



---

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

Genève, 17-19 juin 2020

Point 6 d) de l'ordre du jour provisoire

**Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation  
des statistiques des transports : Collecte de statistiques relatives  
au commerce des véhicules d'occasion et comparabilité  
des données relatives aux nouvelles immatriculations****Véhicules d'occasion : comparabilité des données  
et suivi international****Note du secrétariat****I. Contexte**

1. Le présent document, qui fait suite à la note publiée l'an dernier sous la cote ECE/TRANS/WP.6/2019/5 dans laquelle le secrétariat décrivait les besoins en matière de collecte de statistiques sur les flux internationaux de véhicules d'occasion, met en relief le fait qu'il pourrait y avoir un problème de comparabilité avec les données existantes obtenues à l'aide du questionnaire commun en ligne (WebCoQ). On y trouvera également des informations actualisées sur les activités de recherche de financement menées par le secrétariat du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et d'autres partenaires en faveur d'un projet du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière visant à mieux suivre la question au niveau international. Les données dont il est question dans le présent document concernent les voitures particulières (plutôt que les camions ou les motos, par exemple).

**II. Principes actuels de collecte des données  
au moyen du questionnaire commun**

2. Pour mémoire, le WebCoQ permet de collecter des données relatives au nombre d'immatriculations et de nouvelles immatriculations enregistrées au 31 décembre d'une année donnée. Le Glossaire des statistiques des transports<sup>1</sup> donne pour le terme « date de première immatriculation d'un véhicule » la définition suivante : « La date de la première immatriculation d'un véhicule est celle de la première immatriculation du véhicule neuf

---

<sup>1</sup> [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/Glossary\\_for\\_Transport\\_Statistics\\_FR.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/Glossary_for_Transport_Statistics_FR.pdf).



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. ».

3. Cette définition semble ambiguë, et toute proposition visant à en améliorer la clarté dans les futures éditions du Glossaire est la bienvenue. Indépendamment de la définition donnée dans le Glossaire, il semble que les États membres ne traitent pas de la même manière les données relatives aux nouvelles immatriculations. Certains pays ne communiquent pas de métadonnées pour ces indicateurs, et il se peut qu'ils n'appliquent pas la définition du Glossaire.

4. Seuls six pays, à savoir la Grèce, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, le Portugal et la Serbie, ont communiqué des métadonnées précises pour cette série. En Grèce et en Hongrie, les nouvelles immatriculations comprennent à la fois les véhicules neufs et les véhicules d'occasion importés. La Lettonie indique que ses données ne concernent que les immatriculations de véhicules construits pendant l'année de référence ou l'année précédente, ce qui semble exclure la plupart des voitures d'occasion importées – mais pas toutes – et peut même inclure les voitures « neuves » d'origine nationale qui étaient restées entreposées ou qui ont été commercialisées tardivement. En Lituanie, les nouvelles immatriculations comprennent les véhicules réimmatriculés, mais il n'est pas précisé si le terme « réimmatriculé » désigne les véhicules d'occasion importés, les véhicules d'origine nationale ou les deux. Les données du Portugal n'incluent pas les véhicules importés (ce qui semble correspondre à la définition du Glossaire), tandis que celles de la Serbie concernent les véhicules immatriculés pour la première fois au cours des deux dernières années.

### III. Actions possibles

5. Dans un premier temps, il faut s'efforcer de bien cerner ce que recouvrent les données actuelles pour faire en sorte que tous les pays communiquent des métadonnées de qualité. À cette fin, le secrétariat, en liaison avec Eurostat et le Forum international des transports, prendra contact avec les pays dans les mois à venir pour qu'ils améliorent la qualité des métadonnées transmises. Dans le même temps, il serait également utile d'examiner les difficultés de collecte que rencontrent les pays qui ne sont pas en mesure de se conformer à la définition du Glossaire.

6. Une autre question concerne l'éventuelle collecte de données complémentaires. Si la définition actuelle exclut bien les véhicules d'occasion importés du nombre des premières immatriculations, et si les pays s'y conforment, il pourrait être nécessaire de disposer également de données sur les ré-immatriculations. Comme indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.6/2019/5, dans de nombreux pays – y compris certains pays de la région de la CEE –, le parc automobile est majoritairement composé de véhicules d'occasion importés, et le fait de savoir combien de ces véhicules sont immatriculés pour la première fois au cours d'une année donnée permettrait de mieux évaluer les incidences en termes de sécurité routière, d'émissions de gaz à effet de serre et de pollution locale.

7. Il convient de noter que dans d'autres domaines des statistiques des transports, tels que l'enregistrement des trajets des trains ou des barges immatriculés dans un pays tiers, la coopération bilatérale entre les organismes nationaux de statistique peut grandement favoriser la production de données précises. De même, le renforcement de la coopération en matière d'immatriculation des véhicules, que ce soit entre les autorités compétentes ou les organismes de statistique, pourrait favoriser l'amélioration de la densité des données.

### IV. Activités connexes

8. Le secrétariat de la CEE ainsi que d'autres organisations internationales (Programme des Nations Unies pour l'environnement, Commission économique pour l'Afrique, Organisation mondiale de la Santé, Forum international des transports, Fédération

internationale de l'automobile, Comité international de l'inspection technique automobile) ont reçu un financement du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière dans le cadre du projet « Des voitures d'occasion sûres et propres pour l'Afrique ». L'objectif de ce projet est d'inciter tant les pays exportateurs que les pays importateurs de voitures d'occasion à trouver un terrain d'entente en matière de sécurité et de performance environnementale.

9. La proposition de projet comprend un volet consacré à la collecte de données qui serait placé sous la responsabilité du Forum international des transports. Il s'agit d'améliorer la collecte de données sur les véhicules d'occasion qui font l'objet de transactions internationales de façon à disposer des principales informations en matière de sécurité et de protection de l'environnement et, ainsi, éclairer l'élaboration des politiques dans ce domaine et faciliter leur mise en œuvre.

10. Le projet, qui débutera à l'automne 2020, devrait durer environ trois ans. Les activités de collecte de données devraient commencer au cours de la seconde partie du projet. Le secrétariat tiendra le Groupe de travail informé de l'avancée de ces travaux.

## **V. Travaux futurs proposés**

11. Le Groupe de travail est encouragé à échanger des points de vue sur l'importance de cette question et sur la possibilité d'améliorer la collecte de données, que ce soit sur les nouvelles immatriculations ou les importations et exportations de véhicules d'occasion d'une façon générale.

---