



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

Genève, 15-17 mai 2023

Point 6 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 alimente 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 transport¹, publié conjointement par les trois organisations, dont la cinquième édition a été achevée en 2019.

2. On trouvera dans le présent document un examen de certains problèmes de qualité concernant les données recueillies dans le cadre du questionnaire commun, dans l'objectif de déterminer dans quel domaine les États membres et les organisations partenaires pourraient collaborer à l'amélioration de la qualité. Ce document est organisé par thèmes ; il comprend une description de chaque problème et une proposition d'actions à mener pour y remédier. De nouvelles informations seront fournies à la prochaine session.

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 vraisemblable que les erreurs relatives à cet ensemble

¹ https://unece.org/sites/default/files/2020-12/Glossary_for_Transport_Statistics_FR.pdf.



d'indicateurs soient parfois 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, 19 pays de la CEE ont fourni en 2021 des données qui semblent conformes, et 30 pays n'ont communiqué aucune donnée. Trois pays (l'Italie, le Royaume des Pays-Bas et le Royaume-Uni) ont fourni des données de capacité identiques à leurs chiffres de flotte. D'autres pays (Bosnie-Herzégovine, Irlande, Macédoine du Nord et Norvège) ont apparemment communiqué leurs données en tonnes, et non en milliers de tonnes.

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. Pour 2021, on obtient une valeur moyenne de 1,2 tonne pour les véhicules dont la masse brute maximale autorisée est inférieure ou égale à 3,5 tonnes (véhicules utilitaires légers), 2,7 tonnes pour les véhicules dont la masse brute maximale autorisée est comprise entre 3,5 et 7,5 tonnes, 6,4 tonnes pour les véhicules dont la masse brute maximale autorisée est comprise entre 7,5 et 12 tonnes, 12,2 tonnes pour les véhicules dont la masse brute maximale autorisée est comprise entre 12 et 40 tonnes, et 26,1 tonnes pour les véhicules dont la masse brute maximale autorisée est supérieure à 40 tonnes.

6. Les organisations partenaires supprimeront les données relatives à la capacité qui sont égales au nombre de véhicules et demanderont aux pays concernés de communiquer des données corrigées. En outre, toutes les données qui semblent présenter une différence d'unité de l'ordre du millier seront également corrigées, après confirmation du pays concerné. Les États membres pourraient également souhaiter débattre de l'opportunité de conserver l'indicateur de capacité de charge dans le questionnaire commun, étant donné qu'il pose depuis de nombreuses années des problèmes à certains pays et que les données sont fortement corrélées avec le nombre de véhicules utilitaires.

III. Lignes ferroviaires et voies ferrées

7. Certains pays ont indiqué disposer d'une longueur de voie égale à la longueur de ligne, bien qu'ils aient déclaré que certaines lignes comprennent deux voies ou plus. Il s'agit du Bélarus (2021), de la Bosnie-Herzégovine (2019), de la Géorgie (2016) et de l'Ukraine (2019). À l'inverse, en 2021, le Monténégro a communiqué une longueur de voie différente de sa longueur de ligne, alors que toutes ses lignes sont déclarées comme étant à voie unique.

8. Les organisations partenaires ont proposé qu'un nouveau contrôle de plausibilité soit effectué pour vérifier que la longueur de voie est toujours supérieure à la longueur de ligne, sauf si toutes les lignes sont à voie unique.

IV. Circulation routière des véhicules à moteur

9. 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).

10. 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).

V. Questions diverses

11. Quelques autres indicateurs posent souvent des problèmes de compréhension, et les pays fournissent donc des données incorrectes ou exprimées dans une unité qui n'est pas la bonne. Par exemple, on a constaté une certaine confusion concernant la longueur des autoroutes, certains pays fournissant des données pour l'ensemble de leur réseau routier. En outre, certains pays ont fourni à plusieurs reprises des données dans une unité erronée pour les passagers-kilomètres et le transport de marchandises sur le territoire national par bateau. En outre, certains pays indiquent la valeur 0 lorsque les données ne sont pas disponibles et que la valeur est donc inconnue. Ce problème concerne plusieurs indicateurs. Les valeurs manquantes doivent toujours être laissées en blanc.

12. Il est rappelé aux États membres qu'à des fins de validation des données, ils doivent, au moyen du système Edamis, soumettre eux-mêmes toutes les corrections à apporter (voir ECE/TRANS/WP.6/2021/7 pour une description du processus), ce qui permettra aux trois organisations partenaires de disposer de données harmonisées et garantira que toutes les données publiées proviennent directement de sources nationales officielles.

VI. Observations finales

13. 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. La majorité des erreurs de qualité couramment rencontrées se répètent au fil des cycles de collecte de données. Il serait utile que les pays prennent note des problèmes de qualité qui reviennent fréquemment dans leurs soumissions et accordent une attention particulière aux indicateurs concernés au moment de communiquer de nouvelles données. 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.