



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

Genève, 15-17 juin 2022

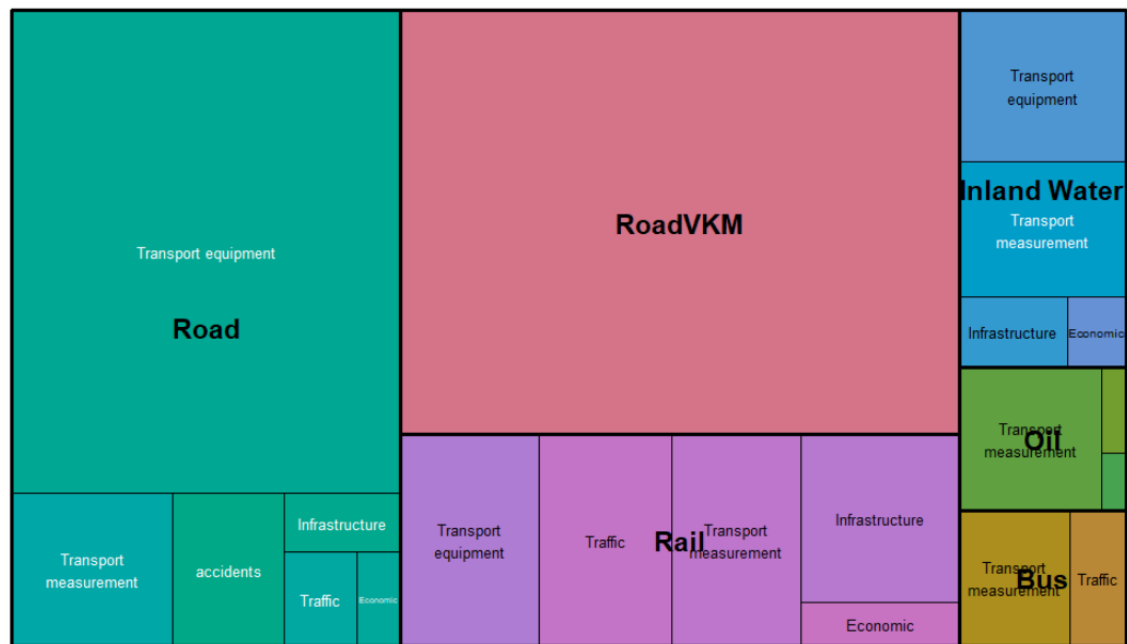
Point 7 b) de l'ordre du jour provisoire

**Collecte de données, évolution méthodologique
et harmonisation des statistiques des transports :
Questionnaire commun****Questionnaire commun : pistes de simplification à examiner****Note du secrétariat****I. Contexte**

1. Le questionnaire commun permet aux pays de fournir des statistiques sur les transports intérieurs à trois organisations à la fois – la Commission économique pour l'Europe (CEE), le Forum international des transports (FIT) et l'Office statistique de l'Union européenne (Eurostat). Celles-ci disposent ainsi d'un précieux recueil d'indicateurs, dont la plupart ne peuvent être obtenus par les autres méthodes de collecte de données au niveau international.
2. Le questionnaire commun a été simplifié en 2019 avec la suppression des indicateurs liés au transport par gazoduc, ainsi qu'au nombre de trajets en bus et de places-kilomètres offerts, et le groupement dans la même catégorie des véhicules fonctionnant au gaz naturel comprimé et au gaz naturel liquéfié. La simplification réduit la charge de travail liée à l'établissement des rapports nationaux et permet de mettre davantage l'accent sur la qualité pour les indicateurs considérés comme étant les plus importants.
3. Le présent document passe en revue certaines pistes de simplification envisageables, que le WP.6 est invité à examiner pendant la session. Les pays sont encouragés à présenter des suggestions supplémentaires. Une proposition plus concrète sera élaborée sur la base des observations des États membres et des utilisateurs des données ; elle sera examinée lors d'une prochaine réunion (à Eurostat, à l'ITF ou à la CEE) et, si elle est approuvée, sera mise en œuvre, si possible à temps pour le cycle de collecte de données de 2022, c'est-à-dire vers le second semestre de 2023.
4. Le questionnaire commun (pour 2022) comprend 1 038 indicateurs, soit 33 indicateurs dans le module consacré aux autobus, 87 dans le module des voies navigables intérieures, 35 dans le module des oléoducs, 173 dans le module du rail, 362 dans le module de la route et 348 dans le module des véhicules-kilomètres. La figure 1 permet de visualiser ce que cela représente, ainsi que la part des sous-groupes correspondants.



Figure 1
Nombre d'indicateurs collectés dans chaque module et chapitre du questionnaire commun



II. Examen en vue d'une simplification

5. Les organisations partenaires proposent un certain nombre de critères dans le cadre de l'examen en vue d'une simplification :

a) Le manque de données. La suppression d'un indicateur peut être envisagée dans le cas où l'on ne dispose pas de données pour un sous-groupe de pays suffisamment important. Il y a toutefois des exceptions à cette règle ; par exemple, on ne doit pas supprimer certains indicateurs qui ont une très grande importance pour un petit groupe de pays, non plus que des indicateurs relatifs à une nouvelle technologie qui n'en est qu'à ses débuts et sur laquelle il n'y a encore que peu de pays qui collectent des données ;

b) Le manque de pertinence. Les données collectées doivent être utiles aux analystes et aux décideurs. On peut envisager de supprimer des indicateurs qui n'ont qu'un intérêt très limité, soit parce qu'ils mesurent quelque chose qui a peu d'importance, soit parce qu'ils ne permettent pas d'observer des tendances intéressantes dans les pays ;

c) Le manque d'orientations méthodologiques. Les pays doivent comprendre exactement ce qu'un indicateur doit représenter afin que l'on dispose de séries de données comparables au niveau international et utiles. En l'absence d'orientations, il peut être difficile de comparer les données et les données communiquées ne sont pas toujours exploitables ;

d) L'existence de données trop détaillées ou insignifiantes. Si les chiffres mesurent des tendances insignifiantes au niveau international, et qui ne devraient pas se développer à l'avenir, cela signifie probablement que la précision des données est trop élevée.

6. Les organisations partenaires sont ouvertes aux suggestions des pays sur les indicateurs pouvant être simplifiés.

III. Capacités des véhicules routiers de transport de marchandises

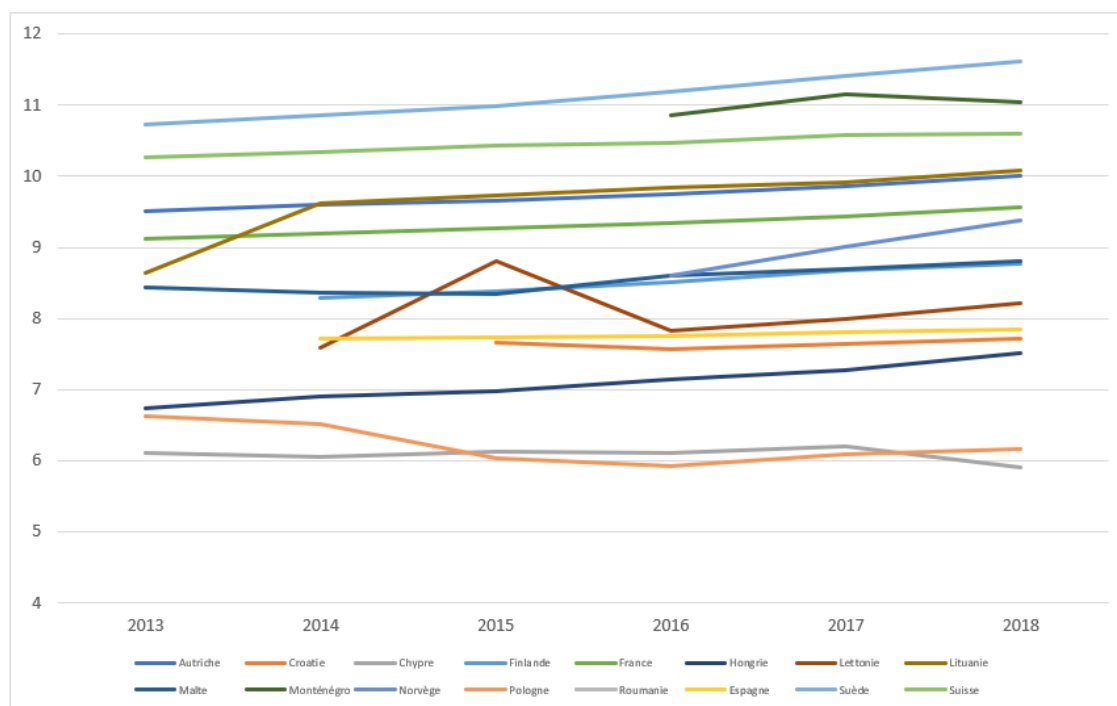
7. Le document ECE/TRANS/WP.6/2022/2 traite de l'inexactitude des déclarations relatives aux capacités de charge des véhicules routiers de transport de marchandises et des mesures qu'il est proposé aux organisations partenaires de prendre pour améliorer la qualité du questionnaire sur ce point. Il soulève également la question de l'utilité de cet indicateur.

Si les capacités des véhicules ne varient pas de manière importante d'un pays à l'autre ou dans le temps, et qu'elles sont simplement fonction du nombre de véhicules, alors l'ensemble de données résultant n'a aucune utilité.

8. La figure 2 montre le rapport entre la capacité totale des véhicules routiers de transport de marchandises, exprimée en tonnes, et le nombre de ces véhicules, ce qui permet d'obtenir la capacité de charge moyenne par véhicule.

Figure 2

Capacité de charge moyenne des véhicules routiers de transport de marchandises pour certains pays, de 2013 à 2018



Source : questionnaire commun.

9. Dans la plupart des cas, les données pour les pays sont très stables dans le temps, bien que l'on observe une légère tendance à l'augmentation du poids des véhicules au cours de la période. Savoir si les écarts sont dus à de réelles différences dans la composition de la flotte entre les pays, ou s'expliquent par l'emploi de méthodes différentes, permettrait d'évaluer l'intérêt de ces données.

IV. Circulation routière en véhicules-kilomètres

10. La collecte des données relatives à la circulation routière en véhicules-kilomètres a commencé à titre de projet pilote en tablant sur le fait que la lecture des compteurs kilométriques lors des contrôles techniques fournirait des données très précises. Les différents véhicules routiers sont répartis en classes sur la base de l'âge et du type de carburant. Ainsi, 55 indicateurs distincts relatifs aux véhicules-kilomètres sont collectés pour les autobus, les autocars et les trolleybus, selon leur âge et leur type de carburant. Pour prendre un exemple, un seul pays (la Lettonie) fournit des données sur les véhicules-kilomètres parcourus par les autobus fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) (voir fig. 3). Il devrait être possible de beaucoup simplifier ce module du questionnaire tout en continuant à collecter des données pour les indicateurs les plus pertinents.

Figure 3
Capture d'écran de la disponibilité des données pour les véhicules-kilomètres des autobus fonctionnant au GPL

Road traffic on national and foreign territory by type and age of vehicle (million Vkm) (online data code: ROAD_TF_VEHAGE)
 Source of data: Eurostat

Table Line Bar Map

	TIME	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
GEO								
Belgium		:	:	:	:	:	:	:
Bulgaria		:	:	:	:	:	:	:
Germany (until 1990 former territory of the FRG)		:	0 (e)	0 (e)	0 (e)	:	:	:
Estonia		:	:	:	:	:	:	:
Ireland		:	:	:	:	:	:	:
France		:	:	:	:	:	:	:
Croatia		:	:	:	:	:	:	:
Latvia		:	:	:	0.4	0.25	0.1	0.5
Lithuania		:	:	:	:	:	:	:
Malta		0	0	0	0	0	0	0 (e)
Netherlands		:	:	:	:	:	:	:
Portugal		:	:	:	:	:	:	:
Slovenia		:	:	0	:	:	:	:
Finland		:	:	:	:	:	:	:
Sweden		:	:	:	:	:	:	:
Norway		:	:	:	:	:	:	:
United Kingdom		:	:	:	:	:	:	:

Source : tableau Eurostat Road_TF_VEHAGE.

11. Outre le très grand degré de précision du module relatif à la circulation routière en véhicules-kilomètres, on constate un certain chevauchement des indicateurs qui le composent, des données relatives aux véhicules-kilomètres étant déjà collectées dans le module sur la route, avec 10 indicateurs répondant à la même définition (voir ECE/TRANS/WP.6/2022/2).

V. Conclusions

12. La simplification n'est pas un exercice à effectuer chaque année en raison du temps et des ressources que nécessite la modification des questionnaires et des systèmes de transmission de données (tant pour les pays que pour les organisations partenaires). Sur la base des débats tenus au WP.6 cette année, les organisations partenaires feront une proposition concrète de simplification à l'automne 2022, qui pourra être examinée lors de la réunion d'Eurostat en novembre 2022. Toute décision sera confirmée par les États membres dans le cadre de consultations en ligne, et sera ensuite adoptée à temps pour la collecte de données de 2022, à l'été ou à l'automne 2023.