultats de l'enquête pour sa partie monétaire devraient autoriser l'élaboration de ce poste de la Balance des paiements.

Les thèmes abordés sont : le mode de transport pour quitter le territoire, le pays de résidence, le nombre de personnes dont enfants âgés de moins de 15 ans, le motif de la visite, le nombre de nuitées passées en France, les régions visitées et mode d'hébergement utilisé (marchand et non-marchand), pour la partie touristique, les dépenses totales effectuées pour le voyage, les dépenses effectuées avant le séjour en France dont celles réglées par cartes bancaires, les dépenses effectuées pendant le séjour dont celles réglées par cartes bancaires.

Aucune information de ce type n'est collectée dans le cadre d'une autre enquête ou d'une procédure administrative.

La collecte de questionnaires auto-administrés distribués aux visiteurs étrangers par des enquêteurs s'effectuera aux points de sortie du territoire métropolitain (trains, aéroports, ports) ou sur des lieux de passage desdits visiteurs (aires de service d'autoroutes, éventuellement sites touristiques, etc...). Le questionnaire est traduit en neuf langues.

Selon les résultats d'une enquête pilote menée en août-septembre 2002, la réponse au questionnaire demande à la personne interrogée entre 8 et 12 minutes en moyenne.

La Banque de France, Direction de la balance des paiements, agissant pour le compte de la Direction du Trésor, est le premier partenaire de l'opération. Une réflexion plus large a été menée en particulier avec le CETE Méditerranée auquel est confiée la collecte auprès des partenaires des transports (Aéroports de Paris, SNCF, Thalys, Eurostar, ports, DDE, etc.) ainsi que des prestataires privés ayant eu la charge de réaliser une enquête aux frontières précédente ou ayant effectué le test du mois d'août-septembre 2002.

Les résultats de cette enquête feront l'objet de publications périodiques ou seront utilisés à des fins d'études thématiques. Ils pourront intéresser à ce titre les partenaires régionaux du tourisme qui ne peuvent mener ce type d'enquêtes au niveau régional avant l'expérimentation et la mise en place d'enquêtes ad hoc.

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