

Paris, le 11 juillet 2006 - n° 179/D130

Formation TRANSPORTS, TOURISME

Réunion du 6 avril 2006

Compte rendu de l'examen des avant-projets
de programmes statistiques pour 2007

LISTE DES SERVICES PRODUCTEURS	2
COMPTE RENDU DE LA REUNION	3
PROJET D'AVIS	28
LISTE DES DOCUMENTS PREPARATOIRES OU DISTRIBUES EN REUNION	30
AVIS D'OPPORTUNITE	31

LISTE DES SERVICES PRODUCTEURS

ayant présenté un avant-projet de programme statistique pour 2007 à la formation Transports, tourisme réunie le 6 avril 2006.

TRANSPORTS

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

Direction des affaires économiques et internationales - Service économie, statistiques et prospective

TOURISME

Insee

Direction des statistiques d'entreprises
Département des activités tertiaires - Pôle Tourisme

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

Ministère délégué au tourisme - Direction du tourisme

COMpte RENDU DE LA REUNION DE LA
FORMATION TRANSPORTS, TOURISME - 6 avril 2006 -

Présidents :

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

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

Rapporteurs :

Jean-Marie SAUNIER, Sous-direction de l'observation statistique des transports au Service économie, statistiques et prospective, ministère, des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

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

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

RAPPEL DE L'ORDRE DU JOUR

Introduction générale (M. BERNADET, M. SIMIAND)	6
I - Suivi des avis donnés sur les programmes 2006 et sur le moyen terme et débat	6
(Christophe TERRIER et Jean-Marie SAUNIER)	
II - Examen des avant-projets de programmes statistiques pour 2007 et débat	8
(Christophe TERRIER et Jean-Marie SAUNIER)	
III - Point d'information sur la révision des nomenclatures	12
(Christophe TERRIER et Jean-Marie SAUNIER)	
IV - Point d'information sur les règlements européens	14
(Christophe TERRIER et Jean-Marie SAUNIER)	
V - Examen des projets d'enquêtes pour avis d'opportunité	16
• Liées à des règlements européens :	
- Enquête permanente sur l'utilisation de véhicules routiers de marchandises (Michel De SABOULIN, SESP)	
- Enquête trimestrielle sur les prix du transport aérien de marchandises (Henri MARIOTTE, SESP)	
- Enquête sur les technologies de l'information et de la communication (Jean LIENHARDT, Insee)	
• Autres :	
- Enquête sur la durée du travail des conducteurs routiers, par lecture des disques de chronotachygraphe (Karine GORMON, SESP)	

- Enquête sur l'utilisation des véhicules de transports en commun (Dominique FRANCOIS, SESP)

VI - Point d'information sur l'enquête EVE (Christophe TERRIER, DT) 22

VII - Point d'information sur le groupe de travail « Inventaire des besoins d'information sur les transports » et débat 24
(René GENEVOIS et Michel HOUÉE, ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer)

VIII - Projet d'avis de la formation (Carla SAGLIETTI)..... 27

LISTE DES PARTICIPANTS :

L'hocine AIT MHAND	Stagiaire IGT
Pierre ANGLADE	CDT PYRENEES-ORIENTALES
Marie ANTCZAK	DIRECTION DU TOURISME
Jimmy ARMOOGUM	INRETS
Marc-Alain BAHUCHET	BANQUE DE FRANCE
Lolfi BENMESAUD	MIN TRANSPORTS
Maurice BERNADET	MAISON DES SCIENCES DE L'HOMME
Abdallah BOURHANE	PREFECTURE PARIS -
Jean-Marc CALVAT	Insee DR LANGUEDOC-ROUSSILLON
Benjamin CAMUS	Insee DSE
Patrice DANZANVILLIERS	SETRA
Laurence DAUPHIN	DIRECTION DU TOURISME
Michel de SABOULIN	SESP MIN TRANSPORTS
Olivier DOROTHEE	Insee DESE MK2
Maryse DUCOURNAU	Cnis
René GENEVOIS	CGPC MIN TRANSPORTS
Serge GERMON	DGAC MIN TRANSPORTS
Karine GORMON	SESP MIN TRANSPORTS
Antoine GRELET	DGAC MIN TRANSPORTS
Jean-Marie GROSBRAS	Cnis
Michel HOUÉE	SESP MIN TRANSPORTS
Abdel KHIATI	DIRECTION DU TOURISME
Béatrice LEVY	DIRECTION DU TOURISME
Jean LIENHARDT	Insee DSE
Chantal MADINIER	Insee DCSRI
Henri MARIOTTE	SESP MIN TRANSPORTS
Julien MOLLET	CCFA
Brigitte OUVRE	Cnis
Annie PELLUET	AFT-IFTIM
Irène POLS	MIN TRANSPORTS
Olivier PONTI	OTCP
Françoise POTIER	INRETS
Jean-Pierre PUIG	Cnis
Emmanuel RAOUL	SESP MIN TRANSPORTS
Olivier RAYMOND	COMITE NATIONAL ROUTIER
Carla SAGLIETTI	Cnis
Jean-Marie SAUNIER	SESP MIN TRANSPORTS
Jean-Charles SIMIAND	SNTF
Frédéric TARDIEU	DIRECTION DU TOURISME
Christophe TERRIER	DIRECTION DU TOURISME
Laurent VASSILLE	DIRECTION DU TOURISME
Excusés :	
Maryvonne DOUSSET	DELEGATION REGIONALE AU TOURISME
Jean MATHIS	DELEGATION REGIONALE AU TOURISME
Jean-Marie MOCQUET	DELEGATION REGIONALE AU TOURISME
Valérie PONSARD	CAPEB
la Présidente	UNOSTRA
Nathalie THIEULEUX	DEL. REG. TOURISME NORD-PAS-DE-CALAIS
Robert WERMES	AFEST

INTRODUCTION

Maurice BERNADET

Bienvenue, merci à tous de votre présence. Il nous faut saluer la promulgation d'un décret répondant enfin à un problème qui préoccupe cette formation depuis un certain temps : il s'agit de la participation des forces de l'ordre, pour des raisons de sécurité, aux enquêtes en bord de routes. Depuis plusieurs années, la réalisation de ce type d'enquête se heurtait au refus de la part des forces de l'ordre d'y prendre part. Notre formation avait alors proposé la mise à l'étude d'un texte réglementaire autorisant les forces de l'ordre à assurer la sécurité pour ce type d'enquêtes. Ce sujet avait occasionné un léger conflit entre la formation Tourisme, Transports, le vice-Président du Cnis et le directeur général de l'Insee. Un groupe de travail consacré à ce sujet avait, dans ses conclusions, confirmé que la faisabilité de ces enquêtes dépendait de la participation des forces de police. Finalement, le décret récemment paru autorise pareil recours. Je m'en félicite.

Jean Charles SIMIAND

Je vous souhaite également la bienvenue à tous. Je me réjouis également de la parution de ce décret, fruit d'un combat de longue haleine.

Je désirerais aborder trois points relatifs au tourisme.

Je m'avoue très satisfait de la récente publication, en février, de l'enquête Vacances de l'Insee coproduite avec la Direction du Tourisme. Que notre travail commun puisse désormais aboutir à une diffusion régulière, tous les cinq ans, m'apparaît également un grand motif de satisfaction.

J'ai toutefois une inquiétude concernant l'Enquête auprès des visiteurs de l'étranger (EVE). Ce projet a bénéficié, depuis un certain temps, d'un fort soutien de la part de la Formation : il s'agit aujourd'hui d'en envisager le renouvellement du contrat. Pourtant, nous n'avons reçu, à ce jour, aucun résultat de cette enquête. Je resterai donc particulièrement attentif aux interventions portant sur ce sujet.

J'entends me faire un instant le relais des Régions ainsi que des Comités et Observatoires Régionaux du Tourisme. La loi portant sur la démocratie de proximité a souligné l'importance de la statistique régionale en matière de tourisme : une production de qualité exige une bonne complémentarité entre travaux régionaux et nationaux. Le fonctionnement des Observatoires est assuré par les crédits de Contrat de Plan à parité Etat Région. Or ces contrats de plan sont en vigueur jusqu'au 31 décembre 2006. Le financement ultérieur reste donc soumis à de fortes incertitudes, autant en ce qui concerne la réalisation des études que pour l'avenir des effectifs concernés. Des informations récentes indiquent que la plus grande partie des crédits devrait être maintenue. A ce jour, nous n'avons cependant reçu aucune confirmation officielle de ces affirmations. Nous devons garder à l'esprit que si le fonctionnement des Observatoires n'est pas assuré jusqu'à la fin de l'année, il existe un risque de catastrophe statistique. L'avenir reste donc incertain. Un travail devra être mené afin de clarifier le rôle de l'Etat, ainsi que la responsabilité des régions, dans la production des statistiques régionales.

J'engage les différents participants de la Formation à faire remonter ces différents points d'information auprès des instances dirigeantes du tourisme en France.

I - Suivi des avis donnés sur les programmes 2006 et sur le moyen terme

1.1 TOURISME

Christophe TERRIER

Afin de réglementer la participation de l'Etat dans l'observation statistique régionale, le choix avait été fait d'un financement par les Contrats de plan. Il y a cinq ans, un effort important a été fourni pour que ne soient financés sur les crédits de l'Etat que des projets coordonnés à l'échelle nationale, ou porteurs d'un intérêt d'envergure nationale. Malgré des difficultés de financement, que la Direction du

Tourisme estime bientôt résolues, nous avons pu rallier l'ensemble de nos interlocuteurs à une même vision cohérente de la statistique régionale, garantissant une comparaison interrégionale valable. Les engagements de l'Etat en matière d'observation statistique du tourisme régional seront assurés, malgré d'éventuels ajustements budgétaires pour 2006.

Pour 2007, un projet de création d'une nouvelle ligne budgétaire est actuellement en discussion. Malgré le caractère ardu de cette négociation budgétaire, il semblerait que l'Etat tiendra de toute façon ses engagements. Ce débat s'inscrit dans la question plus large de la décentralisation et de la répartition des compétences entre l'Etat et les régions. De notre côté, nous maintenons l'exigence de chiffres homogènes et cohérents entre les régions, seule garantie d'une information nationale fiable. Les services nationaux ont reconnu l'utilité d'une information économique statistique locale fine, et savent qu'il est de leur intérêt d'en garantir la pérennité.

En ce qui concerne **les hébergements collectifs**, notre dispositif ne respecte pas la réglementation européenne puisqu'il n'interroge que les hôtels et campings. Cette année, pour la première fois, et sous l'impulsion de la direction du Tourisme, des moyens nouveaux seront mis en œuvre par le pôle Tourisme de Montpellier pour examiner les fichiers et récupérer de l'information. Ce travail a d'ores et déjà démarré. Parallèlement, Eurostat met en place une Task-Force sur la mise à jour de la directive de 1995. Un des points prioritaires de cette mise à jour concernera les statistiques sur les hébergements privés et les résidences secondaires (*private accomodation*) ; la plupart des états membres, dont la France disposent de peu d'informations nationales sur ce sujet

S'agissant du **suivi de l'emploi**, un avis recommandait une meilleure estimation du nombre d'emplois générés par le tourisme. Il s'agit d'un chantier important. L'Insee et la Direction du Tourisme préparent conjointement quelques publications sur ce sujet dans la collection Insee 1^{ère}. Une discussion est en cours avec l'Acoss pour l'obtention de données conjoncturelles. Ce partenariat est destiné à nous fournir une vision de l'évolution de l'emploi lié au tourisme plus rapide, plus précise et plus complète que ce que proposent, en standard, l'Insee et les Assedic.

L'enquête Vacances porte un objectif ambitieux : il s'agit d'établir un historique sur une période longue (1969-2003). L'évolution des champs entre les premières et les dernières enquêtes rend ce travail délicat. Les chercheurs ont des projets très variés, tant au niveau géographique que social. Nous avons lancé un appel à une meilleure coordination. Pour la suite des incertitudes demeurent du fait de la réforme des enquêtes EPCV.

Je tiens à insister sur l'importance de l'effort consacré à **la mise à disposition des statistiques** produites : nombre d'entre elles sont désormais directement accessibles sur Internet. La ligne éditoriale statistique a été refondue fin 2005 et se décline selon quatre composantes : conjoncture hôtelière (2 mensuels), tableau de bord du Tourisme (mensuel), bilans (de saisons et annuels) et Tourisme Info-Stat, recueil d'études thématiques synthétiques.

Parmi les publications papier, il convient de noter la sortie de l'ouvrage *Le Tourisme en France*, dans la collection Insee référence. Par ailleurs, sont parus plusieurs numéros de la collection Insee-1^{ère}, et toujours *les mémentos annuels du tourisme*, ainsi que les *Chiffres clés*.

1.2 TRANSPORTS

Jean-Marie SAUNIER

A partir de cette année, nous présenterons aux entreprises une **enquête annuelle d'entreprise** renouvelée dans sa partie sectorielle ainsi que dans sa méthode d'échantillonnage. Les enquêtes annuelles seront davantage utilisées que par le passé : il s'agit de mieux les valoriser auprès des autres directions du Ministère, mais aussi auprès des professionnels.

Depuis deux ans, une vaste opération de réorganisation et d'audit de nos dispositifs statistiques a été mise en place. Par exemple nos enquêtes de conjoncture ont été transférées à l'Insee. Depuis le début de l'année, le secteur des transports est désormais intégré dans l'enquête de conjoncture Services. Par ailleurs, **l'enquête Transport Routier de Voyageurs (TRV)**, qui couvrait le transport par autocar, occasionnel et régulier, fait également l'objet d'une remise à plat. Si celle-ci s'avérait très riche en information, en revanche, elle pâtissait d'une fiabilité limitée : très complexe, cette enquête

souffrait d'un fort taux de déperdition de l'information. Nous nous proposons donc de recourir aux enquêtes annuelles d'entreprise, qui fournissent également des informations sur cette activité et de compléter ce dispositif par la mise en place d'une enquête TRV simplifiée qui aura lieu tous les deux ou trois ans. Celle-ci fera l'objet d'une présentation pour avis d'opportunité tout à l'heure.

Des travaux d'élaboration de nouveaux **indices de prix** ont été entrepris pour répondre au règlement européen, en particulier sur le fret aérien. Le nouvel indice de prix dans le transport routier de marchandises, qui vient d'être publié, est de bien meilleure qualité. La méthodologie utilisée est celle des « prestations représentatives » comme celle utilisée par l'Insee.

Deux **nouvelles enquêtes** seront engagées en 2006. La première porte sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers, la précédente enquête ayant été menée en 2001. La seconde enquête porte sur les conditions de travail des conducteurs routiers, enquête qui s'inscrit dans les travaux menés en commun avec la DGMT (Direction générale de la mer et de transports).

Le premier avis 2006 concernait **la mise à disposition de données localisées**. Cette activité s'est beaucoup développée. Des efforts doivent encore être consacrés à la mise en ligne des bases de données : il s'agit là de l'un des grands chantiers du SESP. Un autre avis portait sur **le suivi du prix des transports aérien de voyageurs et de marchandises** : des efforts ont été consacrés avec la DGAC à l'élaboration d'un indice de prix plus pertinent. Le Conseil recommandait que les grandes **enquêtes thématiques** (utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication, innovation,...) prennent la pleine mesure des spécificités du secteur des transports. Nous avons travaillé pour cela avec le SESSI : les résultats de cette enquête seront disponibles en juin. Tous ces projets suivent donc un cours satisfaisant.

D'autres travaux restent à engager ou à poursuivre : je pense notamment aux premiers travaux sur les groupes : mobilisation des sources statistiques, analyse de plusieurs monographies... S'agissant de **l'enquête nationale Transport 2007**, des extensions régionales seront réalisées dans plusieurs régions. Pour les autres opérations, le détail du programme à moyen terme de la Formation Transports Tourisme vous a été présenté dans le tableau des pages 15 et 16 de [l'avant-projet de programme statistique](#). Toutes ces opérations sont achevées, ou en cours.

Jean-Charles SIMIAND

En l'absence de questions, nous passons aux travaux à engager et à poursuivre.

II - Examen des avant-projets de programmes statistiques pour 2007

2.1 TOURISME

Christophe TERRIER

Concernant le volet Tourisme, de nouveaux problèmes sont apparus cette année. En premier lieu, les gestionnaires de campings se sont fortement émus du recensement, par l'Insee, des *mobile homes* en tant que résidences secondaires. Il s'agit d'éviter une double comptabilité des *mobile homes* en tant qu'hébergements touristiques d'une part et en tant que résidences secondaires d'autre part. De plus cette problématique a des implications fiscales non négligeables, notamment pour les collectivités territoriales : un ajustement est actuellement à l'étude en collaboration avec le pôle Recensement de l'Insee. Le même raisonnement pourrait s'appliquer aux chambres d'hôtel. A ce propos, le traitement des enquêtes Hébergement dans les hôtels a changé de système le 1^{er} janvier. La transition a d'abord connu quelques difficultés que le pôle Tourisme de l'Insee s'attache actuellement à résorber. La publication des chiffres portant sur l'hébergement en hôtel a été différée en conséquence.

Un point sera consacré tout à l'heure à l'enquête sur l'enquête auprès des visiteurs de l'étranger (EVE). Dans les autres travaux à venir, nous débutons des analyses longitudinales sur le comportement des touristes français à partir du SDT. L'opération « **Estimation de Population Présente** » consiste à faire des estimations de population présente, jour par jour, par département. Elle offre une base intéressante, à conforter par d'autres analyses. Ces travaux suscitent une forte demande tant régionale que départementale. Toutefois, leur diffusion reste pour l'instant très

restreinte : nouvelle dans son objet et sa démarche, cette opération reste encore soumise à de nombreuses vérifications.

Plusieurs autres chantiers statistiques ont été ouverts : **refonte des comptes du tourisme** dans une nouvelle base, estimation des dépenses touristiques des Français... Par ailleurs, un recensement des fichiers d'informations disponibles et récupérables chez nos différents partenaires est également en cours, en particulier concernant les hébergements collectifs.

Le rapport sur les enquêtes au bord des routes avait conclu au caractère obsolète de cette méthode pour le tourisme : l'avenir de la connaissance statistique du tourisme local résiderait dans l'utilisation des méthodes de poids partagés. L'Observatoire Régional du Tourisme de Bretagne a inauguré cette méthode, en partenariat avec le CREST (unité de méthode statistique de l'Insee). Les premiers résultats seront présentés sous peu : l'expérience paraît concluante. Il restera à en assurer la diffusion dans les autres régions.

Enfin, la FNCDT (Fédération nationale des comités départementaux de tourisme) reste demandeuse de tableaux de bords départementaux du tourisme. Les clubs des grandes villes ainsi que les observatoires régionaux souhaitent davantage de coordination et d'avancées méthodologiques.

A propos des questions ayant trait à l'environnement, Eurostat souhaiterait la mise en place d'indicateurs du tourisme durable.

2.2 TRANSPORTS

Jean-Marie SAUNIER

Du côté des transports, une part importante de nos travaux sera consacrée, en 2006, à une meilleure **connaissance des groupes**. En effet, ceux-ci structurent fortement l'économie du secteur.

Par ailleurs, la réponse **au règlement sur les déchets** sera déclinée à travers quelques monographies qui serviront de base pour évaluer la production de déchets du secteur. Il s'agit en effet d'un domaine extrêmement hétérogène, qui autorise difficilement l'élaboration d'un questionnaire unique pertinent. Le développement des partenariats reste donc une priorité sur ce point, à travers notamment le contact des fédérations de professionnels.

L'enquête nationale Transports 2007 a bénéficié d'un avis d'opportunité favorable l'année passée. Le questionnaire est encore en cours d'élaboration. Une fois achevé, il sera présenté au Comité du Label. L'enquête se déroulera, selon son calendrier initial, tout au long de l'année 2007. Elle donnera lieu à plusieurs extensions régionales, notamment en Bretagne, Languedoc-Roussillon, en Île-de-France, et en Midi-Pyrénées (en cours de discussion).

Les travaux sur **les indices de prix** sont en cours : celui portant sur le fret aérien devrait aboutir dans le courant de la semaine prochaine. Concernant le transport maritime, ils seront bientôt engagés.

La **connaissance du parc de véhicules** est une demande formulée de manière récurrente devant le Cnis, depuis plusieurs années. Le fichier général des automobiles ne comprend aucune données portant sur les sorties de véhicules : le parc disponible reste donc inconnu. Il ne le sera bientôt plus grâce à l'appariement du fichier central des automobiles (FCA) avec les données obtenues auprès des instituts de contrôle technique. Le premier test opéré a donné de bons résultats.

L'année 2006 donnera lieu à la valorisation et la diffusion de résultats d'opérations particulièrement lourdes : il s'agit des enquêtes ECHO, Transit, Sondage de la Circulation et de l'enquête sur l'Innovation (CIS4).

Michel HOUÉE

Concernant l'enquête ECHO, des premiers résultats de synthèse avaient déjà été présentés en mai 2004. Ils doivent désormais faire l'objet d'approfondissements en termes de recherche avec le concours de l'INRETS et ce même au-delà de 2006. Nous avons donc là un beau chantier d'exploitation. Après des premiers résultats synthétiques, une exploitation plus détaillée doit être menée d'autant que l'on vient de passer de la version provisoire à la version définitive du fichier.

Jean-Marie SAUNIER

Les premiers résultats provisoires de l'opération **Sondage de la circulation**, réalisée par le SETRA, seront présentés en juin ou juillet prochains. Elle permet, grâce aux stations de comptages et à des campagnes de recueil manuel des immatriculations, l'obtention d'informations extrêmement précises sur le trafic des véhicules à l'intérieur du territoire.

Un **indice de prix pour le fret aérien** sera bientôt mis en place, conformément aux exigences d'Eurostat. Certains professionnels manifestent une forte attente pour cet outil. Toutefois, je précise que le règlement européen *stricto sensu* ne nous impose pas d'étudier d'autres entreprises qu'Air-France. Le secteur est cependant intéressé par un indice de prix concernant l'ensemble des compagnies, y compris étrangères.

Deux autres points me paraissent susceptibles de retenir l'attention. Il s'agit en premier lieu du **décret sur les enquêtes au bord des routes**. Jusqu'à sa parution, le 27 février 2006, aucun élément réglementaire ne permettait d'assurer ce type d'enquête, la seule autorisant de questionner les individus sur leur trajet. Ce décret rappelle que, pour la connaissance statistique des réseaux et des trafics routiers, l'Etat mène, auprès des usagers de la route, des enquêtes sur leurs déplacements.

Le préfet décide de réaliser une enquête, sur son initiative ou à la demande d'une collectivité territoriale. Il autorise cette enquête par arrêté sur le domaine public routier de l'Etat ou des collectivités territoriales et autorise l'arrêt momentané des véhicules. L'arrêté indique : les buts et modalités de l'enquête, les dates et heures, emplacement. Il précise, le cas échéant, les dispositifs prévus pour l'arrêt des véhicules et les mesures nécessaires à la sécurité des opérations (points développés dans une circulaire d'application en cours - usage de feux tricolores...).

En second lieu, nous serons bientôt confrontés au **transfert de près de la moitié du réseau routier national** (soit 16 340 Kms) vers les départements. Les stations de comptage afférentes seront transférées en même temps que l'infrastructure routière elle-même : les départements assureront désormais le fonctionnement, la maintenance de ces stations, leur utilisation restant à leur discrétion. Cette délégation soulève des problèmes quant au recueil de l'information. 2006 sera une année de transition : l'Etat gardera la maintenance des stations. En revanche, il faudra veiller, dès 2007, à assurer les remontées de l'information vers le niveau national. Faute de cela, des zones entières du territoire ne seront plus couvertes et on risque d'observer une dégradation de l'information sur les accidents, le trafic routier, les comptages aux frontières, etc. L'article L 1614-7 du CGCL (code général des collectivités locales) peut être une aide pour faire remonter l'information. Il prévoit, que « tout transfert de compétences de l'Etat à une collectivité territoriale entraîne pour celle-ci l'obligation de poursuivre, selon des modalités définies par décret en Conseil d'Etat, l'établissement des statistiques liées à l'exercice de ces compétences » et que « Les charges financières résultant de cette obligation font l'objet d'une compensation par l'Etat ».

Maurice BERNADET

Je souhaiterais apporter quelques observations. Tout d'abord, à propos du transport des déchets, je tenais à signaler l'existence de monographies consacrées à la logistique des retours, réalisées dans le cadre du PREDIT (Programme de recherche sur les transports).

Jean-Marie SAUNIER

Ce qui nous intéresse ce sont uniquement les déchets produits par le secteur Transport.

Maurice BERNADET

Il s'agit effectivement d'un autre domaine. Ensuite, je souhaitais proposer un avis rappelant l'importance de la connaissance des groupes, dans le domaine du Transport aussi bien que dans celui du Tourisme. Enfin, Christophe Terrier a dit que nous ne respectons pas tout à fait les règlements européens en particulier concernant la mesure des hébergements. En revanche, à propos de la mesure du transport de voyageurs, Jean-Marie Saunier affirmait que nous devancions tous nos voisins européens... Je vois là une question importante. Lors de la réunion du Bureau à laquelle étaient conviés les présidents de formation, le Vice-Président du Cnis, appuyé par le directeur de l'Insee, m'affirmait la conformité totale du dispositif français avec les règlements européens. Il me semble néanmoins que la réalité est plus complexe. Je forme donc le vœu que, d'ici l'année prochaine, un regard attentif soit porté aux règles européennes : si certains écarts sont d'ores et déjà connus, d'autres restent, à mon sens, à identifier.

Jean-Charles SIMIAND

Pour ma part, je peux témoigner de l'importance de la connaissance des groupes dans le monde du Tourisme : dans mon secteur, elle s'avère tout à fait stratégique.

Marc-Alain BAHUCHET

Jean-Marie Saunier évoquait plus haut ses inquiétudes concernant les problèmes de comptage : en tant que représentant de la Banque de France, je m'associe à ses inquiétudes. L'enquête EVE est d'une importance fondamentale pour l'estimation finale des flux de la balance des paiements. Il convient donc d'assurer au mieux la fiabilité de ces comptages.

Pierre ANGLADE

La parution du décret doit-elle faciliter la négociation entre les forces de police et les équipes réalisant les enquêtes en bord de route ?

Patrice DANZANVILLIERS

C'est bien là la motivation première de ce décret. Il assure la sécurité de ce type d'enquêtes.

Emmanuel RAOUL

Dans les faits, les forces de l'ordre organisent leur action en fonction de leurs moyens. La sécurisation des points d'enquêtes n'est pas leur première priorité : leur accord dépendra donc, en grande partie, de circonstances ponctuelles. Il convient toutefois de souligner la très forte hétérogénéité de la gendarmerie, les réactions seront donc extrêmement variées selon les régions. Bien souvent, malgré l'existence d'une directive centrale, la négociation pour l'obtention du concours des forces de l'ordre reste avant tout locale.

Pierre ANGLADE

En ce qui me concerne, je peux témoigner de ma bonne expérience de collaboration avec la gendarmerie. Une de nos opérations a été effectuée avec le concours de policiers municipaux, car les points de comptage étaient positionnés dans le périmètre de plusieurs communes. Quoi qu'il en soit, je m'avoue tout à fait satisfait de l'obtention, même tardive, de ce cadre juridique.

Christophe TERRIER

Dans le texte du décret il est fait état d'enquêtes réalisées auprès des usagers de la route à propos de leurs déplacements : cette définition reste assez vague et peut se révéler ambiguë si on souhaite enquêter sur des comportements touristiques, des dépenses, etc.

Monsieur RAOUL

Dans la pratique, les enquêtes en bord de route doivent être courtes : elles ne peuvent excéder le temps d'arrêt d'un feu tricolore. Il est donc souvent nécessaire de mettre en place un système à deux étages. Tout d'abord, un premier questionnaire vise à obtenir les caractéristiques des personnes interrogées. Est ensuite distribué un questionnaire plus important, accompagné d'une enveloppe pré affranchie. Les biais de retours seront redressés grâce aux caractéristiques des enquêtés.

III - Point d'information sur la révision des nomenclatures

Maurice BERNADET

Au niveau européen, une révision des nomenclatures est actuellement en préparation. Il nous a semblé important de vous en tenir informé.

Frédéric TARDIEU

Concernant le **Tourisme**, peu de secteurs sont concernés par la révision de la nomenclature. Il faut toutefois noter de nouveaux codes concernant l'**hébergement**, ainsi que quelques modifications: le code 55-10 regroupe les *hôtels et hébergements assimilés*, il supprime la distinction entre hôtel avec et sans restaurant ; le code 55-20 recouvre les *autres hébergements touristiques collectifs* (le terme « collectif » a été supprimé et remplacé par « de court terme ») ; le code 55-30 concerne les *hébergements sur terrain de campings* (y.c. les refuges de montagne) ; enfin, 55-90 désigne les *autres hébergements*, principalement de courte durée et non touristiques. On ne trouve pas dans la NACE de distinction entre hébergements collectifs et hébergements privés.

Dans la **restauration**, la NAF actuelle distinguait la restauration traditionnelle de la restauration rapide. Sous 56-10, on trouve les restaurants, et sous 56-30 les débits de boisson. La prochaine NAF devrait reprendre cette distinction. Par ailleurs, les discothèques seront désormais assimilées aux débits de boisson, si la vente de boissons est leur activité principale.

Le secteur des **agences de voyage** est l'objet de davantage de modifications. Il y aura 3 postes : 79-11 regroupera les agences de voyages, 79-12 les tours opérateurs, 79-20 les autres services de réservation, dont les offices de tourisme. Il s'agit là d'un progrès dû à l'initiative des participants à la concertation organisée sur ce point. Cette nouvelle nomenclature s'annonce davantage adaptée à l'observation économique du secteur des agences de voyage.

Jean-Charles SIMIAND

Je m'inquiète de ce que plusieurs secteurs semblent éliminés de cette nouvelle nomenclature : je pense notamment au secteur du thermalisme, aux casinos...

Frédéric TARDIEU

Les établissements thermaux (sans soins) sont avec les services personnels (96.04) et les casinos avec les services récréatifs (92) et ils feront l'objet d'une division (au lieu d'une classe actuellement).

Henri MARIOTTE

Concernant la partie **Transports**, la nomenclature européenne prévue pour 2008 apporte de nombreux changements d'importance. Les transports de fret et de voyageurs y seront systématiquement distingués. Le déménagement est classé à part du reste du secteur du transport routier. Au niveau français des activités, certaines distinctions actuelles disparaîtront : c'est le cas de la différence entre transport aérien régulier et non régulier, qui se retrouvera en revanche au niveau des produits. La distinction entre transports maritimes et transports côtiers n'apparaîtra plus non plus., Les affréteurs et organisateurs de transports internationaux seront regroupés au sein d'un même poste. Il s'agit là des principales modifications induites par cette nouvelle nomenclature.

Jean-Marie SAUNIER

Après la négociation d'un certain nombre de simplifications, nous entrons désormais dans la phase finale de discussion. Les fédérations professionnelles souhaiteraient conserver les classes actuelles. Nous proposons donc l'établissement d'un code produit, qui sera utilisé dans les EAE. Un tel dispositif rencontre une forte demande des fédérations professionnelles. En particulier concernant le secteur des organisateurs de transports internationaux, qui, avec des chiffres d'affaires conséquents et une bonne santé financière, reste pourtant mal connu.

Henri MARIOTTE

Il s'agit effectivement d'un secteur très mal connu à un niveau plus fin. Un travail doit être entrepris afin de mieux en identifier les produits et métiers spécifiques.

Maurice BERNADET

Vous avez indiqué que la nouvelle nomenclature devait permettre de distinguer voyageurs et marchandises : il me semblait que pareille innovation avait déjà été introduite dans la NAF.

Henri MARIOTTE

Ce n'était pas le cas dans le secteur du transport ferroviaire ni dans les transports aériens et maritimes qui faisaient la distinction au niveau des produits, mais pas au niveau des activités. Il s'agit d'un niveau hiérarchique distinct.

Maurice BERNADET

Il me semble assister à un éclatement des auxiliaires, marqués services annexes, entre transports terrestres, maritimes et aériens. Il s'agit là d'un retour en arrière.

Henri MARIOTTE

Cette distinction existe d'ores et déjà au sein de la nomenclature. Il s'agit peut-être simplement d'un niveau de détail rarement publié.

Annie PELLUET

Qu'en est-il de la location de camions sans conducteur : est-elle maintenue ?

Henri MARIOTTE

En effet. Je n'ai pas évoqué ce point qui me semble davantage relever des Services que du Transport.

Annie PELLUET

Et qu'en est-il des transports de fonds, ou encore des ambulances ?

Henri MARIOTTE

Au niveau européen, les ambulances sont classées avec les auxiliaires de la santé et les transports de fonds avec les services de sécurité.

IV - Point d'information sur les règlements européens

Christophe TERRIER

Je rappelle un élément portant sur le suivi des règles européennes : Eurostat classe les différents organismes statistiques selon les retours attendus. Si la France n'apparaît pas en haut du dernier classement, c'est à cause de quelques lacunes subsistant dans le secteur du tourisme. Ces lacunes sont entrain d'être comblées.

Frédéric TARDIEU

La directive de 1995 relative au tourisme compte trois parties. La première est une statistique de **parc d'hébergement** : il s'agit d'une information que nous parvenons toujours à construire. La seconde concerne **la fréquentation des hébergements** : un projet, initié avec l'Insee et le pôle Tourisme du Languedoc-Roussillon vise à établir un parc exhaustif des hébergements collectifs, en confrontant le répertoire SIRENE aux fichiers centraux d'organismes affiliés au Tourisme. Ce projet doit aboutir à la constitution de scénarios d'enquête, qui seront proposés à cette formation lors de sa prochaine réunion. Une difficulté persiste : pour réaliser une nouvelle enquête, un nouveau budget sera nécessaire. Enfin, la dernière partie porte sur **le comportement des touristes français**, en termes de mobilité et de dépenses. Concernant les données de mobilité nous sommes en mesure de répondre à tout, en particulier grâce au SDT. En revanche, les données concernant les dépenses s'avèrent plus compliquées à recueillir, et soulèvent rapidement des problèmes de significativité. Pour répondre à cela, plusieurs travaux d'investigation et de modélisation ont été lancés.

Par ailleurs, Eurostat exige de distinguer **le tourisme personnel du tourisme d'affaires**. Or, dans le cas du tourisme d'affaires, il s'avère très difficile de constituer un échantillon représentatif

Eurostat a initié plusieurs groupes de travail pour mettre à jour la directive qui entrera en application en 2008, voire 2009. La priorité, encore renforcée depuis l'élargissement de l'Union européenne, est la comparabilité des statistiques ainsi que des différents champs d'observation. Plusieurs thèmes seront privilégiés : nous sommes en avance en ce qui concerne l'emploi, moins en ce qui concerne l'hébergement privé. Le tourisme durable sera également à l'étude : il s'agit là de développer des batteries d'indicateurs. Par ailleurs, l'Organisation Mondiale du Tourisme maintient une forte demande envers nos comptes du tourisme. Un autre thème concerne les excursionnistes : nous étudions avec nos collègues du transport les déplacements à la journée. Nous pensons donc être en mesure d'assumer quasiment toutes les demandes qui nous sont adressées.

Pour finir, Eurostat souhaite que les données sur le tourisme soient disponibles sur des fichiers détails. Il souhaiterait que ces fichiers lui soient communiqués. Or, sur les trois enquêtes phares portant sur le tourisme, si une est bien réalisée par l'Insee, les deux autres sont réalisées par des prestataires privés qui ont des méthodes différentes de celles d'un Institut National. Ce sujet a le mérite d'illustrer le caractère partiellement homogène de la statistique du tourisme.

Jean-Charles SIMIAND

Je souhaiterais revenir sur le sujet voyages d'affaires, dont j'ai cru sentir qu'il avait ému l'assemblée. Mes responsabilités internationales me conduisent à voyager, fréquemment, et dans le monde entier. Certains éléments compliquent le sujet. D'une part, il est de notoriété publique que la date d'un vol reste l'un des critères déterminants de son prix : ainsi les vols du vendredi soir sont-ils habituellement plus coûteux que ceux du dimanche. Il convient de prendre ces différences en compte : les écarts tarifaires entre deux vols sont parfois tels qu'ils autorisent le prolongement du séjour pour quelques jours, pour un prix final comparable, voire inférieur. D'autre part, de nombreux programmes de fidélité permettent le cumul de miles, échangeables, à partir d'un certain seuil, contre des vols gratuits. Grâce aux miles, les trajets en train comme en avion sont pris directement en charge par les compagnies concernées. Il est donc parfois difficile de distinguer le voyage personnel du voyage d'affaires. Je tenais à apporter mon témoignage sur ce point.

Michel DE SABOULIN

Nous passons donc à la partie Transports. Le cadre juridique proposé par les règlements européens est de plus en plus apprécié, et ce pour plusieurs raisons. En dehors de ces réglementations, des coopérations volontaires sont mises en place de manière bilatérale, entre les pays et les institutions internationales. C'est ainsi que le premier glossaire des statistiques de transports a été établi : d'ores et déjà paru en trois langues, il sera disponible bientôt dans toutes les langues des pays de l'Union, grâce aux services de traduction d'Eurostat. Il existe également des questionnaires communs réalisés par Eurostat, la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies de Genève, et la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT).

Outre le fait qu'ils augmentent la légitimité de nos questionnaires face aux enquêtés, les règlements sont devenus fondamentaux dans un contexte de priorités négatives : ce qui n'est pas obligatoire ne sera pas prioritaire.

Dans le domaine des transports les 5 principaux règlements concernent les 5 principaux modes de transport : routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien. Il s'agit de moderniser des directives datant des années 80-90, tout en les rendant plus contraignantes. Ces nouveaux règlements, actuellement à l'étude, seront soumis à adoption entre 2006 et 2008.

Plusieurs séries statistiques du transport sont le produit d'activité de gestion. C'est le cas, pour le transport ferroviaire, grâce aux fichiers du Réseau Ferré de France et de la SNCF, pour les transports maritimes et aériens, grâce aux fichiers des ports et des aéroports, centralisés par la Direction de l'Aviation Civile et la Direction des Transports Maritimes. Seule l'enquête portant sur le transport routier reste directement réalisée par le service statistique.

D'autres textes européens concernent les transports : le règlement sur les statistiques structurelles des entreprises (1997), le règlement sur les statistiques conjoncturelles portant notamment sur le suivi des prix (2005), les recensements de la circulation routière, les opérations portant sur les échanges de biens, ou encore sur la mobilité des voyageurs.

Pour terminer, Eurostat a décidé de faire évoluer sa politique de diffusion : davantage de données sont désormais mises en lignes, beaucoup sont devenues libre d'accès.

Il faut signaler que la reconstitution des flux de transports de pays à pays est désormais obtenue grâce à l'addition des comptes réalisés par chaque pays : chacun est chargé du suivi de son parc propre. Certains règlements prévoient des clauses de confidentialité compte tenu du niveau de détail des données.

Maurice BERNADET

Y a-t-il des questions ?

Jean-Marie SAUNIER

Eurostat est actuellement le lieu de nombreux débats sur les priorités négatives.

Michel DE SABOULIN

Eurostat a en effet demandé, de manière très générale, que soient menées des réflexions sur les « priorités négatives ». Il s'agit de déterminer quelles sont les opérations plus ou moins prioritaires, pouvant être allégées, voire supprimées, dans l'hypothèse d'une réduction des crédits. Les réponses varient selon les pays. Eurostat est par ailleurs soumis à une forte demande émanant des autres Directions de la Commission (Direction des Transports et de l'Energie, Direction de la Concurrence) qui souhaitent le développement de la statistique communautaire. Certains pays, comme le Danemark récemment exposé à de très lourdes coupures budgétaires, sont contraints d'envisager la suppression des statistiques maritimes. Dorénavant, nous veillerons à alléger certains tableaux.

Maurice BERNADET

Le problème des priorités négatives est également au cœur de notre propre groupe de travail, sans qu'il y ait trouvé, à ce jour, une réponse satisfaisante.

V - Examen des projets d'enquêtes pour avis d'opportunité

5.1 Enquête permanente sur l'utilisation de véhicules routiers de marchandises

Michel DE SABOULIN

Réalisée pour la première fois en 1952, cette enquête est l'une des plus anciennes du système statistique français. Si sa méthodologie a évolué au fil des années, son objectif reste l'évaluation continue des transports routiers de marchandises en France et à l'Étranger, sur la base de l'immatriculation en France. Une méthodologie commune, définie par le règlement de 1998, fixe les modalités des enquêtes analogues menées dans les autres pays. Alors que, dans les années 50, le transport routier ne représentait que 30 % du trafic total, son pourcentage dépasse désormais 80 %. Il s'agit d'une enquête dont les résultats intéressent aussi bien l'administration, les collectivités territoriales, le secteur privé que les institutions internationales. Cette enquête sert à mesurer le transport routier, mais permet aussi des prévisions de transport à moyen terme. Plusieurs thèmes du questionnaire sont pris en compte lors de l'établissement de règlements de circulation (transports des marchandises dangereuses, transport combiné, etc.). Il permet également de mesurer la part des trajets de camions étrangers effectués en intégralité sur le territoire français, selon l'habitude dite de « cabotage ».

Les poids lourds immatriculés en France métropolitaine constituent le champ de cette enquête. On en distingue deux types : les camions de plus 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge, et les tracteurs routiers de moins de 15 ans (remorque ou semi-remorque). Les véhicules agricoles et convois exceptionnels ont été exclus du champ de cette enquête. Les véhicules utilitaires légers et les véhicules automoteurs spécialisés font quant à eux l'objet d'enquêtes spécifiques.

En ce qui concerne la collecte, l'unité statistique retenue est le « véhicule-semaine » : on interroge le conducteur sur l'utilisation de son véhicule pendant une semaine de référence. Distribuée par voie postale, cette enquête est obligatoire et permanente. L'échantillon est tiré à partir du fichier des cartes grises, il est renouvelé à 50 % chaque année. Une unité spéciale, la t/km (tonne par kilomètre), est utilisée pour mesurer le trafic des véhicules. Elle a l'avantage de parer tout risque de double compte. Les caractéristiques du véhicule sont issues du fichier des immatriculations. Des éléments portent sur les lieux de chargements et de déchargements, ainsi que sur les pays traversés, mais aussi sur la nature de la marchandise et encore sur la consommation d'énergie. Enfin, il convient de noter une légère évolution méthodologique, sans doute davantage appropriée aux réalités du secteur : les questions ayant trait à la constitution de l'indice des prix ont été retirées. Nous attendons de cette mesure une amélioration significative du taux de réponse.

Maurice BERNADET

Je m'étonnais que cette question apparaisse dans la présentation qui nous a été remise.

Michel DE SABOULIN

Elle disparaît bien, à partir de l'année 2006.

Maurice BERNADET

En ce qui concerne l'enquête pour laquelle l'avis d'opportunité est demandé, cette mention disparaît-elle ?

Michel DE SABOULIN

Tout à fait.

Maurice BERNADET

Très bien. Je rappelle qu'il s'agit là d'une enquête majeure du SESP en matière de transport de marchandises. Je sous-estimais l'ancienneté de cette enquête, que je croyais datée de 1973.

Michel DE SABOULIN

Elle a en effet connu diverses refontes, tout d'abord en 1973, puis encore en 1996.

Maurice BERNADET

Précisons que les règles européennes se sont contentées d'étendre, à de très légères modifications près, une enquête de conception française.

Jean-Marie GROSBRAS

En tant que rapporteur au Comité du Label, je souhaiterais formuler une demande de précision, que je réitérerai pour chaque présentation. Dans le dossier qui nous a été distribué apparaît la formulation suivante : « principaux thèmes abordés ». Faut-il comprendre que d'autres thèmes doivent être abordés au cours de cette enquête ? Le Comité du Label voit bien souvent l'ajout de thèmes n'ayant pas été annoncés préalablement. Le sens de mon intervention est le suivant : il s'agit simplement de clarifier l'avis d'opportunité, pour éviter des discussions, plus tard, en Comité de Label.

Maurice BERNADET

Je comprendrais mieux cette méfiance à l'égard d'une enquête nouvelle...

Jean-Marie GROSBRAS

N'y voyez pas de la méfiance, mais plutôt un souci d'éclaircir autant que possible l'énoncé de l'avis d'opportunité.

Maurice BERNADET

En l'occurrence, je ne crois pas qu'aucun thème n'ait été oublié.

Michel DE SABOULIN

Au contraire, puisque le thème concernant les prix disparaît, comme je l'évoquais plus tôt.

Maurice BERNADET

Nous avons tous bien noté la suppression du thème des prix. En l'absence d'autres remarques, je propose que la Formation donne un avis favorable quant à l'opportunité de cette enquête.

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

5.2 Enquête trimestrielle sur les prix du transport aérien de marchandises

Henri MARIOTTE

L'enquête sur les prix du transport aérien répond à deux grands objectifs. Le premier concerne l'amélioration, demandée par Eurostat, de la connaissance des prix des services facturés aux entreprises, autant en ce qui concerne le transport de fret que le transport de voyageurs pour le compte des entreprises. La difficulté à recueillir des données étant trop importante sur ce dernier point, le SESP s'est recentré sur le transport de fret, pour lequel seront relevés des prix trimestriels. Il nous suffirait pour nous conformer aux exigences d'Eurostat d'interroger seulement Air France, qui représente 80 % du secteur. Cependant, afin de disposer d'une information plus complète, nous

avons décidé d'étendre cette collecte à une vingtaine de compagnies aériennes opérant en France, pour atteindre un pourcentage total de 90 % du secteur.

Les prix seront relevés selon la méthodologie des prestations représentatives. Les familles de prestations seront définies en fonction de l'Origine/Destination, du type de produit transporté, et du type de contrat liant les parties concernées. Nous espérons pouvoir gérer la collecte directement sur Internet. Nous sommes en relation avec plusieurs acteurs du secteur : nous utilisons les données de la DGAC ainsi que de l'Association Internationale des Transporteurs Aériens (IATA) pour évaluer les flux de fret inter aéroports. Le questionnaire soumis aux entreprises sera aussi simple que possible : elles devront pouvoir n'y consacrer qu'une demi-heure chaque trimestre. Chaque entreprise rejoignant l'enquête recevra la visite d'un enquêteur (la durée de celle-ci n'excèdera pas une heure et demi) qui lui précisera les modalités de recueil des informations.

Maurice BERNADET

Anticipons la question de Jean-Marie Grosbras : les principaux thèmes énoncés sont-ils bien tous les thèmes abordés par l'enquête ?

Henri MARIOTTE

Oui, je n'ai aucun doute sur ce point.

Jean-Marie GROSBRAS

J'avais en réalité une demande de précision autre : quel est le calendrier de l'enquête ?

Henri MARIOTTE

Actuellement, nous travaillons à l'obtention des données préalables. J'espère toutefois pouvoir réaliser les premiers tests avant la fin de l'année. L'enquête à proprement parler pourrait dès lors commencer en 2007.

Jean-Marie GROSBRAS

J'ai une seconde interrogation : comment est-il alors possible d'établir une base 100 pour le 1^{er} janvier 2006, ainsi qu'il apparaît dans la présentation ?

Henri MARIOTTE

Il s'agit là d'une démarche relativement usuelle : les entreprises nous fournissent les prix qu'elles pratiquaient par le passé. A l'heure actuelle, nous n'avons toutefois encore interrogé aucune entreprise.

Jean-Marie SAUNIER

En faisant le choix de ne pas se limiter à la compagnie Air France, l'enquête dépasse amplement le cadre du règlement européen.. Il faut noter que la réflexion méthodologique sur ces indices n'a pas réellement débuté au niveau européen, nous sommes actuellement en relation avec Eurostat pour mettre en place un groupe de travail au cours du second semestre 2006.

Maurice BERNADET

J'ai une autre question : vous dites vouloir prendre en compte, dans les prestations représentatives, le secteur du transport aérien camionné. Sera-t-il possible, dans les publications, de distinguer ce qui ressort de l'aérien et du camionné ?

Henri MARIOTTE

Non, car la compagnie aérienne facture un prix global pour ce type de prestations.

Maurice BERNADET

Avant de conclure, je souhaite bon courage aux équipes en charge de construire cet indice. J'espère par ailleurs que l'indice de prix des prestations représentatives se posera comme un modèle à suivre pour les autres pays.

A l'unanimité, la Formation émet un avis positif sur l'opportunité de ce projet d'enquête.

5.3 Enquête sur les technologies de l'information et de la communication**Jean LIENHARDT**

Je présente aujourd'hui devant vous la seconde enquête sur les technologies de l'information et de la communication. L'an passé, je vous avais présenté la première enquête réalisée par le système statistique français dans le cadre de l'application du règlement européen datant de 2004. L'enquête correspond ainsi à la deuxième année d'application du règlement cadre européen du 21 avril 2004 sur les entreprises et la société de l'information. Ce règlement prévoit de suivre l'évolution de la diffusion des TIC sur une période de cinq années (enquêtes portant sur les années de référence 2005 à 2009). Chaque année, la nature de l'investigation est définie dans le cadre d'un règlement européen d'application du règlement cadre.

L'enquête précédente avait fusionné avec l'enquête portant sur les changements organisationnels liés à l'informatisation (COI). Cette enquête s'est achevée fin mars. Le taux de réponse s'avère tout à fait correct : il avoisine 83 %. Désormais libérés de l'enquête COI, nous sommes libres de présenter une enquête allégée, ne comptant plus que quatre pages de questionnaire. L'échantillon a été ramené de 17 000 entreprises à 15 000. Cette enquête comporte une originalité majeure : elle sera reconduite pendant quatre années, avec un questionnaire renouvelé à la marge chaque année, selon un programme déjà établi dans le cadre de l'Initiative 2010. Je m'interroge quant à la nécessité de présenter ce questionnaire devant cette Formation chaque année : peut-être Messieurs Bernadet et Grosbras pourront-ils m'éclairer sur ce point.

Pour 2006, l'enquête concerne l'utilisation des technologies par les entreprises, ainsi que le recours au commerce électronique. Une attention spéciale sera portée cette année aux compétences liées à ces technologies. Ce thème sera abandonné l'année prochaine, au profit d'une partie consacrée à *l'e-business* en 2007, et à la sécurité en 2008. Si les thèmes sont d'ores et déjà connus, les questions, elles, restent à arrêter. D'autres paramètres pourraient également évoluer : nous ne sommes pas en mesure de dire lesquels pour l'instant. A l'heure actuelle, le champ sectoriel restera *a priori* le même pour les quatre années de l'enquête. En revanche, Eurostat souhaiterait que davantage de petites entreprises soient interrogées. Si aucune directive contraignante n'a été énoncée à l'heure actuelle, il ne faut pas en écarter la possibilité

Maurice BERNADET

Sur ce point, je signale à votre attention des travaux réalisés dans le cadre du PREDIT, par un chercheur de l'AFT : ils portent sur les freins aux nouvelles technologies de télécommunication dans les entreprises de transports.

Jean-Marie GROSBAS

Pour répondre à l'interrogation de Monsieur Lienhardt, il paraît évident que l'opération présentée aujourd'hui s'inscrit bien dans la continuité. Il semble donc inutile d'envisager, chaque année, une nouvelle présentation devant le Comité du Label. Une bonne visibilité des thèmes envisagés devrait nous dispenser d'une nouvelle procédure. Il serait toutefois souhaitable de proposer, pour chaque évolution du questionnaire, une simple information. Il convient, autant que possible, de ne pas alourdir inutilement les procédures, tout en autorisant une bonne diffusion de l'information.

Jean LIENHARDT

Cette information suffirait-elle à la fois à cette formation et au Comité du Label?

Maurice BERNADET

Tout à fait. Il s'agit d'un sujet vital pour la compétitivité des entreprises françaises, sérieusement malmenée à l'heure actuelle. Je propose donc que la Formation donne un avis favorable à ce projet d'enquête.

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

5.4 Enquête sur la durée du travail des conducteurs routiers, par lecture des disques de chronotachygraphe

Maurice BERNADET

Nous abandonnons désormais les enquêtes liées aux règlements européens.

Karine GORMON

L'enquête chronotachygraphe est née en 2000. Elle a pour objectif le suivi conjoncturel de la durée du travail des conducteurs de poids lourds, appartenant au secteur des Transports Routiers de Marchandises (défini par les codes NAF 602L, 602M, 602P, 634A). Auparavant une enquête de type « bord de route » était menée : ses résultats étaient biaisés par le recours à la mémoire des conducteurs comme unique source d'information. Après une période de recouvrement de 18-24 mois, cette enquête a été abandonnée. Depuis, seule l'enquête chronotachygraphe permet de suivre la durée du travail des conducteurs de poids lourds. Le questionnaire comporte trois thèmes : remis directement aux entreprises, il nous permet de savoir si les conducteurs appartiennent toujours à l'établissement, s'ils possèdent un chronotachygraphe (obligatoire chez les conducteurs poids lourds), et enfin de connaître leur nombre de « découchés ». Cette dernière question nous permet de distinguer les conducteurs grands routiers des conducteurs courte distance.

Un questionnaire préliminaire annuel nous permet d'identifier les entreprises qui feront partie du champ. La collecte des enregistrements de chronotachygraphes est réalisée en continu et exploitée par vagues trimestrielles. Nous obtenons ainsi 4 types de données hebdomadaires : temps de conduite, autres temps de travail (entretien du camion, chargement), temps d'attente, et enfin temps de repos. L'enquête exige trente minutes de chaque établissement : ceux-ci doivent d'abord rechercher les disques chronotachygraphes dans leurs archives. Nous espérons, avec la mise en place, prévue pour 2007, du chronotachygraphe électronique, un allègement conséquent de cette charge.

Maurice BERNADET

Je regrette que l'enquête ne se limite qu'aux conducteurs du transport public et laisse de côté les conducteurs du transport pour compte propre. Il semble important de pouvoir comparer les évolutions du temps de travail des uns et des autres. Or aucune source d'information n'autorise à ce jour pareille comparaison. La dernière en date est l'enquête Hamelin de l'INRETS : elle date déjà de 1999. Des problèmes méthodologiques font sans doute obstacle à la prise en compte des conducteurs du transport pour compte propre. Il convient toutefois de ne pas éliminer cette option et d'envisager une éventuelle extension de l'enquête d'ici un ou deux ans.

Karine GORMON

Je précise que l'échantillon d'établissements est tiré à partir des DADS. Nous essayons d'élargir notre champ. Cependant, notre enquête concerne des personnes appartenant à la catégorie socioprofessionnelle 64, soit des chauffeurs. En nous intéressant à d'autres secteurs d'activité, la

probabilité d'interroger des établissements n'employant pas de conducteurs augmenterait, en même temps que le rendement de l'enquête diminuerait.

Maurice BERNADET

Effectivement, il conviendrait de déterminer un nouveau chemin d'accès aux chronotachygraphes, peut-être en partant du véhicule, en se fondant sur le fichier carte grise. Je souhaiterais, en tout cas, qu'une réflexion soit menée sur ce thème. Il est dommage qu'aucune information postérieure à 1999 ne soit disponible en ce qui concerne les conducteurs du transport pour compte propre. Je propose néanmoins que la formation donne un avis favorable à ce projet d'enquête.

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

5.5 Enquête sur l'utilisation des véhicules de transports en commun

Maurice BERNADET

Il s'agit là d'une enquête que nous avons évoquée un peu plus tôt.

Jean-Marie SAUNIER

Nous demandons un avis d'opportunité pour une nouvelle enquête. L'enquête TRV existe depuis 1978 : elle a pour but de combler les lacunes de l'information portant sur le transport routier de voyageurs. Si le réseau urbain est connu en Province et à Paris grâce à la RATP, il reste méconnu en Ile-de-France. Aujourd'hui, des organismes tels que Optile, le STIF rendent disponible une information de bien meilleure qualité que celle tirée d'enquêtes. Reste l'interurbain : une enquête y était consacrée, petite, dont la méthodologie, comme pour l'enquête TRM reposait sur le suivi hebdomadaire d'un véhicule. Cette enquête recueillait des informations portant sur le type de trajets ou encore le nombre de voyageurs. Les résultats de cette enquête ne se sont jamais avérés à la hauteur de TRM : son taux de réponse est resté insatisfaisant et l'échantillon réduit.

C'est ainsi qu'a émergé le besoin d'une nouvelle enquête couvrant le transport collectif du secteur urbain et inter-urbain, du service privé (association) et du service pour compte d'autrui (agence de voyage, SNCF...). Celle-ci répondra au besoin d'évaluer, tous les deux ou trois ans, les flux de voyageurs. Elle permettra d'obtenir des estimateurs de qualité sur la longueur moyenne des trajets, la fréquence des voyages, et le nombre moyen de kilomètres parcourus par voyageur. Des informations complémentaires seront recueillies dans les EAE. Cette opération, importante en termes d'intérêt de l'analyse, demandera la mobilisation de moyens relativement modestes. Elle sera réalisée tous les deux ou trois ans, à partir d'un questionnaire réduit, sur un échantillon obtenu par tirage dans le fichier central du parc des véhicules. Il nous reste désormais à préciser, de concert avec les professionnels, l'accessibilité des différents types d'informations, leur coût et leur fiabilité.

En ce qui concerne les thèmes abordés, ils seront peu nombreux mais leur liste définitive ne sera établie qu'à l'issue de cette discussion avec les professionnels.

Maurice BERNADET

Ce pourrait être l'exemple d'une des priorités négatives de notre Formation puisque l'on dit devoir faire aussi bien qu'avant pour moins cher. Je regrette que la fiche distribuée ne précise pas la périodicité de l'enquête.

Jean-Marie GROSBRAS

Je crois savoir qu'il existait jadis, en Ile-de-France, une enquête « carte orange ». Identifiant des types de trajets, ces enquêtes permettaient d'établir la distribution des trajets entre métro, bus et tramways. En avez-vous connaissance ?

Christophe TERRIER

Effectivement. Ces enquêtes étaient conduites par nos prestataires. Elles sont cependant condamnées avec la généralisation de la carte Navigo qui permettra de suivre les déplacements de chacun.

Michel DE SABOULIN

Je précise que la RATP n'a été autorisée à conserver que les informations portant sur les quatre derniers voyages de chacun des voyageurs. Son souhait initial était de conserver un historique s'étalant sur une année.

Maurice BERNADET

En l'absence de remarques, je propose de donner un avis favorable à ce projet d'enquête.

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

VI - Point d'information sur l'enquête EVE**Christophe TERRIER**

L'enquête EVE est destinée à recueillir des informations sur tous les visiteurs de l'étranger : les touristes (visiteurs passant au moins une nuit en France) et les excursionnistes (visiteurs à la journée). Suite au rapport du groupe de travail du Cnis sur les enquêtes au bord des routes, nous avons défini la meilleure méthodologie possible. Le Comité du Label a reconnu la constance de nos progrès. Des équipes de la Banque de France et de la Direction du Tourisme se sont jointes à nos efforts, ainsi que la SOFRES et le Ministère des transports.

Après deux ans d'enquête sur le terrain, aucun résultat n'a encore été diffusé. Je comprends donc l'impatience légitime de Jean-Charles Simiand. Nous sommes en effet d'une extrême prudence : nous avons réalisé de nombreux recomptages et contrôles. Enfin, une fois procédé aux derniers ajustements, les premiers résultats intéressants et cohérents seront bientôt diffusés. On y trouve, par exemple, une étude sur la saisonnalité de la fréquentation selon les nationalités. Il s'avère que nos voisins européens ont pour saison de prédilection l'été, tandis que les Japonais et les visiteurs originaires de l'Afrique du Nord étalent leurs voyages sur l'ensemble de l'année.

Une information intéressante permet de mieux appréhender la notion de visiteurs. Le chiffre des 75 millions de touristes censés visiter chaque année notre pays a fait l'objet de nombreuses attaques. Il convient de rappeler qu'il s'agit simplement du chiffre brut de personnes entrant sur le territoire. En tant que tel, ce chiffre ne saurait décrire le tourisme en France, puisque qu'il ne tient aucun compte de la durée du séjour de ces personnes : or les chiffres montrent que seule la moitié de ces 75 millions séjourne sur le territoire plus de trois nuits. Par ailleurs, 109 millions de personnes n'effectuent qu'un simple aller-retour dans la journée : ce sont ce que nous appelons des excursionnistes. Notre enquête a permis d'identifier, par pays, la répartition en pourcentage des excursionnistes et des touristes. Les valeurs absolues de ces chiffres doivent faire l'objet d'une ultime vérification avant d'être diffusées. Plusieurs tendances générales se dégagent : plus un pays est proche, plus son pourcentage de visiteurs excursionnistes s'accroît. Un phénomène peut étonner : on trouve effectivement des Américains excursionnistes. Il s'agit en réalité de personnes basées à Londres.

Je tiens à signaler à nos confrères régionaux une précision méthodologique : la méthode des aires d'autoroute, parfois utilisée, ne garantit pas une bonne représentativité régionale. Par exemple, les Allemands se rendant en Alsace effectuent des trajets trop courts pour s'arrêter sur les aires françaises, et tendront ainsi à apparaître sous représentés dans ce type d'enquête, alors que ceux allant en Bretagne paraîtront soudainement beaucoup plus visibles.

Frédéric Tardieu va maintenant vous présenter les travaux méthodologiques réalisés dans le cadre d'EVE.

Frédéric TARDIEU

Il était primordial pour nos travaux de pouvoir se fonder sur une année pleine de collecte. Le secteur du Tourisme demande du recul, au risque de commettre des erreurs importantes. Nous avons ainsi mis en place une nouvelle méthode de redressement originale, entièrement dédiée à cette enquête. Elle repose sur des méthodes peu utilisées dites du « m estimateur ». D'importants travaux ont porté sur les dépenses : il s'est avéré que certaines dépenses non touristiques devaient être comptabilisées, non dans la balance des paiements, mais en dépenses d'investissement.

Par ailleurs, il nous a fallu procéder à des estimations des intervalles de confiance. Cependant, comme dans toute enquête sans base de sondage, chaque nouvelle phase de l'enquête amène de la variance. Nous sommes ainsi contraints d'utiliser des méthodes de ré-échantillonnage. Je rappelle que EVE représente 30 000 questionnaires recueillis par trimestre.

Ces différentes difficultés nous ont conduits à revoir nos exigences ainsi que nos spécifications sur cette enquête. Le nouveau marché pour la réalisation de l'enquête, prévue pour le 2^{ème} trimestre 2007, a été lancé. Nous avons choisi de sur représenter les nationalités rares. Cela pose d'énormes difficultés au moment des redressements : les méthodes de sondage s'accommodent mal des petites populations. En conséquence, nous avons décidé d'être moins exigeants quant à la représentativité des nationalités rares : il s'agit là d'économiser des forces et du budget. Toutes ces décisions ont été bien sûr prises en accord avec la Banque de France. Enfin, le choix de la représentation trimestrielle plutôt que mensuelle, devrait garantir plus de robustesse et de souplesse d'exploitation.

Ce domaine d'investigation statistique est difficile à gérer avec des prestataires privés. Nous avons donc décidé la création d'un poste supplémentaire de méthodologue, qui sera chargé de la conduite des tests de représentativité et des pondérations. Les prestataires, à qui incombe d'ores et déjà la charge de la gestion logistique de l'enquête, seront donc déchargés de la spécification des travaux d'estimation fins et d'ajustements.

Il convient de rappeler la fragilité et la complexité de l'architecture d'EVE. Nous avons essayé d'améliorer le dispositif de redressement des bornes SIREDO. Ces bornes ne sont pas adaptées à nos exigences, tel le comptage en continu. C'est en effet sur ces comptages que repose le dispositif de l'enquête : c'est à partir de lui que sont établis les dénominateurs à rapporter à une population générale.

La récente délégation de la gestion des routes aux conseils généraux a encore accru la complexité du dispositif, en faisant peser sur lui un risque nouveau de non relais de l'information. Il ressort bien du rôle de notre formation d'anticiper ces risques et d'alerter les autorités compétentes de nos inquiétudes.

Enfin, la SNCF a des difficultés à produire un chiffre consolidé de la population voyageant sur ses lignes. En effet, une part de la commercialisation des titres de transport est déléguée et n'est donc pas prise en compte.

Malgré toutes ces difficultés, le déploiement de l'enquête reste programmé dans les prochains mois.

Jean-Charles SIMIAND

Malgré l'exposé de certaines difficultés, j'estime que cette présentation a confirmé tout l'intérêt de l'enquête EVE. Il convient d'en assurer la pérennité dans les années à venir.

Par ailleurs, le chiffre de 75 millions de touristes serait confirmé par cette enquête. C'est là un élément important, puisque cette donnée est contestée par de nombreux cabinets, français et européens, depuis longtemps. Si l'enquête EVE permet, en plus d'approfondir notre connaissance de ce secteur, de confirmer également certains points faisant débat, alors son intérêt est évident.

Marc-Alain BAHUCHET

Je serais assez bref : Frédéric Tardieu a bien signalé l'ensemble des difficultés auxquelles nous avons été confrontés. Il convient de saluer le travail d'équipe fourni de part et d'autre, et son importance

contribution au passage de ces obstacles. Je souhaiterais néanmoins souligner deux éléments. Ce dispositif a pour intérêt premier d'assurer une cohérence accrue entre les statistiques du secteur Tourisme et celles de la balance des paiements. Par ailleurs, la publication de nos résultats sera plus tardive que la date annoncée plus haut : notre intention est de comptabiliser dans la balance des paiements les chiffres de toutes les enquêtes disponibles, qu'elles concernent les recettes ou les dépenses, de façon à minimiser l'impact sur le solde. Ceci étant, nous utilisons d'ores et déjà l'enquête EVE, en interne, pour piloter le chiffre actuellement en construction.

Pierre ANGLADE

J'apprécie tout particulièrement la distinction opérée entre excursionnistes et touristes. En complément de cette enquête, et tout particulièrement en ce qui concerne les pondérations, avez-vous envisagé de vous inspirer des travaux conduits actuellement sur la téléphonie mobile ? J'y vois une opportunité de pallier certaines des difficultés que vous avez évoquées.

Christophe TERRIER

Les comptages peuvent sans doute servir de cadrage, mais ils ne nous permettront pas d'établir la balance des paiements, qui reste indubitablement le cœur de l'enquête. J'ai publié dans la revue *Flux* un article inventoriant les usages offerts par les nouvelles technologies. Cependant, la rapidité des bouleversements que connaît le monde des NTIC réduit considérablement la durée de vie de ce type d'usage. Enfin, malgré le potentiel des puces RFID, il convient de signaler l'apparition des premiers virus rendant possible l'envoi d'informations erronées.

Concernant EVE, on obtient un raccordement satisfaisant avec les séries « nombre de touristes étrangers » ; en revanche, nous nous attendons à devoir opérer des réajustements sur le plan financier, notamment pour ce qui concerne la balance des paiements. Les soldes peuvent demeurer identiques mais ce n'est pas forcément le cas des niveaux et de leur répartition par pays.

Enfin, je tiens à apporter un commentaire sur le chiffre des 75 millions : je considère que ce chiffre, qui n'est peut être pas d'une extrême précision, est juste dans l'absolu. Le problème est dans son interprétation. Il convient d'en préciser la définition : il ne s'agit que du nombre de personnes entrant sur le territoire et y passant une nuit. J'ai coutume d'évoquer l'exemple d'une famille allemande qui, se rendant en vacances en Espagne, s'arrête passer la nuit en France. Ce ménage sera comptabilisé à l'aller comme au retour. Il convient donc de rappeler que ces 75 millions ne sont pas un indicateur pertinent du Tourisme : les nuitées en revanche sont plus intéressantes. Cela est d'autant plus vrai que plus aucun comptage n'est effectué aux frontières européennes. Si la valeur de cet indicateur a toujours été exacte, son sens en revanche n'a jamais été correctement interprété.

VII - Point d'information sur le groupe de travail « Inventaire des besoins d'information sur les transports »

Maurice BERNADET

J'introduirai très brièvement ce sujet, avant de laisser la parole aux deux rapporteurs présents. Le Cnis a mis en place, à la demande des directeurs du ministère des Transports, un groupe de travail chargé de mener une réflexion sur les besoins d'informations dans les transports. Je préside moi-même ce groupe de travail. Il compte trois rapporteurs : René Genevois, Jean-Luc Lipatz, et Michel Houée. En plus de cela, Emmanuel Raoul et Jean-Marie Saunier ont participé à l'ensemble de nos travaux.

Ces travaux ont subi quelques retards. En particulier, la réforme du ministère des Transports a éloigné de nos préoccupations beaucoup de nos personnes « ressource » et également celles que nous souhaitons auditionner. Nous avons dû repousser le début de la rédaction du rapport aux derniers jours de ce printemps. Aucune rédaction définitive n'est envisagée avant la fin de l'année. Le rapport devrait donc être présenté au Bureau en novembre et soumis à l'Assemblée plénière en décembre.

Concernant la structure de ce rapport, il s'agira de produire un document stratégique d'une trentaine de pages, accompagnées d'annexes techniques largement développées. Ses parties s'attacheront à décrire, dans un premier temps, les types de besoins des différents acteurs, les exigences européennes dans un second temps, le rôle de l'Etat, ses besoins et leur nature diverse dans un troisième temps, puis, enfin, un quatrième temps sera consacré aux collectivités locales, à leurs besoins ainsi qu'à ceux des citoyens.

Évidemment, la nature des réponses à ces besoins diffère selon qu'elles sont collectées par le système statistique public (SSP) et soumises à la loi de 1951 ou collectées hors SSP.

René Genevois s'est particulièrement attaché aux questions liées aux infrastructures et aux réseaux, ainsi qu'au transport de marchandises hors agglomération. De son côté, Michel Houée s'est consacré au thème du transport de voyageurs longue distance, et Jean-Luc Lipatz au transport de voyageurs et marchandises en agglomération. Je vais donc donner la parole aux deux premiers rapporteurs, Jean-Luc Lipatz étant absent aujourd'hui.

René GENEVOIS

Le point « **connaissance des infrastructures et des réseaux** » ne pose pas de difficultés particulières : en effet, ni les flux ni prix n'entrent en ligne de compte. Globalement, l'avancement du projet suit un cours satisfaisant. Il convient toutefois de souligner quelques problèmes ponctuels. Tout d'abord, dans la perspective de la délégation de la gestion du réseau routier, la connaissance du réseau départemental doit faire l'objet d'une étude précise : il convient d'assurer l'homogénéité du dispositif de recueil statistique. Ensuite, nous avons identifié certaines lacunes dans la connaissance de domaines dits « secondaires » : c'est le cas des parcs de stationnement des autoroutes. Leur localisation et leur nombre sont liés aux règles régissant le temps de conduite : leur connaissance est donc, en conséquence, très importante. Par ailleurs, il nous incombe de veiller à ce que la privatisation récente des sociétés d'autoroutes n'affecte pas la livraison d'informations à propos de ces réseaux. Enfin, la décentralisation de plusieurs ports et aéroports, dont certains d'envergure, pose une question similaire : nous devons garder la capacité de leur imposer la fourniture des informations qui nous sont nécessaires.

Le point lié au **transport de marchandises** est plus complexe que le précédent. Plusieurs éléments doivent y apparaître : connaissance des flux, prix, coût, qualité de service, connaissance du tissu économique et social, sécurité. En ce qui concerne les flux, il existe de nombreuses lacunes dans l'information sur le fret ferroviaire. A l'approche de la libéralisation, la SNCF voit le terme d'une longue période de situation monopolistique. La loi de 1951 rend confidentielles des données pourtant indispensables à la connaissance citoyenne ainsi qu'à nos propres études. Comme le rappelait le Président, nous serons extrêmement attentifs à ce que, au sein de notre rapport, les différentes postures de l'Etat demeurent clairement distinctes. Il s'agit de bien restituer la complexité du domaine, afin de permettre la connaissance instantanée autant que les études prospectives.

Des négociations ont été engagées dans l'objectif d'améliorer cette connaissance du fret ferroviaire : elles doivent permettre une redéfinition de la notion de confidentialité appliquée à ce secteur. En cas d'échec, il nous incomberait alors d'imposer aux nouveaux entrants des conditions de recueil d'informations rigoureusement homogènes.

L'information concernant le secteur du transport combiné comporte également des lacunes.

Enfin, les flux internationaux sont un troisième point préoccupant. En effet, depuis 1993, les frontières extérieures de l'Union font toujours l'objet d'une attention particulière mais ses frontières intérieures ne sont plus contrôlées et seule une information partielle est disponible en termes de connaissance des flux. Par exemple, dans le cas du Transmanche maritime, nous ne connaissons plus ni la nature des marchandises, ni leur lieu d'origine, ni encore leur destination finale.

L'absence d'assise juridique pour arrêter les véhicules avait considérablement restreint la possibilité de poursuivre les enquêtes de circulation réalisées au bord des routes et d'alimenter la matrice Origines/Destinations du SETRA. La connaissance du transport routier devrait donc bénéficier du nouveau décret dont il a été question tout à l'heure.

La connaissance des prix devrait évoluer favorablement dans les prochains mois. Encore une fois, le secteur ferroviaire reste le plus lacunaire. Dans les autres modes, les améliorations en cours permettront sans doute de résoudre les quelques lacunes persistantes.

Nous avons encore à traiter des coûts, de l'économie, du social, de la sécurité, afin de balayer le champ de besoins des différents intervenants concernés.

Maurice BERNADET

Je remercie René Genevois d'avoir été aussi synthétique. Je rappelle que le rapport sera bien évidemment communiqué à tous les membres de la Formation dès sa publication.

Michel HOUÉE

Dans un registre aussi bref que celui de René Genevois, je me contenterai de présenter quelques-unes des idées fortes de ce dossier. Ayant rejoint ce processus alors qu'il était déjà entamé, je paraîtrai sans doute moins avancé dans mes réflexions que mon prédécesseur. Il s'agit en premier lieu de positionner la spécificité du dispositif d'observation voyageur, dont la connaissance reste à ce jour lacunaire. Plusieurs thèmes demeurent sous dimensionnés en regard de leur importance, ou encore des règlements européens y ayant trait : c'est le cas du suivi des prix.

Le **transport longue distance de voyageurs** ne recouvre pas le transport urbain et local, qui relève d'une autre logique. Je vois deux raisons à la connaissance lacunaire dont il fait l'objet. Tout d'abord, ses enjeux économiques sont d'un niveau différent de celui du transport de marchandises. Il convient toutefois de nuancer ce point, qui pourrait être inversé en regard de ses enjeux sociétaux. Ensuite, il existe ensuite une raison d'ordre instrumental : le marché du transport de voyageurs est fortement atomisé. L'équivalent de l'enquête TRM, mode d'enquête largement majoritaire dans le secteur de marchandise, c'est l'enquête TRV. Nous ne sommes donc pas au même niveau par rapport au mode dominant en termes de pratiques d'observation.

Ensuite, la puissance publique joue un rôle particulier dans le domaine du transport de voyageurs, à la différence du transport de marchandises. D'une part, l'Etat, autorité organisatrice d'un certain nombre de transports de voyageurs au niveau subnational, bénéficie de l'obligation faite aux organismes opérationnels de restitution de l'information. D'autre part, l'intégration des éléments de la chaîne de transport n'est pas le seul fait du marché, au contraire du secteur des marchandises par le biais des intégrateurs. Dès lors, une régulation est nécessaire afin d'organiser les interventions des différents intervenants de la chaîne.

Nous souhaitons aujourd'hui mettre l'accent sur les déficits d'information de deux variables stratégiques : la connaissance des flux par origine et destination d'une part, et la connaissance des prix d'autre part. Les autres variables seront bien entendu également intégrées. Le prix est cependant une variable dont tous les acteurs, quelles que soient leur fonction, sont demandeurs. Il est fondamental dans tous les travaux d'évaluation des infrastructures des transports. Il y a ici deux champs bien distincts avec des problèmes spécifiques quant au recueil de l'information. En premier lieu, le champ des grands modes de transport collectifs, aériens et ferroviaires pose des problèmes d'ordre technique (prise en compte des abonnements dans une statistique fondée sur la billetterie, confidentialité). En second lieu, le champ des modes atomisés (voiture particulière, autocar) pose la question de savoir comment réunir des éléments d'information aussi dispersés entre différentes enquêtes.

Par ailleurs, d'autres thèmes seront également couverts. En ce qui concerne les enjeux sociaux, si les conditions de travail des conducteurs de poids lourds commencent d'être connues, celles des conducteurs d'autocar le sont moins. S'agissant des enjeux environnementaux, la connaissance des parcs de véhicules à partir des fichiers des contrôles techniques permettrait de mieux appréhender les émissions de gaz polluants. L'éventuelle fragilisation de la connaissance de la circulation que laisse présager la délégation de la gestion du réseau routier rappelle que les enjeux sécuritaires ne doivent pas non plus être délaissés. En effet, il convient de rapporter l'accidentologie aux types de réseaux, aux modes de circulations qui s'y appliquent, tout en distinguant milieux urbains et ruraux en fonction de la densité du trafic : ceci n'est possible qu'à la condition du maintien d'un bon dispositif de suivi de la circulation en général.

Pour finir, je souhaiterais insister sur quelques points particuliers. L'importance de la connaissance de la variabilité temporelle des flux compte particulièrement pour les voyageurs : il convient donc de pérenniser les dispositifs assurant cette connaissance. La connaissance de la structure du transport de voyageurs doit également être accrue, à travers l'étude des motivations des déplacements, ce qui nous ramène à l'estimation de la part des voyages d'affaires évoquée tout à l'heure. Personnellement, je m'estimerai heureux si les difficultés posées par ces derniers se limitaient à celles évoquées par

Jean-Charles Simiand, à savoir de distinguer la partie professionnelle de la partie personnelle du voyage. L'obtention de la restitution de ces voyages d'affaires s'avère extrêmement complexe. Il convient également de mieux identifier la structure des clientèles par nationalité : il s'agit là d'un sujet intéressant au même titre les domaines du Tourisme et du Transport.

Tous ces sujets rappellent l'importance d'un captage de l'information de type dérivé de gestion commerciale. Le rapport pourrait aussi ouvrir plusieurs pistes de réflexion : comment améliorer la compréhension des comportements ? Le recours au suivi longitudinal constitue-t-il une solution ? Des arbitrages doivent-ils être effectués entre différents types d'approche (interrogation en continu et interrogation structurelle lourde, observation et modélisation, données d'enquête et données dérivées de la gestion commerciale) ?

Maurice BERNADET

Je regrette que notre planning se soit avéré trop juste pour ces deux dernières présentations. Je remercie néanmoins nos deux rapporteurs de leurs efforts de brièveté.

VIII - Projet d'avis de la formation

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

Le président remercie les participants et lève la séance.

Adoption du compte rendu

Le présent compte rendu sera modifié en fonction des observations que vous voudrez bien faire parvenir au Secrétariat du Cnis **avant le 15 septembre 2006** (cnis@insee.fr - tél. 01 41 17 52 62). Ces modifications seront prises en compte sur le site du Cnis.

PROJET D'AVIS

proposé par la formation **Transports, tourisme du Cnis** le 6 avril 2006

Préambule

Le Conseil se félicite de la promulgation d'un décret assurant la pérennité des conditions de réalisation des enquêtes au bord des routes.

TRANSPORTS

1. Avec le transfert d'une grande partie de l'actuel réseau routier national aux départements, le Conseil réaffirme l'importance de disposer d'une **mesure du trafic routier** sur un périmètre plus large que le futur réseau national. Il souhaite que les conditions de recueil de l'information sur un réseau structurant, intégrant le réseau transféré, soient assurées afin de couvrir les besoins d'information de l'ensemble des acteurs.

2. Le Conseil réaffirme l'importance des travaux sur la **connaissance des prix** dans le secteur des transports tant voyageurs que marchandises en vue d'une meilleure compréhension des marchés dans un contexte où les dispositifs actuels sont mal ajustés aux pratiques tarifaires des opérateurs. Il suivra avec attention les travaux sur l'indice des prix dans le transport maritime et le fret aérien.

3. Le Conseil appuie la démarche retenue d'effectuer des **monographies pour connaître la production de déchets** dans le secteur des transports, en vue de la réponse au règlement européen sur les déchets.

TRANSPORTS-TOURISME

1. Le Conseil rappelle l'importance de la **connaissance des groupes** dans la compréhension des évolutions en cours dans le secteur des transports et du tourisme. Il souhaite être tenu informé des travaux engagés dans ce domaine.

2. Le Conseil souhaite que les services statistiques ministériels transport et tourisme fassent le point sur les difficultés rencontrées en matière de **respect des règlements et directives statistiques européens**.

TOURISME

1. Le Conseil encourage le renouvellement périodique de la publication de l'ouvrage « **Le tourisme en France** ».

2. Le Conseil note avec satisfaction les avancées méthodologiques réalisées pour l'**enquête sur les visiteurs de l'étranger** (EVE). Il souhaite que les informations qui en seront tirées soient largement diffusées. Il encourage très fortement les partenaires de la Direction du tourisme et de la Banque de France à poursuivre leurs efforts et à renouveler cette enquête à l'échéance du contrat trisannuel en cours.

3. Le Conseil se réjouit de ce que l'**enquête sur la fréquentation touristique** (MORGOAT), basée sur la méthodologie des poids partagés, ait pu être menée en Bretagne par l'Observatoire régional du tourisme. Il encourage fortement les partenaires publics à unir leurs efforts pour tirer les conclusions de cette expérimentation et faire essaimer la méthode dans les autres régions.

4. Le Conseil note l'important travail réalisé à partir de l'enquête « **Suivi de la demande touristique française** » (SDT) pour estimer la population présente dans les départements. Compte tenu de l'intérêt de cette information pour la gestion publique locale, il souhaite que la direction du tourisme puisse mettre les résultats à disposition des acteurs régionaux et des chercheurs. Par ailleurs, le Conseil réitère son souhait que l'enquête SDT puisse obtenir le label d'intérêt général et de qualité statistique.

5. Le Conseil se félicite du travail accompli par l'Insee en matière de **connaissance de l'emploi généré par le tourisme**. Il encourage l'Insee et la direction du tourisme à poursuivre leurs efforts unis pour mettre au mieux cette information à la disposition des acteurs régionaux et locaux.

6. Le Conseil encourage l'Insee et la Direction du tourisme à poursuivre les efforts engagés afin de mieux connaître les **hébergements collectifs autres que les hôtels et campings** et à en mesurer la fréquentation.

7. Le Conseil réaffirme la nécessité d'un dispositif statistique sur le tourisme coordonné et méthodologiquement cohérent entre les régions. Il souhaite que les difficultés rencontrées en matière de financement de l'**observation touristique régionale** n'altèrent pas la qualité et la continuité de l'information touristique régionale.

DOCUMENTS PREPARATOIRES

- Avis sur le programme statistique 2006 et sur le programme à moyen terme de la formation Transports, tourisme
- Fiches de présentation des enquêtes pour avis d'opportunité
- Le dispositif européen de statistiques de transport

Les avant-projets de programmes statistiques 2007 de la formation Transports, tourisme sont disponibles sur le site : www.cnis.fr

AVIS D'OPPORTUNITE

- Liées à des règlements européens : page
 - Enquête permanente sur l'utilisation de véhicules routiers de marchandises 32
 - Enquête trimestrielle sur les prix du transport aérien de marchandises 33
 - Enquête sur les technologies de l'information et de la communication 34

- Autres :
 - Enquête sur la durée du travail des conducteurs routiers, par lecture des disques de chronotachygraphe..... 35
 - Enquête sur l'utilisation des véhicules de transports en commun..... 36

Paris, le 11 juillet 2006 - N°180/D130

AVIS D'OPPORTUNITÉ

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

Programme : 2007-2010

Emetteur : Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, Service économie, statistiques et prospective (SESP)

Au cours de sa réunion du 6 avril 2006, la formation Transports, tourisme a examiné le projet d'enquête 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.

L'enquête TRM répond à l'intérêt des pouvoirs publics pour le suivi des flux de marchandises par origine-destination. Les résultats sont utilisés pour évaluer les implications de ces flux sur la politique des infrastructures, notamment les questions de circulation, sécurité, environnement et encombrement. Ils servent à l'analyse économique au sens très large, du secteur, incluant le suivi conjoncturel, la Comptabilité Nationale et les études sur les entreprises concernées.

Les 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.

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 quinze ans (avec ou sans remorque et quel que soit l'âge de celle-ci) ; tracteurs routiers de moins de quinze ans, quel que soit l'âge des semi-remorques.

L'échantillon annuel, est d'environ 75 000 véhicules, tiré dans la partie du fichier central des automobiles relative au champ de l'enquête (environ 600 000 véhicules).

L'enquête, réalisée par voie postale, est étalée sur toute l'année. Chacun des véhicules tirés fait l'objet d'une enquête sur son utilisation pendant une semaine de référence. La collecte est réalisée par la CETE de Rouen (service technique du ministère en charge des transports).

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 diffusion des résultats se fait mensuellement pour la conjoncture, trimestriellement dans les INFOS RAPIDES du SESP et à l'attention d'Eurostat et annuellement dans les tableaux de DONNÉES DÉTAILLÉES disponibles sur le site internet du SESP et dans la base de données SITRAM du SESP.

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

Paris, le 11 juillet 2006 - N°181/D130

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête trimestrielle sur les prix du transport aérien de marchandises

Programme : 2007-2010

Emetteur : Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, Service économie, statistiques et prospective (SESP)

Au cours de sa réunion du 6 avril 2006, la formation Transports, tourisme a examiné le projet d'enquête en référence.

L'enquête vise à évaluer les variations des prix des services de transport aérien de marchandises sous la forme d'un indice trimestriel base100 au premier janvier 2006.

Elle répond à la réglementation européenne 1165/98 modifiée par le règlement 1158/2005 sur les statistiques de court terme qui exige de la part des États membres la transmission à partir de 2007 d'indices de prix dans les services base 100 au premier trimestre 2006. Les transports sont concernés par l'annexe K de ces deux textes.

Les thèmes abordés sont les prix de prestations représentatives de l'activité de chaque unité enquêtée, en termes de chiffre d'affaires et de famille de prestation. Les familles de prestations sont définies en fonction de l'Origine/Destination, du type de produit transporté, et du type de contrat liant les parties concernées.

Le champ de l'enquête est le transport de marchandises sous lettre de transport aérien. Il inclut le pré ou post acheminement routier du fret dans la mesure où celui-ci est réalisé sous cette forme de contrat, ainsi que le transport aérien proprement dit, en vol mixte ou tout cargo.

La variable suivie est définie par la réglementation européenne : « Prix à la production » (variable 310).

L'enquête comporte deux phases :

- Visite de l'entreprise par un enquêteur afin d'identifier les prestations représentatives de son activité dont on suivra les prix.
- Enquête effectuée trimestriellement par le SESP sous la forme d'un relevé trimestriel des prix de ces prestations.

Le temps de réponse ne devrait pas excéder 90 minutes. La mise à l'étude d'une collecte par voie électronique doit permettre au final d'aboutir à un temps maximum de 30 minutes par trimestre pour renseigner le questionnaire-prix.

Un comité de pilotage de l'enquête a été mis en place ; il rassemble le SESP et les acteurs concernés : entreprises enquêtées, et leurs syndicats professionnels. La DGAC est associée aux travaux, ainsi que de la façon la plus large les acteurs parties prenantes dans le secteur : aéroports, association internationale des transporteurs aériens (IATA).

Les résultats de l'enquête IPTAM seront diffusés trimestriellement au niveau le plus fin permis par les règles de secret statistique. L'indice général des prix du transport aérien de marchandises sera transmis à Eurostat.

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

Paris, le 26 juin 2006 - n° 154/D130

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête sur les technologies de l'information et de la communication (Tic)

Programme : 2006-2009

Emetteurs : Insee, Sessi, SESP, Scees - Maîtrise d'œuvre assurée par l'Insee

L'enquête *Technologies de l'information et de la communication (TIC)* a été examinée par la formation « Transports, tourisme » le 6 avril, la formation « Commerce, services » le 3 mai, la formation « Monnaie, finance, balance des paiements » le 18 mai, la formation « Industrie, industries agricoles et alimentaires, énergie » le 23 mai et la formation « Urbanisme, équipement, logement » le 30 mai 2006.

L'enquête TIC vise à mieux connaître l'informatisation et la diffusion des technologies de l'information et de la communication dans les entreprises. Elle cherche notamment à apprécier la place des outils nouveaux dans les relations externes de l'entreprise (Internet, commerce électronique) et dans leur fonctionnement interne (réseaux, systèmes intégrés de gestion).

L'enquête correspond à la deuxième année d'application du règlement cadre européen du 21 avril 2004 sur les entreprises et la société de l'information. Ce règlement prévoit de suivre l'évolution de la diffusion des TIC sur une période de cinq années (enquêtes portant sur les années de référence 2005 à 2009). Cette enquête répond également aux besoins d'information sur les TIC exprimés dans le programme à moyen terme du Cnis

Les thèmes abordés sont : le développement des nouvelles technologies et l'intensité de leur utilisation au sein de l'entreprise ; les types d'utilisation des TIC (commerce électronique, partage et échange d'information, plus généralement relations avec le monde externe à l'entreprise) ; les obstacles et l'impact de cette diffusion. Chaque année, un de ces thèmes, déterminé par le règlement européen annuel d'application du règlement cadre, fera l'objet d'un développement particulier. En 2006, un module spécifique sera consacré à l'analyse des compétences des salariés dans le domaine des TIC (spécialités, usage, difficultés et externalisation). Pour les années suivantes, une programmation indicative a été proposée par Eurostat en liaison avec l'initiative stratégique de la Commission européenne (initiative i-2010) : e-business en 2007, le commerce électronique et la confiance en 2008, la sécurité en 2009.

L'enquête sera réalisée par voie postale auprès de 15 000 entreprises des secteurs de l'Industrie, IAA, énergie (4 500), de la construction, transports (2 500); du commerce (3 300), des services aux entreprises et aux particuliers (4 200) et des services financiers (500). Elle sera lancée en fin d'année sur les résultats de cette même année.

Un retour d'information à l'unité enquêtée est prévu (couplé avec la publication de résultats d'ensemble). Les éléments rassemblés permettront de répondre aux règlements européens. La transmission des résultats réglementaires portant sur l'année n est attendue début octobre (n+1). Les flux de données annuelles viendront consolider les acquis de l'enquête COI-TIC 2005. Dans ce cadre, les partenaires maîtres d'ouvrage délégués définiront leur propre programme d'analyse sectorielle. Les données d'enquête viendront par ailleurs alimenter les tableaux de bord thématiques mis en place par le système public (commerce électronique, notamment).

Les cinq formations concernées ont émis chacune un **avis d'opportunité favorable** à ce dispositif d'enquêtes.

Paris, le 11 juillet 2006 - N°182/D130

AVIS D'OPPORTUNITÉ

Enquête sur la durée du travail des conducteurs routiers, par lecture des disques de « chronotachygraphes »

Programme : 2007-2010

Emetteur : Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, Service économie, statistiques et prospective (SESP)

Au cours de sa réunion du 6 avril 2006, la formation Transports, tourisme a examiné le projet d'enquête en référence.

Cette enquête fait partie du dispositif de suivi des conditions de travail des conducteurs de poids lourds dans les établissements de transport routier de marchandises (transport marchand dit « pour compte d'autrui », les conducteurs des autres secteurs, faisant du transport pour « compte propre », ne font pas partie du champ de cette enquête). Elle a pour objectif la mesure continue de la durée du travail (et de ses composantes) de cette population.

L'enquête apporte, conjoncturellement, des informations sur les durées de travail des conducteurs du transport routier de marchandises, en complément du suivi annuel des conditions de travail assuré par l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises.

Les thèmes abordés sont la durée de travail en distinguant temps de conduite, autres temps de travail (entretien du camion, chargement) et temps d'attente.

L'unité économique interrogée est l'établissement. Le champ de l'enquête est celui du transport routier de marchandises et de la messagerie (défini par les activités des codes NAF : 602L, 602M, 602P, 634A).

Les établissements sont interrogés sur un échantillon de leur effectif salarié, conducteur de véhicules de plus de 3,5 tonnes.

Une enquête préliminaire annuelle permettant de cibler le champ des conducteurs concernés est réalisée auprès d'un échantillon d'environ 2000 établissements. Ces derniers sont interrogés sur un échantillon de 15 000 à 20 000 conducteurs.

La collecte des enregistrements de chronotachygraphes est réalisée en continu, et exploitée par vagues trimestrielles. Elle porte chaque mois sur 350 conducteurs salariés d'environ 70 établissements.

La charge de collecte est au maximum d'une demi-heure pour une PME.

Un groupe de pilotage spécifique a été mis en place pour l'enquête « chronotachygraphes ». Il associe l'administration (SESP, DGMT...), les centres de recherche (Inrets) et les organisations professionnelles et syndicales concernées.

Les résultats sont diffusés sur le site Internet du ministère, dans plusieurs produits de diffusion du SESP ou de l'Observatoire social des transports :

- le « Bilan social du transport routier de marchandises »
- contribution au rapport annuel de la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN)
- notes de conjoncture sociale, notes de synthèses, SESP en bref ...

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

Paris, le 11 juillet 2006 - N°183/D130

AVIS D'OPPORTUNITÉ

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

Programme : 2007-2010

Emetteur : Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, Service économie, statistiques et prospective (SESP)

Au cours de sa réunion du 6 avril 2006, la formation Transports, tourisme a examiné le projet d'enquête en référence.

L'objectif général de cette enquête est de mesurer le transport de voyageurs utilisant les autocars immatriculés en France métropolitaine pour le transport régulier et le transport occasionnel.

Cette enquête viendra en complément d'autres sources pour affiner les mesures de l'activité. Elle sera effectuée à intervalle régulier (supérieur à l'année).

Ce nouveau dispositif vient remplacer l'enquête annuelle TRV qui existe depuis 1978 et qui a été suspendue en 2006. Cette suspension a été motivée par le fait que l'enquête, sous sa forme actuelle, ne répondait plus aux attentes des différents partenaires et posait des problèmes de qualité et de fiabilité (faible taille de l'échantillon).

Les thèmes abordés sont le parc de véhicules en service et utilisés, le nombre de voyageurs transportés suivant la nature de service (transport régulier ordinaire, transport scolaire, transport de personnel, tourisme ou autre transport occasionnel), le kilométrage parcouru par les véhicules suivant ces natures de service, le nombre de trajets.

L'enquête porte sur les autocars d'au moins 10 places assises (y compris le conducteur), de moins de 26 ans d'âge, immatriculés en France métropolitaine.

L'enquête est effectuée par sondage. La base de sondage est le fichier central des automobiles (fichier des cartes grises). L'échantillon annuel sera constitué d'environ 15 000 véhicules sur un parc total d'environ 75 000.

Chacun des véhicules tirés fait l'objet d'une enquête portant sur son utilisation pendant un mois de référence. L'unité de sondage est donc le « véhicule-mois ». Chacun des véhicules n'est interrogé qu'une seule fois dans l'année.

Pour tenir compte de la saisonnalité, l'enquête se déroule tout au long de l'année. La collecte sera assurée par le CETE de Rouen (service technique du ministère en charge des transports).

Un SESP Infos Rapides de 4 pages et une brochure de résultats de l'année enquêtée dans la série Données détaillées du SESP seront publiés l'année suivant l'enquête.

Les principaux données de l'enquête sont également diffusées chaque année dans le Mémento de statistiques des transports et dans le rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

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