

PARIS, le 27 septembre 2004 - N°205/D130

## Formation TRANSPORTS, TOURISME

---

Réunion du 27 mai 2004

Compte rendu de l'examen  
des avant-projets de programmes statistiques pour 2005

PROJET D'AVIS .....	2
LISTE DES SERVICES PRODUCTEURS .....	4
COMPTE RENDU DE LA RÉUNION .....	5
LISTE DES DOCUMENTS PRÉPARATOIRES OU DISTRIBUÉS EN RÉUNION .....	28
AVIS D'OPPORTUNITÉ .....	29

---

## PROJET D'AVIS

---

proposé par la formation Transports, tourisme le 27 mai 2004

### *Préambule*

*Le Conseil prend acte des difficultés budgétaires et de personnel récurrentes au ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer qui ont conduit jusqu'à présent à des décalages d'opérations dans le temps et à une certaine dégradation de la qualité (taux de réponse aux enquêtes) et qui pourraient conduire à l'avenir à des remises en cause d'opérations significatives. Il encourage le ministère de l'équipement à s'assurer que les moyens qu'il met en place pour assurer l'observation statistique, y compris au niveau régional et local, sont bien en adéquation avec les objectifs fixés, en particulier en termes de travaux d'évaluation et de prospective, compte tenu de l'importance des investissements qui motivent ces travaux.*

### **TRANSPORTS**

1. En prolongement des travaux menés en 2003 dans le cadre de son programme statistique à moyen terme et à la demande du ministère chargé des transports, le Conseil propose la mise en place d'un groupe de travail associant étroitement le ministère et l'Insee. Ce groupe identifiera clairement, en les hiérarchisant, pour le domaine des transports, l'ensemble des **besoins d'informations statistiques au plan national, d'une part, au plan régional et local**, d'autre part :

- demande de statistiques générales,
- demandes spécifiques aux responsabilités de tutelle ou de régulation des autorités publiques,
- demandes d'informations localisées destinées à éclairer une problématique donnée.

A côté des informations collectées dans le cadre des enquêtes statistiques des services publics, ce groupe de travail aura notamment à définir les informations qui pourraient être demandées aux opérateurs ou aux collectivités publiques soit sur une base volontaire, soit dans le cadre de contrats ou conventions, soit qui devraient résulter d'obligations à fixer par la loi.

2. Le Conseil réaffirme l'importance qu'il attache à la mise en place d'**indices de prix des services de transports de marchandises**, routiers d'abord, dans les autres secteurs ensuite, et encourage les services statistiques à donner une priorité haute à cette opération.

3 Le Conseil a entendu avec intérêt le rapport d'étape du **groupe de travail chargé d'expérimenter et d'évaluer les solutions alternatives aux enquêtes au bord des routes** avec participation des forces de l'ordre. Il rappelle que, à ce jour, aucune autre solution n'est encore opérationnelle **dans le domaine des transports**. Compte tenu des enjeux financiers impliqués par les investissements routiers, le Conseil prend acte que, de manière transitoire, certaines enquêtes au bord des routes continuent à être menées avec la participation des forces de l'ordre. Néanmoins, il lui paraît important de souligner que la présence des forces de l'ordre doit se limiter à assurer la sécurité aux points d'enquête. Il demande à être informé régulièrement de l'état d'avancement de la réflexion méthodologique sur les techniques de substitution aux enquêtes au bord des routes.

### **TRANSPORTS, TOURISME**

4. Le Conseil se félicite de la volonté des services statistiques de lancer les travaux préparatoires au renouvellement en 2007 de l'**enquête « transport »** et espère que les problèmes budgétaires ne remettront pas en cause la réalisation de cette opération.

5. Le Conseil se félicite de la poursuite de l'expérimentation relative au suivi des déplacements dans la journée dans le cadre du panel "**Suivi de la demande touristique**" et espère que les services parviendront à maintenir cette extension au-delà de mars 2005.

## **TOURISME**

6. Le Conseil se réjouit du lancement de l'**enquête mensuelle auprès des visiteurs de l'étranger** (EVE) et souhaite que les services concernés puissent mener à bien cette enquête et réaliser les améliorations méthodologiques demandées par le comité du label. Il souhaite être tenu informé du déroulement de ce projet.

7. Le Conseil renouvelle sa demande pour que l'observation de la fréquentation soit étendue à de nouvelles catégories d'hébergement afin d'améliorer la **connaissance de l'ensemble des hébergements touristiques**.

8. Le Conseil note que les recommandations du **groupe de travail sur les enquêtes au bord des routes sont suivies d'une expérimentation au plan régional** afin de trouver des nouvelles techniques de collecte **dans le domaine du tourisme**. Il encourage les partenaires à vérifier par une ou plusieurs réalisations pratiques la faisabilité de ce type d'enquêtes et souhaite être informé de l'état d'avancement de cette expérimentation.

---

LISTE DES SERVICES PRODUCTEURS

---

ayant présenté un avant-projet de programme statistique pour 2005 à la formation Transports, tourisme réunie le 27 mai 2004

## **TRANSPORTS**

### **MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER**

Direction des affaires économiques et internationales, Service économique et statistique

## **TOURISME**

### **Insee**

Direction des statistiques d'entreprises  
. Département des activités tertiaires

### **MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER**

Secrétariat d'État au tourisme - Direction du tourisme / Département de la Stratégie, Prospective, Evaluation et Statistique, avec contribution des autres services, organismes et entreprises concernées

---

COMpte RENDU DE LA RÉUNION DE LA  
FORMATION TRANSPORTS, TOURISME  
- 27 mai 2004 -

---

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, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer

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

Responsable de la formation : Brigitte Ouvré (01 41 17 52 67)

*RAPPEL DE L'ORDRE DU JOUR*

<b>Introduction</b> (M. BERNADET, M. SIMIAND) .....	6
<b>I - Suivi des avis donnés sur le programme 2004, 1<sup>ère</sup> année du moyen terme</b> .....	7
(Claudine LAGUZET, Christophe TERRIER)	
<b>II - Suivi des recommandations du groupe de travail « Enquêtes au bord des routes »</b> .....	10
(Emmanuel RAOUL)	
<b>III - Point d'information sur les règlements européens en cours</b> .....	13
(Claudine LAGUZET, Christophe TERRIER)	
<b>IV - Examen des avant-projets de programmes statistiques pour 2005</b> .....	15
Exposé synthétique (Claudine LAGUZET, Christophe TERRIER) et débat	
<b>V - Proposition de réponse à la demande exprimée par le ministère chargé des Transports</b> ....	19
(Emmanuel RAOUL)	
<b>VI - Examen des projets d'enquêtes pour avis d'opportunité</b> .....	20
- Enquête de fréquentation dans l'hôtellerie (Jean-Marc CALVAT)	
- Enquête sur les déplacements et les moyens de communication des personnes (David LEVY - Marie-Odile GASCON)	
- Enquête sur le stationnement public (Marie-Odile GASCON)	
<b>VII - Projet d'avis de la formation</b> (Carla SAGLIETTI)	

*LISTE DES PARTICIPANTS :*

M.	ANGLADE Pierre	CDT Pyrénées-Orientales
M.	ARMOOGUM Jimmy	INRETS
Mme	ARTIGUEBIEILLE Jacqueline	Comité du label
M.	BEGUIN Jean-Marc	Insee
M.	BERNADET Maurice	Maison des Sciences de l'Homme
M.	BISMUTH Michaël	ANMSCCT (Association nationale des maires des stations classées et des communes touristiques)
M.	BOISSONNAT Michel	OPCA FAFIH
M.	BOURHANE Abdallah	Préfecture de Paris
M.	CALVAT Jean-Marc	Insee - Pôle Tourisme
M.	DANZANVILLIERS Patrice	METATTM / SETRA
M.	de SABOULIN Michel	SES (ministère de l'Equipement)
Mme	DEMOTES-MAINARD Magali	Insee
M.	FONTANESI Franck	FIEV
M.	FORTIN Lionel	Direction des routes
Mme	GASCON Marie-Odile	CERTU
M.	GERMON Serge	DGAC
M.	KHIATI Abdel	Direction du tourisme
Mme	LAGUZET Claudine	METATTM / SES
Mme	LEVY Béatrice	Direction du tourisme
M.	LEVY David	Insee DR de Bretagne
M.	LHULLIER Philippe	Direction du tourisme
M.	MADRE Jean-Loup	INRETS
Mme	MAUREL Françoise	Insee
M.	MOCQUET Jean-Marie	Délégation régionale au tourisme Poitou-Charentes
M.	MOLLET Julien	CCFA
Mme	OUVRÉ Brigitte	Cnis
M.	PEYROUX Claude	Banque de France
Mme	POLS Irène	DTMPL (Direction des transports maritimes)
M.	PONTI Olivier	OTCP (Office du tourisme et de congrès de Paris)
M.	PUIG Jean-Pierre	Secrétaire général du Cnis
M.	RAOUL Emmanuel	METATTM / SES
M.	RAYMOND Olivier	Comité National Routier
Mme	SAGLIETTI Carla	Secrétaire générale adjointe du Cnis
M.	SIMIAND Jean-Charles	SNTF
M.	TERRIER Christophe	Direction du tourisme
M.	VASSILLE Laurent	Direction du tourisme
M.	WERMES Robert	AFEST

**INTRODUCTION****Jean-Charles SIMIAND, co-Président**

Bonjour à tous. Je vais introduire la réunion, puis je laisserai Maurice Bernadet la présider, en vertu du principe de l'alternance. J'avais en effet présidé la réunion l'an dernier en intégralité du fait de son absence. Par ailleurs, je suis dubitatif quant au rôle de notre formation.

Le Président Bernadet et moi sommes très attachés aux enquêtes auprès des visiteurs étrangers et aux éventuelles interventions de corps extérieurs aux services du Ministère de l'équipement et du tourisme pour y procéder.

Après les réserves exprimées par le Bureau du Cnis sur l'avis de notre formation, un groupe de travail présidé par Monsieur Abraham, a travaillé activement et de fort belle manière, mais à l'heure actuelle, aucune suite aux conclusions de ce groupe de travail ne m'a encore été restituée.

Enfin, nous avons entendu le précédent Ministre de l'économie, aux dernières Assises du tourisme en décembre dernier, déclarer que les statistiques du tourisme n'étaient pas satisfaisantes. Le Cnis pourrait formuler un constat de la situation au Ministre, qui en est le Président.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Je partage largement ce que vient de dire Jean-Charles Simiand. Au sein de la formation, nous avons essayé d'interpeller le bureau du Cnis et par-delà, les autorités politiques, sur les problèmes majeurs induits par l'impossibilité de réaliser des enquêtes au bord des routes. De façon plus générale, nous avons essayé d'attirer l'attention sur le fait que le système statistique des transports et du tourisme n'était pas satisfaisant et qu'il ne faisait pas l'objet de suffisamment d'attention et de moyens. Nous n'avons pas été entendus, à l'évidence.

Notre ordre du jour est extrêmement chargé – il comporte sept points. Je vous demanderai de bien vouloir vous exprimer aussi brièvement que possible.

**I. Suivi des avis donnés sur le programme 2004, première année du moyen terme**

**Maurice BERNADET, co-Président**

Nous allons entendre l'exposé de Claudine Laguzet au titre des transports, puis de Christophe Terrier, pour le tourisme.

**Claudine LAGUZET, SES**

Pour 2004, nous avons formulé trois avis au titre des transports. Le premier concerne le panel « suivi de la demande touristique », un domaine qui concerne également le tourisme. Le texte de l'avis était le suivant :

*« Le Conseil espère que l'évaluation de l'extension du panel « suivi de la demande touristique » aux déplacements sans nuitée, nécessaire à la connaissance de l'évolution réelle des déplacements des Français, se traduira par une décision de poursuite. »*

Cette décision a été effectivement prise. La connaissance des déplacements sans nuitée paraissait essentielle pour pouvoir traduire complètement la nature des déplacements des Français, tant pour les transports que pour le tourisme. L'évaluation est en cours. Nous aurons l'occasion d'y revenir car, en mars 2005, le contrat passé par la Direction du tourisme avec le sous-traitant qui réalise l'opération arrivera à échéance et un nouvel appel d'offre devra être lancé.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Hier se tenait un séminaire de l'Observatoire national du tourisme. Les premiers résultats qui y ont été présentés à ce sujet étaient passionnants.

**Claudine LAGUZET, SES**

Le deuxième avis portait spécifiquement sur les transports :

*« Le Conseil réaffirme son soutien à la réalisation en 2004, de l'opération déjà menée en 1990, 1995-1996, consistant à compléter les comptages permanents et automatiques de circulation par un relevé manuel spécifique de la nationalité des véhicules et, pour les véhicules français, de leur département d'immatriculation. »*

Après plusieurs années de report, je suis heureuse de vous annoncer que les opérations vont démarrer la semaine prochaine. Nous avons ainsi fini par aboutir, après avoir fait face à des problèmes budgétaires particulièrement aigus.

Le troisième avis était le suivant :

*« Le Conseil approuve la réorganisation en 2004 du suivi des prix de transport routier de marchandises avec la mise en place de l'enquête trimestrielle sur le suivi des prix des services de transport routier selon la méthode des prestations représentatives qui devrait alléger la charge statistique pesant sur les entreprises. »*

La charge pesant sur les entreprises sera allégée lorsque les questions sur les prix pourront être supprimées de l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises.

Nous avons commencé à recruter des entreprises pour répondre aux enquêtes trimestrielles, réalisées avec la méthode des « prestations représentatives ». Du fait de nos problèmes budgétaires, l'an dernier, nous n'avons pas pu recruter autant d'entreprises que nous le souhaitions. Cependant, les recrutements se poursuivent. Nous travaillons déjà sur un demi-échantillon pour essayer de produire de premiers résultats. Nous avons accompli tout ce que nos moyens budgétaires nous permettaient.

Cette situation de forte contrainte budgétaire se poursuit cette année. Cette enquête trimestrielle d'une part fournira une information statistique plus riche et, d'autre part, elle permettra d'alléger la charge d'enquête. Le SES a décidé en conséquence de maintenir l'opération, même avec un budget réduit.

Le vœu n°6 du moyen terme mérite une mention particulière : *« Le Conseil encourage les services à relancer la réflexion sur le renouvellement de l'enquête « transports, communication »*. Les services concernés s'apprêtent à entamer les travaux préparatoires et nous y reviendrons tout à l'heure

#### **Christophe TERRIER, Direction du tourisme**

Claudine Laguzet a déjà parlé du seul avis qui concernait le tourisme. Nous pouvons nous réjouir de l'arrivée des premiers résultats, qui sont prometteurs. Après les difficultés budgétaires de l'année dernière, nous avons fait face cette année au retrait de la DGAC. Cette dernière étant toutefois intéressée par les résultats, il n'est pas exclu qu'elle s'investisse à nouveau. En outre, la SNCF nous a rejoints cette année. L'enquête 2004 ne devrait pas poser de difficulté mais il en sera autrement l'année prochaine. Nous ne savons pas encore ce que nous pourrions réaliser.

En ce qui concerne le discours du ministre cité par M. Simiand, je pense qu'il s'adressait non au système statistique, mais aux entrepreneurs, que le ministre accusait de ne pas utiliser les bonnes méthodes. Il leur a reproché l'insuffisance d'organisation de leur réseau de production des informations statistiques professionnelles. Le secteur de Jean-Charles Simiand étant l'un des plus avancés, il n'était donc pas concerné.

Enfin, quatre postes d'attachés de l'Insee nous ont été promis. J'essaie toujours de faire en sorte que cet engagement soit honoré. Je sais par ailleurs que le Cnis ne souhaite pas faire figurer une telle revendication dans un avis.

#### **Maurice BERNADET, co-Président**

Il est évident que les représentants du Cnis ont, à plusieurs reprises, indiqué que le rôle de cette institution n'était pas de formuler des doléances et de réclamer de nouveaux moyens. Peut-être est-ce l'opinion de Monsieur le Secrétaire général et du Bureau du Cnis, mais en tant que co-Président de la formation « transports, tourisme », je ne la partage pas. Je considère que nous ne remplissons pas correctement notre rôle si nous n'avertissons pas les pouvoirs publics des difficultés rencontrées par le système statistique public.

**Jean-Charles SIMIAND, co-Président**

C'était d'ailleurs le sens de mon intervention initiale.

**Jean-Pierre PUIG, Cnis**

La fonction du Cnis est d'exprimer une demande de produits statistiques. Le Cnis n'a pas la compétence d'arbitrer l'attribution des moyens. Nous courrions le risque que chaque service se plaigne d'un manque de moyens. Compte tenu du resserrement budgétaire généralisé, toutes ces demandes se neutraliseraient.

**Jean-Charles SIMIAND, co-Président**

Nos moyens sont notoirement insuffisants.

**Jean-Pierre PUIG, Cnis**

Cela ne nous empêche pas de signaler des situations exceptionnelles. Le Bureau a déjà plusieurs fois fait état de telles difficultés dans son avis général. Si l'on ne se limitait pas à des circonstances particulières, le Cnis outrepasserait quelque peu ses fonctions par rapport à celles du Parlement.

Bien entendu, si au cours de la discussion, il apparaît que les moyens apparaissent sous-évalués par rapport aux besoins fondamentaux, les pouvoirs publics peuvent en être avertis.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Merci de cette précision. Cela ne m'empêche pas de penser que notre rôle est en partie de souligner que la satisfaction de la demande est conditionnée à des moyens minimaux.

**Christophe TERRIER, Direction du tourisme**

Nous nous réjouissons déjà du renforcement de notre équipe cette année. Jacques Ho Ta Khanh nous a ainsi rejoints ainsi que Béatrice Lévy. Jacques Ho Ta Khanh épaula Laurent Vassille pour la réforme des comptes du tourisme.

J'aimerais à présent parler de l'avis sur le moyen terme. Un événement significatif s'est produit depuis l'an dernier : le lancement de l'enquête EVE (enquête sur les visiteurs étrangers), citée dans nos avis. Après diverses péripéties, la première enquête de terrain s'est finalement déroulée en mars dernier.

Parmi les avis de moyen terme figurait celui-ci :

*« Le Conseil note avec satisfaction l'extension à de nouvelles catégories d'hébergement, de l'enquête de fréquentation hôtelière [ce qui a été fait] et souhaite qu'à l'échéance du moyen terme, une meilleure connaissance des autres modes d'hébergement touristiques soit assurée [point pour lequel nous butons sur des problèmes de moyens] ».*

Nous avons avancé sur la connaissance des résidences secondaires appartenant à des étrangers par l'intermédiaire des sources fiscales, mais malheureusement les services fiscaux ont décidé de supprimer la source que nous avons utilisée. Nous avons commencé à discuter avec nos collègues du SES, qui possèdent un fichier en provenance des services fiscaux que nous allons essayer d'exploiter.

**Jean-Charles SIMIAND, co-Président**

Hier, au cours du séminaire de l'Observatoire national du tourisme, nous avons entendu parler pour la première fois d'une enquête VEMP, qui n'apparaît nulle part dans le programme de moyen terme et dont nous n'avons jamais entendu auparavant. Qu'en est-il exactement de cette enquête ?

**Claude PEYROUX, Banque de France**

Lorsque nous avons utilisé les compléments de résultats sur les dépenses des touristes français à l'étranger, nous avons effectué une comparaison avec les données obtenues avec l'ancien système, à partir des moyens de paiement. Nous avons constaté une sous-estimation en lien direct avec l'absence des voyages professionnels.

Nous avons demandé à la Sofres s'il était possible de contourner cet obstacle. Après réflexion, la Sofres nous a suggéré d'utiliser son panel d'internautes en interrogeant exclusivement les populations les plus concernées par les voyages professionnels, à savoir les cadres supérieurs, les chefs d'entreprise et les professions libérales. Nous avons commencé cette expérience voici un an.

Les premiers résultats nous satisfont mais il est encore trop tôt pour pouvoir présenter l'ensemble du dispositif au Cnis. Nous avons notamment besoin de mesurer les éventuels phénomènes de saisonnalité afin de qualifier la qualité de l'échantillon et la qualité des estimations obtenues à partir de ce dernier. Notre objectif est de présenter ce travail à l'ensemble de la communauté intéressée par les statistiques du tourisme dans le courant de l'année prochaine.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Merci de cette explication. Une enquête de ce type doit-elle être présentée au Cnis lorsqu'elle commence à produire des résultats pertinents ou au cours de sa préparation ?

**Jean-Pierre PUIG, Cnis**

Le fonctionnement d'une enquête en régime régulier suppose le recueil de l'avis d'opportunité de la formation et le passage devant le Comité du label pour avis de conformité. Nous pouvons considérer qu'il s'agit là d'un test préalable à une enquête. S'il s'agit bien d'un test, il n'est pas nécessaire de lancer la procédure de validation. Il est cependant préférable que la formation soit avertie du projet avant qu'il ne soit lancé.

**Jacqueline ARTIGUEBIEILLE, Comité du label**

Je note avec intérêt l'existence de cette enquête. Nous en avons déjà parlé, me semble-t-il. Si elle est liée à SDT, se posera le problème suivant : le Comité du label est censé vérifier si les enquêtes sont effectuées dans les règles de l'art, et en particulier si les enquêtes sont purement statistiques et portent bien sur le sujet annoncé. Nous avons constaté, avec l'enquête SDT, que celle-ci a lieu en parallèle avec une enquête auprès des particuliers sur leur consommation. Nous souhaiterions que le service du tourisme puisse faire en sorte que la collecte soit améliorée et soit purement une collecte « statistique publique ». J'ai noté que l'enquête VEMP n'était pas liée à SDT, ce qui est un point positif.

**Christophe TERRIER, Direction du tourisme**

Nous ne partageons absolument pas cet avis. Je ne peux pas recevoir les arguments exprimés par Madame Artiguebieille.

**II. Suivi des recommandations du groupe de travail « Enquêtes au bord des routes ».****Maurice BERNADET, co-Président**

Je vous propose de considérer que le point 1 est traité et de passer au second point de l'ordre du jour. La parole est à Emmanuel Raoul pour faire le point de la situation.

## **Emmanuel RAOUL, SES**

Je parle sous le contrôle de Lionel Fortin, qui anime le groupe de travail « enquête au bord des routes », groupe dont l'existence découle directement du rapport Abraham. Le rapport concluait en effet au caractère actuellement incontournable des enquêtes au bord des routes et recommandait que soient menées des expérimentations afin de trouver des solutions alternatives.

Nous avons commencé par recenser les démarches de l'ensemble des pays développés. Les pays qui pratiquent les enquêtes « cordon », avec participation des forces de l'ordre, sont l'Allemagne, la Belgique, les Etats-Unis, le Japon, le Canada, le Royaume-Uni et la Suisse. La France rencontre des difficultés pour réaliser ce type d'enquêtes tandis que les Pays-Bas ne pratiquent pas cette méthode et que l'Espagne l'a abandonnée.

En ce qui concerne les solutions alternatives, l'expérience américaine est intéressante mais à considérer avec précaution. Tout d'abord, la superficie des Etats-Unis est sans commune mesure avec la France. En particulier, il est rare de trouver des plaques d'immatriculation étrangères sur les routes américaines, ce qui n'est pas le cas en France. Les enquêtes « cordon » sont plutôt en perte de vitesse aux Etats-Unis. Il existe en revanche un ensemble d'autres méthodologies mises en place. L'une d'entre elles consiste à distribuer une « carte T » aux automobilistes en des points où ils s'arrêtent, carte qu'ils doivent renvoyer par la suite. Il est également possible d'identifier les plaques par lecture optique puis de retrouver leurs propriétaires par l'annuaire téléphonique et de les enquêter quelques jours plus tard, par courrier ou par téléphone. Une autre solution consiste à « marquer » les véhicules en un point donné et de relever ceux d'entre eux qui passent à un autre point.

Revenons au procédé d'identification des plaques suivi d'une enquête ultérieure. Nous travaillons activement sur cette méthode. Les logiciels d'identification de plaques ont beaucoup progressé, notamment grâce à l'instauration du système de péage urbain à Londres.

Plusieurs problèmes se posent néanmoins.

Tout d'abord, une partie des abonnés au téléphone sont sur liste rouge ou orange, ce qui introduit un biais de sélection et limite le taux de réponse.

Les systèmes d'identification des plaques minéralogiques posent quant à eux des problèmes évidents de liberté publique. Il est aisément compréhensible que certaines personnes puissent désirer que l'on ne sache pas, au sein de leur foyer, qu'elles se trouvaient à une heure donnée en un lieu donné. Il s'agit, avec le Cnis et la CNIL, d'étudier le contexte juridique d'une telle enquête. Nous ne pourrions pas procéder de la même manière que pour l'enquête EVE. Nous essayons par ailleurs de comprendre dans quelle mesure ces enquêtes paraissent plus acceptables dans certains pays que dans d'autres : on touche là à la culture de liberté publique propre à chaque pays. Des expérimentations ont lieu en France, consistant à utiliser les arrêts naturels des automobilistes, mais cela introduit également des biais.

Les enquêtes réalisées avec des cartes T aboutissent quant à elles à des taux de retour très faibles et l'on constate en outre que les résidents de la zone d'enquête ont tendance à renvoyer les cartes T plus souvent que les personnes en transit.

Comme l'indiquait le rapport Abraham, nous n'avons pas trouvé la solution miracle. La méthode la plus prometteuse (identification des plaques et enquête postérieure) pose de sérieux problèmes qu'il faut impérativement traiter au préalable. Rappelons toutefois les enjeux de ces enquêtes. Le Ministère des transports a besoin de connaître les mouvements des automobilistes pour programmer les infrastructures routières nécessaires à leurs déplacements. Une majorité de pays développés continue ainsi à pratiquer les enquêtes « cordon », quitte à les compléter par d'autres dispositifs.

## **Maurice BERNADET, co-Président**

Vous avez souligné avec raison le caractère de culture démocratique sous-jacent à cette question. Personnellement, je préférerais amplement être arrêté par un gendarme sur la route qui me demanderait si je souhaite répondre à un questionnaire plutôt que d'être interrogé après que ma

plaque ait été identifiée et que mon nom ait été recherché dans l'annuaire téléphonique. Je ne pense pas que la CNIL soit enthousiaste à l'idée d'un tel procédé.

**Christophe TERRIER, Direction du tourisme**

Existe-t-il un fichier international des plaques minéralogiques ? Sans cela, l'identification des plaques étrangères serait compliquée.

Une enquête a eu lieu dans la région PACA au cours de laquelle des enveloppes T ont été distribuées aux péages autoroutiers. La région Aquitaine vient de retenir BVA, après un appel d'offres, pour le même type d'enquête.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Je souhaite que ce suivi puisse être renouvelé tous les ans en attendant que nous ayons trouvé une solution satisfaisante.

**Lionel FORTIN, Direction des routes**

Je voudrais encore souligner l'enjeu de ce type d'enquêtes. Les enquêtes réalisées au bord des routes se concentrent sur la connaissance de l'origine et de la destination des véhicules. Elles permettent d'alimenter une matrice nationale des déplacements, laquelle conditionne directement les investissements d'infrastructures routières. Il arrive que les enquêtes n'aient pas de lien direct avec un projet et qu'il s'agisse simplement de réactualiser la matrice. Ces enquêtes sont néanmoins liées le plus souvent à des projets routiers particuliers.

Nous espérons que de nouvelles technologies nous permettront dans l'avenir d'effectuer des enquêtes sur les origines et les destinations. Jusqu'à présent, toutes présentent des biais ou des difficultés. En particulier le marquage des véhicules par des puces nécessiterait de munir la France entière de portiques de lecture.

Quoi qu'il en soit, en attendant la dizaine d'années nécessaire à la mise en place de ces nouvelles technologies, nous avons besoin de poursuivre les enquêtes au bord des routes. Selon la recommandation de la Cour des comptes, nous avons mesuré l'évolution du trafic en liaison avec les projets routiers réalisés depuis 20 ans et le résultat est honorable. Nous ne voulons pas que la qualité des enquêtes se dégrade. Les projets routiers ayant tendance à être contestés, leur utilité doit être soutenue par des enquêtes de bonne qualité.

Nous n'avons pour l'instant pas d'autre solution que de demander aux forces de l'ordre de participer aux enquêtes au bord des routes. Nous ne leur demandons d'ailleurs plus d'arrêter eux-mêmes les véhicules, puisque nous utilisons des feux tricolores, mais seulement d'assurer la sécurité de l'opération. Elles acceptent dans la plupart des cas. Leur rôle est indispensable : leur présence incite les automobilistes à s'arrêter. Je précise que les automobilistes sont toujours libres de ne pas répondre à l'enquête. Compte tenu de l'importance de ces enquêtes, nous sommes prêts à négocier des moyens supplémentaires avec la Gendarmerie nationale. Nous évaluons ces besoins à 5 ou 6 postes à temps plein.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Les collectivités locales souhaitent connaître les migrations en milieu urbain, ce qui motive la réalisation d'enquêtes « cordon ».

**Pierre ANGLADE, CDT Pyrénées-Orientales**

Au niveau régional, les enjeux de ces enquêtes sont colossaux. Elles servent aussi bien à la construction d'aménagements touristiques qu'à celui d'aménagements structurels (routes, plans d'eau, barrages...). Nous avons absolument besoin de renouer un partenariat avec la Gendarmerie nationale.

### **III. Point d'information sur les règlements européens en cours**

#### **Claudine LAGUZET, SES**

Les textes européens qui nous intéressent pour les transports concernent d'une part la description du transport en termes physiques et d'autre part, les entreprises de transport et les activités de transports prises parmi les autres activités économiques.

Je vais faire diffuser avec le compte rendu de la présente réunion, une note récapitulant l'ensemble des textes européens en vigueur et en préparation sur les statistiques de transports. Je m'attacherai aujourd'hui à évoquer les textes en cours de discussion.

Concernant les transports en termes physiques, le règlement sur les statistiques ferroviaires (marchandises et voyageurs) est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2003. A la différence de la directive antérieure, il se situe dans le cadre de la loi sur la statistique européenne. Nous risquons donc de rencontrer des problèmes de secret statistique à l'occasion de la diffusion des données rassemblées par Eurostat. Pour l'instant, nous en sommes à la phase de collecte ; la diffusion des résultats n'a pas encore été débattue. La Commission européenne devra faire adopter un règlement spécifique pour la mise en œuvre de la diffusion des données rassemblées en application du règlement-cadre. Nous sommes donc dans l'expectative.

#### **Maurice BERNADET, co-Président**

Ce qui veut dire que vous êtes inquiets.

#### **Claudine LAGUZET, SES**

Tout à fait. J'ai fait part à plusieurs reprises de notre inquiétude sur ce point.

Le règlement sur la route est en application depuis 1999. Le règlement initial présentait des avancées importantes par rapport aux directives antérieures – elles dataient des années 1980 – et introduisait notamment une description des transports au niveau régional, à la fois pour les transports nationaux mais aussi pour les transports intra-européens. Une période transitoire à durée indéterminée était prévue. Aussi, certains des pays européens ne fournissent toujours pas à Eurostat d'informations décrivant les transports de région à région. Ce règlement, bien que datant de 1999, n'est donc toujours pas complètement appliqué. Eurostat a effectué une tentative en début d'année pour mettre fin à cette période transitoire afin d'obtenir une description complète des transports à un niveau suffisamment fin. Cela n'a pas abouti, certains pays ne disposant pas de l'information au niveau requis. Le texte a été retiré en conséquence de l'ordre du jour du comité du programme statistique. Ce retrait est fâcheux : la connaissance des transports sur le territoire français dépend en partie des résultats provenant des autres pays européens, car chaque pays est censé interroger les véhicules qui en sont originaires. C'est en partie pour cela que nous sommes contraints de réaliser, et c'est très onéreux, des enquêtes transit.

Pour ce qui concerne les voies navigables intérieures, la directive actuelle date des années 1980. Se pose également le problème de la connaissance des transports à un niveau localisé. Eurostat travaille actuellement à la rédaction d'un règlement qui se substituerait à cette directive. Nous en sommes encore au stade des réflexions préparatoires.

Les entreprises de transports sont également concernées par les règlements structurel et conjoncturel sur les statistiques d'entreprises. S'agissant du règlement structurel, la statistique européenne est relativement pauvre dans le domaine des transports. Une légère avancée est à signaler au titre de 2002 : les dépenses de personnel pourront dorénavant être étudiées avec la répartition salaires et traitements, d'une part, et charges sociales, d'autre part.

Les entreprises de transport seront concernées par la modification du règlement conjoncturel européen. Une extension est en cours de discussion. La Commission européenne est sur le point de proposer un texte. Il nous faudra à terme de fournir des indices de prix des services de transport, dans

un premier temps pour le transport routier de marchandises – ce que nous avons anticipé – mais aussi le transport maritime, la manutention, l'entreposage et les services de transport aérien de voyageurs utilisés par les entreprises. La Commission européenne a toujours considéré ces informations comme hautement prioritaires. Si le SES ne pouvait pas réaliser les opérations nécessaires, le système statistique français dans son ensemble devrait alors trouver une solution.

Deux autres textes sont en cours de préparation et pourraient concerner les entreprises de transport, parmi l'ensemble des activités économiques. Il s'agit des textes relatifs à la société de l'information et à l'innovation. J'y reviendrai à l'occasion du point sur le programme 2005. Nous envisageons depuis des années d'organiser une enquête sur l'innovation auprès des entreprises de transports. Nous n'avons jamais eu les moyens de la réaliser et l'exigence européenne pourrait nous permettre d'obtenir ces moyens.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Merci pour cet exposé. Avez-vous des questions ?

**Jean-Marc BEGUIN, Insee**

Je pense que le règlement sur les déchets concernera également les entreprises de transports – ce qui ne signifie pas nécessairement que l'on devra réaliser une enquête spécifique, une méthode alternative pouvant être retenue.

Concernant la société de l'information, une enquête annuelle est prévue. Quant à l'innovation, elle ferait l'objet de deux enquêtes quadriennales qui seraient espacées de deux ans l'une de l'autre. Il s'agirait d'intercaler une enquête plus légère entre deux enquêtes plus approfondies.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Les exigences européennes sont peut-être moins prégnantes pour le tourisme, mais il semble que nous les respections moins...

**Christophe TERRIER, Direction du tourisme**

Effectivement. Les règlements n'ont pas évolué mais nous ne sommes toujours pas en mesure de les respecter pour ce qui est des « autres hébergements collectifs » (hors hôtels et campings).

**Jean-Marc CALVAT, Insee**

La seule évolution concerne le détail par pays de résidence avec l'élargissement européen. Ce n'est pas sans poser des problèmes de mesure.

**Philippe LHULLIER, Direction du tourisme**

Je partage cet avis. Il faudrait établir des statistiques pour l'offre et la demande de tous les Etats-membres. Or les objectifs poursuivis sont différents selon les pays. Alors que nous souhaiterions obtenir un dégroupement pour les pays du Maghreb, les Suédois, par exemple, n'y sont pas intéressés. Bien entendu, chaque pays est libre d'ajouter des dégroupements pour ses besoins propres.

La directive sur les statistiques du tourisme comporte des parties obligatoires et des parties facultatives. Chaque Etat-membre fournit, parmi les informations facultatives, celles qu'il est en mesure d'obtenir par les enquêtes existantes. La France ne fournit pratiquement aucune information facultative, et ces parties facultatives sont susceptibles de disparaître.

**Emmanuel RAOUL, SES**

Jean-Marc Béguin a rappelé que les entreprises de transports sont productrices de déchets. Nous étudions la question, qui semble plus facile pour les transports que pour la construction, par exemple. Nous sommes en mesure de modéliser les pollutions aériennes et sonores à partir de données de circulation et de mesures. Reste la question des métaux lourds (le plomb des batteries, par exemple) et les huiles usagées, qui obéissent à des règlements particuliers, et dont on peut mesurer les

volumes. L'impact sur la statistique publique semble donc moins lourd dans le secteur des transports que dans celui de la construction.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Je remercie Christophe Terrier de bien vouloir, à l'instar de Claudine Laguzet, produire une note.

**IV. Examen des avants-projets de programme statistique pour 2005**

**Claudine LAGUZET, SES**

Les restrictions budgétaires auxquelles nous faisons face depuis plusieurs années et les problèmes de personnel du service statistique des transports rendent très compliquée la production statistique de base. Nous travaillons en conditions dégradées. Ceci entraîne le report d'un certain nombre d'opérations pluriannuelles et également d'opérations nouvelles ou ayant besoin d'une rénovation. Certaines opérations vous apparaîtront comme nouvelles mais uniquement parce que nous n'avons pas pu les réaliser au moment voulu. En 2005, les enquêtes nouvelles seront rares pour les mêmes raisons.

En 2003, nous avons pu commencer l'enquête « envois, chargeurs, opérateurs » (ECHO), qui, dépassant les statistiques purement modales, permet de suivre les envois de marchandises depuis le chargeur jusqu'au destinataire final tout le long de la chaîne de transport, tout en connaissant les raisons des choix des chargeurs. Cette opération se poursuit actuellement.

Nous allons également lancer, ainsi que je l'ai annoncé à l'occasion du suivi des avis, un sondage de circulation sur le réseau routier national (i.e. les routes nationales et les autoroutes). La nationalité des véhicules (leur département d'origine pour les véhicules français) sera recueillie, afin de situer la circulation locale par rapport à la circulation de transit. Ces travaux se poursuivront en 2005.

Nous n'avons pas pu lancer en 2004 l'enquête non-obligatoire – mais malgré tout coordonnée au niveau européen – sur les relations interentreprises. Nous ambitionnons toutefois de réaliser en 2005 une enquête spécifique déjà reportée plusieurs fois, sur l'innovation dans les transports. Si le règlement européen est adopté, cela nous aidera à programmer cette enquête. Même en l'absence de règlement européen, ce thème est intéressant. Nous souhaiterions réaliser cette enquête mais pour cela, il nous faudrait des ressources budgétaires en 2005 et des moyens en personnel fin 2004 pour la préparer. Je ne suis pas certaine d'en disposer.

Nous pouvons nous féliciter d'avoir pu lancer l'enquête « Transit » en 2004. Il s'agit de la composante française d'une enquête sur les flux de marchandises en transit terrestre franchissant les barrières alpine et pyrénéenne, en complément des travaux des Suisses et des Autrichiens.

Pour ce qui est de l'amélioration de la connaissance du parc de véhicules en service à partir du fichier central des automobiles (lequel contient un bon nombre de véhicules hors service), nous n'avons toujours guère avancé. Les travaux se poursuivront l'année prochaine. La réimmatriculation complète de tous les véhicules ne devant démarrer qu'en 2007 ou 2008, il nous faut trouver une solution.

Nous poursuivrons en 2005 l'extension de l'enquête trimestrielle sur les prix des services de transport de marchandises. Nous finirons de compléter le transport routier et nous traiterons ensuite les autres secteurs des transports. Toutefois, pour le secteur ferroviaire, même si nous parvenons à recueillir l'information, nous ne sommes pas certains de pouvoir la publier, ce qui paraît paradoxal.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Le recueil d'information sera déjà difficile en lui-même.

**Claudine LAGUZET, SES**

Pour 2005, nous devons insister sur le fait que les travaux préparatoires au renouvellement (prévu en 2007) de l'enquête « Transports » devraient être lancés. Françoise Maurel pourra nous en parler, ainsi que Jean-Loup Madre. Nous débattons de ce sujet depuis plusieurs années et espérons pouvoir concrétiser nos espoirs, en dépit des obstacles financiers, car nous nous sentons portés par la demande.

Quant à l'enquête sur le stationnement public, il semblerait qu'elle n'aura pas lieu en 2005 mais en 2006. Elle sera présentée tout à l'heure.

Il est également apparu nécessaire de présenter à la formation la nouvelle méthodologie Insee-CERTU pour les enquêtes auprès des ménages sur les déplacements et moyens de communication des personnes au niveau local.

**Maurice BERNADET, co-Président**

J'aimerais que Christophe Terrier nous présente l'avant-projet de programme pour 2005 de la partie le concernant.

**Christophe TERRIER, Direction du tourisme**

L'enquête EVE a été lancée. Nous n'avons pas encore de résultats. Nous souhaitons obtenir des résultats réguliers mensuels et trimestriels, en réponse à la demande de la Banque de France, ce qui changera les conditions du suivi. Le Comité du label nous a suggéré des améliorations. Nous allons attendre les premiers résultats. Nous avons demandé des financements au Ministère du budget pour effectuer des tests d'amélioration. Cette enquête est prévue pour se dérouler en continu, même si le contrat n'est valide que pour un an, renouvelable trois fois.

L'enquête SDT fonctionne bien. Nous commençons à obtenir des informations sur les allers-retours dans la journée, un thème qui a été introduit récemment. Le SES a déjà publié un *Infos Rapides* sur les déplacements à longue distance, incluant pour la première fois les déplacements à la journée. Nous avons présenté notre dossier au séminaire de méthodologie statistique du tourisme hier. J'aimerais signaler des avancées méthodologiques dans les analyses à partir du SDT. Grâce à Abdel Khiati, passionné par le sujet, nous obtenons des informations sur le comportement des voyageurs et le nombre de voyages effectués par chacun. Nous nous rendons compte, par exemple, que 4 % des personnes interrogées réalisent 20 % de la totalité des voyages. Les autorités souhaitent connaître le nombre de personnes présentes à un endroit donné à un moment donné. En cas d'attaque bactériologique, où doit-on stocker les vaccins ? Comment tenir compte des touristes présents sur la zone ? Dans le même ordre d'idée, il est important de connaître les jours de départ des touristes pour prévoir l'état du trafic.

Le contrat de l'enquête SDT vient à échéance en 2005. Nous travaillons déjà à l'élaboration de l'appel d'offres, dont l'environnement juridique est complexe. Je crains que ne recommencent de sérieux débats sur la méthodologie car cette enquête intéresse non seulement la Direction du tourisme mais aussi le Ministère des transports et la Balance des paiements (Banque de France).

Nous aurons l'occasion de parler tout à l'heure de l'hôtellerie.

L'an prochain, une évolution de l'enquête camping est prévue, pour refléter la profonde évolution des campings eux-mêmes : ces derniers sont devenus beaucoup plus confortables ces dernières années, privilégiant l'habitat en dur (mobile-home, chalets) au détriment des tentes..

L'Insee va réaliser l'enquête vacances à l'automne 2004. Les résultats devraient être fournis en 2005. Dès le début, l'Insee nous a associés au comité de pilotage. Nous avons ainsi synchronisé nos actions.

Pour information, je vous signale l'existence de méthodologies nouvelles pour de futures enquêtes (à sites multiples, à poids partagé...). Sous l'impulsion d'Anne Coutière, de l'Observatoire régional du tourisme de Bretagne, l'ENSAI et le laboratoire « méthodologie d'enquêtes » (J.C. Deville) ont

participé activement à ce projet. Certains problèmes ne pourront être résolus qu'en les affrontant concrètement. Le test de cette nouvelle méthodologie aura lieu en Bretagne. L'Alsace souhaite également une aide pour effectuer sa propre expérience. Faut-il attendre que l'expérience bretonne ait abouti ou mener les deux de front ? Je souhaite que nous puissions développer ce genre d'opération dans toutes les régions et que nous puissions en tirer un jour des enseignements au niveau national. L'appui des méthodologues régionaux de l'INSEE nous paraît indispensable.

J'ai constaté avec satisfaction, dans les travaux de Jacques Ho Ta Khanh, que les comptes du tourisme présentaient des éléments de cohérence avec les comptes nationaux.

Enfin, nous souhaitons établir une relation entre les données structurelles telles qu'elles apparaissent dans l'EAE et celles offertes par les partenaires professionnels. Ainsi, si les professionnels manifestent un jour une inquiétude sur leur devenir, nous pourrions mieux situer leur structure et leur évolution.

### **Françoise MAUREL, Insee**

Dans mon département (prix à la consommation, ressources et conditions de vie des ménages) serait affecté le responsable de la future enquête transports. C'est à ce titre que j'interviens.

L'Insee est favorable à la réalisation de l'enquête « transports » auprès des ménages dans le cadre du programme de moyen terme et lui a réservé une place dans le calendrier des enquêtes courant 2007. Plusieurs conditions doivent être réunies avant de pouvoir réaliser une enquête si complexe à cette échéance.

La complexité de cette enquête nécessite d'une part des dépenses importantes (de l'ordre de deux millions d'euros de coûts externes) et d'autre part un long délai de préparation. Ainsi, pour tenir cette échéance, nous devons avoir recueilli les besoins et fixé les objectifs et les conditions de réalisation de l'enquête dès la fin de l'année. Nous avons engagé une réflexion avec le SES en ce sens. Nous allons faire en sorte de nous partager les responsabilités pour la conduite de cette enquête. Il n'existe pas dans ma direction de spécialiste des transports ; nous aurions donc besoin d'un renfort pour la conception de l'enquête.

L'Insee a prévu des moyens pour la maîtrise d'œuvre et financerait l'essentiel des coûts internes (statistiques et informatique). La maîtrise d'ouvrage et les coûts externes dépendraient plutôt du Ministère des transports et des partenaires qu'il pourra rassembler. Nous avons commencé à travailler avec Claudine Laguzet et nous pensons constituer un groupe de travail en septembre et commencer à réunir les financements à court terme.

### **Maurice BERNADET, co-Président**

Pourriez-vous, Monsieur Madre, compléter cet exposé sur le plan scientifique ?

### **Jean-Loup MADRE, INRETS**

L'INRETS est traditionnellement sollicité pour la conception des enquêtes transports en partenariat avec l'Insee et le SES. Nous avons déjà collaboré en 1980-1982, et en 1993-1994. Guy Bourgeois, notre directeur général, détachera probablement la personne dont l'Insee a besoin pour le suivi de l'enquête. Un candidat a déjà été identifié et les discussions sur le financement sont bien engagées.

Il est important que cette enquête soit coordonnée avec celles ayant lieu au niveau local, en particulier celles sur les ménages et leurs déplacements, dont la méthodologie va être présentée tout à l'heure par Marie-Odile Gascon.

Pour revenir un instant sur le panel SDT, je voudrais souligner que, du point de vue juridique, les appels d'offres sur les panels sont difficiles. Les Allemands sont d'ailleurs en train d'en faire l'expérience en voulant changer de prestataire pour leur panel sur la mobilité.

**Emmanuel RAOUL, SES**

Françoise Maurel a fort bien présenté l'architecture du projet. Le Ministère chargé des transports se sent pleinement impliqué et notamment responsable de la mise en place du plan de financement pour les coûts externes. Les travaux techniques et scientifiques doivent avoir lieu en parallèle : ils auront leur importance pendant la négociation budgétaire. Les directions chargées des transports au Ministère, mais aussi de nombreux organismes extérieurs para-administratifs ou extérieurs, sont heureusement fort motivés par cette enquête. Le débat sur le contenu du questionnaire sera donc riche mais complexe à maîtriser.

**Jean-Loup MADRE, INRETS**

La réflexion sur l'enquête est conduite sur le cadre international à travers un projet de recherche du Ministère des transports en partenariat avec le LET (Laboratoire d'économie des transports) et nos collègues de Namur. Par ailleurs, dans le cadre de l'opération COST 355 (« changer de comportement vers des mobilités plus durables »), lancée hier à Bruxelles, la méthodologie des enquêtes nationales constitue l'un des trois axes de recherche. Une dizaine de pays européens seraient intéressés à participer à ces travaux et à partager leur expérience.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Avez-vous des questions ?

**Jean-Marie MOCQUET, DRT Poitou-Charentes**

J'aimerais compléter l'information de Monsieur Terrier et illustrer les besoins au niveau régional. L'échelon régional sera revêtu d'une importance particulière par le transfert probable de compétence du tourisme aux régions à compter du 1<sup>er</sup> janvier prochain. Cependant l'Etat reste partenaire dans le cadre des contrats de plan.

Les régions font face à des besoins qualitatifs. Il s'agit de répartir, entre le niveau national et le niveau régional, les responsabilités de chacun pour l'étude des comportements. Le Cnis me semble le mieux placé pour produire des propositions en la matière. Cette définition des niveaux de responsabilité national et régional permettrait d'éliminer les doublons que chacun dénonce mais que personne ne parvient à corriger. Gérard Ruiz a soulevé ce point dans un rapport à l'occasion du programme à moyen terme 2004-2008.

Au niveau local, le manque de lisibilité est important. Ne serait-ce pas l'occasion de réintégrer l'Observatoire national du tourisme dans la Direction du tourisme ? Au niveau régional, les responsabilités sont mal définies.

**Jean-Charles SIMIAND, co-Président**

En qualité que co-Président de cette formation mais aussi en tant que vice-Président du Comité régional du tourisme de Rhône-Alpes, représentant du tourisme au CESR, et ancien conseiller régional, je pense que vous avez eu raison d'intervenir. Il me semble cependant opportun d'apporter quelques corrections.

Il n'existe pas obligatoirement de double compte. Nous avons vu à l'occasion du séminaire de l'ONT, hier, que les données du SDT ne sont à peu près applicables que dans les grandes régions touristiques et dans certains domaines. Par exemple, il existe un décalage pour les sports d'hiver. Les ORT se sont développés et établissent des données régionales. Les ORT et les ODT (observatoires départementaux) cherchent à travers l'ONT un moyen de coordonner les données nationales, d'une part, et les données régionales et départementales, de l'autre. L'ONT a donc parfaitement sa place et les doubles comptes sont très rares.

**Jean-Pierre PUIG, Cnis**

Cette intervention dépasse très largement la question du tourisme mais englobe toute la décentralisation. Le risque de doublon et de désorganisation dans ce contexte est réel. Rappelons que la racine du mot « statistique » est « état ».

Un groupe de travail a été constitué au sein de l'Insee, dans son rôle de coordination, sur les conséquences statistiques de la décentralisation. Il a déjà contribué à un article sur la loi de responsabilité locale, qui précise les règles globales en matière statistique. Nous savons qu'il n'est pas suffisant de donner des principes généraux pour être à l'abri des difficultés. Nous réactivons ce groupe pour examiner, dans le cadre des décrets d'application, comment coordonner les différents ministères, de telle sorte que les modalités d'organisation de la statistique dans chaque domaine soient conçus de façon à éviter les doublons et les initiatives intempestives.

### **Christophe TERRIER, Direction du tourisme**

Les statistiques du tourisme font déjà partie, selon la loi de démocratie de proximité, des compétences de la Région. Les Régions sont fortement intéressées par le tourisme en raison de son influence sur leur économie.

Depuis quelques années, la cohérence des données est bonne au niveau régional pour les enquêtes camping et hôtellerie. Nous payons pour un échantillonnage représentatif de la région, tout en laissant la possibilité aux partenaires locaux de négocier des extensions d'échantillons. J'avoue être inquiet au sujet de la possible disparition des DRT et du devenir des contrats de plan. Dès le départ, il a été établi que l'Etat ne financerait que les enquêtes coordonnées. Sans cette contrainte, il faudrait convaincre les partenaires locaux de l'intérêt d'agir de façon coordonnée au niveau national plutôt que de choisir un prestataire indépendant au niveau local. Les résultats obtenus ne seraient, sinon, plus comparables.

Enfin, j'aimerais évoquer la question de l'ingénierie de comptage et d'évaluation locale. Un musée ou un équipement touristique ne possèdent souvent pas l'équipement pour mesurer la fréquentation ni la provenance des visiteurs et pas davantage les retombées économiques locales. L'ONT, l'AFIT (Agence française de l'ingénierie touristique) et le SEATM doivent constituer un organisme commun en 2005. Leurs compétences respectives sont en cours de discussion. Les responsables locaux doivent comprendre l'intérêt de réaliser des procédures de comptage au niveau local.

## **V. Proposition de réponse à la demande exprimée par le Ministère chargé des transports**

### **Emmanuel RAOUL, SES**

J'aimerais rappeler en premier lieu les fondements de cette demande. Nous assistons à deux phénomènes qui pourraient nous conduire, si nous n'y prenons garde, à une situation contradictoire. Tout d'abord, nous faisons face à une montée très forte des attentes en matière d'information localisée. Par exemple, s'agissant des enquêtes au bord des routes, nous avons besoin d'une information finement localisée. Nous n'avons pas les moyens de construire une information aussi fine sur tout le territoire français.

Par ailleurs, du point de vue de l'offre, nous constatons plutôt une régression de la qualité de l'information disponible. Il existe pour l'essentiel deux sources d'information dans le secteur des transports : les enquêtes et les sources administratives ou d'entreprises. Or dans ce secteur, les opérateurs connaissent un mouvement de libéralisation important, qui concerne, entre autres, la SNCF et Air France. Considérant que l'information est de nature stratégique, certaines de ces entreprises ne souhaitent pas fournir les informations avec le même degré de détail que précédemment. Le compromis consistant à disposer d'informations assez complètes en interne et moins détaillées pour la diffusion permettait d'obtenir un équilibre. Il est aujourd'hui rompu par la restriction progressive des informations, phénomène encore plus marqué pour le chemin de fer que pour l'air, d'ailleurs.

Suite au CIADT du 18 décembre dernier, le ministre chargé des transports a décidé de revenir sur des éléments déjà en partie traités dans le programme de moyen terme de cette formation. Il s'agit de s'interroger tout d'abord sur la nature des demandes. Les demandeurs d'information sur les transports sont nombreux et variés. Les collectivités locales ont des besoins d'informations différents selon leurs responsabilités (sommairement, les transports de voyageurs pour les Régions et le réseau routier pour les Conseils généraux). Par ailleurs, lorsque tout grand projet d'infrastructures est en projet, un débat démocratique doit en outre avoir lieu et nécessite des informations.

**Maurice BERNADET, co-Président**

J'aimerais ajouter que les chercheurs ont aussi des besoins.

**Emmanuel RAOUL, SES**

Tout à fait. Or, dans un contexte budgétaire fortement contraint, il nous semble indispensable de dresser un inventaire détaillé des différentes natures des demandes d'information et de les hiérarchiser, sachant que nous ne pourrions pas les satisfaire toutes, puis de réfléchir à la méthode pour y répondre au mieux, non seulement du point de vue de la réalisation des enquêtes, mais aussi du point de vue juridique.

Illustrons cette idée par un exemple. L'entrée d'un opérateur dans le domaine concurrentiel rend le plus souvent nécessaire l'instauration d'un régulateur du marché. Ainsi, si la SNCF entre progressivement dans le domaine concurrentiel, il n'en demeure pas moins que le Ministère chargé des transports a besoin de réguler les transports de marchandises et de voyageurs. Il est possible d'introduire des exigences d'information dans une concession de service public. Or, il est assez rare de voir un article d'une concession autoroutière traiter de la disponibilité de l'information, par exemple. L'information disponible peut d'ailleurs concerner également le tourisme.

Pour traiter ce sujet, nous avons pensé initialement à une mission conjointe des inspections de l'Insee et du Ministère chargé des transports. La question posée consistant d'abord en un retour sur l'analyse des besoins, nous estimons adéquate la mise en oeuvre d'un groupe de travail, tout en rappelant que nous sommes attachés au fait que l'Insee soit directement concerné par l'aboutissement des travaux de ce groupe.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Cette démarche présente un intérêt notable. Il s'agit d'une initiative du Comité des directeurs transports, qui regroupe tous les responsables d'administrations centrales du Ministère des transports. Cette démarche me paraît tout à fait intéressante par son caractère global. Je suis également conscient que satisfaire une demande aussi large ne sera pas facile et nécessitera un travail de préparation important.

J'ignore si le Cnis doit prendre une position par rapport à cette demande où si elle doit être considérée comme une simple information.

**Jean-Pierre PUIG, Cnis**

Nous pourrions le mentionner dans les avis, dans la mesure où il s'agira d'un groupe de travail du Cnis.

## **VI. Examen de projets d'enquêtes pour avis d'opportunité**

**Maurice BERNADET, co-Président**

L'examen de trois projets d'enquêtes est prévue. Nous allons entendre en premier lieu Jean-Marc Calvat pour la présentation de l'enquête de fréquentation dans l'hôtellerie.

## 1. Enquête de fréquentation dans l'hôtellerie

### Jean-Marc CALVAT, Insee

Il s'agit de renouveler l'avis d'opportunité datant de quelques années. Cette enquête est une composante essentielle du système d'information statistique sur la fréquentation touristique. Elle permet de suivre mensuellement les principaux paramètres de la fréquentation touristique dans l'hôtellerie, et même selon une fréquence bimensuelle, puisque nous produisons également des données provisoires le 15 du mois. Nous respectons strictement le délai de production des données, aussi bien pour les données provisoires que pour les définitives, depuis plusieurs années.

Cette enquête est réalisée dans le cadre d'un partenariat entre la Direction du tourisme, les partenaires régionaux et locaux chargés du tourisme et l'Insee. Ce partenariat a permis d'adapter l'enquête aux besoins d'information statistique au niveau régional et local. Le système d'échantillonnage est ainsi variable selon les régions, et même selon les villes.

Pour l'avenir, le dispositif de l'enquête n'est pas appelé à évoluer. Le champ initial de l'enquête était l'hôtellerie classée. Nous avons commencé en 2003 à l'étendre à l'hôtellerie de chaîne car nous avons besoin de connaître le nombre de chambres disponibles. Nous devons, je pense, étendre à terme le champ de l'enquête à l'ensemble de la branche hôtelière au sens de la future NAF (ce qui correspond aux codes APE 551A et 551C).

Nous avons mis en place un double système de questionnement, comprenant un questionnaire normal et un questionnaire allégé. Lorsque nous avons rénové l'enquête en 1999, du fait de la difficulté à demander l'origine de la clientèle dans les hôtels en France (les clients ne sont pas tenus de présenter une pièce d'identité à leur arrivée, contrairement à de nombreux pays), nous avons simplifié le questionnaire en ne prévoyant plus que deux modalités pour la nationalité : « français » ou « étranger ». Tous les acteurs régionaux et locaux ont besoin d'une information détaillée et nous poussent à utiliser le questionnaire détaillé. Au cours des années, nous sommes passés d'un quart à moins d'un cinquième de l'échantillon interrogé en questionnaire allégé, alors que le questionnaire détaillé représente un coût plus élevé.

Signalons enfin que cette enquête doit rejoindre le champ des enquêtes de l'Insee pour lesquelles une réponse par Internet sera possible.

### Jean-Charles SIMIAND, co-Président

Sur la fiche qui nous est présentée, vous évoquez la diffusion des résultats au niveau des organismes touristiques nationaux mais aussi au niveau régional, de la part des directions régionales de l'Insee. Je formule un souhait très important à ce sujet, m'appuyant sur l'exemple de Rhône-Alpes : malgré des demandes répétées, la diffusion continue de s'effectuer par l'intermédiaire d'une publication ayant pour titre « La fréquentation touristique de Rhône-Alpes ». Cela a abouti, en particulier chez les nouveaux élus, à une mésestimation pour un rapport de un à dix de la réalité de l'importance des nuitées dans notre région. Voilà plusieurs années que nous répétons cette remarque. Ce n'est qu'en entrant dans le détail de la publication – ce qu'un élu n'a souvent pas le temps de faire – que l'on peut avoir une idée précise. Finalement, ce sont des statistiques dix fois inférieures à la réalité qui sont communiquées.

### Maurice BERNADET, co-Président

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de débattre de l'opportunité de l'enquête, dont tout le monde semble partager le sentiment de sa nécessité. Nous ne pouvons que nous réjouir de son extension, bien que nous soyons encore loin de satisfaire les obligations européennes.

### Jean-Marc CALVAT, Insee

Sur ce point précis, le besoin d'information dépasse amplement ce qui est prévu par la directive européenne. La directive ne demande qu'une information nationale détaillée par pays. Au niveau des

NUTS (qui correspondent aux régions pour la France), il est simplement demandé de communiquer annuellement des informations déclinées en « résidents » et « non-résidents ». Les deux modalités du questionnaire suffisent donc à satisfaire les exigences de la directive.

**Maurice BERNADET, co-Président**

C'est une des rares enquêtes nationales qui permette d'obtenir des résultats au niveau départemental.

**Jean-Marc CALVAT, Insee**

C'est la seule enquête qui associe des acteurs au niveau national, régional, départemental, et même local, puisque des offices de tourisme ont signé une convention avec nous.

Je transmettrai votre remarque à mes collègues de Rhône-Alpes.

**Jean-Charles SIMIAND, co-Président**

Je n'ai constaté le phénomène qu'en Rhône-Alpes mais je pense qu'il doit s'être produit ailleurs.

**Jean-Marc CALVAT, Insee**

Il est vrai que seule une partie de la fréquentation touristique est abordée mais l'hôtellerie et le camping représentent tout de même plus de la moitié de la fréquentation touristique marchande. S'il nous reste encore à accomplir des progrès en dehors de ces domaines, le dispositif est déjà assez conséquent. Le rapport Ruiz considérerait même que nous consacrons beaucoup de moyens à cette enquête, au détriment d'une observation des autres modes d'hébergement.

**Jean-Charles SIMIAND, co-Président**

Certes, les campings et les hôtels représentent une partie importante du domaine marchand mais les données présentes dans le mémento du tourisme englobent aussi le non-marchand. Lorsqu'il s'agit d'évaluer le poids d'une région par rapport à ses concurrentes et de réclamer des crédits et des actions spécifiques, c'est bien l'ensemble des nuitées que l'on prend en considération.

**Jean-Marie MOCQUET, DRT Poitou-Charentes**

Cette étude n'est que partielle par rapport à la fréquentation mais elle est fondamentale pour les services de l'Etat, par exemple pour les commissions départementales de création hôtelière. Cet outil est une référence absolue : il est repris aussi bien au niveau régional que départemental. Je vous signale qu'il est utilisé de façon exhaustive, en Poitou-Charentes, pour des conventions avec le CRT ou les CDT.

**Jean-Marc CALVAT, Insee**

En Poitou-Charentes, la période d'enquête auprès des campings est même prolongée.

**Christophe TERRIER, Direction du tourisme**

Nous sommes heureux qu'il existe des extensions régionales allant jusqu'à l'exhaustivité car, lorsque se produit une marée noire, c'est le seul outil qui nous permette d'évaluer les conséquences sur le tourisme au niveau local. Le niveau régional n'a en effet guère de sens car l'influence de la marée noire se borne à la zone côtière souillée.

Nous mettons en ligne sur notre site les résultats régionaux tous les 18 du mois.

Pour les sports d'hiver, le nombre de formules d'hébergement s'étant multiplié, il est vrai que, par cette enquête, nous ne disposons que d'une petite partie de l'information sur la fréquentation touristique : ceci nous incite à nous rapprocher des professionnels pour prendre en compte les autres modes d'hébergement.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Je vous propose de considérer que la formation émet un avis favorable.

***La Formation « Transports, tourisme » émet un avis d'opportunité favorable pour l'[enquête de fréquentation dans l'hôtellerie](#).***

## **2. Enquête sur le stationnement public**

**Marie-Odile GASCON, CERTU**

L'enquête sur le stationnement sera réalisée en 2006 sur les données de 2005. Cette enquête n'est pas strictement d'ordre statistique car certains résultats peuvent être publiés de façon individualisée pour les communes de plus de 20 000 habitants mais nous la déclarons au Cnis

A notre connaissance, il n'existe pas d'autre source statistique sur le stationnement. Les villes sont très demandeuses de cette information. Nous élaborons des scénarii et des réponses aux questions de notre Ministère. Cette enquête permet de situer les villes les unes par rapport aux autres pour ce qui concerne le nombre de places de stationnement payant ou gratuit mais cela permet aussi de déterminer les politiques de déplacement dans leur ensemble.

Aucun changement ne sera porté au questionnaire par rapport aux enquêtes précédentes. Quant au mode de diffusion et d'utilisation, le seul changement serait une publication de résultats sur Internet (nous n'avons pas de site à l'époque de la précédente enquête).

L'enquête a été fort utilisée pour des PDU et dans le cadre de la loi SRU. Je ne peux pas présager de l'usage qui en sera fait pour les enquêtes futures. Nous avons fréquemment affaire à l'Association des maires de France ou à des gestionnaires de parcs de stationnement. Nous demandons aux villes de nous signaler s'il existe des informations qu'elles ne souhaitent pas voir diffusées de façon individualisée. En particulier, les données concernant les recettes et la verbalisation ont un caractère sensible, certaines villes ne tenant pas à afficher leur incapacité à atteindre leurs objectifs. Nous respectons ce souhait ; toutes les données d'offre sont en revanche susceptibles d'être diffusées nominativement car elles tombent dans le domaine public.

**Maurice BERNADET, co-Président**

L'on peut lire que l'enquête a été réalisée en 1985, 1995 et 2000 et qu'elle est prévue à périodicité quinquennale, mais que la prochaine édition aura lieu en 2006...

**Marie-Odile GASCON, CERTU**

Les enquêtes précédentes ont porté sur les données de 1985, 1995 et 2000 ; l'enquête avait été réalisée pendant le premier semestre de l'année suivante.

**Christophe TERRIER, Direction du tourisme**

La problématique du tourisme est-elle prise en compte ? Je pense en particulier à des villes dont la population croît pendant l'été ou au stationnement dans Paris.

**Marie-Odile GASCON, CERTU**

Il n'existe pas de données spécifiques sur le tourisme. Les données portent sur une fréquentation moyenne sur l'année. Nous demandons toutefois aux municipalités de nous préciser les moyens de paiement qui sont utilisés. Nous sommes alors en mesure de savoir si les touristes peuvent facilement stationner. Nous prenons en compte les systèmes innovants, comme à Dijon, où des agents encaisseurs sont présents. Nous questionnons également les villes sur les points de stationnement prévus pour les cars et sur les tarifications éventuellement pratiquées.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Dans le cadre du PREDIT (Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres), des travaux ont utilisé cette enquête.

**Marie-Odile GASCON, CERTU**

Nous avons effectivement exploité les données de cette enquête pour des recherches du PREDIT qui ont effectivement utilisé les quelques informations concernant le tourisme. L'enquête ne comporte cependant pas de volet spécifique pour le tourisme.

**Emmanuel RAOUL, SES**

Gardons à l'esprit que le stationnement est l'une des manières de réguler la circulation en ville. Cet outil est donc fondamental.

**Jacqueline ARTIGUEBIEILLE, Comité du label**

Quel est le statut de cette enquête ? Il semblerait que ce ne soit pas tout à fait une enquête administrative auprès des collectivités locales. Je suis troublée par le fait que certaines données individuelles seront diffusées, contrairement à d'autres. Je suppose que vous voulez passer devant le Comité du label, contrairement à 2001...

**Marie-Odile GASCON, CERTU**

La première fois que nous avons présenté cette enquête, le Cnis nous avait demandé dans un premier temps de vérifier qu'il ne s'agissait pas d'une enquête administrative. Cela m'a été confirmé par écrit par le Cerfa. Cette enquête n'a pas davantage le statut d'enquête statistique. Nous l'avons qualifiée de la même manière que les enquêtes sur les transports collectifs urbains et départementaux que nous gérons, à savoir en tant qu'enquête technique. Cela nous autorise, après avoir recueilli l'aval des enquêtés, à diffuser des informations les concernant.

Nous ne sommes passés devant le Comité du label à l'époque que pour nous assurer que notre enquête n'était pas une enquête statistique. Nous n'avons pas obtenu de label. Nous ne demandons pas au Comité du label de réexaminer cette enquête ; nous répondons simplement à notre devoir d'information du Cnis car nous sommes une administration.

Concernant la diffusion des données individuelles, nous demandons clairement sur le questionnaire aux communes si elles sont consentantes à la diffusion des informations la concernant. Nous les relançons systématiquement si elles n'ont pas fourni une réponse claire.

**Jacqueline ARTIGUEBIEILLE, Comité du label**

J'en déduis que vous présentez une information au Cnis et que vous ne demandez pas d'avis pour opportunité.

**Jean-Pierre PUIG, Cnis**

Nous devons savoir où nous nous situons du point de vue juridique. N'étant pas dans le cadre de la loi de 1951, il ne s'agit pas d'une présentation pour avis d'opportunité. En effet, la loi de 1951 ne prévoit pas de traitement différencié des enquêtés pour la diffusion des résultats. Il s'agit donc bien d'une information du Cnis pour une enquête qui ne dépend pas de la loi de 1951, cette information répondant au besoin de connaître exhaustivement les travaux menés en faveur de la connaissance statistique. Nous ne devons pas prononcer d'avis d'opportunité.

**Maurice BERNADET, co-Président**

J'en prends acte. Je ne suis pas juriste mais je pense, à titre personnel, que l'on devrait établir une forme d'avis d'opportunité même si le Comité du label n'intervient pas. Je découvre que l'avis d'opportunité et le passage devant le Comité du label sont liés. Je regrette que l'on ne puisse pas donner d'avis d'opportunité mais je me réjouis que nous soyons informés.

**Jacqueline ARTIGUEBIEILLE, Comité du label**

Nous avons connu un précédent voici deux ans, avec une enquête présentée par la DGAC. L'enquête devait débiter quelques jours après le passage pour avis d'opportunité. J'avais alors demandé si l'enquête passerait devant le Comité du label. La DGAC a répondu par la négative et l'un de vous en a alors conclu qu'il ne s'agissait pas d'une présentation pour avis d'opportunité.

Cela dit, l'enquête pourrait bien être scindée en deux parties, dont une pourrait alors relever de la loi de 1951, à condition qu'elle passe devant le Comité du label.

**Marie-Odile GASCON, CERTU**

Nous ne souhaitons pas le faire. Je précise que nous organisons deux autres enquêtes annuelles sur les transports collectifs qui disposent du même statut (le Cnis a été informé) mais nous ne les présentons pas chaque année au Cnis car le questionnaire est reconduit d'une année sur l'autre. Il avait semblé nécessaire que le CERTU rappelle que l'enquête sur le stationnement existera car elle n'est réalisée que tous les cinq ans.

Il me paraît compliqué de passer devant le Comité du label, d'autant plus qu'il s'agit d'un questionnaire unique et que nous ne pouvons pas séparer les informations qui pourraient faire l'objet d'une publication individuelle. Hormis pour les questions relatives à l'offre, pour lesquelles les communes savent qu'elles ne peuvent s'opposer à leur diffusion, s'agissant de données publiques, les communes peuvent déterminer précisément quelles données elles souhaitent préserver. Les informations considérées comme confidentielles varient donc d'une commune à l'autre.

**Jean-Marc BEGUIN, Insee**

Dans le cas présent, puisque l'enquête n'obéit pas à la loi de 1951 et ne doit pas passer devant le Comité du label, l'incidence d'un avis d'opportunité négatif serait nulle : l'enquête pourrait toujours se dérouler. Le fait de vous placer dans le cadre de la loi de 1951 vous permettrait de contraindre une collectivité locale à répondre au questionnaire. Comment gérez-vous les refus ?

**Claudine LAGUZET, SES**

En tant que rapporteur de la formation, je me suis toujours attachée à faire en sorte que les enquêtes soient présentées à la formation pour information. La précédente enquête sur le stationnement a ainsi été présentée, de même que d'autres opérations.

Concernant les enquêtes sur le transport urbain, nous avons convenu avec le Comité du label que les concessionnaires fournissent l'information dans le cadre d'une relation contractuelle et que cela ne relevait donc ni de la loi de 1951, ni d'une opération administrative.

Nous pourrions réexaminer la question du passage devant le Comité du label. Quoi qu'il en soit, il est important que l'ensemble des partenaires connaisse l'existence de cette enquête. Nous disposons encore de temps pour examiner ces questions puisque cette enquête n'aura lieu qu'en 2006.

Je pensais par ailleurs que si l'entreprise ou la collectivité donnait son accord pour la diffusion d'une information, elle pouvait être normalement diffusée.

**Jean-Marc BEGUIN, Insee**

Il existe une jurisprudence récente en ce sens délivrée au dernier Comité du secret.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Nous allons laisser au CERTU le temps de la réflexion. Nonobstant la possibilité de donner un avis d'opportunité, je pense que nous pourrions dire que *nous trouvons cette enquête opportune*.

### **3. Enquête auprès des ménages sur les déplacements et les moyens de communication des personnes**

#### **Marie-Odile GASCON, CERTU**

Ce type d'enquête existe déjà depuis les années 1960 mais la méthodologie en a été renouvelée récemment par l'Insee et le Ministère de l'équipement. Les nouvelles techniques de la recherche statistique ont été mobilisées et il a été fait en sorte d'abaisser les coûts et la charge d'enquête, tout en améliorant la précision des résultats. David Lévy va vous présenter ces modifications.

L'enquête porte sur les déplacements urbains des résidents d'une zone. Elle est réalisée à la demande d'une collectivité locale. L'Etat participait jusqu'à présent à son financement, sous réserve que le cadre de l'enquête soit strictement respecté. L'intérêt, pour l'Etat, était de disposer des résultats sous une forme standard, ce qui pouvait alimenter ses propres recherches.

Cet outil est utilisé à la fois pour produire des données de cadrage au niveau local mais aussi pour évaluer les politiques de transports ou de dans le cadre de la loi sur les transports collectifs en site propre. Ces enquêtes sont de plus en plus utilisées pour la mise en œuvre des PDU (plans de déplacement urbain).

Nous disposons d'une base de données rassemblant les résultats de 80 enquêtes dans 50 villes. L'enquête s'applique aux zones urbaines de plus de 100 000 habitants mais nous avons défini une méthode adaptée aux plus petites villes. La comparabilité dans le temps et dans l'espace est assurée par la constance de la méthode et par la cohérence avec l'enquête nationale transports. Depuis les années 1970, période d'introduction des premiers résultats dans la base de données, cette méthode est à peu près inchangée. Nous souhaitons aujourd'hui la rénover et corriger quelques imperfections.

#### **David LEVY, Insee, DR de Bretagne**

L'Insee et le CERTU ont réfléchi pendant un an à la rénovation de cette enquête. Il s'agissait en premier lieu d'adapter le système statistique à une demande croissante des collectivités locales.

Parallèlement, la superficie du territoire d'enquête tend à augmenter : des enquêtes récentes dépassent largement le cadre des agglomérations et des aires urbaines, pour lesquels la méthodologie avait été construite. Les coûts de collecte évoluent également en fonction de la superficie du territoire d'enquête.

Enfin, le Comité du label nous a adressé des demandes assez précises ayant trait à la collecte. Un groupe de travail a été constitué avec des experts du Ministère de l'équipement, les concepteurs de l'enquête, et des spécialistes de la méthodologie statistique. Il a abouti à quatre conclusions principales :

- La méthode d'échantillonnage et le traitement des non-réponses sont réalisés avec des outils statistiques récents et reconnus par l'ensemble de la communauté. Grâce à ces outils, il a été possible d'optimiser la taille des échantillons et de cibler les populations de façon plus précise, ce qui a induit un gain de qualité des résultats tout en permettant de mieux maîtriser les coûts de collecte. Cela répondait à une demande fondamentale.
- Des contrôles de qualité mais aussi des techniques d'échantillonnage innovantes en cours d'enquêtes, ont été introduits.
- Le groupe a proposé une valorisation des données récoltées par l'intermédiaire d'une maquette de diffusion qui serait utilisée par le CERTU ou par l'Insee (selon qui organise la collecte).
- Enfin, le questionnaire est en phase de révision, l'opération visant à mettre à profit l'expérience acquise par l'Insee au cours des enquêtes auprès des ménages. Certaines questions n'avaient pas évolué alors que les concepts auxquels elles se rattachaient avaient changé ; elles devaient donc être modifiées en conséquence.

Nous vous demandons donc un avis d'opportunité à la fois pour ce type d'enquête et pour sa méthodologie.

**Jacqueline ARTIGUEBIEILLE, Comité du label**

Le Comité du label a déjà examiné une enquête (celle de Lorient). Elle va en examiner deux autres (à nouveau Lorient, avec le questionnaire rénové, et Besançon) dans quelques jours. Le Comité du label a soulevé une difficulté dans le questionnaire concernant la partie « opinions » propre au CERTU. Le Comité du label avait souhaité qu'une réflexion soit conduite à propos de questions qui ne sont plus pertinentes dans le cadre d'un questionnement statistique moderne.

**Maurice BERNADET, co-Président**

Les données de ces enquêtes sont fréquemment utilisées par les chercheurs qui travaillent sur les transports urbains.

**Marie-Odile GASCON, CERTU**

Nous travaillons actuellement avec le centre Quételet, qui a pour objet d'améliorer l'accès des données administratives au monde de la recherche. Nous allons demander une autorisation permanente de diffusion aux collectivités. Nous n'avons pas de droit de rediffusion simple pour l'instant. Nous espérons que le monde de la recherche pourra accéder par le biais du centre Quételet plus facilement qu'auparavant aux données d'enquête, et que l'enquête en sera ainsi mieux valorisée dans la communauté des chercheurs.

***La Formation «Transports, tourisme » émet un avis d'opportunité favorable pour [l'enquête auprès des ménages sur les déplacements et les moyens de communication des personnes](#) (Méthodologie Insee-Certu grandes agglomérations)***

## **VII. Examen du projet d'avis de la formation**

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

Le président remercie les participants et lève la séance.

---

### **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 29 octobre 2004** ([cnis@insee.fr](mailto:cnis@insee.fr) - tél. 01 41 17 52 62). Ces modifications seront prises en compte dans le Rapport annuel d'activité 2004.

---

**DOCUMENTS PRÉPARATOIRES**

---

- Avis sur les programmes à moyen terme 2004-2008 et sur les programmes statistiques 2004
- Fiches de présentation des enquêtes pour avis d'opportunité
- Annexe au point V de l'ordre du jour

## AVIS D'OPPORTUNITÉ

---

### **Tourisme**

- Enquête de fréquentation dans l'hôtellerie

### **Transports**

- Enquête sur les déplacements et les moyens de communication des personnes

Paris, le 27 septembre 2004 - N°206/D130

## AVIS D'OPPORTUNITÉ

### Enquête de fréquentation dans l'hôtellerie

---

*Programme* : 2004

*Emetteur* : INSEE - Pôle Tourisme (maître d'œuvre) et Direction du Tourisme (maître d'ouvrage)

Au cours de sa réunion du 27 mai 2004, la formation Transports, tourisme a examiné le projet d'enquête cité en référence.

L'objectif de l'enquête est l'observation conjoncturelle de la fréquentation dans l'hôtellerie de tourisme et l'étude de la structure, et notamment de l'origine géographique, de la clientèle. Les informations doivent être produites au plan national, régional, voire infra-régional.

Cette enquête existe depuis 1982, elle a été rénovée une première fois en 1993 puis en 1999. Elle permet de répondre aux besoins des différents partenaires et de répondre à la demande d'EUROSTAT :

- niveau européen : Directive européenne 95/57/CE, concernant la collecte d'informations statistiques dans le domaine du tourisme
- niveau national : convention avec la Direction du Tourisme
- niveau régional : acteurs régionaux du tourisme (CRT et CDT) et Directions régionales de l'INSEE

L'enquête est menée en étroite coordination avec les partenaires régionaux, de façon à fédérer autant que possible, aussi bien au niveau national que régional, les initiatives en ce domaine, et à éviter toute redondance.

Elle est une des composantes du système d'informations sur l'offre en matière d'hébergements et complète les informations concernant la fréquentation touristique produites à partir de la demande (enquêtes auprès des ménages, enquêtes de substitution aux enquêtes aux frontières).

Les Comités régionaux du Tourisme sont les principaux partenaires de l'INSEE et de la Direction du tourisme ; la Fédération Nationale des Comités régionaux de tourisme est associée aux réflexions menées sur cette enquête.

Les principaux thèmes abordés sont : l'occupation quotidienne des chambres, les arrivées et nuitées selon le pays de résidence des touristes et la durée moyenne de séjour.

Le champ de l'enquête est constitué des 18 400 hôtels classés et hôtels de chaîne non classés (partie des NAF 55.1A et 55.1C). Le taux d'échantillonnage est variable selon les régions pour répondre aux besoins exprimés par les responsables locaux du tourisme (CRT et CDT notamment). Au total, environ 14 000 unités sont enquêtées par voie postale.

L'enquête est mensuelle. Les questionnaires sont envoyés vers le 25 du mois précédant le mois de collecte. La gestion de l'enquête est assurée par chaque direction régionale de l'INSEE.

Le temps total de réponse au questionnaire ne devrait pas excéder une heure pour les hôtels disposant d'un outil informatique de gestion. Il est estimé à 2 heures lorsque les informations doivent être recherchées, dans des registres par exemple pour les hôtels non informatisés.

Les résultats sont diffusés d'une part par Secrétariat d'Etat au tourisme sous la forme de la lettre de l'Observatoire du tourisme, des Analyses et perspectives du tourisme, du Mémento du tourisme, de la Note de conjoncture de la Direction du tourisme et d'autre part par l'Insee dans les publications conjoncturelles des DR, dans les bilans de saison annuels des publications régionales et les partenaires régionaux sont destinataires des résultats mensuels de l'enquête. Des synthèses de ces informations sont aussi disponibles sur les sites internet de l'INSEE et de la Direction du Tourisme. Enfin les enquêtés répondants reçoivent tous les mois un document « retour d'enquête » personnalisé.

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

Paris, le 27 septembre 2004 - N°207/D130

## AVIS D'OPPORTUNITÉ

### Enquête auprès des ménages sur les déplacements et les moyens de communication des personnes (Méthodologie Insee-Certu grandes agglomérations)

---

*Programme* : 2004

*Emetteur* : Insee - CERTU

Au cours de sa réunion du 27 mai 2004, la formation Transports, tourisme a examiné le projet d'enquête cité en référence.

Ces enquêtes ont pour **objectif** la connaissance des pratiques de déplacements dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants : il s'agit de mettre en place une **méthodologie standard** adaptée à ces agglomérations afin de constituer un outil de cadrage et d'aide à la décision dans la mise en place des politiques de transport et d'aménagement. Ces enquêtes permettent, entre autres, de déterminer les parts des différents modes de transport pour les résidents de la zone étudiée. Elles sont aujourd'hui la seule source locale permettant d'appréhender de manière exhaustive la mobilité quotidienne de semaine. En effet, la planification des grandes infrastructures de transport en milieu urbain ainsi que l'élaboration et la révision des plans de déplacements urbains ne peuvent se faire sans la connaissance fiable et précise des besoins de la population en matière de transports et des pratiques de déplacements. Ces impératifs nécessitent l'utilisation de techniques spécifiques et standardisées de recueil de données, assurant la fiabilité et la comparabilité des résultats.

Les **demandeurs potentiels** sont les collectivités locales qui constituent ou révisent leur plan de déplacement urbain, ou qui souhaitent mettre en œuvre des infrastructures importantes de déplacements (tramway, métro...). Les utilisateurs potentiels, outre les demandeurs, sont le Ministère de l'équipement (en particulier le Certu et les CETE), l'Insee, les agences d'urbanisme et les chercheurs.

Les principaux thèmes abordés sont organisés en quatre fiches : ménage, individu, déplacements, opinions.

Ces fiches reprennent toutes les questions standard conçues par le CERTU. Des questions locales spécifiques peuvent être ajoutées dans toutes les parties du questionnaire, plus particulièrement la partie opinion.

La fiche **ménage** recueille des renseignements relatifs aux:

- type d'habitat, statut d'occupation et équipement du logement ;
- motorisation du ménage ;
- revenus annuels du ménage.

Dans la fiche **individu**, les questions sont posées à 1 ou 2 membre(s) échantillonné(s) parmi les personnes de 5 ans ou plus du ménage :

- état civil et occupation ;
- mode de transport pour se rendre au travail ou sur le lieu d'étude ;
- problèmes de stationnement rencontrés sur le lieu de travail ou d'étude ;

- fréquence d'utilisation habituelle de la voiture, des 2 roues et des transports collectifs.

Dans la fiche **déplacements**, les questions sont relatives aux déplacements de la veille du jour de l'enquête (déplacements du lundi au vendredi) posées aux personnes du ménage échantillonnées :

- lieu d'origine du déplacement, motif et heure de départ ;
- lieu de destination, motif et heure d'arrivée ;
- mode de transport utilisé ;
- description des trajets composant le déplacement ;
- description du stationnement.

Dans la fiche **opinions**, les questions sont posées aux personnes du ménage échantillonnées et âgées d'au moins 16 ans. Cette partie se compose de questions standards et éventuellement des questions laissées à l'appréciation du demandeur. Elles portent sur des problématiques liées aux déplacements.

Le périmètre géographique de l'enquête est découpé en secteurs de tirage présentant des flux de déplacements homogènes et d'au moins 2 000 ménages. A l'intérieur de ces secteurs, on cherche à obtenir 80 ménages répondants. Le **champ de l'enquête** est constitué par tous les individus de 5 ans et plus des ménages ordinaires de la zone enquêtée. On s'intéresse à tous les déplacements du lundi au vendredi inclus. Dans chaque ménage, on interroge une personne si celui-ci comporte 2 ou moins personnes âgées de 5 ans et plus, 2 personnes au delà.

Le **temps de réponse** dépend du nombre de personnes interrogées dans le ménage. L'expérience des enquêtes similaires réalisées par l'INSEE montre que les temps d'enquête moyens sont de 30 minutes pour la première personne et de 15 minutes pour la personne supplémentaire éventuelle.

La partie locale du questionnaire ne doit excéder 15 minutes d'entretien.

L'Insee réalise la **collecte** sur une période d'au moins dix semaines et de préférence sans excéder 16 semaines, hors jours fériés, ponts et périodes de vacances scolaires.

Le **comité de pilotage** comprend des représentants de la collectivité locale et le plus souvent du CETE, de l'agence d'urbanisme, de l'Insee et de l'État.

Les **résultats** font l'objet d'une publication de 4 à 8 pages.

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

## Présentation pour information

### **ENQUETE SUR LE STATIONNEMENT PUBLIC**

#### **1. Service producteur**

L'enquête est réalisée par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU).

#### **2. Intitulé de l'enquête**

Enquête sur le stationnement public dans les villes de plus de 20 000 habitants.

#### **3. Objectifs généraux de l'enquête**

Cette enquête a été réalisée par le CERTU en 1985, 1995 et 2000. Il est prévu de la réaliser désormais avec une périodicité de cinq ans.

Le stationnement est à juste titre considéré comme un élément fondamental dans les politiques de déplacements. Cette enquête a pour objectif de mieux cerner les politiques de stationnement menées par les villes, leur prise en compte des nouveaux enjeux liés aux PDU (Plans de Déplacement Urbains).

#### **4. Origine de la demande et utilisateurs potentiels des résultats**

La demande est multiple : les directions centrales du ministère de l'équipement et les villes souhaitent avoir des informations pour caler leur politique, prendre connaissance d'expériences innovantes, se positionner par rapport aux autres, etc.

Les résultats de l'enquête sont également utilisés par le CERTU comme données de base dans différentes études nationales.

#### **5. Les thèmes abordés**

- L'offre de stationnement payant sur voirie, ses tarifs, les recettes, la verbalisation ;
- L'offre de stationnement public en parcs hors voirie, et son usage.

#### **6. Place dans le dispositif statistique existant sur le même sujet**

A notre connaissance c'est la seule enquête de cette ampleur menée sur le sujet.

#### **7. Unités enquêtées, champ de l'enquête et nombre d'unités enquêtées**

La majeure partie des villes de plus de 20 000 habitants sont confrontées à des problèmes de stationnement, et développent du stationnement payant. C'est pourquoi toutes les villes de plus de 20 000 habitants sont interrogées.

#### **8. Période et périodicité de collecte ; service réalisant la collecte**

Cette enquête est réalisée par le CERTU. Les questionnaires seront envoyés au printemps 2006, les réponses seront attendues pour l'été 2006.

#### **9. Impact sur l'unité enquêtée et temps de réponse maximum au questionnaire**

On peut évaluer le temps de réponse à ce questionnaire à moins de deux heures pour la plupart des villes. Pour les grandes agglomérations, 3 heures sont nécessaires.

#### **10. Groupe de pilotage**

Le CERTU gère cette enquête en propre.

#### **11. Diffusion des résultats**

Les données collectées sont utilisées dans les publications du CERTU relatives au stationnement, le plus souvent en agrégation, car de nombreuses villes ne souhaitent pas voir les données relatives aux recettes ou à la verbalisation diffusées nominativement.

Par contre les données relatives à l'offre de stationnement (nombre de places, tarifs, durées, etc.) n'ont pas de caractères confidentiels et sont transmises à toute personne qui en fait la demande.