



Bruxelles, le 8.12.2020
COM(2020) 785 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**sur la mise en œuvre du règlement (UE) n° 70/2012 du Parlement européen et du Conseil
du 18 janvier 2012 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route**

1. INTRODUCTION

1.1. OBJECTIF DU RAPPORT

Conformément à l'article 7 du règlement (UE) n° 70/2012 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2012 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route¹, la Commission doit présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre dudit règlement et sur les évolutions futures au plus tard le 31 décembre 2014 et ensuite tous les trois ans. Le présent document est le troisième rapport qui satisfait à cette obligation.

Le présent rapport décrit le contexte, le cadre d'action et le champ d'application de ce règlement. Les deux premières sections décrivent sa mise en œuvre, les méthodes employées et les aspects liés à la qualité des données, et s'intéressent à la charge que représente la collecte de données pour les États membres. Elles présentent aussi les différents moyens de diffuser les données. Les deux dernières sections portent sur les possibles évolutions futures dans le domaine des statistiques des transports de marchandises par route et exposent les principales conclusions.

1.2. CONTEXTE DU CADRE JURIDIQUE

Le règlement (UE) n° 70/2012 est une refonte du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil du 25 mai 1998 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route²; il marque une nouvelle étape dans l'évolution des statistiques des transports dans l'Union. Il constitue la base de la collecte d'un large éventail de données sur les transports de marchandises par route.

Le règlement (UE) n° 70/2012 met à la disposition de la Commission, des autres institutions de l'Union et des gouvernements nationaux des données statistiques comparables, fiables, harmonisées, régulières et complètes relatives à l'ampleur et à l'évolution des transports de marchandises par route. Ces informations sont nécessaires pour définir, suivre et évaluer les politiques de l'Union européenne.

Les États membres transmettent les informations à la Commission sous la forme de microdonnées: il est ainsi possible de fournir aux utilisateurs, dans le respect des règles de confidentialité, des tableaux statistiques contenant différentes combinaisons de variables.

Le règlement (UE) n° 70/2012 est conçu de façon à limiter, dans la mesure du possible, la charge imposée aux entreprises de transport. La collecte de données s'appuie sur une enquête par sondage; des informations sont donc demandées uniquement pour un échantillon de véhicules et pour une période limitée (généralement une semaine). Les États membres peuvent exclure de l'enquête les opérations de transport sous certains seuils³.

¹ JO L 32 du 3.2.2012, p. 1.

² JO L 163 du 6.6.1998, p. 1.

³ Conformément à l'article 1^{er} du règlement (UE) n° 70/2012, chaque État membre peut exclure les véhicules routiers automobiles dont la charge utile ou le poids maximal autorisé est inférieur à une certaine limite. Cette limite ne peut pas excéder 3,5 tonnes de charge utile ou 6 tonnes de poids maximal autorisé pour les véhicules automobiles isolés.

1.3. CADRE D’ACTION

L’élaboration d’une politique commune des transports demande des connaissances approfondies sur l’importance des transports de marchandises par route et sur la manière dont ceux-ci ont évolué.

La pertinence sur le plan politique est très élevée. Dans le livre blanc *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*⁴, dix objectifs ont été fixés pour un système de transport compétitif et économe en ressources. Un critère de référence pour atteindre l’objectif de réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre a été fixé dans le cadre de ces objectifs. Des statistiques détaillées sur les transports de marchandises par route sont nécessaires pour suivre les progrès accomplis en vue de la réalisation de certains de ces objectifs (par exemple l’objectif visant à faire passer 30 % du fret vers d’autres modes de transport d’ici à 2030 sur les distances supérieures à 300 km).

Le pacte vert pour l’Europe⁵ constitue la nouvelle stratégie de croissance qui a pour objectif de rendre l’économie européenne durable en transformant les défis climatiques et environnementaux en opportunités dans tous les domaines d’action et en garantissant une transition juste et inclusive pour tous. Pour parvenir à la neutralité climatique, il conviendra de réduire les émissions du secteur des transports de 90 % d’ici à 2050. Parmi les actions prioritaires prévues pour passer à une mobilité durable et intelligente figurent les actions suivantes:

- donner une impulsion au transport multimodal;
- favoriser le déploiement de solutions de mobilité multimodale automatisée et connectée;
- mieux gérer les coûts externes des activités de transport par la tarification;
- donner une impulsion à la production et au déploiement de carburants de substitution durables; et
- réduire la pollution générée par les transports, en particulier dans les villes.

Les données collectées au titre du règlement (UE) n° 70/2012 sont importantes non seulement pour les responsables politiques mais aussi pour les organisations professionnelles, les sociétés de transport, les chercheurs et les modélisateurs dans le domaine des transports routiers. Les résultats de l’enquête sont essentiels au suivi du marché des transports de marchandises par route en Europe. Une connaissance approfondie du marché contribue à améliorer la compétitivité des entreprises du secteur.

1.4. COUVERTURE DES ÉTATS MEMBRES ET DES AUTRES PAYS

Le règlement (UE) n° 70/2012 s’applique directement et intégralement à tous les États membres et leur impose de communiquer des données. Cependant, conformément à son article 1^{er}, paragraphe 3, il ne s’applique pas à Malte tant que le nombre de véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises immatriculés à Malte et autorisés à assurer le transport international de marchandises par route ne dépasse pas 400 unités. À cet effet, Malte communique, chaque année, à Eurostat le nombre de véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises autorisés à assurer le transport international de marchandises par

⁴ COM(2011) 144 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

route, et ce, au plus tard à la fin du mois de mars suivant l'année à laquelle se rapporte le nombre de véhicules en question.

La Norvège et la Suisse fournissent aussi des données. Le Monténégro, en tant que pays candidat, fournit des données depuis 2016.

Depuis le 1^{er} février 2020, date à laquelle le Royaume-Uni a quitté l'Union européenne, Eurostat a ajouté à ses ensembles de données le nouvel ensemble «Union européenne – 27 pays (à compter de 2020)», qui exclut le Royaume-Uni. Au cours de la période de transition qui se termine à la fin de 2020, le Royaume-Uni continue d'envoyer des données à Eurostat. Ces données sont mises à la disposition des utilisateurs.

Conformément à l'article 5 du règlement (UE) n° 70/2012, les pays transmettent leurs données à Eurostat chaque trimestre.

2. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT (UE) N° 70/2012

2.1. RESPECT DES OBLIGATIONS JURIDIQUES

Le respect des obligations de fourniture de données, telles qu'elles sont définies dans le règlement (UE) n° 70/2012, est très élevé. Tous les États membres fournissent les ensembles de données requis, avec des retards limités à un petit nombre de cas, dus principalement à des changements informatiques au niveau national. Cela permet de produire des statistiques fiables et de qualité en temps utile sur les transports de marchandises par route en Europe.

2.2. METHODES DE COLLECTE DES DONNEES UTILISEES DANS LES ÉTATS MEMBRES

Les dispositions méthodologiques du règlement (UE) n° 70/2012 constituent le cadre pour la collecte de microdonnées par les États membres.

Tous les trois ans, Eurostat rassemble des informations sur les méthodes nationales de collecte de données (utilisation de registres, méthode d'échantillonnage, couverture, etc.) et les publie dans le document intitulé *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* (méthodologies des enquêtes sur le transport routier de marchandises dans les États membres et les pays candidats)⁶.

De plus, depuis l'année de référence 2018, les pays déclarants créent des fichiers de métadonnées nationaux selon le modèle utilisé pour les fichiers de métadonnées de référence européens, «Euro SDMX Metadata Structure». Les fichiers de métadonnées nationaux contiennent une présentation statistique des données nationales ainsi que des informations sur la législation nationale, la politique de diffusion, la qualité des données et le traitement statistique des données⁷.

2.3. CHARGE ET COUTS POUR LES ÉTATS MEMBRES

Le règlement (UE) n° 70/2012 est conçu pour maintenir au minimum la charge imposée aux États membres. Dans la plupart des pays, aucune mesure supplémentaire ne doit être prise, étant donné que les procédures existantes suffisent à répondre aux exigences en matière de collecte de données.

⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-17-114> (uniquement disponible en anglais).

⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (uniquement disponible en anglais).

D'après les informations communiquées dans les fichiers de métadonnées nationaux, la grande majorité des pays déclarants estiment que la charge de travail imposée par la fourniture des données est acceptable. Il existe des disparités importantes entre les pays en ce qui concerne la charge liée à la collecte de données, en fonction des systèmes nationaux d'établissement des données. Le temps moyen nécessaire aux répondants pour déclarer les données relatives à un véhicule effectuant une activité de transport durant la période d'enquête est estimé à environ 40 minutes.

Concernant le coût, il varie d'un pays à l'autre en fonction de la taille de l'échantillon utilisé pour collecter les données. Dans certains cas, l'échantillon se compose de quelques milliers de véhicules tandis que dans d'autres, il consiste en plusieurs centaines de milliers de véhicules. Le coût et la charge liés à la collecte des données sont justifiés par l'utilité des statistiques qui en résultent.

La Commission contribue aux efforts des États membres pour produire des statistiques nationales. Eurostat gère les microdonnées nationales et établit des statistiques (tableaux D) pour l'activité de transport réalisée dans chaque pays par des véhicules immatriculés dans un autre pays. Ces statistiques sont renvoyées aux autorités nationales afin de leur permettre de disposer d'informations statistiques complètes sur toutes les activités de transport de marchandises effectuées sur leur territoire par des camions immatriculés dans n'importe quel État membre (sauf Malte), en Suisse et en Norvège. La mise en œuvre du règlement (UE) n° 70/2012 et les tableaux D fournis par la Commission épargnent aux pays l'effort de collecter des données sur les performances des camions étrangers sur leur territoire.

Par ailleurs, la collecte et la gestion des informations au niveau des microdonnées donnent à Eurostat la flexibilité nécessaire pour répondre aux besoins d'informations statistiques des utilisateurs sans délai ni effort supplémentaire au niveau national. La diffusion des statistiques des transports de marchandises par route par Eurostat et des tableaux D par les États membres est conforme aux dispositions du règlement (CE) n° 6/2003⁸.

2.4. REDUCTION ET SIMPLIFICATION DE LA CHARGE ADMINISTRATIVE

La Commission (Eurostat) a le souci constant de réduire et de simplifier la charge administrative. En coopération avec les instituts nationaux de statistique, Eurostat met en œuvre des actions spécifiques visant à réduire la charge imposée par la collecte et la déclaration des données au niveau national. Ces actions consistent:

1. à élaborer des outils destinés à faciliter la communication de données régionales détaillées;
2. à élaborer des outils actualisés de transmission et de validation des microdonnées, afin de faire parvenir aux pays déclarants des informations sur la qualité des données et les erreurs spécifiques pour chaque ensemble de données;
3. à organiser des réunions régulières entre les experts des États membres, des pays de l'AELE, des pays candidats et candidats potentiels (groupe d'experts sur les statistiques des transports de marchandises par route et task-forces) afin d'échanger des bonnes pratiques et de discuter de la qualité des données, des aspects méthodologiques et des futurs progrès.

⁸ Règlement (CE) n° 6/2003 de la Commission du 30 décembre 2002 relatif à la diffusion de statistiques sur les transports de marchandises par route (JO L 1 du 4.1.2003, p. 45).

À l'avenir, la charge imposée par la collecte de données pourrait encore être réduite si les pays remplacent les documents papier actuellement utilisés pour communiquer les données par des méthodes numériques.

2.5. VALIDATION DES DONNEES ET QUALITE DES DONNEES STATISTIQUES REÇUES

Si la collecte et la transmission des données relèvent de la responsabilité des États membres, Eurostat prend néanmoins toutes les mesures nécessaires pour détecter les erreurs dans les données reçues, et assure le fonctionnement d'un système informatique pour la validation et le traitement des données.

Dans l'ensemble, les données reçues des États membres sont de très bonne qualité. Tous les pays révisent les données en cas d'erreurs. Pour les transports nationaux, internationaux et totaux, un processus de validation est appliqué aux microdonnées trimestrielles, et les séries chronologiques sont vérifiées pour les données trimestrielles et annuelles.

- *Validation des microdonnées*: les pays transmettent les données à Eurostat par l'intermédiaire du portail EDAMIS. Un processus de validation, exécuté par le principal système informatique, détecte les erreurs de base et les codes erronés. Les pays déclarants reçoivent un rapport de validation pour chaque transmission de données, détaillé au niveau des microdonnées, qui leur permet de corriger facilement les erreurs. De plus, la Commission adapte constamment ses règles de validation afin de répondre aux nouveaux besoins et d'assurer la production de statistiques de grande qualité.
- *Vérification des séries chronologiques*: la Commission considère qu'il est important d'identifier les valeurs aberrantes dans les séries chronologiques avant la publication des données et que les pays déclarants confirment les tendances en cas de variations significatives. Si nécessaire, les pays fournissent des ensembles de données révisés ou des explications sur les raisons sous-jacentes des fortes variations observées dans les séries chronologiques.

2.6. APPUI METHODOLOGIQUE AUX ÉTATS MEMBRES

Eurostat fournit un appui méthodologique et technique permanent aux États membres et assure le fonctionnement d'un système informatique fiable de gestion des données et métadonnées pour la production de statistiques des transports de marchandises par route.

Eurostat a élaboré deux manuels de référence concernant la mise en œuvre du règlement (UE) n° 70/2012:

- *Road freight transport methodology* (méthodologie des transports de marchandises par route)⁹, qui expose la base méthodologique de l'établissement de statistiques des transports de marchandises par route dans les États membres, les pays candidats et les pays membres de l'AELE;
- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate countries* (méthodologies des enquêtes sur les transports de marchandises par route dans les États membres et les pays candidats), qui présente les aspects

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105> (uniquement disponible en anglais).

méthodologiques des enquêtes sur les transports de marchandises par route menées dans les pays déclarants.

2.7. DIFFUSION DES DONNEES

2.7.1. Tableaux de diffusion d'Eurostat

Les données agrégées, établies à partir des microdonnées collectées au titre du règlement (UE) n° 70/2012, sont publiées dans la base de données de diffusion d'Eurostat¹⁰. Les utilisateurs peuvent obtenir des tableaux statistiques détaillés produits conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 6/2003 de la Commission. Il existe 43 tableaux sur les transports de marchandises par route, complétés par un fichier unique de métadonnées européen et plusieurs fichiers de métadonnées nationaux.

2.7.2. Publications

Eurostat produit les articles de la série «Statistics Explained», qui fournissent une analyse des données pour les médias et le grand public. Ils portent sur les thèmes suivants:

- tendances générales des transports de marchandises par route¹¹;
- transports de marchandises par route par caractéristique du véhicule¹²;
- transports de marchandises par route par caractéristique du trajet¹³;
- transports de marchandises par route par type de produit¹⁴;
- transports de marchandises par route – cabotage¹⁵.

Ces articles sont mis à jour chaque année, à l'exception de celui sur le cabotage, qui est actualisé tous les deux ans. Les articles sont mis à jour lorsque la collecte de données pour une année de référence est terminée.

2.7.3. Données anonymisées

Conformément au règlement (UE) n° 557/2013 de la Commission¹⁶, les microdonnées sur les transports de marchandises par route sont anonymisées et mises à la disposition des entités de recherche à des fins scientifiques. Les demandes de données anonymisées sont reçues par la Commission (Eurostat) et l'accès à ces données est octroyé après approbation conjointe de la Commission (Eurostat) et des autorités statistiques nationales. En 2018 et 2019, huit entités de

¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database> (disponible en anglais, en français et en allemand).

¹¹ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (uniquement disponible en anglais).

¹² http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (uniquement disponible en anglais).

¹³ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (uniquement disponible en anglais).

¹⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (uniquement disponible en anglais).

¹⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (uniquement disponible en anglais).

¹⁶ Règlement (UE) n° 557/2013 de la Commission du 17 juin 2013 mettant en œuvre le règlement (CE) n° 223/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif aux statistiques européennes en ce qui concerne l'accès aux données confidentielles à des fins scientifiques et abrogeant le règlement (CE) n° 831/2002 de la Commission (JO L 164 du 18.6.2013, p. 16).

recherche au total ont manifesté leur intérêt pour l'obtention de données anonymisées de l'enquête sur les transports de marchandises par route.

2.7.4. *Autres moyens de diffusion*

Les données sont aussi diffusées par le biais d'extractions de données sur mesure pour les utilisateurs, et dans les articles d'actualité et publications d'Eurostat [par exemple, le livre statistique *Energy, transport and environment statistics* (statistiques de l'énergie, des transports et de l'environnement)¹⁷].

3. ÉVOLUTIONS FUTURES DES STATISTIQUES DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Dans le pacte vert pour l'Europe, qui a pour objectif de mener l'Union à la neutralité climatique d'ici à 2050, la Commission a annoncé un ensemble de politiques transformatrices pour tous les secteurs économiques, y compris les transports. Les statistiques des transports de marchandises par route peuvent contribuer à définir et à suivre des objectifs stratégiques, en fournissant des données sur les volumes de marchandises transportés, sur les kilomètres parcourus, et sur l'équipement et l'infrastructure. Les transports de marchandises par route sont un secteur particulièrement important, car ils représentent la majeure partie des transports terrestres de marchandises dans l'Union européenne (75,3 % en 2018).

Entre juin 2018 et mars 2020, le groupe d'experts sur les statistiques des transports de marchandises par route s'est réuni à deux reprises. Au cours de ces réunions, Eurostat, les États membres, les pays de l'AELE, les pays candidats et candidats potentiels ont discuté des besoins en matière de données, des moyens d'améliorer les statistiques des transports de marchandises par route et de la manière de réduire la charge imposée par la collecte de données. Une évolution actuellement examinée concerne les futures statistiques sur le transport par véhicule utilitaire léger. Bien que ces véhicules ne transportent pas de charges très lourdes, ils parcourent un grand nombre de kilomètres en zone urbaine, et contribuent ainsi de manière significative aux émissions et à la congestion. De plus, un recours accru à ces véhicules peut aussi être observé dans les transports interurbains et internationaux. Les véhicules utilitaires légers étaient jusqu'ici peu couverts par la politique européenne des transports et par l'acquis dans ce domaine. C'est sur le point de changer avec le règlement (UE) 2020/1054 et le règlement (UE) 2020/1055 adoptés récemment. La demande de données sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers, du moins ceux qui relèvent de la législation européenne, est en augmentation.

Des données sur les véhicules utilitaires légers peuvent aussi être tirées du registre de contrôle technique, qui contient des informations sur le type de moteur, la classe de poids et le type de carburant du véhicule, ainsi que sur sa technologie de réduction des émissions.

Une task-force spécifique étudie la question depuis 2018 et examine la faisabilité et les paramètres d'une collecte de données sur les véhicules utilitaires légers. Les discussions tournent autour d'une méthode à mettre au point, y compris des définitions, des seuils, des sources de données et des variables à collecter. Dans le contexte de ce projet, au début de 2020, la Commission (Eurostat) a lancé des études pilotes sur les statistiques des véhicules utilitaires légers. Lors de sa dernière réunion, le 4 mars 2020, la task-force a discuté de plusieurs aspects méthodologiques et des variables susceptibles d'être collectées. La task-

¹⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (uniquement disponible en anglais).

force va poursuivre ses travaux. Le besoin de données sur les véhicules utilitaires légers est de plus en plus important pour de nombreux pays et au niveau de l'Union. Cependant, il reste encore à déterminer si et dans quelle mesure les statistiques sur ces véhicules pourraient être collectées dans un avenir proche, étant donné le coût et la charge élevés que cela représente.

Lors d'une récente consultation, les pays déclarants ont mis en évidence l'intérêt de disposer de variables supplémentaires potentielles sur le type de carburant consommé par les véhicules et sur leurs classes d'émissions. Une variable sur le carburant consommé lors d'un trajet pourrait aussi être utile pour le calcul des émissions atmosphériques. Des variables relatives à la conduite automatisée/autonome pourraient être envisagées à l'avenir. Pour la plupart de ces variables, il conviendrait d'extraire des données des bases de données administratives (registres) afin d'éviter d'imposer une charge supplémentaire aux répondants.

Les données pour la variable facultative «possibilité d'utiliser le véhicule pour effectuer des transports combinés» pourraient être liées aux statistiques intermodales. L'activité NACE associée à un véhicule est actuellement requise au niveau à quatre chiffres. Il conviendrait cependant d'accepter également les niveaux supérieurs, voire le plus haut niveau sectoriel de la classification NACE.

Les pays déclarants ont souligné la nécessité de rendre certaines règles de déclaration plus concrètes. Par exemple, une définition exacte du parc de véhicules serait très utile, car toutes les collectes de données seraient ainsi plus harmonisées et comparables.

La question relative à la lourde charge que la collecte des données sur les transports représente en proportion du nombre potentiellement restreint de véhicules routiers et de l'utilité de la collecte devrait aussi être examinée.

4. CONCLUSIONS

L'expérience acquise et les résultats obtenus dans la mise en œuvre du règlement (UE) n° 70/2012 sont considérés comme positifs. Les pays respectent les obligations en matière de fourniture de données, et les ressources affectées au niveau national et au niveau de la Commission permettent de produire des résultats de grande qualité. La Commission aide les États membres à mettre en œuvre le règlement (UE) n° 70/2012, assure le fonctionnement d'un système informatique de gestion des données et a amélioré la communication afin de réduire au minimum la charge imposée par la déclaration.

Le règlement (UE) n° 70/2012 s'est révélé un outil efficace et efficient pour la production de statistiques fiables et comparables sur les transports de marchandises par route, tant au niveau de l'Union qu'à l'échelon national, qui permet d'éviter la duplication des travaux. Les statistiques produites sont diffusées sous la forme de tableaux dans la base de données de diffusion et les publications d'Eurostat, sous la forme de données anonymisées et sous la forme d'autres extractions sur mesure. Les statistiques des transports de marchandises par route sont un outil précieux pour concevoir et évaluer les politiques et pour suivre le marché des transports de marchandises par route en Europe.