

PARIS, le 15 octobre 2002 n°409/D130

## Formation TRANSPORTS, TOURISME

---

Réunion du 29 mai 2002

Compte rendu de l'examen des avant-projets  
de programmes statistiques pour 2003

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 29 mai 2002

**TRANSPORTS**

1. Le Conseil prend acte de la mise en place d'une enquête trimestrielle sur les prix des services de transport de marchandises dans le transport fluvial et de la publication d'indices de prix qui en résulte. Le Conseil encourage vivement le Service économique et statistique (SES) à étendre ses travaux aux autres modes de transport de marchandises, en particulier au transport ferroviaire, et à améliorer le dispositif actuel de suivi des prix du transport routier.
2. Le Conseil approuve le projet de renouvellement, en 2002-2003, du sondage de circulation sur le réseau national. Il souhaite, en particulier, que les résultats de cette opération puissent bien, comme ceux de l'opération précédente menée en 1996-1997, être ventilés selon la nationalité des véhicules.
3. Le Conseil rappelle l'importance qu'il attache, en matière de transport, à la disponibilité d'informations concernant les entreprises françaises mais également leurs homologues européennes. Dans cette perspective, il renouvelle son souhait que le règlement de 1997 relatif aux statistiques structurelles sur les entreprises soit complété, en ce qui concerne les entreprises de transport, par une annexe spécifique fournissant les éléments permettant d'apprécier réellement les performances des entreprises.

**TOURISME**

4. Le Conseil se félicite qu'un groupe de travail soit créé afin de redéfinir les objectifs des enquêtes « au bord des routes » et de trouver de nouveaux modes de collecte adaptés pour répondre aux besoins des utilisateurs en s'appuyant, notamment, sur des expériences étrangères dans le cadre de l'Union européenne.
5. Le Conseil enregistre avec satisfaction l'extension, à partir de 2002, du champ de l'enquête « suivi de la demande touristique » aux voyages sans nuitée pour les voyages à plus de 100 kilomètres. Il apprécie que, outre la direction du tourisme et le SES, la direction générale de l'aviation civile soit partie prenante au financement de cette extension qui se substitue ainsi à la réalisation d'une enquête spécifique et permettra une meilleure appréhension de l'évolution réelle des déplacements des Français, dans un contexte de développement de l'offre de transports rapides. Il souhaite vivement que les services producteurs disposent des moyens humains et financiers pour poursuivre cette opération.

**TRANSPORTS, TOURISME**

6. Le Conseil encourage l'expérimentation entreprise par la direction du tourisme et la Banque de France pour enquêter les visiteurs de l'étranger sans recours aux forces de l'ordre. Cette expérimentation vise à connaître la fréquentation touristique et les dépenses s'y rapportant afin, notamment, de recueillir des informations contribuant à l'établissement du poste « recettes » de la balance des paiements. Les résultats de cette opération seront intégrés aux travaux du groupe de travail sur les enquêtes « au bord des routes ».

---

LISTE DES SERVICES PRODUCTEURS

---

ayant présenté un avant-projet de programme statistique pour 2003 à la formation Transports, tourisme réunie le 29 mai 2002.

## **TRANSPORTS**

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

Direction du tourisme

---

COMPTE RENDU DE LA REUNION DE LA  
FORMATION TRANSPORTS, TOURISME  
- 29 mai 2002-

---

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, du logement, du tourisme et de la mer

Christophe TERRIER, Département de la stratégie, de la prospective, de l'évaluation et des statistiques, Direction du Tourisme, ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer

*RAPPEL DE L'ORDRE DU JOUR*

- I - Introduction générale (M. BERNADET, M. SIMIAND)
- II - Suivi des avis donnés sur le programme 2002 (Mme LAGUZET, M. TERRIER)
- III - Point d'information sur la mise en place du groupe de travail sur les enquêtes "au bord des routes" (M. Marc CHRISTINE)
- IV - Examen des avant-projets de programme pour 2003

**Tourisme**

- 1 - Exposé synthétique (M. TERRIER)
- 2 - Débat
- 3 - Examen de projets d'enquêtes pour avis d'opportunité

**Transports**

- 1 - Exposé synthétique (Mme LAGUZET)
- 2 - Débat
- 3 - Examen de projets d'enquêtes pour avis d'opportunité
- 4 - Problématique du renouvellement de l'enquête "Transports" auprès des ménages (Mme LAGUZET)

- V - Projet d'avis de la formation (Mme SAGLIETTI)

*LISTE DES PARTICIPANTS*

M.	ARMOOGUM Jimmy	INRETS
Mme	ARTIGUEBIEILLE Jacqueline	INSEE - Comité du Label
M.	BERNADET Maurice	LET
M.	CALVAT Jean-Marc	INSEE
M.	DECURE Jean-Pierre	SES
Mme	DEMOTES-MAINARD Magali	INSEE
M.	GALLAIS Alain	SES
M.	GERMON Serge	DGAC
M.	HOUEE Michel	SES
Mme	LAGUZET Claudine	SES
M.	LHULLIER Philippe	Direction du tourisme
M.	MADRE Jean-Loup	INRETS
M.	MILLOUR Jean-Marc	Armateurs de France
M.	MOLLET Julien	CCFA
Mme	PAVARD Christiane	CNIS
M.	PEYROUX Claude	Banque de France
Mme	POTIER Françoise	INRETS
M.	PUIG Jean-Pierre	Secrétaire général du CNIS
M.	RAIN Dominique	AUTF
M.	REMY André	FNTR
M.	ROBIN Yves	SES
Mme	SAGLIETTI Carla	Secrétaire général adjoint du CNIS
M.	SIMIAND Jean-Charles	COFIT - SNTF
M.	WERMES Robert	AFEST(Association Française des experts scientifiques du tourisme)
M.	TERRIER Christophe	Direction du tourisme
M.	CHRISTINE Marc	INSEE
M.	VASSILLE Laurent	Direction du tourisme
Mme	de CAIX Camille	Banque de France
Mme	PELLUET Annie	AFT
Mme	PERON Anne	CDT 13
M.	RAYMOND Olivier	CNR
M.	DANZANVILLIERS Patrice	SETRA
Mme	PERNOTTE Sylvie	UPACCIM

*Absents excusés*

Mme	BRIAND Marie-Jeanne	DRT Champagne-Ardenne
M.	CHAPELON Jean	DSCR
Mme	GASCON Marie-Odile	CERTU
Mme	POLS Irène	Direction des Transports maritimes, des ports et du littoral

**Maurice BERNADET**

Je souhaiterais présenter les excuses de quatre personnes qui ne pouvaient pas être présentes : Mme BRIAND de la DRT Champagne-Ardenne ; Mme POLS de la direction des transports maritimes, des ports et du littoral ; M. CHAPELON de l'ONISER et Mme GASCON du CERTU.

Je me félicite du fait que nous soyons assez nombreux autour de cette table, où les fonctionnaires sont largement majoritaires. Les producteurs de statistiques ne sont pas les seuls présents puisque sont également réunis de nombreux utilisateurs de statistiques. Le rôle du CNIS est de coordonner les demandes des uns et les productions des autres.

Nous avons un ordre du jour assez dense et très précisément minuté pour terminer dans les temps. Pour l'introduction générale, Monsieur SIMIAND et moi-même sommes invités à présenter la situation. Je voudrais évoquer ce qui s'est passé depuis la réunion de notre formation du mois de juin de l'année dernière et l'Assemblée plénière du CNIS de décembre dernier.

## I - INTRODUCTION GÉNÉRALE

### Maurice BERNADET

Lors de notre précédente réunion, nous avons difficilement réussi à trouver un accord et à rédiger en séance un avis concernant la difficulté de maintenir des enquêtes impliquant l'arrêt des véhicules de la part des forces de l'ordre. Cette question avait déjà été évoquée lors de la réunion de la formation Transport Tourisme en 2000 à travers une demande du SES à propos du problème des enquêtes cordon au plan local. Nous avons repris cette question l'année dernière, à la lumière des difficultés du déroulement de l'enquête aux frontières. Il était apparu que les résultats pour le mode routier risquaient d'être fort compromis par le fait que les forces de l'ordre n'avaient pas apporté leur concours, du moins sur l'axe majeur nord-sud, notamment en région Lorraine. Nous avons formulé sur ce thème un vœu en trois points :

- constat et inquiétude sur la situation et les conséquences sur les connaissances statistiques du refus des forces de l'ordre de prêter leur concours, aussi bien en transport qu'en tourisme ;
- mise en place d'un groupe de réflexion conduisant à approfondir notre connaissance des dispositifs alternatifs pouvant être utilisés pour pallier la difficulté de mettre en œuvre ces enquêtes impliquant l'arrêt des véhicules ;
- saisine des pouvoirs publics pour attirer leur attention et leur demander un texte pour habiliter les forces de l'ordre à arrêter les véhicules.

Ce vœu a fait l'objet de nombreuses discussions en séance, notamment en raison des fortes réticences de Monsieur PUIG à l'égard du troisième point. Un texte de compromis avait été trouvé, mais le Bureau du CNIS, dans ses réunions ultérieures, a fait connaître son désaccord avec le troisième point de ce vœu. Il ne souhaitait pas, pour des raisons tenant essentiellement à sa notion des libertés publiques, que le CNIS se prononce sur le fait que les pouvoirs publics soient saisis et adoptent un texte sur ce problème pour le résoudre.

Dans un premier temps, le Bureau du CNIS a demandé à Monsieur SIMIAND et à moi-même que le texte approuvé par la formation Transport Tourisme soit amputé du troisième point. Nous avons tout d'abord refusé car nous ne voyions pas de quel droit le président de la formation pourrait supprimer un des points approuvés par la formation. Le Bureau du CNIS a alors fait savoir que dans ces conditions, l'ensemble de l'avis ne serait pas repris ni traité à l'Assemblée plénière. J'aurais compris que le Bureau fasse connaître son désaccord et demande à l'Assemblée plénière que le troisième point du vœu ne soit pas approuvé par elle. Toutefois, je n'ai pas compris que la totalité du vœu soit purement et simplement supprimée comme si la formation Transport Tourisme n'avait rien dit sur ce point.

A l'approche de l'Assemblée plénière, suite à une longue conversation avec M. PUIG, nous avons opté pour un compromis : le Bureau reprenait les deux premiers points qui ne posaient pas de problèmes et le troisième pourrait être présenté comme amendement. Je croyais qu'il y avait de grandes chances qu'il soit adopté par l'Assemblée plénière, malgré l'avis contraire du Bureau du CNIS, après de sérieux débats pour le défendre. J'ai donc donné mon accord pour cette idée.

Je me suis manifestement trompé car, en définitive, le Bureau du CNIS a proposé les deux premiers points, que nous avons émis ici, et j'ai pu présenter sous forme d'amendement additionnel le troisième point, mais dans des conditions telles que les chances que ce vœu soit adopté étaient très faibles. Le débat a eu lieu en fin de séance alors que nous attendions dans les minutes qui suivaient l'arrivée du Ministre : il était donc impossible de s'appesantir. Il n'y avait pas égalité avec la position exprimée avec force par le Bureau et mes arguments. Le vote a eu lieu dans des conditions ambiguës à tel point que, dans un premier temps, j'ai approuvé ce que proposait le Bureau en pensant que l'amendement était intégré.

Je me suis cependant rapidement aperçu de mon erreur. C'est alors que j'ai demandé un nouveau vote pour prendre position contre l'avis adopté par le Conseil. Avec deux votes successifs, la situation ne pouvait pas paraître claire aux membres de l'Assemblée, ce qui a conduit à l'approbation de la partie proposée par le Bureau du CNIS uniquement, c'est-à-dire les deux premiers points :

- le regret et la crainte que les informations recueillies auparavant au bord des routes disparaissent ;
- la mise en place d'un groupe de travail pour étudier les solutions alternatives.

Ce groupe de travail étant le troisième point de notre ordre du jour, je laisse le soin aux deux co-rapporteurs de nous le présenter. Je reste peu satisfait de ce processus et je pense que c'est la première fois dans l'histoire du CNIS qu'un vœu émis par une formation n'est pas retenu par le Bureau et par l'Assemblée plénière. Le problème n'est vraisemblablement pas résolu. Lorsque le groupe de travail aura terminé ses réflexions, des solutions à coûts raisonnables risquant de ne pas donner les mêmes résultats que ceux obtenus avec les enquêtes cordons et les enquêtes aux frontières, la formation devra sans doute réexaminer cette question.

#### **Jean-Charles SIMIAND**

J'ai pour ma part toujours soutenu M. BERNADET et nous avons été en communication permanente sur ce sujet. Mes obligations professionnelles ne m'ont pas permis de participer à l'Assemblée plénière, mais je crois que c'était préférable, au regard de la réactivité de mon tempérament. A titre personnel, je me suis interrogé sur l'opportunité de continuer à coprésider cette formation.

N'appartenant pas à la fonction publique, je ne comprends pas la raison d'être de cette censure immédiate. Empêcher qu'un texte soit présenté me paraît être une méthode anti-démocratique. Néanmoins l'ouverture vers le groupe de travail a assaini la situation et je partage l'optimisme mesuré du président BERNADET. Nous sommes déjà en désaccord sur le mandat concernant l'historique : soit il y aura un historique complet intégrant ce que dit le président BERNADET, et dans ce cas, tout ira bien ; soit il n'y aura pas d'historique ou un historique tronqué, auquel cas nous arrêterons immédiatement notre mission et nous le ferons savoir au niveau ministériel et devant l'opinion publique.

#### **Jean-Pierre PUIG**

Je vous remercie, Messieurs les Présidents, de cette introduction. Je comprends vos ressentiments. Je vous remercie d'avoir reconnu que dès la réunion de la formation de l'an dernier, j'avais souligné que la proposition d'avis de la formation allait inmanquablement soulever d'importants problèmes.

Chaque formation présente une proposition d'avis. Avant que les avis des différentes formations et l'avis général ne soient examinés en Assemblée plénière, le Bureau examine l'ensemble des avis. Par conséquent, il a la responsabilité de l'ensemble. C'est ce qu'il faut souligner. En pratique, la discussion porte principalement sur l'avis général puisque celui-ci n'est jamais discuté, par définition, par aucune autre instance que le Bureau. Les problèmes sur les domaines sectoriels se trouvent dans les formations et la discussion est donc plus rapide. Formellement, le Bureau est responsable de l'ensemble de l'avis présenté et pas simplement de l'avis général. Il y a donc co-responsabilité des formations et du Bureau sur la présentation du texte. En fait, le Bureau ne peut pas accepter que soit soumis à l'Assemblée plénière un texte sur lequel il est en désaccord. C'est ce point de responsabilité des instances qu'il faut bien comprendre. C'est la raison pour laquelle dans l'avis, qui se divisait en trois sous-parties, le Bureau était *in fine* d'accord sur les deux premiers mais non sur le troisième.

C'est pour cela que la solution compatible avec les textes était de dire : " on conserve les deux premières parties puisqu'il y a accord conjoint de la formation et du Bureau " et de le transmettre à l'Assemblée plénière. En revanche, le point trois constituant un sujet de désaccord de la part du Bureau, la seule façon de le soumettre à l'Assemblée plénière est de le présenter sous forme d'amendement du président de la formation. Du point de vue de la compétence des différentes instances, il n'y avait pas d'autres solutions que celle-ci.

**Yves ROBIN**

En français, cela s'appelle quand même un droit de censure...

**Jean-Pierre PUIG**

Non, c'est une responsabilité.

**Yves ROBIN**

Je comprends très bien le rôle du Bureau dans la préparation de l'ensemble des avis et pas seulement de l'avis général. Il est normal qu'il propose à la délibération une version de texte qui a son accord. Toutefois, il aurait été convenable de présenter la situation sous une forme quelque peu différente en expliquant le point de vue de la formation et celui du Bureau. Il aurait fallu que le Bureau indique qu'il ne pouvait pas reprendre intégralement l'avis de la formation et qu'il présente son désaccord afin de pouvoir conduire une discussion plus approfondie.

**Christophe TERRIER**

Si on aborde le problème sur le fond, le CNIS, par son Bureau, exprime un refus d'amendement. Les conséquences sont négatives mais également constructives. Si l'on refuse un amendement, c'est parce qu'il choquerait en étant attentatoire aux libertés publiques. Si notre instance doit délivrer un message, le Bureau du CNIS devrait donner un avis ferme et clair plutôt qu'un avis négatif très bref, sans explication.

**Jean-Pierre PUIG**

Lors de la réunion du Bureau, les partenaires sociaux ont pris clairement position : les représentants de la CGT, de la CFDT et du MEDEF étaient contre, comme le vice-président et le directeur général de l'INSEE. Personne n'est intervenu en faveur du troisième point : il y avait donc une position commune. Il apparaît clairement dans la discussion du Bureau qu'il est jugé inopportun pour l'image de la statistique publique de chercher une voie dans laquelle on demanderait aux forces de l'ordre d'intervenir dans la collecte de l'information statistique.

Il a été décidé de constituer un groupe de travail pour chercher les solutions alternatives. C'est le message que j'avais essayé de faire passer sans convaincre la formation. En présentant cette solution, nous nous sommes heurtés à une difficulté. La position des responsables de la statistique publique est claire : le Bureau considère unanimement qu'il n'est pas opportun de mettre en œuvre un mécanisme législatif. De plus, il est évident, dans le contexte actuel notamment, qu'il est difficile de faire adopter un tel texte car ce n'est pas une priorité des forces de l'ordre que de participer à la collecte d'informations. Le Conseil d'Etat et la CNIL émettraient des avis négatifs sur un texte de cet ordre.

**Maurice BERNADET**

Sans revenir sur le fond, pour conclure et passer à l'ordre du jour, on ne peut qu'être d'accord avec Christophe TERRIER pour souhaiter que, dans cette affaire, l'ambiguïté, pour ne pas dire l'hypocrisie actuelle, disparaisse. En effet, il existe toujours des enquêtes menées par les forces publiques avec arrêt sur les bords de routes. Cela dépend des régions, des autorités locales et cette situation n'est pas saine. Je regrette aussi que les procédures utilisées ne soient pas satisfaisantes et n'aient pas permis à la formation de faire entendre sérieusement son point de vue devant le Bureau et l'Assemblée plénière.

## II - SUIVI DES AVIS DONNES SUR LES PROGRAMMES 2002

### 1. Suivi des avis donnés sur les programmes 2002 pour le transport

#### **Claudine LAGUZET**

Les avis donnés par le CNIS sur le programme des transports 2002 s'articulaient autour de quatre points.

#### *a. Mise en place d'indices de prix*

Ces indices doivent à terme couvrir l'ensemble des services des transports de marchandises. Le Conseil espérait que la réalisation de tels indices soit effective en 2001 pour le transport fluvial, ce qui s'est avéré être le cas à quelques mois près. En effet, les premiers indices ont été publiés en avril 2002 pour la période 2000-2001.

#### *b. Connaissance statistique du parc automobile en service*

Il s'agit de définir les travaux à entreprendre pour parvenir à une meilleure connaissance du parc automobile en service, à partir du fichier central des automobiles. Pour cela, il faut avoir recours au maximum aux données administratives ou de gestion existantes, en particulier aux données des assurances automobiles et du contrôle technique.

Au cours des douze derniers mois, nous avons privilégié la piste des assurances automobiles qui procure des informations de meilleure qualité et plus aisément utilisables. Nous avons rencontré la sous-direction des assurances du Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, l'AGIRA (Association pour la Gestion des Informations sur les Risques Automobiles), qui regroupe à la fois les mutuelles et les sociétés d'assurances, le Groupement économique des mutuelles d'assurances et la Fédération française des sociétés d'assurances. A l'occasion d'instances techniques de ces organismes, nous avons pu exposer les problèmes auxquels nous étions confrontés et les espoirs que nous fondions sur l'utilisation des informations détenues par les entreprises d'assurances. En dehors des problèmes techniques, les entreprises d'assurances et leurs représentants professionnels nous ont toutefois exposé leurs réticences à participer à une telle opération en raison de leur souci de préserver le secret commercial. Nous avons suggéré l'utilisation des appariements en double aveugle entre leurs fichiers et le fichier central des automobiles, mais cette proposition n'a pas fait disparaître leurs craintes. Cela reste un obstacle car il faut que, à un moment donné, quelqu'un dispose de l'ensemble des informations. Des deux côtés, il a cependant été convenu que les instances dirigeantes des organismes professionnels statueraient sur notre demande. Nous attendons une réponse dans un avenir proche. Cependant, même si les instances dirigeantes donnaient un accord de principe et étaient disposées à nous aider, il faudrait ensuite que l'ensemble des entreprises accepte de nous fournir l'information sur les véhicules qu'elles assurent, ce qui demeure encore incertain.

Nous pouvons toutefois recourir à une opération moins complète que cet appariement intégral, ce qui permettrait de produire une information statistique, en utilisant le mécanisme qui sera mis en place par l'AGIRA pour permettre à la France de satisfaire à la quatrième directive européenne relative aux assurances. Il s'agira de tirer un échantillon dans le fichier central des automobiles. L'AGIRA utilisera le système mis en place qui permettra de savoir si les véhicules sont assurés ou non. Cette méthode ne fournirait certes pas des informations sur l'intégralité des véhicules figurant sur le fichier central, mais sur un échantillon du parc en service. Ceci est moins complet que ce que nous ambitionnions, et auquel nous ne renonçons pas totalement, mais qui ne peut pas être mis en place à court terme alors que l'opération sur les échantillons pourra être menée dès le dernier trimestre de cette année.

#### *c. Projet d'enrichissement du règlement structurel sur les entreprises*

La formation demandait au Service Economique et Statistique (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 applicable à l'ensemble des secteurs. En attendant l'adoption d'un module détaillé consacré aux entreprises de transport, cette opération pouvait permettre de franchir une nouvelle étape dans la connaissance des entreprises de transport au niveau européen. Ces travaux d'adaptation se sont menés dans le cadre de la procédure de comitologie. Cette procédure ne nécessite pas de retourner devant le Conseil ni le Parlement, mais elle impose, dans le cas du règlement structurel, que les modifications apportées satisfassent au principe selon lequel " *le bénéfice des mesures prises doit être supérieur aux coûts qu'elles occasionnent et pour autant que leur mise en œuvre n'exige pas de ressources supplémentaires importantes ni pour les Etats membres ni pour les entreprises par rapport aux dispositions du règlement initial* ".

Le projet de règlement en discussion dans le cadre de cette comitologie n'a presque rien apporté en matière d'enrichissement de la formation. La seule modification de l'annexe 1 concerne la distinction faite dans les frais de personnels entre salaires et charges sociales. Les autres modifications concernent plutôt des allègements sur les annexes relatives au commerce, à l'industrie et à la construction. Afin d'obtenir un projet de règlement du Conseil et du Parlement Européens qui serait spécifique aux entreprises de transport et qui constituerait un complément au règlement actuel, nos efforts doivent être poursuivis car c'est notre seule piste actuelle.

*d. Projet de règlement européen sur les statistiques de transport par rail et par voie aérienne*

S'agissant des statistiques du transport par rail, le Conseil souhaitait que le texte tienne compte au mieux du besoin de diffusion de l'information et, de ce point de vue, la référence au règlement de 1997 relatif aux statistiques communautaires, qui figurait dans le projet de règlement rail, paraissait inappropriée. En effet, elle risquait d'empêcher la diffusion d'informations relatives à une entreprise prépondérante ou unique, ce qui, dans le domaine du transport par rail, est encore le cas dans nombre de pays européens. Pour ce projet de règlement rail, nous n'avons pas pu obtenir, lors des discussions au Conseil, la suppression de la référence au règlement de 1997 sur la statistique communautaire, mais notre action a eu le mérite de faire prendre conscience à la totalité des Etats membres et à EUROSTAT de la réalité des risques encourus en faisant référence au secret statistique dans le texte relatif au règlement statistique rail.

Le texte actuellement en cours de procédure de concertation avec le Parlement Européen stipule dans son article 9 que " *après trois années de collecte de données, la Commission soumet au Parlement et au Conseil un rapport sur l'expérience acquise par le travail réalisé conformément au présent règlement accompagné, le cas échéant, de propositions appropriées. Ce rapport comprend les résultats d'évaluation de la qualité visés à l'article 8*". Le dernier alinéa, intégré au texte à la suite de notre action, précise : " *il évalue les conséquences sur la qualité des statistiques ferroviaires de l'application au présent règlement des dispositions du règlement 322/97 relatif au secret statistique*".

Après trois ans d'expérience, nos inquiétudes pourraient se révéler fondées et le texte devrait être revu à ce moment-là.

S'agissant du projet de règlement aérien, les discussions ont repris au Conseil et il devrait pouvoir être rapidement adopté.

### **Suivi des avis transports-tourisme**

*a) Suivi de la demande touristique étendu aux déplacements sans nuitée*

A l'occasion du renouvellement de l'enquête "Suivi de la Demande Touristique française", le Conseil a réaffirmé par ailleurs son souhait que le suivi des déplacements sans nuitée, professionnels et personnels, soit introduit dans l'enquête, notamment pour les voyages à longue distance dont la connaissance est nécessaire tant pour le tourisme que pour le transport. C'est chose faite depuis mars 2002 mais pour les seuls voyages à longue distance.

Je ne reviens pas sur le deuxième vœu de la formation Transport Tourisme puisqu'il a fait l'objet des discussions du début de la présente séance.

### **Maurice BERNADET**

Y a-t-il des questions ou des remarques sur le commentaire que vient de faire Madame LAGUZET sur ce qui est advenu à la suite des vœux émis l'année dernière ?

Je me tourne vers Christophe TERRIER pour l'exposé concernant le tourisme.

## 2. Suivi des avis donnés pour le programme 2002 pour le tourisme

### Christophe TERRIER

#### a. Les moyens

Pour le tourisme, il existe toujours le vœu pieux annuel selon lequel le Conseil renouvelle son intérêt pour la connaissance statistique du tourisme et encourage vivement les pouvoirs publics à accroître les moyens. Ces moyens se sont en effet accrus énormément puisqu'ils ont presque doublé depuis l'année dernière. Il était cependant facile de progresser en partant de quasiment rien. Depuis l'année dernière, Philippe LHUILLIER est le chef de bureau de la statistique. Nous avons également un attaché de l'INSEE en poste depuis septembre et nous en attendons un nouveau pour le 1<sup>er</sup> septembre 2002, ce qui portera à sept les effectifs de la statistique du tourisme. C'est encore insuffisant. En outre, toute personne qui quittera le service de la statistique du tourisme emportera avec elle tout un pan de la mémoire. Mais comme ce n'est pas la mode actuelle d'obtenir des moyens par les voies administratives habituelles, je me demande s'il y a une instance régulatrice de la statistique publique, que ce soit le CNIS ou l'INSEE, pour mettre l'accent sur le manque de moyens et sur la nécessité de les augmenter. Malgré le soutien moral de cette commission, nous continuons à nous démenar avec des moyens trop faibles.

#### b. Renouvellement de l'enquête suivi de la demande touristique

Ont été associés au renouvellement les partenaires suivants : la Banque de France, les régionaux, le SES, l'ONT et la DGAC. Tous regrettent de ne pouvoir suivre l'ensemble des avis exprimés, mais chacun a été associé à la discussion et la solution trouvée crée un équilibre entre tous les besoins. Une des avancées essentielle est, on l'a dit tout à l'heure, l'introduction d'un volet d'enquête sur les déplacements à la journée.

#### c. Connaissance des touristes étrangers

L'avis disait : « le Conseil encourage les travaux essentiels entrepris par la Banque de France et la Direction du tourisme ». Nous essayons de faire du mieux possible. Ce point sera abordé plus en détail à propos du groupe de travail « enquête aux bords des routes ».

### Jacqueline ARTIGUEBIELLE

Malgré les effectifs restreints, je souhaite encourager le service tourisme à présenter l'enquête SDT au Comité du label, ce qui n'a pas été fait à ce jour. Cette présentation devrait intervenir dans les semaines à venir.

### Michel HOUEE

Ce renouvellement avec extension au déplacement à la journée pour les voyages longue distance du panel SDT comporte un certain nombre de paris compte tenu du compromis non détaillé ici. Il est prévu d'en faire l'évaluation au bout d'un an de fonctionnement pour déterminer si les résultats obtenus sont cohérents avec les autres éléments d'information recueillis sur le même sujet.

### Christophe TERRIER

En ce qui concerne les avancées sur l'enquête SDT, le volet à la journée a été introduit cette année dans la nouvelle enquête. L'inconvénient essentiel de l'enquête actuelle vient du fait que le tourisme proprement dit consiste à passer au moins une nuit hors de chez soi. En utilisant ces données « tourisme » pour les analyses de transport, il ressort que plus les gens se déplacent vite et moins ils figurent dans l'enquête. Lorsque les résultats du tourisme sont annoncés à la baisse, les protestations s'élèvent. En effet, ces résultats sont contre-intuitifs. Il est vrai que les analyses à partir du déplacement SDT annonçant la baisse des résultats sont embarrassantes. Il faut en effet reconnaître qu'il est difficile de l'expliquer même en précisant que le champ est une nuitée. De grands espoirs pèsent sur la notion de déplacement à la journée qui a été introduite le mois dernier. On reçoit seulement les premiers questionnaires. Leur taux de retour est de 68 %, mais il est regrettable de ne pas l'avoir fait dix ans plus tôt, car cela aurait permis de mesurer le basculement TGV/avion, lorsque les gens venaient pour deux jours en réunion à Paris. Aujourd'hui, les allers-retours sont effectués dans la journée. On n'est plus jamais touriste. C'est donc une réelle avancée que de pouvoir suivre ces déplacements à la journée.

Concernant le compromis transport tourisme, on remarque que cette commission du CNIS est composée de personnes travaillant à la fois dans le domaine du transport et dans le domaine du tourisme. Toutefois, beaucoup ne font que du transport. Or le tourisme se compose du transport, de l'hébergement et de l'activité. C'est une chaîne dont le transport ne constitue qu'un maillon. L'année

dernière, un test à la journée a été réalisé : les gens font une foule d'activités parmi lesquelles il devient difficile de différencier la partie activité, la partie loisir et la partie transport. Dans le choix que nous avons espéré, la partie « transport » longue distance l'a emporté au détriment de la partie « activité ». Or en présentant les résultats du test dans des instances touristiques, il apparaît que ce qui intéresse nos partenaires tourisme-activités sont les activités. Peut-être faudra-t-il rajouter les activités dans des enquêtes ultérieures, mais elles sont plus localement diversifiées. Par exemple, les problématiques relevant de la montagne sont différentes de celles des parcs d'attractions.

Le choix a été fait de s'en tenir à un simple dénombrement des voyages à longue distance sans nuitée. Il s'agit là de l'un des compromis envisagés. L'intérêt est toutefois important ne serait-ce que d'un point de vue de compréhension et de communication car personne n'admet que le tourisme baisse, même en expliquant que c'est la différence de champ qui conditionne ces résultats.

#### **Maurice BERNADET**

Nous avons consacré du temps au passé et je pense qu'il faut maintenant se tourner vers l'avenir. Le point 3 de l'ordre du jour me conduit à donner la parole à Marc CHRISTINE pour faire un point sur la mise en place du groupe de travail sur l'enquête au bord des routes.

### **III - POINT D'INFORMATION SUR LA MISE EN PLACE DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES ENQUETES " AU BORD DES ROUTES "**

#### **Marc CHRISTINE**

J'ai grand plaisir à retrouver cette formation que j'ai fréquentée, il y a quelques années. Nous avons suffisamment parlé en début de séance du contexte de la mise en place du groupe de travail. La première réunion de celui-ci dans une formation restreinte s'est tenue le 21 mai 2002. Vous avez à votre disposition le projet du compte-rendu qui en a résulté. Placé sous la présidence de Claude ABRAHAM, il rassemblait les deux co-présidents de la Formation, un représentant de la Banque de France, Claude PEYROUX, les représentants de la Direction du tourisme, les représentants du SES et le Secrétariat du CNIS. Toutes ces personnes étant présentes ici, elles pourront éventuellement compléter mes propos si des omissions apparaissaient. La formation s'est donc réunie autour de trois thèmes principaux :

- le mandat du Groupe et le champ d'action du groupe de travail ;
- l'analyse des informations à recueillir ;
- l'analyse des dispositifs comparatifs et surtout des dispositifs alternatifs à l'arrêt des véhicules puisqu'il s'agit de trouver des solutions alternatives et de les évaluer par des enquêtes aux frontières.

#### *a. L'objet du groupe de travail*

S'agissant de l'objet du groupe de travail, lors de l'introduction de la réunion, plusieurs éléments de la présente réunion ont été mis en exergue. Les intervenants ont souligné trois éléments.

- Le champ des enquêtes concernées est hétérogène puisqu'il comporte des enquêtes locales et des enquêtes nationales.
- Les domaines concernés sont le transport et le tourisme ainsi que la balance des paiements que l'on rattache au tourisme, car le poste voyage ne peut plus être mesuré par la circulation des billets.
- Il est nécessaire de mesurer les flux physiques, les masses, les quantités de voyageurs, de marchandises, et les flux financiers afférents.

Les préoccupations de chacun n'étant pas toujours convergentes et les outils pour y répondre étant différents, la tâche sera ardue.

Le deuxième point souligne la variété des acteurs concernés. En effet, ces acteurs sont les services de l'Etat pour les enquêtes nationales ainsi que les collectivités locales et territoriales et des opérateurs privés, notamment pour les études d'impact des infrastructures.

Le troisième point souligne, notamment pour certains des partenaires, l'urgence concernant la balance des paiements. Nous constatons en effet une disparition des repères antérieurs. Il est donc nécessaire de trouver de nouveaux dispositifs. Les enquêtes aux frontières sont arrêtées, même si localement des enquêtes cordons peuvent subsister. Il y a donc une urgence à trouver des solutions. La compatibilité avec le calendrier du groupe de travail est délicate même s'il s'est imposé un rythme de travail soutenu. Un projet de rapport doit être soumis à l'automne. Dans ce laps de temps, il va falloir

recenser les informations nécessaires, dresser l'état des lieux de l'existant et présenter des propositions. Dans celles-ci, il va falloir faire preuve d'imagination en trouvant des solutions complètement différentes de celles mises en œuvre jusqu'à présent. Le calendrier et les besoins urgents obligent la Direction du tourisme et la balance des paiements à mettre en œuvre des expérimentations avant les conclusions de ce groupe de travail. Il est souhaitable que ces expérimentations soient mises au tronc commun du travail du groupe.

Le dernier point concerne ce que l'on doit chercher à mesurer. Ceci conduit à dégager des typologies assez classiques, même si elles ne sont pas totalement affinées :

- les volumes physiques de déplacements (nombre de personnes qui se déplacent) ;
- les caractéristiques des déplacements (origines, destinations, motifs du déplacement) ;
- les caractéristiques des personnes, c'est-à-dire les activités et les dépenses en relation avec l'aspect balance des paiements.

#### *b. L'analyse des informations à recueillir*

Dans un second temps, le groupe a essayé de dresser un bilan de l'existant. Pour cela, il convient de recenser les sources existantes et les différents types de sources et d'acteurs concernés, en relation avec les objets à mesurer et les objectifs poursuivis, pour, dans un troisième temps, répartir les objectifs et trouver les outils alternatifs pour répondre à un but qui, antérieurement, pouvait être couvert par une enquête de type bord de route.

Ce dispositif nécessite un inventaire des données mettant en évidence les coûts, de manière à ne pas envisager des coûts prohibitifs dans les systèmes alternatifs. Le calendrier de disponibilité des données doit être déterminé de telle sorte que le remplacement du dispositif existant n'entraîne pas de perturbations manifestes. Il faut également mettre ces informations en relation avec les cadres juridiques ou réglementaires dans lesquels elles s'inscrivent, les textes européens, les mesures d'évaluation préconisées dans le cadre de certaines lois et les obligations statutaires comme celles de la Banque de France. Il faut essayer de mesurer ces caractéristiques. Il existe déjà dans les services concernés de l'Etat des informations dont il a été demandé de faire une compilation pour un premier examen suivant la logique mentionnée : le calendrier, les coûts et la hiérarchisation des objectifs.

#### *c. L'analyse de dispositifs alternatifs*

Le troisième temps correspond à une analyse des dispositifs alternatifs. Un premier inventaire des méthodes de substitution des enquêtes au bord des routes peut être dressé.

- les enquêtes à domicile (enquêtes ménages traditionnelles comme le suivi de la demande touristique qui permet d'avoir une connaissance des flux et de certaines caractéristiques)
- les enquêtes au cours du déplacement (aux frontières, à des points d'arrêt comme les aires de stationnement)
- les enquêtes sur les lieux de destination (lieux d'hébergement, de restauration)

Ces enquêtes posent des problèmes sur la possibilité d'interroger dans des modes d'hébergement non répertoriés ou non marchands.

Les besoins ne seront pas couverts par une seule source. Il est possible, par exemple, de recueillir des informations couvertes par les enquêtes à domicile, mais les informations sur les dépenses peuvent être obtenues par d'autres voies. Cela créera un problème d'homogénéisation de traitement combiné des données. Peut-être ne faut-il pas raisonner sur une seule enquête mais effectuer plusieurs enquêtes et les croiser afin de créer des estimations adaptées. Pour l'enquête aux frontières, il existe d'autres modes de transport que celui du transport par route, sur lesquels *a priori* la technique actuelle peut être reportée.

Un autre point important est l'aspect comptage. A la suite de l'enquête aux frontières de 1989, la Direction du tourisme avait souhaité mettre en place un dispositif continu d'actualisation de l'enquête aux frontières, ce qui n'a pu être effectué faute de moyens. L'actualisation, fondée sur une systématisation des comptages aux points frontières, consiste à utiliser les dispositifs automatiques existants et à les compléter par un certain nombre de moyens, par exemple des contrôles manuels et visuels pour fournir une information régulière les années suivantes. Il demeurera nécessaire de procéder, de temps en temps, à une opération plus lourde dans l'optique de mieux cerner les caractéristiques structurelles des voyageurs. Pour ce faire, l'ensemble des dispositifs de comptage doit être recensé et suivi d'une réflexion sur la possibilité de les systématiser ou de les compléter pour une information fiable et régulière.

Nos collègues étrangers ont les mêmes de besoins et recourent parfois à des opérations analogues. Toutefois, la Grande-Bretagne mobilise des moyens important en raison de sa situation insulaire.

L'Italie, quant à elle, procède à des interrogations sur les aires de stationnement qui sont susceptibles de nous intéresser. Les pays producteurs sont invités à fournir des éléments dont ils disposent. Dans un second temps, une intervention d'EUROSTAT qui, par sa position, sera à même de compiler les méthodes des différents pays, devrait compléter notre étude. Des groupes de travail sur le transport, le tourisme et la balance des paiements se réunissent régulièrement. Ils nous permettront d'établir des contacts et d'interroger nos collègues étrangers des divers services producteurs.

Par ailleurs, compte tenu de l'existence de certaines enquêtes locales, il conviendrait de déterminer si elles peuvent être utilisées, ce qui pose le double problème de la couverture partielle du champ et de la difficulté à rassembler les données. De plus, les préoccupations locales et nationales ne sont pas toujours identiques et les informations ne sont pas toujours additionnables. Par exemple, la somme des touristes venus en France n'est pas la somme des touristes venus en Île-de-France et en région PACA.

Concernant les méthodes, la présidence est assurée par Claude ABRAHAM. Laurent VASSILE et moi-même sommes les deux co-rapporteurs. Des premières demandes d'informations ont été présentées aux services producteurs et une prochaine réunion aura lieu le 24 juin, après un examen des documents relatifs à l'existant. Le groupe s'est d'abord réuni en formation restreinte, mais il serait souhaitable que d'autres experts participent à ces travaux de manière ponctuelle.

#### **Jean-Charles SIMIAND**

Marc CHRISTINE a présenté un excellent compte rendu de ce groupe de travail. La réunion s'est déroulée dans un bon climat, sous la présidence appréciée de Monsieur ABRAHAM, malgré la crispation d'origine. Je relaie le souhait d'ouverture à d'autres experts. En particulier, étant le seul non-fonctionnaire du groupe de travail, j'appelle les personnes des forces civiles, socioprofessionnelles ou membres d'organisations touristiques à nous rejoindre. Je pense qu'il serait bon d'avoir un ou deux représentants de CRT ou d'ORT, notamment par rapport aux enquêtes régionales. Il ne faut certes pas que notre groupe devienne trop important, mais deux ou trois entrées permettraient un léger rééquilibrage entre la forte et constructive administration et les socioprofessionnels. Normalement, le rapport sera soumis à la formation transport tourisme avant d'être soumis à l'Assemblée plénière du CNIS.

#### **Maurice BERNADET**

Puisqu'il n'y a pas de questions ou de remarques sur ce travail, je remercie les co-rapporteurs et plus particulièrement Marc CHRISTINE pour son exposé.

#### **Jean-Charles SIMIAND**

Une petite vérification pratique par rapport aux difficultés rencontrées s'impose. Nous avons un projet de mandat dans le dossier reçu. Il existe un nouveau texte que chacun va recevoir. Ce texte ne pose plus de problème. Le texte initial prévoyait un historique qui, curieusement, s'inspirait des débats de la formation transport tourisme 2000. Il convenait soit de rappeler que la formation s'était prononcée en juin 2001, soit de supprimer l'historique. Ce dernier n'avait pas vraiment de raison d'être, car l'important est la création de ce groupe de travail qui sera rappelée dans le texte définitif du mandat.

#### **Carla SAGLIETTI**

L'historique du mandat qui vous a été envoyé avec les documents sera effectivement supprimé. Dans le même temps, quelques petites remarques faites par le groupe de travail seront introduites. Ce nouveau mandat, définitif, vous sera adressé avec le compte rendu dans un délai d'un mois, lorsqu'il aura été validé par chacun.

#### **Jean-Pierre PUIG**

Un exposé des motifs est nécessaire pour comprendre les orientations du groupe de travail, étant donné que nous sommes tous d'accord sur les missions de celui-ci.

#### **Jean-Charles SIMIAND**

Pour terminer sur ce sujet, j'indique que le mot historique est supprimé. Je ne le savais pas en début de séance, ce qui prouve que l'on parvient à se faire entendre.

## **IV - EXAMEN DES AVANT-PROJETS DE PROGRAMME POUR 2003**

### **3. Tourisme**

#### **Christophe TERRIER**

Comme vous l'aurez compris, les avant-projets changent tous les jours et ceux que nous avons prévus l'année dernière ont changé en fonction des avis du Conseil. La grande nouveauté, depuis l'année dernière, est que la Banque de France, qui établissait la balance des paiements à partir de

l'équilibre des échanges des billets qui venaient, ne peut plus procéder de la même façon en raison du passage à l'Euro. Il s'agit d'une grande rupture dans la connaissance de l'économie française. L'INSEE non seulement ne réagit pas sur ce point, mais sous-estime l'impact de cette absence de mesure. C'était pourtant, à nos yeux, le cadrage essentiel de la connaissance du tourisme étranger. Ce cadrage nous permettait d'ajuster nos comptes chaque année et de déterminer le chiffre que tout Ministre du tourisme se doit d'afficher sur les ondes : 75 millions de touristes l'année passée, 76,5 millions cette année. Même si ce chiffre ne traduit pas à lui seul la réalité touristique. Il faut simplement souligner que beaucoup d'éléments étaient alignés sur le chiffre de la balance des paiements fourni par la Banque de France et que nous n'en disposons plus. Désormais, il faudra s'appuyer sur :

- les cartes bancaires ;
- les enquêtes ;

le SDT pour les dépenses des Français à l'étranger ;

l'enquête qui succédera à l'enquête aux frontières ;

- éventuellement l'enquête hôtels et campings ;
- l'usage possible des données ramassées par des sociétés comme la société IPK qui est l'équivalent de la SDT pour un certain nombre de pays.

#### a. L'enquête SDT

Le contrat SDT a été renouvelé dans la continuité. Il porte sur une enquête mensuelle, par courrier, sur un panel de 20 000 individus réalisée par la SOFRES. Je ne reviens pas sur les avantages et les inconvénients de cette enquête. Toutefois, comme l'a rappelé Michel HOUÉE, nous sommes très attentifs à la qualité. Ce renouvellement de contrat a été l'occasion de rajouter une enquête de cadrage. En effet, un des reproches principaux fait à cette enquête est qu'elle capte peu les déplacements de professionnels. Plus précisément, ceux qui se déplacent sont peu enclins à répondre à ce type d'enquête, ce qui nous assure de manquer un certain nombre de grands voyageurs. C'est moins dérangeant en termes de tourisme que de transport. Nous avons décidé de réaliser une enquête légère de cadrage sur un échantillon de Français, par téléphone, avec deux questions pour déterminer la part de moyens et de grands voyageurs. Une autre question concerne les foyers disposant d'une résidence secondaire. En effet, cet élément augmente la propension au déplacement.

Dans l'enquête proprement dite, un volet à la journée a été rajouté pour connaître les déplacements sans nuitée, exclus du champ de l'enquête habituelle. L'objet est préciser de manière très simplifiée les origines, les destinations et les motifs (professionnels, loisirs, personnels). La simplification vise à obtenir des réponses quelles que soient les motivations, car les tests avaient montré qu'en posant des questions plus complexes, les professionnels répondaient peu. Les taux de retour, pour l'instant, sont corrects.

Le volet dépenses à l'étranger a été adapté aux besoins de la balance des paiements. Il devient la seule source de connaissance des dépenses à l'étranger. Pour les contraintes de *timing* de la Banque de France, nous tentons de raccourcir les délais. La méthode classique consistait, lorsque les personnes interrogées renvoyaient leur questionnaire et avaient voyagé à l'étranger, à leur envoyer un nouveau questionnaire. Nous posons désormais un second questionnaire par téléphone. Nous pensions, avec la suppression des nombreuses monnaies européennes simplifier le traitement des questions sur les dépenses mais en pratique, la monnaie unique est entrée dans les poches des Européens mais pas encore dans leur tête, ce qui constitue une difficulté supplémentaire dans les réponses obtenues.

### *b. L'enquête aux frontières*

L'enquête aux frontières que l'on pensait poursuivre, en particulier pour la balance des paiements, s'est terminée en octobre dernier et les résultats seront disponibles cet été. Comme une partie des frontières routières n'a pas pu être enquêtée, une part importante des résultats sera constituée de redressements réalisés à partir des questionnaires de 1996. L'évolution de certains comportements ne sera pas mesurable et certains résultats devront être très fortement tempérés.

La balance des paiements ne pouvant plus s'établir à partir des échanges de billets, la Banque de France et la Direction du Trésor nous demandent une information immédiate. Actuellement il n'y a que peu d'éléments. Nous testons de nouvelles formules, car il n'est pas possible d'attendre les résultats du groupe de travail. Les Espagnols disposent d'importants moyens financiers et les Italiens effectuent depuis quelques années des enquêtes sur les aires d'autoroute. Un de nos partenaires, la société MV2, habituée des questionnaires sur les aires d'autoroutes, travaille énergiquement avec nous sur un questionnaire léger qui serait toléré par les touristes. Les premiers tests devraient être lancés la semaine prochaine pour qu'il y ait une masse d'enquêtes au mois d'août, période d'afflux des touristes. Cela nous oblige à aller plus vite que nos moyens ne nous le permettent, c'est-à-dire que nous partons dans des projets sans avoir ni les financements, ni les moyens de les traiter. Nous avons baptisé cette enquête EVE (Enquête sur les Visiteurs de l'Etranger). EVE est en pleine gestation, les premiers questionnaires devant être validés lundi prochain. Si l'on aboutit à une impasse, il faudra chercher une autre solution. Pour le reste, j'espère que cette expérimentation alimentera les réflexions du groupe.

Cette enquête sur les aires d'autoroutes s'effectuera auprès des automobilistes dont les plaques d'immatriculation sont étrangères. Elle sera également menée dans les salles d'embarquement des aéroports ainsi que partout où cela fonctionnait sans recours aux forces de l'ordre (train, bateau). Elle ne produira pas directement de statistiques et sera plus difficile à mettre en œuvre. Ici des biais très forts sont introduits. Il y aura donc une recombinaison et un travail statistique important à réaliser. Pour l'heure, nous ne disposons pas nécessairement du personnel compétent. Nous éprouvons d'immenses inquiétudes. Si nous sommes pour l'instant combattifs, j'espère que nous ne succomberons pas avant la fin.

### *c. L'enquête hôtels-campings*

L'enquête hôtels-campings fonctionne, en s'appuyant sur un réseau solide à l'INSEE et chez les partenaires régionaux du tourisme. Elle s'effectue tous les mois et nous fournit la seule connaissance du tourisme des étrangers. Nous mesurons très précisément, jour par jour, la fréquentation des hôtels, en particulier pour les hôtels quatre étoiles. Le décrochement extraordinaire du 11 septembre est nettement visible de même que la perte d'occupation par rapport à l'année précédente. Depuis janvier, les chiffres se rapprochent de ceux de l'an passé. Les touristes étrangers ne séjournent pas uniquement à l'hôtel. Après le 11 septembre, seuls les touristes riches ont été moins nombreux. Nous avons émis, avec l'INSEE, le souhait de compléter cette enquête sur les autres hébergements, notamment avec l'inventaire communal pour les capacités d'hébergement. Nous espérons, avec l'Observatoire National du Tourisme qui recueille d'autres informations, élaborer une base commune pour avancer. Toutefois, il s'agit d'un vaste chantier qui nécessiterait davantage de moyens.

### *d. L'emploi*

L'emploi est un sujet délicat, malgré les avancées régionales, surtout lorsqu'il est question des saisonniers. La Direction du tourisme a la volonté d'étudier les déclarations annuelles des données sociales pour faire avancer la situation. Je suis bien conscient que c'est un problème sur lequel on pourrait travailler si l'on avait une équipe nombreuse pendant plus longtemps.

### *e. Les agences de voyages et "tour operators"*

Les agences de voyages et les tours opérateurs ont soulevé un nouveau problème après le 11 septembre. Ils ont demandé l'aide de l'Etat, mais on s'est aperçu que l'on ne savait rien sur ces eux, ni sur leur fonctionnement, ni sur leur chiffre d'affaires. La seule source de connaissance de base est l'enquête annuelle des entreprises. Mais sous un même code d'activité, on regroupe des métiers, des modes de financement et des risques différents. En conséquence, nous avons décidé, avec les partenaires et avec l'INSEE, de faire le point sur l'existant et, à plus long terme, de modifier ou d'adapter la nomenclature et de raccrocher ces données aux données conjoncturelles que peuvent fournir les partenaires. S'ils sont très présents pour réclamer de l'argent, ils sont plus réticents lorsqu'il s'agit de donner régulièrement des éléments statistiques. Nous avons entrepris un travail avec eux, sur lequel peu de retour a été obtenu. Pour l'instant, ce problème complexe n'a pas été résolu.

*f. La loi démocratie de proximité*

La loi démocratie de proximité introduit les modalités du recensement continu. Mais le tourisme est également concerné par une petite phrase : “ *les statistiques du tourisme sur la région sont du ressort du Conseil Régional* ”. L’interprétation que je vous propose, sur ce qui concerne l’appareil statistique d’Etat, la Direction du tourisme et l’INSEE, est la suivante : nous produisons de la statistique nationale, éventuellement à décomposition régionale, relative en particulier à l’enquête hôtels et campings. Cela est rendu obligatoire par la directive européenne puisque nous devons fournir pour le département et la région des données de fréquentation. L’INSEE offre aux partenaires régionaux la possibilité de décomposer l’enquête localement, de façon plus fine, en payant un sur-échantillon. Ce n’est pas obligatoire, mais c’est un service offert qui donne de bons résultats. Les seules données fiables pour suivre, par exemple, l’impact du naufrage de l’Erika, étaient les résultats de cette enquête finement localisée parce que ces régions avaient une enquête exhaustive. Pour ce qui nous concerne, je propose de considérer que cette loi ne change rien. En revanche, au plan infra-régional, cela fait longtemps que la main est donnée aux locaux, tout en essayant de trouver une coordination au sein des ORT co-pilotés par l’Etat et la région. Ce qui risque de changer avec cette loi, c’est l’équilibre interne des partenariats à l’intérieur des régions puisqu’il est clairement dit que c’est le Conseil Régional qui possède l’autorité. A partir du moment où la loi donne autorité à une entité régionale sur la statistique, le CNIS devrait l’intégrer.

Toute statistique, dans le cadre de cette loi, doit répondre aux règles de la statistique publique et doit donc être validée par le CNIS, ce qui est une nouveauté pour lui. Il conviendrait de se positionner pour savoir quelles règles adopter pour que, dans le cadre de statistiques régionales, la déontologie de la statistique publique soit respectée. Nos collègues régionaux nous sollicitent beaucoup concernant la méthodologie et la coordination. Si une statistique n’est pas faite selon les mêmes méthodes en Bretagne ou en PACA, elle ne permettra aucune comparaison. Nous ne sommes pas toujours très armés pour répondre à cette sollicitation méthodologique car nous ne savons plus comment réaliser des enquêtes aux frontières et donc, nous ne pouvons pas leur dire comment faire des enquêtes cordons pour savoir ce qui se passe dans les régions. Nous sommes démunis, mais il faut savoir que cette demande existe.

**Jean-Charles SIMIAND**

Nous allons avoir un petit instant de débat avant d’examiner les projets de démocratie de proximité sur lesquels je vous propose de ne pas trop intervenir, étant donné qu’il n’y a pas eu de débats parlementaires sur le sujet et que la volonté du législateur est difficile à cerner. De plus, des kyrielles de textes d’application de la loi, qui pourraient peut-être apporter des éclaircissements dans l’avenir, sont annoncées. Je pense que nous risquons chacun d’avoir un point de vue sur ce sujet. Nous ne saurons jamais qui porte la vérité. Je rappelle que c’est arrivé à la fin de la préparation de cette loi, dans le cadre d’un consensus Assemblée Nationale entre le Sénat.

Je ne parlerai pas des saisonniers, Monsieur TERRIER a déjà évoqué ce problème. Je lance le débat en proposant à Madame DESMOTES MAINARD de prendre la parole.

**Magali DESMOTES MAINARD**

Nous sommes contents que satisfaction soit donnée à notre maître d’œuvre.

**Jean-Charles SIMIAND**

Nous sommes également contents du travail de l’INSEE. Toutefois, nous ne sommes pas du tout satisfaits, et c’est ce qu’a voulu dire le rapporteur, du travail de l’INSEE en Rhône-Alpes sur les saisonniers. Mais, Monsieur CALVAT, je ne juge sur ce sujet que le travail effectué en Rhône-Alpes.

**Claude PEYROUX**

Je souhaite apporter un complément à ce qu’a dit Monsieur TERRIER sur la balance des paiements. Tout d’abord, la mise en circulation de l’euro fiduciaire a certes pour conséquence immédiate l’impossibilité de mesurer les échanges de la ligne « voyage » par les échanges de billets. La collecte des données de cette ligne n’est donc plus exhaustive. Néanmoins, la Banque de France continue de disposer des déclarations des quatre émetteurs de cartes bancaires. La méthodologie envisagée par la Banque de France depuis le début est de combiner les résultats d’enquête avec les déclarations de ces émetteurs : les enquêtes permettront de déterminer la part de la carte bancaire dans chacun des deux flux avec chacun des pays partenaires, cette part sera par la suite appliquée aux déclarations des émetteurs de cartes bancaires, ce qui permettra d’en déduire les flux globaux de la ligne « voyage ». Nous travaillons par conséquent à étoffer ces deux sources qui constituent les deux piliers du système que nous souhaitons mettre en place.

1. la source des émetteurs de cartes bancaires : un courrier est en cours, destiné à chacun des quatre émetteurs (VISA, Eurocard, Diners, American Express), et leur demandant d’insérer des précisions

supplémentaires dans leurs déclarations : outre la ventilation géographique, ils seront à court terme (vraisemblablement à l'horizon janvier 2003) redevables du distinguo entre cartes professionnelles et personnelles en spécifiant à chaque fois le type d'opération (retrait à un DAB, paiement sur internet, autre paiement).

## 2. les enquêtes :

### 2.1 les dépenses des Français à l'étranger (dépenses de la ligne « voyage »)

Comme vous l'a dit Christophe TERRIER, la méthode d'interrogation pour le volet dépenses de l'enquête SDT a été modifiée : désormais, les panélistes ayant déclaré un voyage à l'étranger dans le questionnaire papier SDT sont interrogés sur leurs dépenses par téléphone. Cela devrait permettre un sensible gain de temps (les délais de livraison des résultats étant désormais ramenés à 7 semaines) et une amélioration de la qualité des données (le CATI autorisant un contrôle sur la cohérence des réponses, les nombreux problèmes de qualité constatés jusqu'à présent devraient être résolus). L'opération ainsi définie a démarré en avril. La Banque de France attend de voir les premiers résultats pour apprécier l'amélioration attendue de la qualité des résultats.

### 2.2 les dépenses des étrangers en France (recettes de la ligne « voyage »)

S'agissant de cet aspect, une réflexion rigoureuse est en cours et l'opération EVE qui en découle et dont vous a parlé Christophe TERRIER devrait avoir lieu cet été.

Cette opération a pour objectif de tester plusieurs aspects :

- une optimisation de la collecte sur les modes de transport autres que la route
- la viabilité de l'interrogation des automobilistes sur les aires de services et non plus à la frontière

Cependant, le déplacement du lieu d'enquête de la frontière vers les aires d'autoroute pose des problèmes importants se rapportant à l'extrapolation des résultats. La Banque de France espère que le groupe de travail « enquête sur les bords des routes » dont la réflexion sera alimentée en partie par les résultats de l'opération test EVE, pourra trouver des éléments de solution.

### **Jean-Charles SIMIAND**

Y a-t-il d'autres interventions sur le sujet touristique ?

### **Jacqueline ARTIGUEBIELLE**

Je voudrais apporter une note un peu rassurante sur les enquêtes régionales, car celles-ci suivent une procédure identique aux enquêtes nationales, dans la mesure où elles sont déclarées opportunes par un Comité *ad hoc*, qui est parfois un CRIES. En tout état de cause, elles sont déclarées d'intérêt général par le Comité du label. Dans le domaine du tourisme, les hébergements liés au thermalisme par exemple ne figurent pas forcément dans les enquêtes nationales actuelles.

### **Christophe TERRIER**

Sont soumis dans les CRIES les sujets qui relèvent de la statistique publique habituelle et qui se font avec l'INSEE. Mais, il serait souhaitable que toute enquête relevant de l'autorité en charge de la statistique infra-régionale soit obligatoirement soumise à ces séances et que des efforts soient entrepris en ce sens. Certains partenaires publics régionaux s'affranchissent des règles. Les Chambres de commerce, par exemple, réalisent des enquêtes qui, souvent, ne relèvent pas de la déontologie publique. En particulier, elles ne garantissent absolument pas le secret de la réponse aux hôtels et elles réalisent ainsi des enquêtes concurrentes qui ne répondent pas aux règles publiques. Cela est toujours embarrassant. Ce sont des partenaires publics et, manifestement, nous ne les faisons pas rentrer dans le cadre public. Maintenant que la loi délègue au Conseil régional cette partie, assurons-nous que tout cela soit fait dans le respect des règles publiques.

**Michel HOUÉE**

Je souhaite apporter un éclairage complémentaire à ce qu'a dit Christophe TERRIER sur les questions que l'on aura à se poser lors de l'examen de la première année de fonctionnement de l'extension du SDT au voyage à la journée. Il faudra vraisemblablement examiner attentivement le niveau d'estimation de ces voyages à la journée. Nous y parvenons en les recoupant avec les autres sources (enquête transport, enquête européenne). En effet, on peut craindre la sous-estimation de ce type de déplacement et l'existence d'écart sur les déplacements avec nuitée de courte durée, notamment pour des motifs professionnels, ainsi que nous l'avons constaté à partir du panel qui fonctionnait avant le renouvellement. Les alternatives faisant l'objet d'interrogations en termes généraux sont d'une part le recours à l'outil dédié alors que le panel SOFRES est un outil omnibus qui peut provoquer des différences par rapport à l'investissement que l'ensemble des panélistes font de la restitution des déplacements. D'autre part, la technique d'interrogation est importante avec une hypothèse d'interrogation téléphonique en alternative avec l'interrogation postale auto-administrée actuelle du SDT. Lorsque nous examinerons ce qu'a pu donner la première année d'observation, il faudra à la fois avoir en tête ce regard sur le niveau des estimations et cette interrogation sur les mérites de comparer les différentes techniques.

**Jean-Charles SIMIAND**

Nous avons terminé le tour de table des interventions. Nous avons deux enquêtes, dont on a dit grand bien dans l'intervention de Monsieur TERRIER, qui sont soumises à l'examen d'opportunité.

**Examen des projets d'enquêtes pour avis d'opportunité****Jean-Marc CALVAT**

En ce qui concerne l'**enquête hôtelière**, il s'agit d'un renouvellement puisqu'elle avait été réalisée en 1997 et, qu'après cinq ans, il faut repasser devant le Comité du label. Le descriptif proposé consiste donc en une actualisation de l'enquête hôtelière actuelle. Pour essayer de répondre à des besoins qui se sont exprimés de la part de nos partenaires locaux, ORT, CRT et CDT, nous avons essayé de rajouter un questionnement sur l'origine de la clientèle dans les hôtels : y a-t-il un prescripteur ? S'agit-il d'arrivées individuelles ou des arrivées générées par des tours operators ou des agences de voyage ? C'est assez compliqué à suivre. On a déjà une question de ce type dans laquelle on demande le pourcentage de clientèle d'affaires dans les nuitées. Ce qui est surtout complexe est le besoin exprimé par nos partenaires de s'engager dans un questionnement extrêmement lourd où, par pays de résidence, on connaîtrait l'origine de la clientèle. Cela deviendrait un questionnaire très compliqué et nous sommes réticents sur ce point. Nous envisageons davantage un questionnement simple sur le nombre de chambres ou sur un chiffre global.

**Jean-Charles SIMIAND**

Chacun étant d'accord sur le contenu de cette fiche descriptive d'enquête, nous passons à l'**hôtellerie de plein air**.

**Jean-Marc CALVAT**

La situation est quelque peu différente. Il existe, depuis maintenant quelques années, une enquête que nous sommes en train de rénover sur le même principe. Là encore, nous allons procéder à une harmonisation du questionnement avec l'enquête hôtelière. Par exemple, la liste des pays de résidence entre les deux enquêtes va être harmonisée pour permettre davantage de cohérence en la matière. L'essentiel résultera dans une différenciation de la fréquentation des campings entre ce que l'on appelle des emplacements locatifs et des emplacements nus. En termes d'évolution, le camping est désormais un hôtel à l'horizontale. En effet, il y a beaucoup d'hébergements légers et de *mobile homes* installés sur les campings. La fréquentation de ce type d'équipement est fort différente, on le comprend assez vite, de la fréquentation d'un emplacement où l'on vient simplement planter sa tente. Cela alourdit un peu le questionnaire, mais il s'agit d'un enrichissement fait sur demande des professionnels et des partenaires. Des expérimentations ont déjà été réalisées dans des départements français, notamment en Charente-Maritime, depuis l'an dernier. Elles seront reconduites cette année. Nous testons ce nouveau questionnaire en grandeur réelle avec la pleine coopération de l'hôtellerie de plein air des Charente-Maritime.

**Jean-Charles SIMIAND**

Le projet de questionnaire d'enquête est adopté.

**Christophe TERRIER**

J'ai une dernière question à poser à Jacqueline ARTIGUEBIEILLE pour la Commission du label sur le SDT. La Commission avait donné son avis d'opportunité l'année dernière. Sur mon agenda j'ai noté la date du 7 octobre pour la présentation. Faut-il aussi présenter l'enquête que l'on essaie de faire en remplacement de l'enquête aux frontières ? EVE doit-elle être présentée et faire l'objet d'un avis d'opportunité maintenant ?

**Jacqueline ARTIGUEBIEILLE**

Effectivement, je me suis posée la même question. Compte tenu des délais, si elle intervient aux alentours du mois d'août, je crois que l'on peut la considérer comme expérimentale et l'examiner plus en profondeur si elle doit être renouvelée. On peut prendre un avis d'opportunité, mais, pour un avis de conformité, il faut constituer un dossier solide.

**Jean-Charles SIMIAND**

Je trouve votre position raisonnable, Madame. Pour préparer la suite, nous aurons une réunion de la formation, dans quelques mois, relative au travail particulier sur les enquêtes au bord des routes.

**2. Examen des avant-projets de programme 2003 pour les transports****Claudine LAGUZET**

S'agissant du projet 2003 concernant le transport, je vous rappellerai successivement un certain nombre d'opérations spécifiques qui vont être menées en 2003. Paradoxalement, pour ces opérations, il n'y a pas de demandes d'avis d'opportunité car pour l'essentiel ce sont des opérations qui vous ont déjà été présentées l'année dernière ou l'année précédente mais qui, compte tenu des manques de moyens ou des problèmes de la mise en place, n'ont vu le jour ni en 2001 ni en 2002. Elles vont toutefois débuter en fin d'année pour certaines, ou plutôt se tiendront en 2003. Je vous dirai également un mot sur les problèmes que nous nous posons concernant le dispositif statistique relatif aux déplacements de voyageurs à longue distance. Ces questions devront être approfondies en 2003 pour préparer la suite des opérations. Pour finir, j'évoquerai quelques opérations qui me semblent dignes d'être mentionnées concernant l'amélioration ou l'extension du champ des opérations courantes que nous comptons mener en 2003.

*a. Les opérations spécifiques menées en 2003*

Il s'agit non pas d'opérations permanentes annuelles mais d'opérations pluriannuelles, quinquennales ou décennales. La première de ces opérations est l'enquête ECHO qui doit compléter les statistiques modales en matière de transport de marchandises, en ce sens qu'elle permettra de suivre les envois de bout en bout, de l'expéditeur au destinataire, en suivant les différents intervenants dans la chaîne de transport. Cette enquête ECHO vous avait été présentée en 2000, mais sa réalisation effective a nécessité une très longue préparation et l'apport financier de nombreux partenaires. Elle ne débutera qu'en 2003. S'il y a des questions, d'autres que moi pourront répondre aux demandes de compléments.

J'attire également votre attention sur une enquête que nous espérons conduire fin 2002 ou début 2003 et qui porte sur le volet transport d'une enquête spécifique sur l'innovation. Nos collègues des autres services statistiques sont beaucoup plus avancés que nous dans la réalisation de cette enquête qui est coordonnée au plan européen. En ce qui nous concerne, nous mènerons, en fin de cette année ou en début d'année prochaine, si nos moyens nous le permettent, à la fois le volet transport de l'enquête innovation et le volet transport de l'enquête utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication, compte tenu de leur impact dans les transports. Vous aviez donné un avis d'opportunité favorable à une enquête innovation dans les transports en avril 2000.

Je ne fais que mentionner l'éventualité d'une enquête sur les relations interentreprises coordonnée au niveau européen. Ce projet d'enquête ne fait pas l'objet d'une demande d'avis d'opportunité en ce sens que, si le SES peut s'y associer, ce ne sera que fin 2003 ou début 2004. Au regard des problèmes de moyens que nous rencontrons, il n'est pas du tout sûr que nous pourrions la conduire. Si c'était le cas, nous vous présenterions à l'automne pour une demande d'avis d'opportunité.

En revanche, vont effectivement démarrer les tests d'une autre enquête qui n'est pas mentionnée dans le texte dont vous disposez, mais qui avait été présentée en 2000 et qui avait fait l'objet d'un avis d'opportunité favorable de votre part. C'est l'enquête sur la mobilité, les risques, les attitudes et les comportements en matière automobile. Elle avait d'abord été envisagée avec un champ très large mais, là encore, compte tenu du manque de moyens, la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières a décidé de la reconfigurer à destination, plus particulièrement, des jeunes conducteurs dont vous savez qu'ils sont une des populations qui paye le plus lourd tribut aux accidents de la route. Les tests de cette enquête reconfigurée devraient débuter dans les mois qui viennent. L'enquête en

grandeur réelle serait réalisée l'année prochaine, après vraisemblablement un passage en Comité du label en fin d'année, après les tests.

Je voudrais également insister sur le fait que devrait être menée en 2003 l'opération dite sondage de circulation routière sur le réseau national, qui sera une réédition d'une opération du même type menée en 1990 et en 1996 par le SETRA. Vous savez qu'en matière de circulation routière sur le réseau national, l'information statistique est élaborée en continu à partir des comptages permanents opérés en un certain nombre de points du réseau. Ces comptages effectués à partir de stations automatiques fournissent des données sur la circulation en véhicules-kilomètres mais sans distinction par type de véhicules et sans information sur la nationalité des véhicules. Pour compléter cette information permanente, la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières demande périodiquement au SETRA, le maître d'œuvre de cette opération, de mettre en place un recensement complémentaire qui permette de recueillir des indications à la fois sur le type et sur la nationalité des véhicules. C'était tout au moins le cas lors de l'opération précédente en 1996.

Le problème auquel nous sommes actuellement confrontés est que pour ces relevés complémentaires, qui sont manuels, il faut trouver le financement. Les difficultés de financement actuelles font que le principe du relevé du département d'immatriculation pour les véhicules français et du pays d'immatriculation pour les véhicules étrangers en 2003 n'est pas encore définitivement arrêté. Ceci pose problème car cette information sur la nationalité des véhicules est très importante, tant du point de vue du transport que de celui du tourisme. Je tenais à insister sur ce point. Monsieur DANZANVILLIERS du SETRA qui participe à notre réunion pourra revenir sur ce point si certains d'entre vous le souhaitent.

*b. Le dispositif statistique relatif aux déplacements de voyageurs à longue distance*

Nous avons abondamment parlé du SDT, de l'extension aux déplacements dans la journée. Je voudrais simplement y revenir un instant pour insister sur le fait que, pour le financement de cette opération complémentaire, le SES a apporté une contribution à l'opération dont la Direction du Tourisme assure la maîtrise de l'ouvrage. La Direction Générale de l'Aviation Civile s'est ralliée à cette opération, sachant qu'elle a renoncé à réaliser l'enquête sur l'utilisation du transport aérien en France qui avait été présentée à la formation transport tourisme de l'année dernière. Du fait de l'extension du suivi de la demande touristique aux voyages à la journée, la DGAC a pu rejoindre l'opération.

Pour alimenter la réflexion sur le dispositif concernant le transport de voyageurs, une enquête européenne sur la mobilité à longue distance est réalisée par le consortium Deadline sur les quinze pays de l'Union européenne, avec le financement du cinquième programme cadre de recherche et développement européen. Tous les déplacements à longue distance sont couverts. Lorsque nous aurons les résultats de cette opération paneuropéenne, nous disposerons d'informations qui auront l'avantage de la comparabilité. Elles permettront donc de cumuler les résultats concernant les personnes des différents pays de l'Union européenne et ainsi, d'avoir une information concernant l'ensemble des déplacements réalisés dans l'Union européenne et, en particulier en France, avec une consolidation des opérations menées au plan national.

Un bilan de ces deux opérations expérimentales, puisque l'interrogation dans le panel SDT des voyages à la journée est actuellement considérée comme une expérimentation, sera tiré en 2003 et viendra alimenter la réflexion sur l'éventuel renouvellement de l'enquête transport communication qui fait l'objet d'un point particulier de l'ordre du jour.

*c. Autres opérations*

Je ne reviens pas sur les efforts d'amélioration de l'évaluation du parc automobile en service à partir du fichier central des automobiles. J'en ai parlé longuement lors du suivi des avis de l'année dernière. J'ai également parlé de ce qui concernait la mise en place d'enquêtes trimestrielles permettant l'élaboration d'indices de prix des services du transport sur les marchandises. On a mis en route l'opération concernant le transport fluvial, qui est considérée comme un test. Nous allons mener jusqu'à la fin de l'année les travaux préparatoires à l'extension au transport routier de marchandises.

S'agissant de la durée du travail des conducteurs routiers, nous avons actuellement un système qui repose sur une enquête lourde menée tous les dix ans environ. Pour le suivi conjoncturel, nous réalisons une enquête menée aux bords des routes reposant sur l'interrogation d'un échantillon de conducteurs routiers que l'on questionne lorsqu'ils sont à l'arrêt, soit dans les centres, soit dans les restaurants routiers. Ce dispositif, qui repose pour son échantillonnage sur la méthode des quotas, et qui se base sur la déclaration des conducteurs enquêtés, pose un certain nombre de problèmes. Par ailleurs, le système du chronotachygraphe est une réalité. Grâce à ce système, pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge, il existe une information potentiellement mobilisable en lisant ces disques. Nous avons, depuis plusieurs années, mis en route une enquête sur la durée du travail avec lecture des disques de chronotachygraphe. Nous demandons à un échantillon d'établissements de nous envoyer les disques de chronotachygraphes d'un échantillon de salariés sur une période d'un mois. L'échantillonnage étant réalisé à partir des déclarations annuelles de données sociales, nous élaborons un plan de sondage classique à deux degrés. Cette opération a plusieurs années d'existence et nous sommes en train de préparer la publication des résultats, de sorte qu'elle prenne le relais, après une période de recouvrement suffisante, de l'opération d'enquête au bord des routes. En effet, cette opération "disques" est, d'un point de vue statistique, plus satisfaisante et a, de surcroît, l'avantage de collecter une information déjà existante. Il y a donc une mobilisation de sources existantes et un allègement de la charge statistique. Cela étant, il est prévu, après l'abandon de l'enquête permanente au bord des routes, d'avoir, malgré tout, une enquête annuelle auprès des conducteurs pour, d'une part, collecter une information sur les rémunérations qui ne sont pas couvertes par l'enquête "disques" et pour, d'autre part, rapprocher les informations "disques" et les informations "conducteurs" afin de comprendre les éventuels écarts entre les deux.

En ce qui concerne un éventuel volet "entreprises" de notre base de données SITRA, nous avons à tirer les leçons de la mise en place de la base de données ALISSE par l'INSEE. Cette banque de données est accessible en ligne sur le site de l'INSEE et elle rassemble toute une série d'informations sur les entreprises. Elle porte sur l'ensemble du système productif. Une opération complémentaire sur les transports devrait être longuement réfléchie avant d'être envisagée, mais cette banque de données qui permet, pour l'industrie, une comparaison européenne et qui rassemble de l'information sur les entreprises industrielles européennes, n'a pas de volet transport en matière de comparaison européenne. Je souligne à nouveau notre pauvreté en matière d'informations européennes sur les entreprises de transport. Il reste encore un chemin important à parcourir.

#### **Maurice BERNADET**

Y a-t-il des questions ou des compléments d'informations à poser ?

#### **Yves ROBIN**

Je voulais attirer l'attention de notre formation sur des aspects évoqués par Claudine LAGUZET à plusieurs reprises et qui sont les questions de moyens. Nous les évoquons régulièrement, mais cette année, elles se posent de façon accrue. Tout d'abord, concernant les opérations 2002, nous avons actuellement un problème de financement puisque Bercy nous a imposé une régulation républicaine qui consiste à nous empêcher d'engager les opérations qui doivent se dérouler dans la seconde partie de l'année, ce qui pose des problèmes au regard même des règles de la comptabilité publique. Cela risque aujourd'hui de mettre en péril un certain nombre d'opérations 2002. Par ailleurs, je crois qu'il faut être conscient du fait qu'en général, les sorties de régulation budgétaire se font plutôt par le bas que par le haut. En d'autres termes, si une régulation débouche sur une annulation de 10 ou 15 % de crédit de telle ou telle catégorie, l'année suivante, la loi de finances sera préparée sur la base des crédits diminués. Aujourd'hui, en matière de transport, en tout cas en ce qui concerne mon service, il faut être clair. Les opérations que nous avons décidées de monter et qui nécessitent des moyens importants ne pourront être réalisées que si les crédits sont maintenus. Si l'on devait avoir des annulations importantes, les opérations elles-mêmes seraient annulées et cela mettrait en péril un certain nombre d'actions que nous avons eu du mal à mettre en place sur le plan technique. Par exemple, c'est le cas du suivi de la demande touristique concernant l'ensemble de notre formation.

Comme l'a dit Claudine LAGUZET, nous contribuons à ce qu'il y ait une expérience pour le moment puisque nous avons pris un engagement pour un an. Il est aujourd'hui impossible de savoir si nous serons en mesure dans un an de nous déterminer sur des aspects techniques. Je souhaite que cela soit le cas, mais il se peut tout simplement que nous soyons obligés d'arrêter, en ce qui nous concerne, pour des questions financières, ce qui serait regrettable. D'ores et déjà, cette régulation conduit à un calendrier très compliqué sur quantité d'opérations.

Des inquiétudes se font également sentir sur des moyens humains, pour des opérations en cours de préparation. Nous avons de plus en plus de difficultés à avoir des équipes à un niveau à peu près compatible avec l'effectif théorique, à la fois pour le personnel du Ministère et pour les attachés de l'INSEE qui sont mis à disposition du SES. Cela nous pose des problèmes considérables et il n'est pas

à exclure qu'un certain nombre d'opérations, qui vous ont été présentées comme des objectifs, soient purement annulées faute de moyens en personnel et en moyens financiers.

**Maurice BERNADET**

Je crois que, même si l'échelle des problèmes n'est pas la même, cela rejoint un peu ce qu'a dit Christophe TERRIER. Compte tenu de l'importance des difficultés, il faudrait, même si cela peut paraître un vœu pieu, faire part de l'inquiétude des services sur l'impossibilité de tenir les programmes annoncés. Dans ce cas, il faudrait peut-être ajouter, dans les avis envisagés au titre transport tourisme, un petit texte.

**Jean-Pierre PUIG**

J'interviens à nouveau dans ma fonction de censeur puisque c'est comme ça que je me présenterai dorénavant. Par principe et généralement, dans les avis du CNIS, les moyens ne sont pas retenus. De toute façon, cela a un faible aspect opératoire parce que chaque service risque d'afficher des moyens insuffisants. De plus, dans l'organisation de notre système statistique, il y a une répartition des rôles, à savoir que le CNIS discute avec les partenaires sociaux des orientations des choix de la statistique, il discute du fond des opérations et c'est le Parlement qui décide de l'enveloppe globale accordée.

Ensuite, le CNIS fait des choix à l'intérieur de celle-ci. C'est donc bien un choix du Parlement de savoir quelle est l'importance des moyens qu'il entend accorder à la statistique, notamment sur les questions de régulation qui s'imposeront à tous les services. Il y a une répartition des rôles et ce n'est pas à nous de dire aux parlementaires ce qu'ils ont à faire. En revanche, on peut attirer l'attention sur un événement particulier qui pose problème. Dans le cas du tourisme où des moyens d'observation préexistants disparaissent, il y a effectivement un élément différent de ce que pourraient arguer d'autres services statistiques. Si le Parlement décide de supprimer 10 % des moyens à la statistique, ce sera le choix de la représentation nationale et nous devons nous incliner. Toutefois, dans le cas particulier, différent et spécifique où des instruments disparaissent, il est possible d'attirer l'attention sur le besoin de moyens pour pouvoir assurer le service.

**Jean-Charles SIMIAND**

Sur une partie, je suis totalement d'accord avec vous : il faut dire que la régulation ne peut pas être prise en considération d'autant plus qu'un probable collectif budgétaire peut modifier les données, ou peut-être les renforcer, mais il y a bien un choix de la représentation nationale. En revanche, sur l'aspect de la définition, il paraît presque irréaliste de dire que nous ne sommes là que pour définir les orientations et les besoins statistique. Si aucune instance ne proteste contre l'insuffisance des moyens par rapport aux objectifs que l'on recherche, le Parlement ne votera jamais les moyens qui permettent de réaliser ces objectifs. Il trouvera les objectifs fondés puis réduira les moyens puisqu'il trouvera que nous faisons du bon travail avec peu de moyens. Il faut le signaler. Le tourisme le fait depuis longtemps. Peut-être est-il également temps de le faire au niveau du transport même si je pense qu'on doit gommer la régulation. Pour le tourisme tout au moins, c'est évident. Le comparatif que fait Christophe TERRIER de six personnes par rapport à 600 à l'Agriculture doit être martelé sans arrêt, jusqu'à ce que nous ayons une équipe et des moyens décentes pour faire le travail nécessaire avec les réorganisations imposées par les événements.

**Maurice BERNADET**

On ne peut pas raisonnablement dire dans les formations transport tourisme du CNIS que nous réfléchissons aux différentes opérations à mettre en place et se désintéresser du fait, sur lequel Yves ROBIN nous a alertés, qu'on risque de ne pas pouvoir les mettre en œuvre. Ce n'est pas pour se lamenter mais bel et bien afin d'attirer l'attention du Conseil sur le fait que le programme, qui a été présenté devant la formation transport tourisme du CNIS, risque de ne pas pouvoir être mis en œuvre.

C'est la première fois que j'entends ce discours. C'est une inquiétude globale et d'une autre nature que ce que l'on entend parfois. A partir du moment où nous sommes ici pour approuver un programme statistique, il me semble qu'il faut souligner qu'il y a un risque de ne pas pouvoir le réaliser par manque de moyens. C'est dans cet esprit que je voulais proposer un texte, avec une formule du type : " la formation attire l'attention du Conseil sur le fait qu'un certain nombre de programmes présentés tant au transport qu'au tourisme risque de ne pouvoir être mis en œuvre faute de moyens suffisants financiers ou humains ".

**Yves ROBIN**

Je ne sais pas ce que l'on va dire sur le SDT, ni si l'on rédigera un avis sur le fait que nous sommes enfin parvenus à des résultats. Toutefois, le dire sans prendre en considération le fait qu'on ne peut pas le faire pour des raisons financières ne peut pas être négligé. Si c'est pour se féliciter et constater l'année prochaine que nous n'avons pas les moyens de poursuivre, c'est dommageable. Je crois qu'il faut être un peu précis, sans émettre un avis général, mais manifester un peu d'inquiétude dans la rédaction de tel ou tel avis pour signaler qu'on butte aujourd'hui sérieusement sur des questions de moyens.

**Jean-Pierre PUIG**

Il ne faut pas ouvrir une boîte de Pandore dans laquelle chaque service va se plaindre. Ce que je voudrais, si un avis est formulé dans ce sens, c'est qu'on précise bien qu'il est rapporté à des opérations particulières. Un avis général serait inefficace.

**Christophe TERRIER**

Nous avons les mêmes problèmes de financement et je ne suis pas sûr de pouvoir payer les fournisseurs cette année. Les seuls projets actuels sont non financés pour l'année prochaine, mais, si on ne les exécute pas, compte tenu des problèmes budgétaires, nous ne parviendrons jamais à un résultat. Sur le plan de l'efficacité, il y a de vrais problèmes et j'avais l'impression de me sentir seul, mais il en va manifestement de même dans des services plus importants. Je me demande donc s'il n'y a pas un problème de régulation. On dit que ce n'est pas le CNIS mais le Parlement qui assure une régulation. Or, avant le Parlement il faut bien une présentation de l'appareil statistique dans son ensemble. Si ce n'est pas le CNIS, est-ce l'INSEE ou faut-il créer une autre instance ?

**Jean-Pierre PUIG**

Le système actuel est décentralisé et chaque Ministère doit défendre ses moyens. Le rôle du CNIS est d'indiquer l'importance des opérations. Le rôle des services est de discuter avec le Budget de la sorte : on nous a dit que ces opérations sont fondamentales, pour les réaliser il est nécessaire d'avoir les moyens suivants, service par service. Ce n'est pas en prenant en otage le CNIS et les partenaires sociaux pour réclamer des moyens mais en menant une négociation entre les services et le Budget que chacun imposera ses vues. Le CNIS peut souligner que les partenaires et les utilisateurs attachent une importance particulière à telle opération. Ensuite, c'est en interne, entre le Budget et les ministères, de pointer ce qui est nécessaire, et aux services de défendre les lignes du budget et leurs demandes de moyens pour réaliser les opérations qui auront été identifiées comme essentielles par le CNIS.

**Christophe TERRIER**

Cette position nous amène à la faillite du service statistique public par un jeu naturel d'écrémage des services les uns après les autres.

**Jean-Pierre PUIG**

Là encore, le service statistique public français a des moyens bien supérieurs à ceux des autres Etats membres de l'Union européenne.

**Yves ROBIN**

Il me semble que, sur les prix des transports et compte tenu que nous ne pourrions pas tout faire pour les raisons qui viennent d'être évoquées, il faudrait essayer de sérier. A la réflexion, il semble que nous possédons des renseignements sur les voyageurs, notamment en raison du suivi dans le cadre de l'élaboration des indices de prix à la consommation. Il est prioritaire de mettre l'accent sur les marchandises. Nous disposons d'un certain nombre d'éléments même insatisfaisants sur le plan routier. Il faut probablement essayer d'améliorer les choses sur le plan technique à partir du matériel existant et avec les investigations que nous avons menées sur le fluvial. Le ferroviaire fait défaut. Pour l'aérien, nous en reparlerons une autre fois et, pour le maritime, c'est un sujet en soi très compliqué. Sur l'ensemble des sujets concernant les prix, les priorités consistent davantage à faire des travaux de fond sur le ferroviaire et à essayer de consolider l'existant sur le routier.

**Maurice BERNADET**

Je vous propose de passer à l'examen des fiches.

### **Claudine LAGUZET**

Compte tenu du fait que ces présentations sont prévues à intervalles de cinq ans pour permettre un réexamen au Comité du label, et que ce sont des enquêtes permanentes (l'enquête sur les transports routiers de marchandises fête ses cinquante ans cette année), je propose de ne pas faire une présentation formelle et de ne pas rentrer dans le détail. Je sais bien que pour Jean-Pierre DECURE et Alain GALLAIS qui se préparaient, c'est un peu douloureux.

### **Maurice BERNADET**

Nous allons inviter la formation à lire très attentivement les fiches. **S'il n'y a pas d'observations, je considérerai que l'avis d'opportunité favorable est rendu par la formation.** C'est le cas et nous abandonnons ce point de l'ordre du jour et, dans le cadre de l'aspect transport, Madame LAGUZET conserve la parole au sujet de la problématique du renouvellement de l'enquête transport.

### **Claudine LAGUZET**

Monsieur le Président, je vais vous proposer de rapidement passer la parole à Jean-Loup MADRE qui développera le thème. La formation avait demandé que l'on inscrive, à l'ordre du jour de la réunion d'aujourd'hui, la question du renouvellement éventuel de l'enquête transport communication, menée en 1993-1994, puisqu'en règle générale ce type d'enquête se mène tous les dix ans et qu'il était temps de s'en préoccuper. Pour préparer la réunion d'aujourd'hui, nous avons consulté l'INSEE sur la possibilité matérielle et le calendrier éventuel de réalisation. La réponse de l'INSEE a été que, compte tenu de son plan de charge, un éventuel renouvellement ne pourrait pas intervenir avant la période 2007-2008. Parallèlement, dans le cadre du PREDIT, Programme de Recherche sur les Transports, et de son groupe opérationnel Mobilité sur le territoire et développement durable, il a été demandé de mener une réflexion préalable aux conditions, au contenu et à la nécessité d'informations collectées par l'opération transport communication périodique.

### **Jean-Loup MADRE**

J'ai été chargé par le PREDIT d'animer cette réflexion. Une première réunion, interne au groupe PREDIT et élargie à l'INSEE et au SES, a eu lieu, au cours de laquelle nous avons fait le tour des informations existantes. Le meilleur bilan qui existe des informations figure dans les documents qui vous ont été remis et qui ont été préparés par le SES pour la réunion d'aujourd'hui. L'objectif était de voir quels sont les manques, comment y pallier et quelles sont les critiques au dispositif mis en place antérieurement. Il apparaît que les principaux manques sont du côté de la mobilité, et notamment de la mobilité quotidienne. Les seules informations dont on puisse disposer depuis 1993-1994, pour la mobilité quotidienne, sont collectées dans le cadre des enquêtes locales qui sont les enquêtes ménages-déplacements coordonnées par le CERTU et l'enquête globale de transports sur l'Île-de-France réalisée par la DREIF qui vient d'être renouvelée.

La quasi-totalité des enquêtes, réalisées après l'enquête nationale transport depuis 1995, montre des évolutions qui sont assez sensiblement en rupture par rapport aux évolutions antérieures. La fréquence des déplacements augmente à nouveau alors qu'elle était plutôt stable, que l'automobile tient toujours une place croissante, par contre la marche et que les déplacements à pied qui diminuaient régulièrement ne diminuent plus et auraient même tendance à augmenter. Les budgets, restés stables sur une assez longue période, n'augmentent toujours pas en Île-de-France parce qu'ils sont déjà à un niveau important. En revanche, en province, des progrès sont sensibles à ce niveau, notamment le calcul des distances qui a longtemps été difficile mais sur lequel le CERTU travaille. Le principal problème qui subsiste concerne les aires d'enquête. Les enquêtes ménages déplacements sont limitées aux zones agglomérées, avec une extension croissante vers l'espace périurbain. Toutefois, elle laisse encore de vastes zones d'ombre en dehors des grandes agglomérations.

Alors que dans le passé les analyses sur la mobilité longue distance et celles sur la mobilité quotidienne urbaine étaient assez largement séparées, depuis la dernière enquête transport, il est possible de s'interroger sur le sens de la limite des cent kilomètres. En effet, c'est la conséquence d'un certain nombre de travaux développés par Joël MAFFRE au CREDOC par Jean-Pierre ORFRAY et Daniel SOLERE à l'INRETS sur l'articulation entre la mobilité longue distance et la mobilité quotidienne. La frontière entre les deux est de plus en plus floue du fait de la péri-urbanisation et de la régionalisation des déplacements. Malgré le renouvellement des opérations sur la mobilité longue distance et les déplacements touristiques, une demande forte de notre petit groupe était de continuer dans cette voie d'articulation entre l'information sur la mobilité quotidienne et l'information sur la mobilité longue distance. On a perçu moins de demande sur les autres chapitres couverts par l'enquête et sur les aspects communication qui sont pourtant importants actuellement avec les NTIC.

Toutefois, d'autres instruments seraient plus adaptés sur les aspects parc de véhicule, suivi de véhicules, carnet de voitures.

Plusieurs participants ont insisté sur l'articulation entre l'analyse des déplacements et leurs motifs et l'analyse des activités avec un écueil : il ne faudrait pas tomber dans le même travers que les collègues américains qui sont passés brutalement d'un recueil classique à un recueil en termes de programmes d'activités et qui ont eu de grandes peines à mesurer les évolutions entre l'OMPTS de 1990 et celui de 1995. Mais il est clair qu'il y a de fortes demandes du côté des activités auxquelles on peut apporter probablement satisfaction avec une meilleure articulation entre les enquêtes déplacements et les enquêtes budget-temps. Il y a une piste de réflexion pour voir comment rapprocher les deux types de sources, d'autant plus que les enquêtes budget-temps sont aussi harmonisées au niveau européen. La deuxième piste de recherche et d'articulation, qui recoupe aussi les demandes du tourisme, concerne les dépenses. Elles ont été éliminées du questionnaire en 1993-1994 pour qu'il soit moins lourd et permette un échantillon plus gros, la taille de l'échantillon étant aussi une demande forte. Sur les dépenses, il y a articulation entre budget de famille et enquête de déplacement.

Un autre aspect important, qui a été soulevé et sur lequel l'INSEE a été très réticent, est l'aspect temporel. Il est clair qu'il faut observer les déplacements tout au long de l'année comme on l'a fait en 1993-1994, mais des demandes émergent aussi pour des opérations en continu, comme elles existent d'ailleurs dans d'assez nombreux pays (Royaume-Uni, Pays-Bas, pays nordiques). Je pense qu'un des éléments de la réflexion portera sur ces questions temporelles et sur le fait de pouvoir envisager de passer en continu sur des échantillons plus faibles chaque année.

#### **Yves ROBIN**

Je voudrais ajouter qu'il nous semble nécessaire, compte tenu des calendriers envisageables, de nous donner le temps, dans l'année à venir, pour une assez large consultation de tous les organismes concernés par ces questions afin d'évoquer tous les points rapidement listés par Jean-Loup MADRE.

Nous proposons que l'INRETS et le SES animent un groupe de travail, élargi par rapport à sa configuration initiale, laquelle était assez largement issue de réunions du PREDIT et de l'expérience que nous avons de nos travaux communs, à ceux des membres de cette formation qui le souhaitent.

Le but est de mieux cerner les objectifs et les besoins des uns et des autres, ainsi que la façon d'aborder cette question sur un plan plus technique. Lorsque viendra le temps de dresser un bilan dans un an, nous déciderons de lancer ou non un projet et nous déterminerons les aspects logistiques, de financement, de questionnaires et de délai.

#### **Maurice BERNADET**

Compte tenu des dates et du créneau possible, nous aurons en effet le temps de mener cette réflexion.

#### **Jean-Loup MADRE**

Une opération lourde s'est menée en partenariat et au moins un autre créneau a été entrouvert par l'INSEE : il est possible de disposer dans dix-huit mois environ d'un volet de vingt minutes dans l'enquête permanente. Cela peut être une piste à étudier, ce que nous ferons en partenariat avec le SES.

#### **Maurice BERNADET**

Je crois que nous avons épuisé tous les points de l'ordre du jour, sauf l'adoption des avis. Je vais donner la parole à Madame SAGLIETTI.

**V - PROJET D'AVIS DE LA FORMATION**

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

**Jean-Charles SIMIAND**

Monsieur le Président, je vous laisse clôturer la séance.

**Maurice BERNADET**

Je voulais vous remercier. Je me pose une question sérieuse sur le rôle du CNIS par rapport à ce qu'a dit Jean-Pierre PUIG tout à l'heure. Dans mon esprit, il me semble quand même que le rôle du CNIS devrait être d'attirer l'attention des pouvoirs publics et notamment des hommes politiques sur l'importance de l'observation et la nécessité d'y consacrer les moyens que les services usagers et les statistiques estiment nécessaires. La vision du CNIS qui nous a été proposée tout à l'heure qui est très probablement la version officielle me paraît malheureusement très restrictive.

**Jean-Marc CALVAT**

Excusez-moi de ne pas être intervenu plus tôt, mais il n'y a pas de note supplémentaire sur le parc automobile et nous en avons une connaissance de plus en plus mauvaise. Le résultat n'est pas sûr pour les assurances, sachant que l'enquête communication transport ne se fera pas avant 2007 ou 2008.

**Claudine LAGUZET**

Avec les assurances, nous ne sommes pas certains de procéder à un appariement avec le fichier central des automobiles. Les discussions sont en cours. En revanche, ce qui est sûr, c'est qu'il est possible d'utiliser le dispositif mis en place par l'AGIRA pour répondre aux obligations communautaires. Si quelqu'un a un accident à l'étranger, en étant immatriculé en France et en donnant l'immatriculation du véhicule à l'AGIRA, cette dernière doit pouvoir dire si le propriétaire est assuré ou non et par qui il est assuré. Nous voulons avoir une estimation du parc en service, sachant que le fait d'être assuré est un élément essentiel d'indication que le véhicule est en service. Nous sommes assurés de pouvoir tirer un échantillon de 20 000 ou 30 000 véhicules légers particuliers à partir du fichier central des automobiles et demander à l'AGIRA de dire si ces véhicules sont assurés ou non. La taille de l'échantillon se négociera avec l'AGIRA et, à partir de là, on aura une première opération qui sera menée en fin d'année, mais qui n'est pas exclusive. Si nous pouvons aller jusqu'au recensement qui nous donnerait des chiffres détaillés fiables, nous le ferons. Nous rendrons compte à la réunion d'automne de cette opération, mais un nouveau vœu me semble prématuré.

**Maurice BERNADET**

Je vais vous donner rendez-vous pour une réunion dont la date sera fixée en temps opportun. Vous avez le rapport sur la substitution des enquêtes au bord des routes et s'il y avait des questions importantes, nous pourrions les inscrire à l'ordre du jour de la réunion d'automne.

Le Président remercie les participants et lève la séance.

---

DOCUMENTS PREPARATOIRES OU DISTRIBUES EN SEANCE

---

- Extrait du rapport du CNIS n° 70 : Avis sur les programmes statistiques 2002
- Avant-projets de programme statistiques 2003
- Projet de mandat du groupe de travail sur les enquêtes "au bord des routes"

## AVIS D'OPPORTUNITE

### **Tourisme**

Enquête de fréquentation hôtelière  
Enquête sur l'hôtellerie de plein air

### **Transports**

Enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers de marchandises (TRM)  
Enquête sur l'utilisation des véhicules de transports en commun (TRV)

PARIS, le 15 octobre 2002 n°410/D130

## AVIS D'OPPORTUNITÉ

### Enquête de fréquentation hôtelière

---

*Programme* : 2003

*Emetteur* : Direction du tourisme, Insee, Pôle tourisme

Au cours de sa réunion du 29 mai 2002, 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, notamment géographique, de la clientèle.

Les thèmes abordés sont les suivants :

- occupation quotidienne des chambres,
- arrivées et nuitées selon le pays de résidence des touristes et selon que la réservation a été faite par le biais d'un prescripteur (Tours Operators, agences de voyages...) - cette dernière ventilation est une question nouvelle par rapport au précédent questionnaire, sous réserve que les tests s'avèrent concluants,
- durée moyenne de séjour,
- proportion de tourisme d'affaires.

Les unités enquêtées sont les hôtels touristiques classés (NAF 55.1A et 55.1C). L'échantillon national est d'environ 8 000 hôtels (13 000 avec les extensions régionales). L'enquête est réalisée par voie postale.

L'enquête propose deux questionnaires : le questionnaire léger est réduit à la collecte de données conjoncturelles hors détail par pays de résidence, le questionnaire complet ajoute aux questions du questionnaire léger les informations sur les arrivées et nuitées détaillées par pays de résidence. Le questionnaire complet est réservé à un sous-échantillon tournant restreint.

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 questionnaire comprend deux pages. La ventilation par pays de résidence ne concerne qu'un sous-échantillon tournant.

Le suivi de l'enquête est assuré par le comité de maintenance de l'application la gérant. Ce comité comprend des représentants des DR, de la Direction du Tourisme et des différentes unités impliquées à l'INSEE.

La Fédération Nationale des Comités régionaux de tourisme est associée à la réflexion sur l'évolution du questionnaire.

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

PARIS, le 25 juin 2002 n° 411/D130

## AVIS D'OPPORTUNITÉ

### Enquête sur l'hôtellerie de plein air

---

*Programme* : 2003

*Emetteur* : Direction du Tourisme, Insee, Pôle tourisme

Au cours de sa réunion du 29 mai 2002, 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 plein air classée 1 à 4 étoiles et l'étude de la structure, notamment géographique, de la clientèle.

Les principaux thèmes abordés sont les suivants :

- occupation quotidienne des emplacements, selon que les emplacements sont nus ou équipés d'hébergement (locatifs),
- part des emplacements loués par des Tours-Operators
- arrivées et nuitées selon le pays de résidence des touristes, selon le type d'emplacements et selon que la réservation a été faite via un Tour-Operator
- durée moyenne de séjour.

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.

Les unités enquêtées sont les 8000 campings classés 1 à 4 étoiles (NAF 55.2C). Elle est exhaustive. L'enquête est réalisée par voie postale.

L'enquête est mensuelle et se déroule entre mai (avril pour certaines régions) et septembre (octobre pour certaines régions). 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 questionnaire comprend deux pages. La ventilation par type d'emplacements (nus ou locatifs) et le détail des réservations par Tour-Operator ne concerne qu'un sous-échantillon de campings, a priori des grosses structures équipées sur le plan informatique pour répondre au questionnaire détaillé.

La Fédération Nationale des Comités régionaux de tourisme ainsi que la Fédération Nationale de l'Hôtellerie de Plein Air sont associées à la réflexion sur la rénovation de l'enquête qui sera effective à compter de la saison 2004.

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

PARIS, le 3 octobre 2002 n° 393/D130

## AVIS D'OPPORTUNITÉ

### Enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers de marchandises (TRM)

---

*Programme* : 2003

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

Au cours de sa réunion du 29 mai 2002, la formation Transports, tourisme a examiné le projet d'enquête cité en référence.

L'objectif général de cette enquête est d'établir des statistiques de parc, de transport de marchandises et de kilométrages des poids lourds.

Les principaux thèmes abordés sont le parc en service, les parcours des véhicules en kilomètres, les transports mesurés en tonnes ou tonnes-kilomètres selon la nature de la marchandise ou son conditionnement, les origines-destinations, la consommation de carburant (tous les trois ans), l'activité des utilisateurs de ces véhicules, les prix de transport pour le compte d'autrui.

L'enquête TRM concerne le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, réalisé par les catégories suivantes de véhicules utilitaires immatriculés en France : camions de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge et de moins de vingt ans (avec ou sans remorque et quel que soit l'âge de celle-ci) ; tracteurs routiers de moins de vingt ans, quel que soit l'âge des semi-remorques. Echantillon annuel, d'environ 90 000 véhicules, tiré dans la partie du fichier central des automobiles relative au champ de l'enquête (environ 500 000 véhicules).

L'enquête, réalisée par voie postale, est étalée sur toute l'année. Chacun des véhicules retenus dans l'échantillon fait l'objet d'une enquête sur son utilisation pendant une semaine de référence.

Le temps demandé pour remplir le questionnaire est entre ½ heure à 1 heure.

Des contacts réguliers ont lieu avec les services de l'administration et les représentants des organisations professionnelles utilisatrices des résultats de l'enquête.

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

PARIS, le 3 octobre 2002 n° 394/D130

## AVIS D'OPPORTUNITÉ

### Enquête sur l'utilisation des véhicules de transports en commun (TRV)

---

*Programme* : 2003

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

Au cours de sa réunion du 29 mai 2002, la formation Transports, tourisme a examiné le projet d'enquête cité en référence.

L'objectif de cette enquête est de mesurer les transports de voyageurs utilisant les autobus et autocars.

L'enquête affine les informations disponibles dans les autres sources sur les voyageurs, tant sur le plan spatial (avec la connaissance des lieux d'origine et de destination des déplacements) que temporel avec une réalisation s'étendant sur l'ensemble de l'année.

Les principaux thèmes abordés sont :

- Description par nature de service et jour de la semaine du kilométrage effectué, du nombre de voyageurs transportés et du nombre de trajets effectués entre le point d'origine et le point de destination du service.
- Caractéristiques physiques du véhicule (véhicule aménagé pour le transport d'enfants, de handicapés, bus articulé, véhicule à plancher surbaissé, équipé d'un dispositif de verrouillage depuis le poste de conduite, ou de ceintures de sécurité)
- Description des voyages touristiques (au moins une nuit entre le départ et le retour de l'autocar)

L'enquête porte sur les autobus et autocars d'au moins 10 places assises (y compris le conducteur), de moins de 26 ans d'âge, immatriculés en France métropolitaine. Les véhicules de la RATP sont exclus de l'enquête, de même que les autobus de province depuis 1997 de façon à s'articuler avec les statistiques de la RATP et du CERTU.

L'enquête est effectuée par sondage. La base de sondage est le fichier central des automobiles (fichier des cartes grises). L'échantillon annuel est constitué d'environ 13 000 véhicules sur un parc total d'environ 77 000.

Chacun des véhicules tirés fait l'objet d'une enquête portant sur son utilisation pendant une semaine de référence. L'unité de sondage est donc le « véhicule-semaine ». Chacun des véhicules n'est interrogé qu'une seule fois dans l'année. Depuis l'enquête 2002, la moitié des véhicules de l'échantillon de chaque semaine est constituée de véhicules qui faisaient partie de l'échantillon de la même semaine de l'année précédente.

Pour tenir compte de la saisonnalité, l'enquête est permanente : environ 250 questionnaires sont envoyés chaque semaine tout au long de l'année.

Le temps de réponse moyen au questionnaire est d'environ 30 minutes.

Il y a une concertation régulière avec le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques)

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