



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.6/2000/5  
18 août 2000

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des statistiques des transports  
(Cinquante et unième session, 24-26 octobre 2000,  
point 4 b) de l'ordre du jour)

**GRUPE DE TRAVAIL INTERSECRÉTARIATS SUR  
LES STATISTIQUES DES TRANSPORTS (IWG)**

**Rapport de la deuxième réunion informelle sur le questionnaire  
commun pour les statistiques des transports**  
(26-27 avril 2000, Paris)

NOTE : La deuxième réunion informelle sur le questionnaire commun a été organisée par le Groupe de travail intersecrétariats sur les statistiques des transports (IWG) et accueillie par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT). La réunion s'est tenue à Paris, les 26 et 27 avril 2000, sous l'égide du Groupe des statisticiens de la CEMT. La réunion a été présidée par Mme Claudine Laguzet, chargée de la Sous-Direction de l'observation statistique des transports au Ministère français de l'équipement, des transports et du logement.

1. La Présidente a ouvert la réunion en soulignant l'importance du questionnaire commun pour les statistiques des transports, mis au point à partir de 1992 et utilisé depuis en tant qu'instrument de coordination et d'harmonisation des données sur les transports au niveau international, destiné à réduire la charge de travail incombant aux États membres des trois organisations (CEE, Eurostat et CEMT).
2. Le Groupe de travail a noté que cette réunion informelle sur le questionnaire commun était la deuxième du genre, la première ayant eu lieu en novembre 1997 à Genève. La tenue

de la deuxième réunion a été motivée par la nécessité de modifier le questionnaire commun pour assurer son adaptation à l'évolution du secteur des transports. Par ailleurs, la réunion avait aussi pour objectif de repérer les problèmes rencontrés par les pays membres en remplissant le questionnaire, qui est envoyé une fois par an à tous les États membres de la CEE, d'Eurostat et de la CEMT.

3. La présidente a souligné la nécessité de considérer le questionnaire commun (QC) et le Glossaire des statistiques des transports non comme des éléments figés, mais comme des outils dynamiques qu'il fallait constamment ajuster pour tenir compte de l'évolution du secteur des transports. Le QC était utilisé pour collecter des données relatives aux transports sur trois continents. Le Glossaire des statistiques des transports était disponible dans toutes les langues de l'Union européenne, plus l'arabe.

4. Mme Wachs, de la CEE, a déclaré que le QC ne devait être ni trop rigide, afin de pouvoir intégrer les évolutions qui surviennent dans le secteur des transports, ni sujet à trop de modifications, pour que les pays puissent compter sur un format et un contenu relativement stables et adapter leurs structures administratives en conséquence pour pouvoir remplir le questionnaire de la façon la plus complète possible. Pour cette raison, il a été proposé qu'une fois effectués les changements décidés lors de la réunion, le questionnaire soit maintenu en l'état pour une durée de cinq ans, sans modification de fond.

5. Eurostat et la CEMT ont fait une démonstration de leur base de données informatique reliée au QC. Les deux organisations ont indiqué qu'elles entendaient coopérer avec la CEE/ONU pour mettre au point un système informatique comparable, afin que les trois organisations puissent transmettre électroniquement les données reçues de leurs États membres respectifs, facilitant ainsi la vérification et la manipulation des données destinées à être publiées.

6. M. Lock, d'Eurostat, a présenté les nouvelles variables se rapportant à l'environnement, qui seront incorporées à la version de 2000 du QC (concernant les données pour 1999) (voir le rapport de l'IWG, TRANS/WP.6/2000/2).

#### TOUR DE TABLE

7. Le représentant du **Danemark** a souhaité que les données, graphiques et tableaux soient présentés dès le début, afin que chaque pays puisse se situer vis-à-vis des autres. Le secrétariat de la CEE a noté que dans le passé, cette question avait été soulevée au sujet de la publication du Bulletin annuel de statistiques des transports pour l'Europe et l'Amérique du Nord, mais que les gouvernements avaient indiqué qu'ils préféraient des données soumises en temps voulu à une analyse détaillée. Le représentant du Danemark a en outre indiqué que son pays voulait tenter de mettre en place le GESMES (EDIFACT) dans la saisie des données, afin de réduire la charge de travail des répondants. Il a également fait part de la nécessité d'une définition commune du transport par oléoduc.

8. Le représentant de la **Belgique** a indiqué que ses services soumettaient encore les données sur papier, car ils travaillaient encore sur Excel 95 et ne disposaient pas des ressources suffisantes pour installer une version plus récente de ce logiciel; il a donc demandé à Eurostat de convertir le questionnaire à leur intention. L'Institut national belge des statistiques recevait des données provenant de diverses sources (les autorités ferroviaires, par exemple), puis

recopiait les chiffres sur le QC. Les données relatives au transport routier seraient communiquées d'ici quelques mois, et celles concernant le transport par voie navigable et par oléoduc seraient transmises un peu plus tard (mais uniquement pour 1994). S'agissant du QC, il n'existait ni de données sur la cylindrée des motocycles ni de données nationales sur les tramways, ces données étant collectées uniquement au niveau régional. Quant au transport des voyageurs, les données n'existaient guère.

9. Le représentant de l'**Estonie** a déclaré que le secteur des transports routiers posait des problèmes, car la répartition des véhicules par âge pratiquée en Estonie n'était pas la même que celle qui figurait dans le QC : moins de 3 ans, entre 3 et 7 ans, entre 8 et 10 ans, et plus de 10 ans. Concernant le transport des marchandises, les douanes ne faisaient aucune distinction entre les transporteurs estoniens et les transporteurs étrangers.

10. Le représentant de la **Finlande** a dit que les données existaient en quantité suffisante, mais que le délai imparti pour remplir le questionnaire commun était trop court.

11. Le représentant de la **Roumanie** a dit que la plupart des données étaient disponibles, mais que des problèmes se posaient dans le secteur des transports routiers, en raison du manque de coopération des entreprises privées dans la fourniture de données.

12. Le représentant du **Portugal** a indiqué qu'il était difficile d'obtenir des données sur le kilométrage des trains (véhic-km), car les entreprises ne disposaient pas de telles données, ni de données origine-destination. Par ailleurs, il était difficile de dissocier les wagons à pleine charge des trains-blocs. Pour les véhicules routiers, le Portugal ne disposait pas de données relatives à la répartition par âge, mais d'une répartition par date de première immatriculation.

13. Le représentant de la **Lettonie** a dit, s'agissant des données sur le transport ferroviaire, que son pays ne séparait pas les wagons par catégorie et qu'il ne disposait d'aucune donnée sur le transport international (c'est-à-dire de données précisant le pays de départ et le pays d'arrivée). De plus, il était difficile d'opérer une distinction entre le transport pour compte d'autrui et le transport pour compte propre. D'ici l'année prochaine, la Lettonie disposerait de données origine-destination plus fiables concernant le transport des marchandises et les conteneurs dans les ports.

14. Le représentant de la **Norvège** a déclaré que dans l'ensemble, la collecte des données par le biais du QC sous sa forme actuelle ne posait pas de problèmes graves. En revanche, la collecte de données auprès des entreprises de transport ferroviaire posait plus de problème qu'il y a 10 ans, en raison des privatisations. La collecte des données n'était plus une priorité, et leur fiabilité pouvait être mise en doute.

15. Le représentant de la **Pologne** a dit que l'Office central de la statistique coopérait avec le Ministère de l'intérieur pour mettre au point un système d'immatriculation des véhicules pour 2002.

16. Le représentant de la **Slovaquie** a dit que son pays se heurtait à des problèmes particuliers dans la collecte de données sur le transport routier de marchandises aux fins du QC, mais que des données seraient disponibles à partir de 2000.

17. Le représentant de la **République tchèque** a dit que la collecte de données ne posait aucun problème particulier, hormis le fait que les trolleybus étaient assimilés à des véhicules ferroviaires.

18. La représentante du **Royaume-Uni** a dit que ses services rencontraient des problèmes techniques pour remplir le QC et plus particulièrement la section consacrée au transport routier. Pour réaliser la répartition requise aux fins du QC, ils avaient mis au point leur propre questionnaire électronique. S'agissant de la rubrique consacrée au transport ferroviaire, les informations concernant le matériel roulant étaient limitées depuis les privatisations. Il serait souhaitable que le QC concorde avec la nouvelle Directive de l'Union européenne sur les données relatives au transport ferroviaire. Par ailleurs, au Royaume-Uni, le parc des véhicules routiers était analysé sur la base du poids total en charge et non de la charge utile. Il serait par ailleurs souhaitable que soit établi un résumé des taux de réponse au QC, afin de mieux situer chaque pays vis-à-vis des autres répondants. Le Groupe de travail a accepté de réaliser ce travail.

19. Le représentant de la **Slovénie** a dit que le Ministère des transports était jusque-là chargé de remplir le QC pour la Slovénie, mais qu'il avait souhaité que cette tâche soit désormais confiée à l'Office de statistique; c'est donc à cet organisme qu'il convenait dorénavant d'envoyer le QC. Le transport ferroviaire ne posait pas de problèmes particuliers, mais une définition des "courtes distances" serait appréciée. Par ailleurs, il existait des problèmes pour le transport maritime intermodal.

20. Le représentant de la **Suède** a dit que son pays avait besoin de plus de temps entre la date de réception du QC et la date à laquelle il était tenu de le renvoyer. D'autre part, certaines données étaient déjà envoyées à Eurostat, en application des directives de l'Union européenne (transport routier de marchandises et, prochainement, dans le cadre de la nouvelle directive sur le transport ferroviaire). En outre, s'agissant des dernières propositions de la DGTREN, il était impossible de connaître la longueur des fleuves, lacs, et voies de navigation côtières.

#### PROPOSITIONS DE LA DGTREN

21. Le représentant d'Eurostat a présenté une proposition élaborée par DGTREN visant à incorporer de nouvelles variables dans le QC. Chaque nouveau concept devra s'accompagner d'une définition. Lors d'une réunion ultérieure du Groupe de travail intersecrétariats sur les statistiques des transports, il a été décidé que seules quelques-unes de ces propositions seraient incorporées dans la version du QC de septembre 2000, et que les autres seraient examinées à la cinquante et unième session du WP.6.

22. S'agissant de la proposition d'Eurostat sur le transport ferroviaire, le représentant de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) a indiqué que son organisation disposait déjà de ces données sous une forme légèrement différente. L'UIC a proposé à Eurostat de lui livrer ses remarques concernant la proposition, susceptible d'être examinée par le WP.6.

23. Le représentant d'Eurostat a pris acte des projets en cours (appel d'offres) se rapportant aux travaux sur le QC et le Glossaire, et a fait savoir aux pays que, dans la prochaine édition du QC, ils seraient peut-être invités à fournir des données historiques manquantes.