

## Formation TRANSPORTS, TOURISME

---

Réunion du 30 mai 2001

### Compte rendu de l'examen des avant-projets de programmes statistiques pour 2002

PROJET D'AVIS

LISTE DES SERVICES PRODUCTEURS

COMPTE RENDU DE LA REUNION

LISTE DES DOCUMENTS PREPARATOIRES OU DISTRIBUES EN REUNION

AVIS D'OPPORTUNITE

---

PROJET D'AVIS

---

proposé par la formation Transports, tourisme le 30 mai 2001

#### **TRANSPORT**

1. Le Conseil rappelle l'importance qu'il attache à la mise en place d'indices de prix pour l'ensemble des services de transport de marchandises. Il espère que la réalisation de tels indices, pour le transport fluvial, sera effective en 2001.
2. Le Conseil soutient le SES dans ses efforts pour améliorer la connaissance statistique du parc automobile en service, à partir du fichier central des automobiles, en utilisant dans toute la mesure du possible les informations administratives ou de gestion existantes, en particulier des données des assurances automobiles et du contrôle technique. Pour les véhicules utilitaires, il est également favorable à l'appariement avec les données du système d'information sur le transport routier de la Direction des transports terrestres, qui permettront entre autres de mieux cerner le partage entre transport pour compte d'autrui et transport pour compte propre.

3. Le Conseil demande au SES et à l'INSEE de soutenir avec persévérance le projet d'enrichissement du règlement structurel européen sur les entreprises en ce qui concerne le module général qui s'applique à l'ensemble des secteurs. En attendant la définition d'un module détaillé consacré aux entreprises de transport, cette opération peut permettre de franchir une nouvelle étape dans la connaissance des entreprises de transport au niveau européen.
4. En revanche, s'agissant du projet de règlement sur les statistiques de transport par rail, le Conseil souhaite que le texte tienne effectivement compte au mieux du besoin de diffusion de l'information. De ce point de vue la référence à la loi statistique communautaire lui paraît inappropriée. Il déplore également que le projet de règlement relatif au transport aérien, préparé en 1995, ne soit toujours pas adopté.

## **TRANSPORT-TOURISME**

1. Le Conseil réaffirme son souhait que, à l'occasion du renouvellement de l'enquête « Suivi de la demande touristique française », le suivi des déplacements sans nuitée, professionnels et personnels, soit effectivement introduit dans l'enquête, notamment en ce qui concerne les voyages à longue distance dont la connaissance est nécessaire tant pour le tourisme que pour les transports.
2. Le Conseil manifeste son inquiétude face à la difficulté de maintenir les dispositifs d'interrogation des conducteurs de véhicules routiers avec intervention des forces de l'ordre ou de personnels dûment habilités pour stopper ces véhicules. Le Conseil, soucieux de maintenir la qualité des informations recueillies qui sont indispensables pour décrire certains aspects des activités de transport ou de tourisme, recommande qu'une réflexion en vue de la mise en œuvre de dispositifs de collecte alternatifs soit menée, dans l'hypothèse où une solution juridique ne pourrait être trouvée.

## **TOURISME**

1. Le Conseil, renouvelant son grand intérêt pour la connaissance statistique du tourisme, a pris note de l'accélération des efforts en vue d'accroître les moyens consacrés aux travaux statistiques sur ce domaine.  
Etant donné les besoins de connaissance de cet important secteur, dans l'économie française, le Conseil encourage vivement les pouvoirs publics à accroître encore sensiblement ces moyens.
2. Le Conseil soutient le renouvellement de l'enquête « Suivi de la demande touristique française » et rappelle son attachement à l'association des partenaires concernés à la conception et au suivi de cette importante opération
3. Le Conseil encourage les travaux essentiels entrepris par la Banque de France et par la Direction du tourisme en vue d'assurer la continuité de la production des informations de la balance des paiements au moment du passage à l'euro fiduciaire en 2002.

---

## **LISTE DES SERVICES PRODUCTEURS**

---

ayant présenté un avant-projet de programme statistique pour 2002 à la formation Transports, tourisme réunie le 30 mai 2001.

## **TRANSPORTS**

## **MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT**

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 ET DU LOGEMENT**

Direction du tourisme

---

COMPTE RENDU DE LA REUNION DE LA  
FORMATION TRANSPORTS, TOURISME  
- 30 mai 2001-

---

#### Présidents :

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

Jean-Charles SIMIAND, Vice-président de la COFIT, délégué général du syndicat national des téléphériques de France

#### Rapporteurs :

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

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

#### *RAPPEL DE L'ORDRE DU JOUR*

I - Introduction générale (M. BERNADET, M. SIMIAND)

II - Suivi des avis donnés sur le programme 2001 (Mme LAGUZET, M. TERRIER)

III - Examen des avant-projets de programme pour 2002

##### Tourisme

1 - Exposé synthétique (M. TERRIER)

2 - Débat

3 - Point sur le dispositif de Suivi des déplacements touristiques (SDT)

4 - Point sur l'euro et la Balance des paiements

##### Transports

1 - Exposé synthétique (Mme LAGUZET)

2 - Débat

3 - Examen de projets d'enquêtes pour avis d'opportunité :

Enquête sur l'utilisation en 2001 des véhicules automoteurs spécialisés (VASP)

Enquête sur l'utilisation du transport aérien en France

4 - Point sur le dispositif destiné à permettre d'améliorer l'estimation du parc de véhicules routiers à moteur en service

IV - Projet d'avis de la formation (Mme AMIEL)

*LISTE DES PARTICIPANTS*

Mme	AIT-ALI Marianne	CSTA
Mme	AMIEL Marie-Hélène	Secrétaire général adjoint du CNIS
M.	ARMOOGUM Jimmy	INRETS
Mme	ARTIGUEBIEILLE Jacqueline	INSEE - Comité du Label
M.	BERNADET Maurice	LET
M.	CALVAT Jean-Marc	INSEE
M.	DEBAR Pierre-Louis	CCFA
M.	DECURE Jean-Pierre	SES
Mme	DELORT ANNIE	SES
Mme	DEMOTES-MAINARD Magali	INSEE
M.	FOURDRILIS	APCM
M.	GALLAIS Alain	SES
M.	GERMON Serge	DGAC
M.	HOUEE Michel	SES
M.	KHIATI Abdel	DT
Mme	LAGUZET Claudine	SES
M.	LENDJEL Emeric	CNR
M.	LHULLIER Philippe	INSEE
M.	MADRE Jean-Loup	INRETS
Mme	PAVARD Christiane	CNIS
M.	PEYROUX Claude	Banque de France
M.	PUIG Jean-Pierre	CNIS
M.	ROBIN Yves	SES
M.	SALMAN Hassan	SNCF
M.	SIMIAND Jean-Charles	COFIT - SNTF
M.	TERRIER Christophe	DT
M.	THOMAS Hervé	AUTF
M.	VASSILLE Laurent	DT

*Absents excusés*

M.	BOURANE	Préfecture de Paris
M.	CHAPELON Jean	DSCR
M.	DANZANVILLIERS Patrice	SETRA
M.	FERAUD	FNHPA
M.	GAILLART	SNRT
Mme	GASCON Marie-Odile	CERTU
Mme	JALLET Pascale	SNRT
M.	MALETRAS Rémi	UNIH
M.	PERREAU-PRADIER	AFORPA

**I - INTRODUCTION GENERALE (M. BERNADET, M. SIMIAND)**

Pour les Transports, Monsieur Bernadet ouvre la réunion en souhaitant la bienvenue aux personnes présentes.

Tout en constatant la forte présence des partenaires du côté des services statistiques, ce qui est selon lui une bonne chose, il regrette cependant que les partenaires utilisateurs soient peu nombreux. Ce faisant, toutefois, il ne mésestime aucunement la qualité des participants présents, mais dresse un constat de carence préoccupant.

Selon lui, il s'agit d'un problème récurrent depuis plusieurs années et il serait temps de réfléchir aux causes de cet absentéisme, qui ne traduit pas le désintérêt, mais peut être la profonde insatisfaction de nombreuses personnes inscrites au titre de cette formation. Il serait d'autant plus important de se soucier de ce problème que cet état de fait est partagé par d'autres formations du CNIS.

Concernant le séminaire international organisé par Eurostat et le CEIES sur le thème des statistiques de transport nécessaires à l'horizon du troisième millénaire, Monsieur Bernadet souligne que les représentants français ont très nettement mis en lumière le rôle et l'importance du service public dans le domaine de la statistique. Leurs propos tranchaient cependant avec ceux de certains intervenants étrangers, qui nourrissaient notamment peu d'espoirs sur la possibilité d'obtenir plus d'engagements statistiques de leurs services publics dans le champ du transport. Cette impression venait, non d'un désaccord, mais d'un scepticisme quant à l'effort financier nécessaire pour la réalisation de travaux statistiques complémentaires, du reste parfaitement identifiés dans ces pays.

Pour le Tourisme, Monsieur Simiand indique qu'il rejoint tout à fait la préoccupation du Président Bernadet concernant l'absence des nombreux partenaires inscrits à cette formation. Il partage son avis quant au fait que ce défaut de participation ne signifie pas un désintérêt de leur part, puisque certains membres de la formation ont pris le soin d'avertir le secrétariat du CNIS de leur empêchement.

Monsieur Simiand rappelle quelques-unes de ses préoccupations de l'année passée. Tout d'abord, il avait regretté que les services statistiques du tourisme soient dotés de moyens inversement proportionnels à l'importance économique de leur domaine d'activité, sans que cela remette en cause la qualité du travail effectué par la petite équipe actuelle. Monsieur Simiand constate une certaine intensification des travaux, mais un important effort reste à fournir, qui sera détaillé lors du point de l'ordre du jour qui lui est consacré.

Par ailleurs, Monsieur Simiand avait souhaité une réelle harmonisation des publications des éléments réguliers du SDT et des résultats issus de l'enquête "vacances" de l'INSEE. Il exprime sa satisfaction sur le travail réalisé en amont, qui a évité les désordres médiatiques précédents.

Son seul regret est qu'un document comportant les données harmonisées des acteurs concernés n'ait pas été publié, mais il a bon espoir que ce soit bientôt fait. Il invite les deux rapporteurs à présenter le suivi des avis du tourisme et des transports de l'année 2001.

## **II - SUIVI DES AVIS DONNES SUR LE PROGRAMME 2001 (MME LAGUZET, M. TERRIER)**

En écho à la satisfaction exprimée par le Président, Monsieur Terrier souligne que l'harmonisation entre le SDT et l'enquête "vacances", est le résultat d'un travail initié plusieurs années avant l'arrivée des responsables actuels, qui n'en récoltent que les fruits

Il reste à mettre au crédit de l'équipe en place les travaux sur les quelques pourcentages de cas de chiffres non conciliables, afin qu'ils puissent être expliqués aux utilisateurs publics.

### **1. Suivi des avis concernant le Transport et le Tourisme**

Le premier avis, qui concernait le Transport et le Tourisme, encourageait la poursuite des travaux sur le suivi des déplacements à longue distance entre le SES et la Direction du Tourisme.

Il indique que cela a été fait et que le document issu de l'exploitation par le SES des données de la Direction du Tourisme est en cours d'impression.

S'agissant du suivi des excursions, qui était le deuxième des encouragements de la formation, la Direction du Tourisme et la SOFRES ont travaillé sur le questionnaire, dont certaines nouvelles questions comportaient des termes pouvant nuire à son acceptabilité par les enquêtés. Les questionnaires sont en cours de test.

### **2. Suivi des avis concernant le Tourisme**

Concernant les avis du tourisme, Monsieur Terrier souligne la montée en charge des moyens mis à la disposition de la Direction du Tourisme, qui ne représentent toutefois qu'une petite partie des moyens pouvant permettre de résoudre de manière satisfaisante l'équation des moyens disponibles et de l'importance économique du secteur.

Sur la restructuration de la Direction, il mentionne les réaménagements et le nouveau nom du département de la stratégie, de la prospective, de l'évaluation et des statistiques dernièrement mis en place.

En outre, Monsieur Terrier signale que l'INSEE et la Direction du Tourisme travaillent sur l'amélioration de la connaissance de l'offre d'hébergement. Il donnera de plus amples détails à ce sujet dans les avant-projets.

S'agissant de l'enquête aux frontières, il souligne qu'elle est prolongée par un dispositif en continu pour lequel un point est prévu en relation, notamment, avec le passage à l'euro et la balance des paiements, qui figurent à l'ordre du jour.

Il signale que le travail sur la coordination des statistiques du tourisme au niveau régional et local est engagé, mais que son aboutissement demandera encore du temps.

Enfin, il pense qu'il reste beaucoup à faire pour améliorer la connaissance de l'emploi lié au tourisme.

### **3. Suivi des avis concernant le Transport**

Madame Laguzet aborde le suivi des avis côté transports.

Premier point du premier avis, l'enquête "Utilisation des véhicules utilitaires", réalisée tous les cinq ans par le ministère pour compléter les résultats de l'enquête permanente sur les véhicules lourds, a été lancée comme prévu en mars 2001.

Par ailleurs, le préalable à la réalisation de l'enquête dite "chargeurs-envois", à savoir une mobilisation financière de l'ordre de 8 millions de francs, est résolu. Cette enquête va donc entrer dans sa phase active, avec, d'une part, l'INRETS et, d'autre part, l'INSEE pour la partie méthodologique.

En effet, la définition du plan de sondage permettant d'opérer un suivi sérieux des envois internationaux et des chaînes de transports complexes s'avère délicate. La collecte pourrait donc démarrer fin 2001 ou tout début 2002.

En ce qui concerne la sécurité routière, Madame Laguzet indique que le projet d'enquête examiné l'an dernier sur la mobilité, le risque, les attitudes et les comportements de conduite routière est toujours en phase de discussion. Son contenu pourrait être réorienté vers les jeunes conducteurs, qui posent des problèmes spécifiques dans ce domaine.

Concernant l'effort demandé par la formation sur le suivi de la sécurité routière en ce qui concerne les poids lourds, Madame Laguzet signale que l'Observatoire national interministériel de la Sécurité Routière a publié une étude sectorielle consacrée plus spécialement à la sécurité des poids lourds en 1999, qui remet en perspective la totalité des informations disponibles en la matière.

S'agissant du deuxième avis, relatif à la troisième enquête européenne sur l'innovation et son éventuelle mise en œuvre dans le secteur des transports en France, Madame Laguzet indique que le SES, tout en participant au comité de pilotage mis en place par le SESSI pour l'industrie et par l'INSEE pour le commerce de gros et les services, n'est à ce jour pas en situation de passer à la phase de réalisation. En effet, compte tenu d'une certaine ambiguïté du questionnaire imposé par EUROSTAT, l'objectif de comparabilité à l'échelle européenne a conduit le SESSI et l'INSEE à développer des questionnaires assez complexes qui se prêteraient difficilement à une adaptation supplémentaire permettant d'assurer une description véritablement ciblée de la réalité de l'innovation autre que technologique dans les transports.

Sur la première partie du troisième avis, Madame Laguzet rappelle que la formation avait donné un avis d'opportunité «de cadrage» aux enquêtes locales sur les déplacements «origine – destination». Toutefois, les enquêtes restent bloquées en raison de l'impossibilité actuelle de faire arrêter par les forces de l'ordre ou des personnels habilités les véhicules dont on veut interroger les conducteurs. Pour pouvoir procéder à cette interception, il faudrait prendre une disposition juridique, mais le problème reste entier à ce jour.

Concernant la deuxième partie de cet avis, sur les comptages de circulation, pour lesquels la formation avait émis le vœu qu'ils soient réalisés au-delà du réseau national, Madame Laguzet fait état de la relance du projet ORPHEE (Organisation des Recueils, Production Harmonisée d'indicateurs de trafic) par la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR). L'objet de ce projet est de bâtir une méthode et de fournir des outils informatiques pour élaborer des indicateurs de trafic et en opérer le suivi à partir de comptages hétérogènes réalisés sur tous les types de réseaux, la cible centrale étant toutefois les réseaux départementaux, en raison des comptages existants, qui ne sont pas harmonisés. Le projet ORPHEE vise une telle harmonisation au niveau national, ce qui suppose de le mener à terme.

A propos du quatrième avis, relatif à la réalisation éventuelle d'une enquête sur l'état du France l'utilisation des voitures particulières, pour pallier la perte d'information consécutive à la disparition des

statistiques issues des ventes de vignettes, Madame Laguzet indique que, avant d'envisager cette réalisation, le ministère souhaite explorer la possibilité d'utiliser des données administratives ou de gestion, notamment celles du secteur de l'assurance ou du contrôle technique. Cette exploration entre dans le cadre des avant-projets de travail pour 2002.

Enfin, concernant le cinquième avis sur la mise en place d'indices de prix du transport fluvial, Madame Laguzet précise que malgré la non-affectation de moyens spécifiques en 1999, le service statistique a entrepris dès le début 2000 de préparer avec Voies Navigables de France la mise en place de ces indices dans le transport fluvial de marchandises. En effet, ces indices avaient été rendus nécessaires par la libéralisation complète de ce secteur, avec la suppression du tour de rôle au 1<sup>er</sup> janvier 2000.

Courant 2000, les prestations types à suivre ont été définies et le recrutement des entreprises auxquelles les informations seraient demandées a été préparé, mais faute d'y avoir alloué des moyens complémentaires en septembre 2000, le démarrage effectif de la collecte des prix auprès des entreprises de l'échantillon s'est fait très récemment. Toutefois, une collecte rétrospective des prix est prévue.

#### **4. Débat**

Monsieur Bernadet indique qu'une première lecture des documents remis à la formation lui avait donné l'impression que les points négatifs dominaient l'ensemble de ces avis, mais qu'à la lumière de l'intervention de Madame Laguzet, cette impression est nettement nuancée. Cela met en relief les efforts qui ont été fournis, notamment sur les séries longues qui répondent aux besoins d'analyses structurelles.

Monsieur Bernadet relève aussi que divers CD-ROM ou sites Internet permettant un accès facilité aux diverses productions chiffrées ont été élaborés.

Monsieur Robin souhaite apporter un complément d'information au sujet des enquêtes déplacements origine-destination, qui avaient donné lieu à débat l'année passée quant aux moyens nécessaires.

Il rappelle que la réalisation de ce type d'enquête suppose d'intercepter des véhicules pour demander au conducteur s'il veut bien répondre au questionnaire. Le CNIS avait donné un avis favorable à la réalisation de telles enquêtes, mais cela ne résolvait pas le problème de la légitimité de telles interceptions, qui n'a pas pu être résolu depuis lors et ne devrait pas l'être dans un délai prévisible.

Monsieur Robin indique qu'il voit s'estomper de plus en plus toute possibilité d'aboutir en sollicitant l'intervention des forces de police ou de gendarmerie. En effet, cette pratique pose une question de fond, qui est de savoir si l'Etat a une légitimité pour intercepter des véhicules qui circulent librement sur la voie publique, autrement que pour des raisons de sécurité ou d'infraction. Ce mode d'interception pose de véritables problèmes sur le plan des libertés publiques. Le ministère des transports a choisi, pour le moment, de ne pas soulever un tel débat et doit donc, de plus en plus souvent, renoncer à ce type d'enquête.

Par conséquent, il ne sera vraisemblablement plus possible de procéder de cette manière à un terme prévisible. Il restera la possibilité de procéder à des enquêtes de cette nature auprès de véhicules déjà arrêtés pour d'autres raisons, aux aires de repos, stations services, péages et autres. Mais cela peut introduire des biais considérables.

De ce fait, le service statistique va étudier les possibilités alternatives. Ce sujet sera discuté lors de la prochaine réunion des correspondants des Observatoires régionaux du Transport, afin de profiter de l'expérience acquise à l'occasion des initiatives mises en place localement.

Monsieur Bernadet souhaite qu'un avis de la formation soit formulé sur ce problème car il ne peut se résoudre à l'arrêt de ces enquêtes, même s'il ne voit pas pour l'instant comment contourner l'obstacle du mode d'interception des véhicules.

Concernant l'extension envisagée de l'enquête SDT, Monsieur Houée souligne l'enjeu important que représente la prise en compte des déplacements professionnels à la journée. Il lui semble qu'il s'agit d'un élément non négligeable, tant du point de vue des transports que des dépenses touristiques ainsi générées.

### **III - EXAMEN DES AVANT-PROJETS DE PROGRAMME POUR 2002**

Monsieur Simiand invite les rapporteurs à présenter les avant-projets de programme 2002.

#### **a. Tourisme**

##### *a. Exposé synthétique*

Monsieur Terrier propose à la formation de bouleverser quelque peu l'ordre du jour en présentant globalement les programmes et les points complémentaires, qui seront suivis d'un débat s'il y a lieu.

Il indique tout d'abord que l'INSEE travaille à l'amélioration constante de l'enquête "hôtellerie", notamment en matière d'allègement de la charge. La saisie des données issues des hôtels de chaînes participe à cet allègement, mais il s'agit d'un travail peu évident car les classements de ces chaînes ne sont pas directement compatibles avec ceux de l'INSEE.

Il existe une forte demande de la Fédération nationale des Comités régionaux de Tourisme en vue de l'élargissement de l'enquête aux hôtels non classés. Le problème de l'intégration de l'Outre-Mer est en cours de règlement. Concernant l'enquête "vacances", diverses publications sont sur le point de paraître à l'INSEE. Parallèlement, le service statistique du Ministère de la Jeunesse et des Sports travaille à un volet sur les jeunes et la Direction du Tourisme envisage de réaliser une exploitation des données de cette enquête.

Monsieur Terrier fait ensuite un point sur l'enquête aux frontières en signalant qu'en plus des difficultés déjà évoquées, vient s'ajouter la dématérialisation des postes de douane français. Ce cumul engendre des problèmes que l'on tente de régler pratiquement au jour le jour.

Monsieur Terrier indique par ailleurs qu'un audit a été entrepris l'année dernière sur le suivi des déplacements touristiques français, conformément à la demande de la formation. Cette enquête par panel, commandée par la statistique publique, est réalisée par un opérateur privé et la mise à plat de leurs pratiques ne se fait pas facilement. Cet opérateur a néanmoins joué la transparence et accepté que toutes les phases dont il avait la charge soient examinées et réorientées vers une plus grande fiabilité lorsque cela apparaissait nécessaire. Le compte rendu synthétique de cette opération a été fait lors de la réunion de la Commission des Comptes du Tourisme et lors de réunions spécifiques avec l'opérateur auxquelles participaient des membres de la formation tourisme, ainsi que des professionnels du tourisme et des méthodologues de l'INSEE. Cet audit, dont le résultat peut être considéré comme très positif a permis de valider la méthodologie et les résultats de l'enquête tout en indiquant quelques modifications à opérer dans les redressements.

Pour les opérations de réalisation sur le terrain du SDT, l'année prochaine, les excursions ou sorties à la journée seront intégrées. Ces sorties connaissent une véritable explosion, tandis que les premiers tests ont montré une forte dichotomie lors de la réponse des enquêtés, selon qu'il s'agissait de renseigner des sorties de loisirs ou des déplacements professionnels. Les tests devraient également permettre de sérier la distance ou la durée la plus pertinente à prendre en compte.

Monsieur Terrier indique enfin que les personnes qui voudraient plus d'informations sur les comptes du tourisme peuvent se rapprocher de Monsieur Vassille, qui préside la Commission de l'Organisation Mondiale du Tourisme pour l'harmonisation des normes et des comptes.

Monsieur Simiand rappelle à son tour qu'un prochain séminaire de l'Observatoire national du Tourisme se tiendra sur ce sujet.

Monsieur Terrier termine sa présentation en évoquant les aspects régionaux et locaux dans le cadre des contrats de plan Etat-région. Il se félicite que les consignes claires données au niveau national pour assurer la cohérence des développements statistiques régionaux aient été appliquées. Elles impliquent de donner la préférence aux outils nationaux, lorsqu'ils existent, par rapport à tout autre produit local. Il salue l'entrée dans ce processus de l'Aquitaine ainsi que la création d'Observatoires régionaux du Tourisme en Auvergne et en Alsace.

##### *b. Point sur le dispositif de suivi des déplacements touristiques (SDT)*

Monsieur Simiand propose à Monsieur Terrier de présenter le projet d'enquête sur le suivi de la demande touristique des Français. Les membres de la formation ayant remarqué les variations d'intitulé de ce projet, une discussion s'engage sur le nom qu'il pourrait prendre. La majorité des intervenants pense que le terme de "demande" englobe plus d'items que celui de "déplacements" et qu'il convient mieux pour représenter les différents thèmes abordés dans le projet d'enquête.



Les membres de la formation s'accordent à valider le projet sous le nom de " Suivi de la Demande touristique des Français ". Monsieur Simiand et Monsieur Bernadet font par ailleurs remarquer que la fiche descriptive comporte un item " dépenses ".

Monsieur Terrier indique que depuis 1999, un complément d'enquête sur les dépenses des Français en France est ajouté au SDT, ainsi qu'un volet sur les dépenses des Français à l'étranger. Ce volet est exploré depuis cette date par la Banque de France, mais la partie dépenses du SDT a été très peu exploitée par la Direction du Tourisme, faute de moyens. Ce chantier donnera lieu à un investissement en 2002.

Cette année, compte tenu de l'intégration du test des sorties à la journée dans le *panel*, le volet " dépenses " a été retiré pour explorer ce pan nouveau à budget constant. Monsieur Terrier souligne que les nouvelles normes internationales des comptes infléchissent également une saisie différenciée de l'offre. Il s'agit de cerner les dépenses non plus par grands domaines, mais quasiment au niveau du produit final, essence, train, hôtel ou autres, pour pouvoir rattacher ces produits aux données qui pourront être mesurées par ailleurs dans les entreprises.

Le questionnaire doit être revu afin de discerner ces produits. Aussi le service fait-il une pause qui lui permettra, d'une part, d'exploiter les deux années d'enquête qui fourniront une vision structurelle et, d'autre part, de laisser le temps de retravailler le questionnement relatif aux dépenses.

Monsieur Peyroux précise un point de la partie " dépenses " qui est explorée par la Banque de France. Pour cette enquête, un système permanent a été mis en place afin d'observer dès l'entrée de l'euro fiduciaire la partie " dépenses de voyages " de la balance des paiements.

Monsieur Terrier reprend la présentation des thèmes du projet d'enquête, qui comprend les modes d'hébergement, les raisons et les activités suivies. L'enquête a pour particularité d'être le point d'entrée privilégié pour la connaissance de la demande touristique, puisque l'enquête " vacances " de l'INSEE est devenue depuis sa refonte une enquête structurelle quinquennale et qu'elle ne répond donc plus à ce besoin.

Ce projet SDT renseigne en particulier sur tout ce qui relève du domaine non marchand. Au total, 20 000 personnes seront interrogées parmi la population française de 15 ans et plus par le prestataire privé, au moyen d'un questionnaire auto-administré par voie postale. Cette enquête permet notamment de répondre à EUROSTAT selon la directive européenne.

Monsieur Puig s'interroge sur la composition du comité de pilotage, affichée dans la fiche descriptive, qui ne fait pas mention de la participation de professionnels du domaine exploré ou de partenaires sociaux. Il aimerait savoir si cette participation a été prévue.

Monsieur Simiand répond que, pour ce qui le concerne, il est associé à la réflexion mais qu'il conviendrait de formaliser cette participation dans la fiche descriptive.

Monsieur Houée fait remarquer que la fiche descriptive ne donne qu'une description partielle, et non entière, de chacun des séjours.

Monsieur Terrier admet que la description est donnée dans la limite de trois séjours, avec une case de répétitivité.

Monsieur Simiand propose deux recommandations après en avoir débattu avec les membres de la formation. La première est relative à la composition du comité de pilotage, qui devra s'enrichir des partenaires économiques intéressés par le domaine de l'enquête. La seconde concerne la description des séjours, qui sera indiquée de manière plus générale. Par ailleurs, le thème " dépenses " sera ajouté à la liste figurant sur la fiche.

*L'avis d'opportunité favorable est accordé à ce projet.*

*c. Point sur l'euro et la balance des paiements*

Monsieur Peyroux présente le point relatif à l'euro et à la balance des paiements. Il fait une présentation synthétique du dispositif mis en place à la Banque de France depuis un an et demi pour faire face à l'arrivée de l'euro fiduciaire.

La mise en circulation, le 1<sup>er</sup> janvier 2002, de la monnaie euro affectera très fortement la ligne " voyages " de la balance des paiements. Actuellement, elle est principalement obtenue à partir des données sur les moyens de paiement : cartes bancaires, chèques, travellers-chèques et billets. La part des billets représente entre 40 et 50 % des moyens de paiement utilisés par les touristes.

Avec l'introduction de l'euro, 40 % de l'information en mouvements internes à la zone euro disparaîtra. Des conséquences sur les mouvements externes à la zone sont également.

Ce problème a été soulevé depuis un certain temps et les solutions envisagées par les différents pays concernés pour le résoudre peuvent se résumer à trois tendances distinctes.

Pour mémoire, Monsieur Peyroux rappelle que les « recettes » en matière de balance des paiements correspondent aux dépenses des touristes étrangers en France et les « dépenses » aux dépenses des résidents français dans les autres pays.

La première tendance consiste à réaliser des enquêtes type SDT du côté dépenses, auprès des ménages, avec ou sans panel, et à ne rien faire côté recettes. Seuls les chiffres miroirs, c'est-à-dire les dépenses des balances de paiements étrangères, sont retenus. Cette solution a conduit à la directive d'EUROSTAT recommandant à chacun des pays de l'euroland de faire des enquêtes de type SDT.

La deuxième tendance consiste toujours à réaliser une enquête de type SDT du côté des dépenses, auprès des ménages, et de réaliser côté recettes une enquête aux frontières auprès de 100 000 touristes environ.

Enfin, la troisième tendance consiste à réaliser des enquêtes aux frontières pour les dépenses comme les recettes.

Globalement il s'avère que ce dernier système donne les meilleurs résultats, mais qu'il est également, et de loin, le plus coûteux. Pour ces opérations, ces deux pays dépensent 20 millions de francs par an, alors que le dispositif choisi par la France représente 7 à 8 millions de francs.

Pour le dispositif français, un volet dépenses a été ajouté depuis avril 1999 à l'enquête SDT pilotée par la Direction du Tourisme. En janvier 2002, le questionnaire portant sur les dépenses des Français à l'étranger sera modifié pour tenir compte de l'arrivée de l'euro fiduciaire.

Le traitement de ce volet est en cours depuis 1999. Il a été travaillé à l'occasion de nombreuses réunions avec le prestataire car il s'est révélé beaucoup plus délicat que prévu. En effet, il est assez difficile de trouver une norme en matière de dépenses moyennes par catégorie de touristes, les dépenses pouvant aller de 5 francs à 10 000 francs par jour.

Le travail a principalement porté sur les moyens et les préconisations permettant d'éliminer les montants aberrants de part et d'autre. Il est en cours de finalisation et les services en sont au passage des données d'enquête directement dans la balance des paiements.

Monsieur Peyroux indique que, de la même manière, un volet « dépenses des touristes étrangers en France » a été ajouté à l'enquête aux frontières. Les services sont en plein travail au vu des difficultés rencontrées sur le terrain. Un nouveau questionnaire est en cours d'élaboration, qui sera testé cet été afin que la Banque de France puisse retirer de l'enquête, à partir de janvier 2002, les éléments nécessaires au calcul de la balance des paiements. Ce questionnaire sera surtout centré sur les dépenses, la description des séjours étant réduite à une expression relativement succincte.

En définitive, le système était précédemment fondé sur des déclarations bancaires. Ces déclarations étant devenues caduques suite à l'arrivée de l'euro, le système installé en lieu et place s'avère complexe et délicat et pourrait être difficile à gérer au début de l'année 2002.

Monsieur Peyroux rappelle enfin que le tourisme représente 225 milliards de francs de recettes pour la France, soit beaucoup plus que l'agriculture, l'industrie agroalimentaire et les exportations d'**Airbus**. Un enjeu économique aussi conséquent mérite que l'on y porte attention, à défaut d'y allouer des moyens en proportion.

Monsieur Simiand partage pleinement ces propos et souligne le fait que la résolution du problème de l'intervention des forces de police revient une nouvelle fois de manière prééminente.

Madame Artiguebille préconise un passage de l'enquête ou des enquêtes qui vont connaître des modifications devant le comité du label.

Monsieur Terrier indique qu'il prend note de cette demande de présenter à tout le moins les nouveaux volets des enquêtes.

Madame Laguzet rappelle l'importance de l'enquête SDT pour les transports concernant le suivi permanent des déplacements à longue distance et se félicite de l'intégration dans le champ de cette enquête des excursions, puisque le développement des moyens de transport rapides a fait qu'une

partie des déplacements, en particulier professionnels, qui se faisaient antérieurement avec une nuitée se font de plus en plus dans la journée.

Même si le terme d'excursion est à travailler d'un point de vue sémantique, il n'en demeure pas moins qu'un homme d'affaires qui fait l'aller et le retour de Londres dans la journée tombe dans le champ de ce complément d'enquête. Monsieur Simiand demande à Monsieur Vassille si le terme "d'excursionniste", appellation utilisée au plan international, pourrait évoluer vers celle de "voyage sans nuitée", qui semble mieux adaptée à ce concept.

Monsieur Vassille précise que ce terme est employé par le monde francophone, les Anglophones lui préférant celui de " *same day visitor* ", qui se traduit par " visiteur d'un jour ".

Monsieur Houée s'étonne des propos sur le défaut de réponse dans la description du déplacement à la journée pour des raisons de secret professionnel, phénomène qui n'est pas observé dans les descriptions avec nuitée.

Monsieur Terrier précise qu'il ne retransmet que ce qui remonte des tests et qu'il ne porte pas de jugement sur la justesse ou non de tels propos, du moins pour le moment.

Monsieur Bernadet partage l'étonnement de Monsieur Houée. Sans remettre en cause le constat issu des tests, il pense qu'il faudrait étudier pourquoi ce genre d'attitude se rencontre dans cette enquête car, à sa connaissance, les autres enquêtes qui abordent les déplacements professionnels ne font pas remonter de difficultés particulières à recueillir de telles informations.

Monsieur Terrier précise que, malgré la suggestion des enquêteurs lors des tests, son service a maintenu ce volet expérimental pour aller plus loin dans l'éclairage de ce refus de répondre. Il souhaite par ailleurs faire remarquer que le passage à l'euro fiduciaire va constituer un tournant sans précédent. Par le passé, les chiffres de recettes ou de bénéfice réalisés par le tourisme pouvaient être facilement affichés. En raison du passage à l'euro, cet affichage ne sera plus aussi aisé. Or ces chiffres étaient d'autant plus importants que le monde économique ne semble pas croire que le tourisme soit devenu extrêmement important en France et que l'économie pâtirait grandement d'une baisse conséquente des activités touristiques.

De plus, il s'agissait de données comptables fournies par échange d'informations au niveau mondial. A partir de 2002, ces montants seront approchés par des méthodes statistiques par sondage, ce qui constitue un exercice fondamentalement différent.

Pour information, Madame Amiel rapporte quelques échanges tenus lors la réunion "Monnaie, finance, balance des paiement". Les membres de cette formation sont sensibilisés depuis quelques années à des problèmes de cet ordre avec le poste Voyages qui est fréquemment au centre des discussions.

Des problèmes se poseront pour le secteur des services en général et pour les revenus, puisqu'en dehors même de l'euro, il est prévu de procéder à un relèvement des seuils déclaratifs. A partir de 2002, des problèmes de transmission d'informations nécessaires à la balance des paiements surviendront donc.

En réponse aux interrogations du Président Simiand et des membres de la formation sur ces problèmes, Monsieur Robin indique qu'il est très probable que l'on assiste alors à une rupture de séries assez importante. Toutefois, il souligne que les problèmes de la balance des paiements diffèrent sans doute de ceux des comptes du tourisme et que la réropolation des données du compte tourisme sera réalisable.

Quant à la remarque sur les sondages et les outils qui en découleront, il n'est pas persuadé que les considérables disparités des dépenses entre catégories de touristes rendront le dispositif inopérant, comme le prouve, par analogie, l'expérience du ministère sur le marché du logement, où les écarts entre les acquisitions sont également notables. Les techniques utilisées permettent de traiter convenablement ces écarts. Mais cela signifie de refaire en bout de chaîne la pondération *ex post* en fonction des résultats de l'enquête, puisqu'il est *a priori* impossible de déterminer les caractéristiques des unités enquêtées.

Il en sera de même avec les touristes, et à son avis, un accroissement de la taille de l'échantillon peut améliorer la situation.

Monsieur Peyroux partage les propos de Monsieur Robin. Il expose ensuite les résultats des tests de la partie Banque de France du SDT.

Il signale tout d'abord l'existence d'un écart en niveau, qui est en cours d'analyse, mais également d'un écart en structure, ce qui s'avère plus problématique. Cela pourrait valider les affirmations de

Monsieur Robin et générer une rupture de séries, qui a d'ailleurs déjà été constatée par les statisticiens italiens, avec des résultats supérieurs à ceux qui étaient donnés auparavant. L'excédent du tourisme italien étant plus fort avec l'enquête par sondage que celui produit par le système précédent, la situation a été relativement bien acceptée. En revanche, les Italiens ont connu une rupture structurelle considérable, notamment pour la part des cartes bancaires, qui était très différente dans leur système déclaratif bancaire.

La Banque de France est confrontée aux mêmes problèmes et analyse ce phénomène. A partir des données collectées auprès de l'échantillon de 20 000 personnes, la Banque de France essaie de contrôler la cohérence des données, afin que les données les moins fiables soient automatiquement rejetées. Les résultats obtenus pourraient être différents sur un échantillon de 40 000 personnes.

Au final, une segmentation de la population française a été faite en matière de tourisme à l'étranger afin d'identifier plusieurs catégories et, parmi elles, de faire des distributions de type loi normale permettant de considérer la pertinence des réponses et, le cas échéant, de les retraiter au sein de chaque catégorie. Cet exercice s'est avéré extrêmement difficile, car les distributions observées, plutôt linéaires ne répondaient à aucune loi normale. Il n'a donc pas été facile de dégager une moyenne et un écart-type significatifs, qui plus est, à panel constant.

Monsieur Simiand cède la parole à Monsieur Bernadet pour la partie " transports ".

## 2. Transports

Madame Laguzet indique qu'elle va s'efforcer de faire une présentation synthétique que les représentants des Services pourront compléter autant que de besoin.

### *b. Exposé synthétique*

En ce qui concerne les transports, l'année 2001 a été marquée par le lancement d'opérations nouvelles, certaines destinées à devenir permanentes, d'autres revêtant un caractère exceptionnel, réalisées à un rythme pluriannuel.

De ce fait, le programme de l'année 2002 sera dédié à l'approfondissement et à la transition. En effet, certaines des opérations exceptionnelles prévues en 2001 se dérouleront sur la fin 2001 et une bonne partie de 2002 et mobiliseront des moyens importants.

De plus, les opérations nouvelles doivent être stabilisées avant de pouvoir être développées et prendre de l'ampleur dans l'avenir. Néanmoins, l'année 2002 sera marquée par quelques opérations complémentaires, en particulier pour améliorer la connaissance des parcs de véhicules.

L'année 2002 est également importante du fait de la redéfinition de l'outil SDT du tourisme et du suivi qu'il permettra côté transports.

Pour ce qui est de la poursuite en 2002 du programme d'enquêtes pluriannuelles prévues en 2001, Madame Laguzet ne revient pas sur l'enquête " chargeurs-envois ", qui a été évoquée lors du suivi des avis, mais précise quelques points de l'enquête qui sera réalisée sur l'utilisation des véhicules automoteurs spécialisés, qui fera l'objet d'une demande d'avis d'opportunité.

L'enquête sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers, en cours de réalisation par le service statistique, a vu son champ restreint pour améliorer la présentation et la compréhension des questionnaires. Les véhicules automoteurs spécialisés ont été sortis du champ et entreront dans le cadre d'une enquête spécifique réalisée en 2002, avec un questionnaire mieux adapté.

S'agissant des opérations nouvelles permanentes inscrites au programme de 2001, Madame Laguzet ne revient pas sur les enquêtes sur les indices de prix des services de transport, qui ont été évoquées dans les avis.

Bien qu'il fasse l'objet d'un point particulier de l'ordre du jour, elle souhaite aborder le problème de la connaissance du parc automobile en service, qui est récurrent. Le suivi des immatriculations est pleinement satisfaisant, mais des progrès restent à réaliser concernant la connaissance du parc réellement en service. L'année 2002 sera donc en partie consacrée au lancement d'opérations d'amélioration sur ce point.

Madame Laguzet signale en outre qu'en matière de circulation automobile sur le réseau national, l'opération menée en 1990 et 1995-1996, qui consiste à compléter les comptages permanents de circulation par ce que le SETRA appelle " sondages de circulation ", devrait être renouvelée en 2002-

2003. Ces « sondages » consistent en un relevé manuel spécifique d'informations qui complètent celles émanant des postes de comptage automatiques.

Ces relevés manuels comportent la nationalité du véhicule ainsi que, pour les véhicules français, le département d'immatriculation, ce qui permet d'enrichir les données de circulation sur le réseau national. On dispose ainsi, par exemple, d'informations sur la part de véhicules étrangers parmi les poids lourds ou encore sur la circulation de proximité ou inter-régionale pour les véhicules français.

Outre ces opérations nouvelles, les opérations permanentes et lourdes se poursuivront en 2002. Elles aboutissent à la production de statistiques, avec en aval des efforts en matière de diffusion soulignés par le Président, ce dont Madame Laguzet le remercie.

Ces produits de diffusion doivent en effet être aussi accessibles et pertinents que possible pour les utilisateurs. Cela explique le développement des différents volets de la banque de données sur les transports. Les exploitations à la demande en sont facilitées, ainsi que les diffusions ultérieures *via* Internet.

Madame Laguzet termine son exposé par le volet européen, en soulignant premièrement l'ampleur des travaux réalisés par les services statistiques des différents pays sous la coordination d'EUROSTAT. Il convient également de relever les efforts de coordination dans les collectes et les efforts de diffusion de la part d'EUROSTAT. Pour les opérations de collecte, Madame Laguzet déplore que les informations collectées au niveau européen dans le cadre du règlement structurel sur les entreprises de transport soient restreintes, au point de limiter très fortement les possibilités de comparaisons des performances des entreprises d'un pays à l'autre. Eurostat mettra en chantier une simplification des éléments demandés aux entreprises industrielles, de construction ou de commerce, qui font elles l'objet d'une collecte d'information extrêmement détaillée, mais aussi une extension des données collectées pour les secteurs qui ne font l'objet que d'une collecte minimale, à savoir les transports et certains services aux entreprises. La réflexion est en cours. Dans l'attente d'une collecte d'informations spécifique adaptée pour ces entreprises de transport, cet enrichissement constituera un premier élément pour l'obtention d'informations plus intéressantes que le minimum actuel.

Deuxièmement, Madame Laguzet évoque l'envoi par la Commission, au Conseil et au Parlement européen, en début d'année, du projet de nouveau règlement des statistiques de transports de marchandises et de voyageurs par rail. Ce projet intègre des avancées intéressantes, avec la prise en compte des transports de voyageurs et une meilleure description régionale des origines et destinations des transports intra-Union européenne. Le ministère s'inquiète toutefois, sur la version proposée, de la référence faite, en matière de diffusion, à la loi statistique communautaire. Compte tenu du très faible nombre d'opérateurs concernés en matière de transport ferroviaire, cela risquerait de rendre inopérantes les dispositions du texte, dans le cas où moins de trois entreprises seraient concernées, ou lorsqu'une entreprise serait prépondérante. Le risque existerait alors d'avoir un règlement, mais pas de statistiques. Le ministère sera donc vigilant au moment de la discussion de ce règlement au Conseil.

#### *b. Débat*

Monsieur Bernadet propose que ce dernier point fasse l'objet d'un avis de la formation

Madame Amiel signale qu'un groupe de travail du CNIS, présidé par Monsieur Renard, travaille actuellement sur ce thème du secret statistique.

A propos du projet d'enquête de la DGAC sur l'utilisation du transport aérien en France, qui sera présentée plus loin pour avis d'opportunité, Madame Laguzet signale qu'une concertation a eu avec la Direction du Tourisme, car il était envisagé de réaliser cette enquête comme une extension de l'enquête SDT. Mais, pour des raisons qui seront exposées lors de la discussion de l'avis d'opportunité, le contenu souhaitable de l'enquête DGHC était trop riche pour que cela soit possible. En outre, l'enquête SDT ayant fait l'objet de réaménagements sur d'autres parties que ce qui était intéressant pour l'enquête DGAC, il a été décidé qu'une enquête spécifique serait menée en 2001-2002. Pour l'avenir, il est vraisemblable qu'un suivi du transport aérien en France puisse être fait par extension du SDT, dans sa nouvelle version. Ce suivi sera simplement moins détaillé que celui qui serait issu d'une enquête du type de celle qui sera présentée pour avis d'opportunité.

Monsieur Bernadet remercie Madame Laguzet pour le document donnant une présentation, qui lui semble très complète, des travaux de chaque instance produisant des statistiques intéressant la formation. Il signale deux petites erreurs, à corriger dans les programmes définitifs. Par ailleurs, il indique que, sans être exceptionnelle, cette année sera lourde de réalisations statistiques.

Madame Laguzet convient avec lui de la présence de ces opérations lourdes et fait remarquer que si elles aboutissent, le Service aura pleinement rempli ses engagements. Elle précise par ailleurs que le SES est effectivement engagé budgétairement dans le développement de l'enquête SDT, étant donné l'intérêt du suivi des voyages sans nuitée.

Monsieur Bernadet souhaite avoir quelques informations sur le bilan de la réalisation de l'enquête sur la durée du travail par lecture des disques de chronotachygraphes.

Madame Laguzet indique que cette enquête, après une série de tests à la fin de l'année 1999, a été réellement lancée courant 2000. La collecte s'est bien déroulée, avec une bonne participation des entreprises concernées qui n'ont fait remonter ni réticences, ni problèmes sur l'envoi de ces disques de chronotachygraphes. Ceux-ci permettent d'avoir une information de qualité sur la durée du travail des conducteurs routiers. Il restait une petite inquiétude, qui venait du fait que ces disques doivent pouvoir être remis par les entreprises aux corps de contrôle dès qu'ils en font la demande. Aussi les envois et les retours ont-ils été sécurisés pour lever cette petite inquiétude.

Le SES exploite actuellement les données de cette première vague d'enquêtes et de premiers résultats devraient bientôt être établis. Le comité de pilotage, qui comprend notamment des représentants des entreprises, des syndicats de salariés et des administrations intéressées, se réunira sous peu et les premiers résultats statistiques y seront présentés.

De plus, une nouvelle présentation de cette enquête sera faite au comité du label en fin d'année 2001, puisque ce comité avait accordé le label à cette enquête, sous réserve de la présentation des enseignements de la première vague.

Monsieur Bernadet demande si la réalisation de cette enquête sur les chronotachygraphes induira l'abandon de l'enquête conjoncturelle directe sur les conducteurs routiers.

Madame Laguzet répond qu'après un temps de recouvrement suffisant, le SES sera vraisemblablement amené à faire des propositions pour l'évolution du système de suivi

L'idée du SES est de ne pas abandonner totalement l'enquête directe auprès des conducteurs. Cela signifie que l'interrogation directe du conducteur serait, pour certains, couplée avec la lecture de ses disques de chronotachygraphe. Cette méthode permettrait de comprendre les petits écarts qui peuvent apparaître entre la lecture du disque et l'expression du conducteur sur son temps de travail, sachant que ces disques n'enregistrent pas tous les temps de travail et que le conducteur a sa propre perception de son temps de travail.

Elle précise que la lecture de ces disques est loin d'être simple, puisqu'elle se fait sur un nombre important et que le service a dû résoudre quelques difficultés techniques au début de la procédure. Par ailleurs, le SES pense que la mise en place, d'ici trois ou quatre ans, du chronotachygraphe électronique et de la carte à puce conducteur conduira à une simplification et à une amélioration de cette opération.

En tout cas, Madame Laguzet pense que cette opération est emblématique d'une démarche statistique en ce début de troisième millénaire, dans le sens où elle permet d'éviter de demander aux entreprises une information disponible dans des fichiers administratifs ou sur des supports issus de leur activité, cette information pouvant être directement exploitée par les Services. Cette démarche pourrait également alléger à terme la charge du service statistique. Enfin, Madame Laguzet pense que la modernisation des procédures de collecte de l'information statistique et de traitement de l'information constitue l'une des pistes pour assurer la pérennité et le développement de la production statistique, dans un contexte où les entreprises demandent à être moins sollicitées et où existe une dichotomie entre les moyens des services et l'ampleur de la production statistique demandée.

### *c. Enquête sur l'utilisation en 2001 des véhicules automoteurs spécialisés*

Monsieur Bernadet propose à Monsieur Decure de présenter le projet soumis à l'avis d'opportunité.

Monsieur Decure précise que ce projet s'inscrit dans un dispositif d'observation de l'utilisation du parc de véhicules de transports. Les véhicules automoteurs spécialisés, unités retenues pour cette enquête, ont donc été sortis du champ de l'enquête réalisée en 2001 sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers.

Sur ces 300 000 véhicules automoteurs entrant dans le champ de l'enquête, environ 50 000 ont un tonnage supérieur à 3 tonnes de charge utile.

L'enquête envisagée est du même type que l'enquête "véhicules utilitaires légers". Elle permet d'interroger sur l'activité exercée, le kilométrage annuel et la consommation de carburant. L'échantillon de l'enquête comprendra environ 20 000 véhicules spécialisés.

Monsieur Bernadet fait partager aux membres de la formation la remarque de Monsieur Simiand sur la représentativité du comité de pilotage qui lui semble très équilibrée.

*L'enquête reçoit un avis d'opportunité favorable.*

#### *d. Enquête sur l'utilisation du transport aérien en France*

Monsieur Bernadet passe la parole à Monsieur Germon pour qu'il présente l'enquête de la DGAC.

Monsieur Germon rappelle que cette enquête a deux objectifs. Le premier consiste à actualiser une enquête conduite par la DGAC tous les cinq ans depuis 1974, pour connaître le nombre personnes ayant pris l'avion au cours des douze derniers mois (taux de pénétration). La dernière vague remonte à 1994 et il était nécessaire de l'actualiser.

Conjointement à ce besoin d'actualisation, la question se posait d'apprécier l'utilisation du transport aérien, compte tenu de la démarche de choix de sites pour un troisième aéroport en région parisienne. Dans le cadre du premier objectif, la DGAC va s'efforcer de répondre à une demande souvent formulée portant sur le nombre de résidents qui auraient utilisé les transports aériens au moins une fois dans leur vie.

Pour ce faire, il convient d'envisager un important échantillon de 100 000 personnes environ. Pour le deuxième objectif sur l'analyse de l'utilisation du transport aérien, compte tenu du coût, la DGAC a organisé l'enquête en cinq tranches dites conditionnelles, l'idée étant de connaître l'utilisation du transport aérien par grandes régions, notamment l'Île-de-France, PACA ou les départements de l'ouest de la France. L'examen des coûts, compte tenu du fait que les tranches étaient considérées comme autonomes, a conduit la DGAC à repenser la réalisation de toutes les tranches. Une tranche sur les huit départements de l'Île-de-France semble acquise en raison du projet de troisième aéroport parisien.

Pour les autres tranches, les propositions chiffrées, qui tournaient autour d'un montant conséquent, ont conduit la DGAC à reprendre sa réflexion sur l'opportunité de cette réalisation. L'enquête sur la première tranche serait réalisée en septembre 2001 de manière à pouvoir apporter un début de réponse à la problématique du troisième aéroport au premier trimestre 2002.

Monsieur Bernadet demande une information complémentaire sur les critères du plan de sondage et la base de sondage.

Monsieur Germon précise que la DGAC souhaite étudier l'utilisation des transports aériens de l'ensemble des résidents et que le sondage est pondéré par le taux de pénétration estimé par département au niveau du trafic aérien. Il est donc variable selon les départements.

Monsieur Simiand souhaite que le nom de l'enquête SDT qui figure dans la fiche soit corrigé.

Monsieur Germon prend bonne note de cette remarque.

Madame Artiguebaille demande si cette enquête sera présentée au comité du label.

Monsieur Germon répond par la négative, car l'opération se fait dans l'urgence, le projet de troisième aéroport ayant révélé d'importants besoins d'information.

Madame Laguzet indique qu'il lui a semblé qu'il était important que cette enquête soit présentée à cette formation au moins pour information, même si elle ne suit pas exactement la procédure habituelle. Elle rappelle que le réaménagement de l'enquête SDT dans son questionnement sur les voyages sans nuitée n'a pas pu être fait à temps pour pouvoir collecter l'information qui aurait été utile à la DGAC. Par ailleurs, une réserve quant à la diffusion publique d'une partie des données de cette enquête aurait pu être problématique vis-à-vis des principes de la loi de 1951 et des enquêtes qui s'y rattachent.

Pour répondre à l'interrogation de Monsieur Khiati, Monsieur Germon précise que ce sont bien les résidents qui seront interrogés et non les Français.

Après en avoir convenu avec les membres de la formation, Monsieur Bernadet admet la présentation pour information de l'enquête.

*e. Point sur le dispositif destiné à permettre d'améliorer l'estimation du parc de véhicules routiers à moteur en service*

Monsieur Bernadet propose à Monsieur Gallais de présenter le point sur le dispositif permettant d'estimer le parc des véhicules routiers en service.

Monsieur Gallais rappelle brièvement l'organisation du système d'information sur les immatriculations et sur l'organisation du parc en général.

A l'origine de l'information se trouvent les services des cartes grises des préfectures. Puis un fichier national des immatriculations a été constitué au niveau du Ministère de l'Intérieur. Enfin, une copie de ce fichier est mise à jour quotidiennement pour constituer le " fichier central des automobiles ". Ce dernier est mis à la disposition du Ministère, qui le gère à des fins statistiques.

Le principal problème de la connaissance du parc n'est pas l'entrée des véhicules dans le fichier, mais bien leur sortie, puisque l'on estime que près de la moitié des possesseurs de véhicules qui réalisent soit une vente vers l'étranger, soit une destruction du véhicule, n'accomplissent pas jusqu'au bout les formalités réglementaires, ce qui fait que les véhicules correspondants ne sont pas radiés du fichier.

Des recoupements statistiques étaient encore réalisés, il y a peu, par exploitation des informations issues de la campagne annuelle de vente de vignettes automobiles. La suppression de la vignette a conduit à réfléchir plus rapidement que prévu à des solutions alternatives. Cette réflexion aurait néanmoins été menée parce que le besoin d'un fichier enrichi d'informations « entreprises » avait déjà été ressenti, ceci afin de pouvoir effectuer des enquêtes avec des échantillons stratifiés selon l'activité des entreprises propriétaires de véhicules et, en particulier, des entreprises propriétaires de véhicules lourds, pour les deux enquêtes permanentes sur les transports routiers de marchandises et les transports de voyageurs.

Pour réaliser au mieux ces enquêtes, et pouvoir stratifier le tirage sur l'activité des entreprises propriétaires, le SES a lancé un projet nommé FCA 2000, (FCA pour Fichier Central des Automobiles), qui vise à l'enrichissement du fichier central des automobiles par des sources extérieures.

Monsieur Gallais signale qu'a été ainsi utilisé le fichier GRECO, qui est la base du Ministère sur les inscriptions au registre des transporteurs, loueurs ou commissionnaires, et du fichier SIRENE de l'INSEE, qui permet d'harmoniser le nom, l'adresse et les caractéristiques des entreprises qui apparaissent plusieurs fois dans le fichier sous autant de libellés différents.

La vignette supprimée, l'obligation d'assurance des véhicules demeure. La quatrième directive européenne sur les assurances oblige à pouvoir préciser si un véhicule identifié par son immatriculation est assuré et par quel assureur. Cette quatrième directive doit être mise en application à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2003. En janvier 2003, un ou plusieurs fichiers récapitulant la liste des véhicules à moteur assurés par les entreprises résidentes françaises existeront donc, et des contacts ont été pris par le SES pour examiner comment utiliser les nouvelles dispositions

Pour des raisons de secret statistique et commercial, il est vraisemblable que le seul rapprochement qui pourra être effectué avec ces fichiers ne sera pas un appariement individuel classique avec FCA 2000, mais un rapprochement en double aveugle. Cela signifie que les informations de FC.A 2000 ne viendront pas enrichir ces fichiers et que les informations des fichiers ne viendront pas enrichir de façon individuelle les enregistrements de FCA 2000. En revanche, une batterie de tableaux statistiques de parcs par catégories de véhicules, par âge, par département, par énergie, par puissance fiscale, par activité ou CSP du propriétaire pourra être constituée par l'appariement de ces deux fichiers sur la base du numéro d'immatriculation..

Dans ces conditions, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2003, l'information sur le parc des véhicules routiers serait au moins aussi bonne que celle qui émanait de l'exploitation des données " vignette ", voire meilleure. Et contrairement aux données " vignette ", elle ne constituerait pas seulement un instrument de calage du parc global, mais elle permettrait d'avoir aussi et surtout une bonne connaissance du parc sur les principales composantes qui intéressent les utilisateurs des statistiques.

Monsieur Gallais explique par ailleurs que la connaissance du parc est fondamentale, non seulement pour les activités économiques liées aux transports ou liées au commerce automobile, mais aussi pour des objectifs environnementaux.

La base FCA 2000 pourrait également être enrichie par l'apport des données " contrôle technique " (véhicules légers d'une part, véhicules lourds d'autre part), ainsi que, pour les véhicules lourds, par l'apport des informations issues des organismes qui réceptionnent les véhicules et déterminent leurs caractéristiques techniques de pollution et de consommation, notamment les normes euro n°1 et n°2.



Ces pistes vont être explorées parallèlement. En outre, en amont de ce fichier central des automobiles, le Ministère de l'Intérieur poursuivra sa propre réflexion sur le fichier national des immatriculations (FNI) à l'horizon 2004, en raison d'une autre directive européenne relative à l'harmonisation des certificats d'immatriculation au niveau communautaire.

A cette occasion, puisque les cartes grises françaises vont être sensiblement modifiées, certaines informations y seront ajoutées et d'autres supprimées. Le SES participe à la réflexion et a l'espoir que le FNI soit lui-même enrichi par des informations techniques intéressantes, notamment les normes euro n°1 et n°2 et les consommations, informations dont le FCA 2000 bénéficiera *ipso facto*.

Ces opérations constituent les principales perspectives qui se dégagent à un horizon relativement proche pour améliorer la connaissance du parc routier.

Madame Fourdrilis fait remarquer que toutes les entreprises n'ont pas été exonérées de la vignette automobile.

Monsieur Bernadet en convient, mais souligne que la taille de cet ensemble par rapport au nombre de possesseurs exonérés laisse intacte la nécessité de trouver des pistes nouvelles pour en réduire les effets en termes de perte d'informations. Il demande par ailleurs des éclaircissements sur l'essai d'utilisation des données des assureurs. Il souhaite savoir, en particulier, si cette utilisation concerne aussi les poids lourds, y compris ceux qui n'étaient pas assujettis à la vignette par le passé.

Monsieur Gallais répond que la quatrième directive concerne tous les véhicules routiers à moteur. Les seuls véhicules pour lesquels il pourrait y avoir défaut d'information seraient les remorques et semi-remorques, mais il pense que ces véhicules sont assurés et donc récupérables.

Monsieur Madre insiste sur la voie représentée par les contrôles techniques, qui lui semblent riches d'informations, notamment sur les kilométrages de chaque véhicule, ainsi que sur un certain nombre de données relevant du domaine de la sécurité routière ou de celui de la pollution. Par rapport aux objectifs environnementaux évoqués par Monsieur Gallais, il lui semble que ce sont des informations précieuses. De plus, la source existe depuis 1992 et permettrait d'avoir une vision longitudinale importante de son point de vue.

Il aborde un point qui n'est pas strictement du domaine de la formation, mais n'en est pas moins important pour les transports. Dans le recensement rénové de population (RRP), la question sur le mode de transport domicile-travail qui figurait sur le questionnaire de 1999 semble avoir été supprimée de la dernière version du bulletin individuel. Or cette information s'avère capitale pour le suivi des plans de déplacement urbains. Elle permettait notamment de calculer de manière exhaustive l'un des cinq indicateurs de suivi du PDU d'Ile-de-France.

Monsieur Robin répond qu'il est conscient de la richesse des informations potentiellement contenues dans les données issues des contrôles techniques, mais outre les problèmes que pose la centralisation de toutes ces données, le contrôle technique n'est pas encore complètement ancré dans les habitudes : les propriétaires savent qu'ils devraient réaliser régulièrement un contrôle, mais ils ne le font pas avec la même ponctualité que celle dont ils font preuve pour réassurer leur véhicule, puisqu'ils sont "relancés" par leur compagnie d'assurance. Il en déduit qu'un problème de fiabilité se pose pour les données "contrôle technique", qui nécessitera un travail important et délicat d'intégration. Il rappelle que cette piste n'a pas été exclue de celles évoquées par Monsieur Gallais dans son exposé sur le dispositif envisagé.

En revanche, il exclut toute possibilité de remonter à 1992 sur ce type de données : le coût serait selon lui disproportionné par rapport aux moyens qui pourront être consacrés à ce travail, à supposer que les informations soient toujours accessibles.

En définitive, cette piste paraît tout à fait intéressante, mais il est nécessaire de regarder prioritairement les retombées possibles de l'application de la quatrième directive sur les assurances. En ce qui concerne le point soulevé sur le RRP, il est vrai que les documents que l'INSEE a fait circuler ont pu laisser penser ce qui a été indiqué plus haut, le SES s'en est inquiété et un contact a été pris avec le maître d'ouvrage du RRP pour indiquer, entre autres choses, l'importance de ce point dans le recensement.

Monsieur Debar souligne que l'autre intérêt d'une connaissance sérieuse du parc réside dans la future directive sur les véhicules hors d'usage, qu'il importera de pouvoir relier aux données disponibles sur les véhicules en service.

Il pose par ailleurs une question sur le type de véhicules entrant dans le champ du fichier, notamment sur les deux roues, pour lesquels seule une estimation du nombre est actuellement réalisée.

Il signale enfin l'intérêt des constructeurs pour les données issues du contrôle technique où figurent non seulement le parc, mais aussi une partie de l'utilisation de ce parc, avec les kilométrages.

Monsieur Gallais précise qu'il n'est pas certain que les deux-roues soient inclus dans le champ des enquêtes du dispositif de connaissance du parc. La directive semble ne pas les exclure, mais il vérifiera qu'elle ne comporte aucune mention qui les exclurait de fait.

En revanche, l'établissement d'un véritable parc de deux roues suppose que soit constitué ce parc, alors qu'on opère actuellement qu'un suivi des immatriculations.

### **3. Points divers**

Monsieur Simiand demande à Monsieur Terrier d'apporter une information complémentaire dans le cadre du tourisme, qui n'est pas directement liée à cette formation.

Monsieur Terrier informe la formation de la réalisation par le service statistique du tourisme d'une enquête sur les vacances des jeunes, reprise pour diverses raisons à la suite du service statistique du Ministère de la Jeunesse et des Sports et qui sera réalisée fin 2001.

Monsieur Robin souhaite à son tour informer la formation qu'une rencontre du CNIS se tiendra à l'automne 2001 sur les besoins et les utilisations de statistiques dans le domaine de compétence du ministère, en particulier sur les aménagements urbains et les déplacements.

## **IV. 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.

---

### **DOCUMENTS PREPARATOIRES OU DISTRIBUES EN SEANCE**

---

- Extrait du rapport du CNIS n° 62 : Avis sur les programmes statistiques 2001
- Avant-projets de programmes statistiques 2002, tourisme
- Avant-projets de programmes statistiques 2002, transport
- Complément à l'avant-projet de programme statistiques 2002 (n°152/D130)
- Complément à l'avant-projet de programme statistiques 2002 (n°151/D130)

## **AVIS D'OPPORTUNITE**

### **Tourisme**

Point sur le dispositif de Suivi des déplacements touristiques (SDT)

### **Transports**

Enquête sur l'utilisation en 2001 des véhicules automoteurs spécialisés (VASP)

Paris, le 3 septembre 2001 N°265/D130

## AVIS D'OPPORTUNITE

### Suivi de la Demande Touristique française - SDT -

---

*Programme* : 2002

*Emetteur* : Direction du Tourisme

Au cours de sa réunion du 30 mai 2001, la formation Transports, tourisme a examiné le projet d'enquête cité en référence.

L'objectif de cette enquête est de mesurer le tourisme national à la fois en termes de flux physiques (nombres de séjours et de nuitées) et monétaires (dépenses associées à ces séjours).

Ces mesures sont nécessaires :

- à l'évaluation de la consommation touristique nationale dans le cadre des comptes du tourisme
- au suivi conjoncturel des déplacements des Français
- à l'analyse structurelle de l'évolution de la demande
- à l'analyse des marchés touristiques

L'enquête doit permettre de répondre à la Directive européenne sur les statistiques du tourisme.

Dans le nouveau contexte européen, l'enquête doit permettre d'apporter des éléments concernant les dépenses des touristes français à l'étranger.

Les principaux thèmes abordés dans le questionnaire seront les dates, motifs et nombres de voyages; la description de chacun des séjours, le moyen de transport utilisé et l'organisation du séjour.

L'enquête sera réalisée auprès d'un panel de 20 000 personnes âgées de 15 ans et plus. 25% du panel est renouvelé tous les ans.

La collecte a lieu tous les mois et est conduite par un prestataire extérieur.

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

Paris, le 3 septembre 2001 N°264/D130

## AVIS D'OPPORTUNITE

### Enquête sur l'utilisation en 2001 des véhicules automoteurs spécialisés - VASP -

---

*Programme* : 2002

*Emetteur* : ministère de l'équipement, des transports et du logement, service économique et statistique, SES

Au cours de sa réunion du 30 mai 2001, la formation Transports, tourisme a examiné le projet d'enquête cité en référence.

Cette enquête a pour objectifs généraux d'établir des statistiques de parc, de trafic, de consommation de carburant selon l'activité des utilisateurs des véhicules automoteurs spécialisés. La précédente enquête portait sur l'année 1993.

Ces véhicules qui remplissent une fonction économique importante recouvrent notamment : les bennes à ordures ménagères, les véhicules d'incendie, de voirie, de travaux publics, les ambulances mais aussi les caravanes, camping-cars...etc.

Les principaux thèmes abordés dans le questionnement portent sur le parc en service; le trafic en kilométrage; la consommation de carburant; l'activité des possesseurs ou utilisateurs de ces véhicules; l'usage et les zones d'activité des véhicules.

Ce sont les véhicules automoteurs spécialisés de tous tonnages, mis en circulation de 1982 à 2001 qui seront enquêtés.

Un échantillon, d'environ 20 000 de ces véhicules, sera tiré dans la partie du fichier central des automobiles relative au champ de l'enquête, mise à jour au 1<sup>er</sup> janvier 2002.

La collecte aura lieu par voie postale en mars 2002, avec un ou deux rappels.

Selon l'activité ou la catégorie professionnelle de l'enquêté, il faudra de 10 à 30 minutes pour remplir le questionnaire.

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