



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des statistiques des transports****Soixante-treizième session**

Genève, 15-17 juin 2022

Point 7 b) de l'ordre du jour provisoire

**Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation  
des statistiques des transports : Questionnaire commun****Questionnaire commun : amélioration de la qualité****Note du secrétariat****I. Généralités**

1. Le questionnaire commun permet aux pays de fournir des statistiques sur leurs transports intérieurs à trois organisations à la fois – la Commission économique pour l'Europe (CEE), le Forum international des transports (FIT) et Eurostat. Il comprend une vaste gamme d'indicateurs, dont la plupart ne sont pas pris en compte dans d'autres systèmes internationaux de collecte de données. Le principal document de méthode employé est le Glossaire des statistiques de transport, publié conjointement par les trois organisations, dont la cinquième édition a été achevée en 2019.

2. Le présent document examine certains problèmes de qualité en ce qui concerne les données recueillies dans le cadre du questionnaire commun, le but étant de déterminer dans quels domaines ladite qualité pourrait être améliorée. Cette analyse est largement fondée sur les travaux menés par Eurostat. Le document est organisé par thèmes ; il comprend une description de chaque problème et une proposition d'actions à entreprendre pour y remédier. Il ne reprend que les principaux points de l'analyse d'Eurostat ; de plus amples détails seront communiqués à la session annuelle (sous la forme d'un document informel et d'exposés).

**II. Capacité de charge des véhicules routiers**

3. Dans le questionnaire, le chapitre sur le transport routier comporte 362 indicateurs, dont 275 concernent les équipements des véhicules. Trente-deux de ces derniers indicateurs concernent la capacité de charge des véhicules de transport de marchandises (sur la base du nombre total de véhicules et des nouvelles immatriculations au cours de l'année de référence), l'unité retenue étant la tonne. S'agissant de ces indicateurs, il semble que certains pays aient systématiquement communiqué le nombre de véhicules plutôt que leur capacité de charge, et des problèmes d'unité ont été relevés pour d'autres pays. Bien que les organisations partenaires effectuent toutes des contrôles de la qualité sur tous les indicateurs du questionnaire commun, il est probable que les erreurs relatives à cet ensemble d'indicateurs soient passées inaperçues parce que les contrôles sont généralement axés sur la cohérence



interne et les tendances dans le temps, plutôt que sur les valeurs relatives à d'autres caractéristiques (le nombre de véhicules dans ce cas).

4. Ce problème semble être commun aux 32 indicateurs, mais la capacité de charge de tous les camions (soit la totalité du parc de véhicules) a été mise en évidence pour donner un exemple en ce qui concerne la conformité. Pour cet indicateur, 17 pays de la CEE ont fourni des données qui semblent conformes, et 19 pays n'ont fourni aucune donnée. Six pays (Allemagne, Fédération de Russie, Irlande, Italie, Macédoine du Nord et Pays-Bas) ont communiqué des données relatives à la capacité de charge qui sont identiques au nombre de véhicules constituant leur parc. Deux autres pays (Bosnie-Herzégovine et Moldova) ont communiqué leurs données en tonnes, et non en milliers de tonnes. Deux autres pays encore pourraient probablement estimer ou calculer leur capacité totale, car il semblerait qu'ils aient communiqué les sous-éléments (ventilés par classe de poids) constitutifs de cette valeur.

5. En poussant cette analyse plus loin, on peut calculer le ratio entre la capacité de charge et la classe de poids des véhicules de transport de marchandises pour apprécier la capacité moyenne de chaque véhicule. On obtient des valeurs moyennes de 0,9 tonne pour les véhicules dont la masse brute maximale autorisée est inférieure ou égale à 3,5 tonnes, 3 tonnes pour les véhicules dont la masse brute maximale autorisée est comprise entre 3,5 et 7,5 tonnes, 5 tonnes pour les véhicules dont la masse brute maximale autorisée est comprise entre 7,5 et 12 tonnes, 12 tonnes pour les véhicules dont la masse brute maximale autorisée est comprise entre 12 et 40 tonnes, et enfin 29 tonnes pour les véhicules dont la masse brute maximale autorisée est supérieure à 40 tonnes.

6. Les organisations partenaires proposent de supprimer les données relatives à la capacité qui sont égales au nombre de véhicules. En outre, toutes les données qui semblent présenter une différence d'unité de l'ordre du millier seront également corrigées. Dans le cadre de l'amélioration de la qualité des données, des règles de validation seront élaborées afin de détecter ce type de problème en utilisant le nombre de véhicules de transport de marchandises comme valeur de référence pour la capacité de charge totale.

### III. Nouveaux véhicules immatriculés par rapport aux nouvelles immatriculations

7. Le Glossaire des statistiques de transport<sup>1</sup> définit la date de la première immatriculation d'un véhicule à moteur comme suit (l'original ne contient pas de caractères gras) :

« La date de la première immatriculation d'un véhicule est celle de la première immatriculation du véhicule **neuf** dans un registre des immatriculations de véhicules à moteur, quelle que soit la nationalité du registre. La date fixée pour l'immatriculation est celle où l'immatriculation a été enregistrée par le bureau d'immatriculation des véhicules. **L'immatriculation d'un véhicule d'occasion importé n'est pas une première immatriculation** et doit être considérée comme une ré-immatriculation. ».

8. Malgré cette définition, on sait que dans certains pays, les nouvelles immatriculations comprennent aussi les importations de véhicules d'occasion. Il ressort des métadonnées du questionnaire commun qu'en Grèce, en Hongrie et en Lituanie par exemple, les immatriculations de véhicules d'occasion provenant de l'étranger et les ré-immatriculations sont considérées comme autant de nouvelles immatriculations. On notera qu'il est cependant possible que de nombreux pays aient mal compris la définition du Glossaire, ou n'aient pas fourni de métadonnées qui mettent en évidence en quoi leur méthode diverge par rapport à cette définition.

9. Les nouvelles immatriculations de véhicules constituent un indicateur économique fondamental. En outre, la ventilation de ces données par carburant fournit un indicateur supplémentaire pertinent pour apprécier l'évolution future du parc de véhicules. Elle permet par exemple d'évaluer le rythme de progression des véhicules électriques à batterie dans le

<sup>1</sup> [https://unece.org/sites/default/files/2020-12/Glossary\\_for\\_Transport\\_Statistics\\_FR.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2020-12/Glossary_for_Transport_Statistics_FR.pdf).

parc de véhicules, information utile en ce qui concerne les changements climatiques, la pollution locale, la demande d'électricité et la planification des stations de recharge.

10. Il existe de bonnes raisons de collecter des données pour les deux cas d'immatriculation. Toutes les nouvelles immatriculations (y compris les importations de véhicules d'occasion) font ressortir l'évolution du parc de véhicules, tandis que les immatriculations de nouveaux véhicules renseignent quant aux types de véhicules entièrement neufs qui sont achetés chez les concessionnaires.

11. Par conséquent, Eurostat a analysé les données relatives aux nouvelles immatriculations qui figurent dans le questionnaire commun sur la base de deux sources distinctes : l'Observatoire européen des carburants alternatifs<sup>2</sup>, dispositif financé par la Commission européenne qui fournit des informations libres et gratuites afin d'aider les États membres à mettre en œuvre la directive européenne 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, et les statistiques de la Banque centrale européenne (BCE) sur les nouvelles immatriculations de véhicules.

12. Pour l'ensemble des véhicules neufs, l'analyse d'Eurostat (par rapport aux données de la BCE) fait ressortir que 24 pays (sur lesquels on trouve des informations dans la base de données de la BCE) sont en pleine conformité avec la définition du Glossaire. Onze États membres présentent de fortes divergences par rapport à cette définition, ou proposent, sur leur site Web de statistique national, plusieurs notions différentes concernant les « nouvelles immatriculations », dont aucune ne correspond à la définition du Glossaire (Chypre, Croatie et Malte). Dix autres pays n'ont pas communiqué de données.

13. Pour ce qui est des véhicules électriques à batterie, on a comparé les données recueillies à l'aide du questionnaire commun avec les chiffres de l'Observatoire européen des carburants alternatifs. L'une des difficultés que pose ce type de véhicules est que les définitions du Glossaire sont quelque peu simplifiées en ce qui concerne les véhicules électriques à batterie et les véhicules électriques hybrides rechargeables par exemple, alors que certains pays classent dans une catégorie distincte les véhicules électriques à autonomie prolongée, qui peuvent contenir un petit moteur à essence. Les données communiquées par 14 pays semblent pleinement conformes à celles de l'Observatoire européen des carburants alternatifs. Les chiffres communiqués par sept autres pays dans le questionnaire commun diffèrent sensiblement par rapport à ceux de l'Observatoire, ce qui s'explique probablement par le fait que les véhicules d'occasion sont inclus dans la catégorie des véhicules neufs (comme indiqué ci-dessus). Les données transmises par cinq autres pays présentent des différences notables par rapport à celles dont dispose l'Observatoire, différences qui n'ont pas encore pu être expliquées, et 21 pays (dont neuf figurent dans la base de données de l'Observatoire) n'ont pas participé au questionnaire commun. Enfin, 21 pays ne disposent pas de données permettant de procéder à cette comparaison.

14. Les organisations partenaires proposent de réaffirmer la définition du Glossaire concernant les véhicules neufs, en comptabilisant uniquement les véhicules immatriculés pour la première fois, à l'exclusion des importations de véhicules d'occasion. Pour ce faire, on peut mener des activités de sensibilisation à l'intention des pays, sachant que la plupart d'entre eux devraient pouvoir mettre en œuvre une définition conforme au Glossaire. En outre, on devrait pouvoir améliorer encore la qualité des données en veillant à ce que la définition des véhicules électriques à batterie soit pleinement conforme à celle du Glossaire et ne prenne pas en compte certains types de véhicules hybrides.

15. Pour améliorer le questionnaire commun, une dernière possibilité serait d'utiliser directement les données de l'Observatoire européen des carburants alternatifs pour les États membres concernés, en ajoutant une citation intégrale, ou une note de bas de page indiquant expressément que ces données proviennent d'une autre organisation, plutôt que d'une personne ressource pour les statistiques au niveau national.

<sup>2</sup> <https://www.eafo.eu/>.

## IV. Lignes ferroviaires et voies ferrées

16. Ce domaine, pour ce qui est de la qualité des données, concerne principalement les pays pris en compte par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), à savoir les pays de l'Union européenne, la Norvège et la Suisse. S'agissant de l'Europe, il n'est pas toujours évident de savoir quelle source de données (le questionnaire commun ou les données de l'ERA ou de l'Union internationale des chemins de fer (UIC)) utiliser comme référence pour les publications. De plus, certaines données du questionnaire commun semblent en contredire d'autres, à savoir que la longueur de ligne ferroviaire est supérieure à la longueur totale de voie (ce qui ne devrait pas être possible puisque chaque ligne est constituée d'une ou de plusieurs voies).

17. Sept pays de la CEE (le Bélarus, la Bosnie-Herzégovine, la Fédération de Russie, la France, la République de Moldova, la Slovaquie et l'Ukraine) ont indiqué disposer d'une longueur de voie égale à la longueur de ligne en 2019, bien que certaines lignes comprennent deux voies ou plus. À l'inverse, la Macédoine du Nord et le Monténégro ont communiqué des longueurs de voie différentes de leurs longueurs de ligne, et pourtant toutes leurs lignes sont déclarées en tant que lignes à voie unique.

18. Les organisations partenaires proposent qu'un nouveau contrôle de plausibilité soit effectué pour vérifier que la longueur de voie est toujours supérieure ou égale à la longueur de ligne (dans la pratique, la longueur de voie devrait toujours être strictement supérieure à la longueur de ligne, sauf si toutes les lignes sont à voie unique).

## V. Véhicules moteurs routiers

19. Eurostat a constaté des divergences entre les données collectées au titre du questionnaire commun et les informations sur la répartition statistique des véhicules moteurs reçues chaque trimestre dans le cadre de la collecte des résultats de l'enquête européenne sur le transport routier de marchandises (ERFT) (régie par le Règlement (UE) n° 70/2012). Pour la majorité des pays, les chiffres communiqués dans le cadre du questionnaire commun concernant la constitution du parc de véhicules sont généralement 50 % supérieurs à ceux qui proviennent de l'ERFT. Ces différences peuvent s'expliquer par la méthode d'échantillonnage de l'ERFT, par exemple l'utilisation de certaines tranches d'âge des véhicules. Il se peut que les pays excluent délibérément les véhicules plus anciens de l'échantillonnage parce qu'on sait qu'ils sont moins conduits (et donc que cette différence dans la répartition statistique n'aura pas d'incidence notable sur les véhicules-km et les tonnes-km).

20. Les organisations partenaires proposent que les pays pour lesquels une très forte différence a été relevée entre les deux ensembles de données (Bulgarie, Italie et Irlande) contrôlent ces ensembles de données et valident les différences constatées ou les rectifient, selon le cas.

## VI. Circulation routière des véhicules à moteur

21. Le chapitre relatif aux véhicules-kilomètres pour le transport routier a été élaboré il y a plusieurs années à titre de projet pilote, puis intégré dans le questionnaire à partir de 2008. Rien n'a alors été fait pour tenter d'alléger le chapitre relatif à la circulation routière, ce qui a entraîné la répétition de 10 indicateurs (malgré un libellé légèrement différent entre les deux chapitres).

22. Compte tenu du chevauchement entre les deux ensembles de données, les organisations partenaires proposent que lorsque des données sont communiquées au titre d'un chapitre du questionnaire mais pas de l'autre, ces données soient répétées (car les différents chapitres du questionnaire alimentent différents cycles de diffusion).

## VII. Observations finales

23. Les organisations partenaires continueront de s'efforcer à améliorer la qualité des données, en maintenant un contact permanent avec les États membres. Il est rappelé aux personnes ressources pour les statistiques qu'il importe de suivre les définitions du Glossaire, lorsque cela est possible, et d'ajouter des descriptions (métadonnées) dans le cas contraire. De plus, un grand nombre des destinataires du questionnaire commun sont eux-mêmes utilisateurs de données ; en faisant suivre à leur organisation respective toute observation sur la qualité, ils permettront que d'autres analyses de ce type soient menées.

---