COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 14.12.2017
COM(2017) 775 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la mise en œuvre du règlement (UE) nº 70/2012 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2012 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION 2
1.1. Objectif du rapport 2
1.2. Contexte: cadre juridique 2
1.3. Cadre d'action 3
1.4. Couverture des États membres et des autres pays 3
2. SUIVI DE L'APPLICATION DU RÈGLEMENT 4
2.1. Respect des obligations juridiques 4
2.2. Méthodes de collecte des données utilisées dans les États membres 4
2.3. Charge administrative pour les États membres 4
2.4. Réduction de la charge administrative et simplification 5
2.5. Validation des données et qualité des données statistiques reçues 5
2.6. Soutien méthodologique aux États membres 6
3. RÉSULTATS STATISTIQUES 7
3.1. Tendances du transport routier de marchandises dans l'UE 7
3.2. Diffusion des données 7
3.2.1. Tableaux de diffusion d'Eurobase 7
3.2.2. Publications 7
4. ÉVOLUTIONS FUTURES DES STATISTIQUES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES 8
5. CONCLUSIONS 9

1. INTRODUCTION

1.1. OBJECTIF DU RAPPORT

Conformément à l'article 7 du règlement (UE) nº 70/2012 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2012 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route[1], la Commission doit présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre dudit règlement, au plus tard le 31 décembre 2014, et ensuite tous les trois ans. Le présent document est le deuxième rapport qui satisfait à cette obligation.

Le présent rapport décrit le contexte, le cadre d'action et le champ d'application du règlement. Il examine ensuite les questions qui sont liées à sa mise en application et décrit les résultats statistiques obtenus. Les dernières parties traitent du suivi des propositions de développement futur des statistiques du transport routier de marchandises formulées dans le premier rapport.

1.2. CONTEXTE: CADRE JURIDIQUE

Le règlement (UE) nº 70/2012 est une refonte du règlement (CE) nº 1172/98 du 25 mai 1998 et de ses modifications ultérieures, visant à mettre en concordance la base juridique de la collecte de données sur le transport routier avec les dispositions du traité de Lisbonne. À ce titre, le règlement marque un pas en avant dans l'évolution des statistiques des transports dans l'Union. Il fournit une base juridique pour la collecte d'un large éventail de données sur le transport routier de marchandises. En imposant la communication à la Commission de microdonnées issues d'enquêtes réalisées auprès des opérateurs de transport de marchandises par route, il met aussi l'accent sur la qualité et la comparabilité des informations statistiques.

Le règlement (UE) nº 70/2012 vise à mettre 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 du transport de marchandises par route. Ces données sont nécessaires pour définir, suivre et évaluer la politique de l'Union.

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 une grande diversité de combinaisons de variables.

Le règlement (UE) nº 70/2012 a été 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 de transport et pour une période limitée (généralement une semaine). Les États

[1] Règlement (UE) nº 70/2012 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2012 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), (JO L 32 du 3.2.2012, p. 1).

membres peuvent exclure de l'enquête les opérations de transport effectuées par des véhicules restant en-deçà de certains seuils[2].

1.3. CADRE D'ACTION

L'élaboration d'une politique commune des transports exige des connaissances approfondies sur l'importance et l'évolution du transport routier de marchandises.

L'importance sur le plan politique est très élevée: dans le livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»[3], dix objectifs ont été fixés pour un système de transport compétitif et économe en ressources (critères de référence pour atteindre l'objectif de réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre). Des statistiques détaillées sur le transport routier de marchandises sont nécessaires pour suivre les progrès accomplis en vue de la réalisation de certains de ces objectifs (par exemple l'objectif de reporter sur d'autres modes de transport, d'ici 2030, 30 % du transport routier de marchandises concernant des distances supérieures à 300 km).

Pour accomplir les tâches qui lui sont confiées dans le cadre de la politique commune des transports, la Commission doit disposer de statistiques comparables, fiables, synchronisées, régulières et complètes sur l'importance et l'évolution des transports routiers de marchandises effectués par des véhicules immatriculés dans l'Union, ainsi que sur le degré d'utilisation de ces véhicules.

Les données collectées au titre du règlement (UE) nº 70/2012 sont aussi extrêmement précieuses pour les organismes professionnels, les entreprises de transport, ainsi que les chercheurs et modélisateurs dans le domaine des transports routiers, car une connaissance approfondie du marché améliore la compétitivité des entreprises de ce secteur.

1.4. COUVERTURE DES ÉTATS MEMBRES ET DES AUTRES PAYS

Le règlement (UE) nº 70/2012 s'applique directement et intégralement à tous les États membres.

Il fait obligation à tous les États membres de communiquer des données. Conformément à l'article 1er, paragraphe 3, une exception est toutefois prévue pour Malte, en raison du faible nombre de véhicules routiers de transport de marchandises immatriculés dans ce pays qui disposent d'une copie certifiée conforme de la licence communautaire. La collecte de données de qualité concernant ce pays imposerait une charge disproportionnée aux transporteurs maltais.

Deux pays de l'AELE, la Norvège et la Suisse, fournissent aussi des données.

[2] Chaque État membre peut exclure du champ d'application du règlement 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.
[3] COM(2011) 144 du 28.3.2011.

2. SUIVI DE L'APPLICATION DU RÈGLEMENT

2.1. RESPECT DES OBLIGATIONS JURIDIQUES

Le respect des obligations de fourniture de données, telles qu'elles sont définies dans le règlement (UE) nº 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 sur le transport routier de marchandises en Europe.

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

Les dispositions méthodologiques du règlement (UE) nº 70/2012 ont permis de disposer d'un cadre commun garantissant l'harmonisation de la collecte des données et la production de résultats comparables.

La Commission rassemble tous les trois ans 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).

2.3. CHARGE ADMINISTRATIVE POUR LES ÉTATS MEMBRES

Le règlement (UE) nº 70/2012 vise expressément à maintenir au minimum la charge imposée aux États membres. Dans la plupart des pays déclarants, aucune mesure spécifique supplémentaire n'a dû être prise, étant donné que les procédures existantes suffisaient à répondre aux exigences en matière de collecte des données. La Commission a aussi collecté des informations sur la charge imposée aux répondants.

D'une manière générale, peu d'États membres étaient en mesure d'évaluer de manière précise la charge engendrée par la mise en œuvre du règlement. Néanmoins, les conclusions suivantes peuvent être tirées:

- Concernant la fourniture régulière de données, la grande majorité des pays déclarants qui ont répondu considèrent la charge de travail comme acceptable.
- Il existe des disparités entre les pays en ce qui concerne la charge liée à la collecte de données, notamment en fonction des systèmes nationaux d'établissement des données disponibles. Plus particulièrement, sur la base de l'échantillon des pays déclarants qui ont fourni des informations à cet égard, il apparaît que :
    - le temps moyen nécessaire aux répondants pour déclarer les données relatives à un véhicule effectuant des parcours durant la période d'enquête a été estimé à environ 10 à 45 minutes, selon le système de collecte de données utilisé;
    - le temps moyen nécessaire aux répondants pour déclarer les données relatives à un véhicule n'effectuant aucune activité durant la période d'enquête a été estimé à environ 2 à 7 minutes;
    - la possibilité de collecter et d'envoyer des données au format électronique réduit sensiblement la charge de déclaration pour les répondants.

Il convient de noter que la charge engendrée par l'enquête menée dans le cadre du règlement (UE) nº 70/2012 est compensée par la valeur ajoutée des statistiques résultantes. Plus particulièrement:

- La Commission gère les microdonnées nationales confidentielles fournies par chaque État membre et établit les données nationales détaillées (tableaux D). Ces tableaux permettent à chaque pays déclarant d'avoir des informations statistiques complètes sur toutes les activités de transport de marchandises sur son territoire par des camions immatriculés dans n'importe quel autre État membre (sauf Malte), en Suisse et en Norvège. La mise en œuvre du règlement et le service fourni par la Commission évitent la duplication de la collecte de données relatives aux camions étrangers au niveau national.
- Les statistiques produites présentent un intérêt considérable pour les pays participants; les résultats de l'enquête apportent une valeur ajoutée et sont essentiels au suivi du marché du transport de marchandises par route en Europe.
- La collecte et la gestion des informations au niveau des microdonnées apportent de la flexibilité pour répondre aux besoins spécifiques liés aux politiques de l'Union lorsque des informations statistiques sont nécessaires, sans retard et sans effort supplémentaire au niveau national. De telles informations sont souvent demandées par les services chargés de l'élaboration des politiques afin de rédiger des rapports ou d'évaluer la législation applicable et les objectifs stratégiques.

2.4. REDUCTION DE LA CHARGE ADMINISTRATIVE ET SIMPLIFICATION

La Commission a le souci constant de réduire et simplifier la charge administrative. Sur la base des retours d'information des États membres, la Commission, en collaboration avec les instituts nationaux de statistique, met en œuvre des mesures spécifiques afin d'alléger la charge liée à la collecte des données et à la déclaration pour les autorités nationales et les répondants. Ces mesures consistent notamment:

1. à élaborer des outils destinés à faciliter la communication de données régionales détaillées (NUTS 3);
2. à élaborer des outils et procédures automatisés de transmission et de validation des microdonnées, afin de faire parvenir aux États membres des informations sur la qualité des données et les erreurs spécifiques pour chaque ensemble de données;
3. à encourager et faciliter la mise en place de questionnaires électroniques et de systèmes de déclaration en ligne au niveau national;
4. à organiser des réunions régulières entre experts des États membres (groupes de travail et task-forces) et des pays voisins en vue d'échanger de bonnes pratiques et de discuter de la qualité des données, des problèmes et des solutions.

2.5. VALIDATION DES DONNEES ET QUALITE DES DONNEES STATISTIQUES REÇUES

Si la qualité de la réalisation de l'enquête sur le transport routier de marchandises relève de la responsabilité des États membres, la Commission prend toutes les dispositions requises pour détecter les erreurs dans les données transmises et maintenir un système informatique fiable et performant pour la validation et le traitement des données. La Commission transmet régulièrement des commentaires aux États membres sur des questions pouvant exiger un examen plus approfondi.

Les pays déclarants déploient tous les efforts raisonnables pour corriger les erreurs, en particulier celles qui sont récurrentes. La procédure de validation comprend des validations trimestrielles et annuelles des microdonnées et des vérifications des séries chronologiques sur les transports nationaux, internationaux et totaux:

- *Validation des microdonnées*: afin de garantir la production d'ensembles de données exempts d'erreurs, les pays déclarants reçoivent un rapport de validation pour chaque transmission de données, détaillé au niveau des microdonnées, qui leur permet de corriger plus facilement les erreurs détectées. Un processus itératif est appliqué jusqu'à ce que toutes les erreurs soient corrigées. 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 (Eurostat) considère qu'il est important d'identifier les valeurs aberrantes dans les séries chronologiques avant la publication des données, puisque les statistiques du transport routier de marchandises sont utilisées dans divers rapports de la Commission et servent à tirer des conclusions sur les évolutions de ce marché. Elle veille en particulier à obtenir des pays déclarants une confirmation des tendances en cas de variations significatives. Si nécessaire, les États membres fournissent des ensembles de données révisés ou des explications sur les raisons sous-jacentes des fortes variations observées dans les séries chronologiques.

Tous les pays déclarants révisent les données en cas d'erreurs.

2.6. SOUTIEN METHODOLOGIQUE AUX ÉTATS MEMBRES

La Commission fournit un appui méthodologique et technique permanent pour la mise en œuvre du règlement relatif aux statistiques des transports de marchandises par route et veille à maintenir un système de données et de métadonnées de qualité.

Afin de donner aux pays déclarants des orientations méthodologiques pour la mise en œuvre du règlement (UE) nº 70/2012, la Commission a publié deux manuels de référence:

- *Road freight transport methodology*[4] (méthodologie du transport routier de marchandises), qui expose la base méthodologique de l'établissement de statistiques sur le transport routier de marchandises 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*[5] (méthodologies des enquêtes sur le transport routier de marchandises dans les États membres et les pays candidats), qui présente les aspects méthodologiques des enquêtes sur les transports de marchandises par route menées dans les pays déclarants.

[4] http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105?inheritRedirect=true&redirect=%2Feurostat%2Fweb%2Ftransport%2Fpublications
[5] http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-14-007?inheritRedirect=true&redirect=%2Feurostat%2Fweb%2Ftransport%2Fpublications

3. RÉSULTATS STATISTIQUES[6]

3.1. TENDANCES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DANS L'UE

Dans l'Union européenne, le transport de marchandises par route représente la plus grande partie du transport de marchandises effectué par des modes de transport intérieurs (environ 75 %, ce chiffre étant resté relativement stable au cours des dix dernières années). En 2015, son importance dans l'Union, mesurée en tonnes-kilomètres, a augmenté d'environ 2,4 % par rapport à 2014. Néanmoins, ce pourcentage reste inférieur de 7,6 % au pic enregistré avant la crise, en 2007, et à peine supérieur au niveau de 2010 (0,7 %).

Le transport national effectué par des transporteurs nationaux représente près des deux tiers du total du transport routier de marchandises, tandis que le taux de pénétration du cabotage était d'environ 3 % en 2015, c'est-à-dire qu'en moyenne, 3 % de toutes les activités nationales de transport routier de marchandises dans l'Union ont été effectuées par des transporteurs étrangers.

Le renforcement de l'intégration du marché unique de l'Union contribue à faire grimper davantage les taux de croissance des opérations internationales de transport routier de marchandises par rapport aux opérations nationales. Entre 2005 et 2015, le nombre de tonnes-kilomètres pour les activités nationales de transport routier de marchandises effectuées par des transporteurs nationaux a diminué de 6,5 %, tandis que ce nombre a augmenté de 14,9 % pour les opérations de transport international (y compris le cabotage).

3.2. DIFFUSION DES DONNEES

3.2.1. Tableaux de diffusion d'Eurobase

Les données agrégées sont intégrées dans Eurobase, la base de données de diffusion de référence de la Commission (Eurostat), dès qu'elles ont satisfait aux contrôles de validation. Les utilisateurs disposent ainsi de tableaux statistiques détaillés, conformément aux dispositions du règlement (CE) nº 6/2003 de la Commission du 30 septembre relatif à la diffusion de statistiques sur les transports de marchandises par route[7], pour les données transmises au titre du règlement (UE) nº 70/2012 concernant la période à compter de 1999.

3.2.2. Publications

La Commission (Eurostat) publie des articles dans la série *Statistics Explained*[8] couvrant les sujets suivants:

- Tendances générales du transport routier de marchandises;
- Transport routier de marchandises par caractéristique du véhicule;
- Transport routier de marchandises par caractéristique du parcours;

[6] Les données statistiques et l'analyse des tendances sont disponibles sur la page Internet de la Commission (Eurostat): (http://ec.europa.eu/eurostat) et dans les rapports de la Commission (DG MOVE) sur ce sujet: (https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-overview-of-the-eu-road-transport-market-in-2015.pdf)

[7] Règlement (CE) nº 6/2003 de la Commission du 30 décembre 2002 relatif à la diffusion de statistiques sur les transports de marchandises par route (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), (JO L 001 du 4.1.2003, p. 45).

[8] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Transport

- Transport routier de marchandises par type de produit.

Ces articles sont mis à jour chaque année, lorsque la collecte de données pour une année de référence est finalisée.

Conformément au règlement (UE) nº 557/2013 de la Commission du 17 juin 2013 mettant en œuvre le règlement (CE) nº 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[9], les microdonnées sur les transports de marchandises par route sont anonymisées et mises à la disposition des chercheurs sous la forme de fichiers à usage scientifique.

4. ÉVOLUTIONS FUTURES DES STATISTIQUES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Plusieurs réunions de task-force et de groupe de travail ont été organisées avec les États membres en 2015-2016 pour examiner et proposer des moyens d'améliorer la qualité des données et de réduire la charge liée à leur collecte, et pour discuter de la faisabilité d'une collecte à titre obligatoire d'informations sur les parcours à vide des camions ainsi que d'une collecte de données relatives à la consommation de carburant des camions. Plusieurs domaines dans lesquels l'expertise existante peut contribuer à améliorer la qualité des données et à réduire la charge liée à leur collecte ont été recensés lors de ces réunions, à savoir:

- les déclarations concernant les véhicules qui ne sont pas en service,
- la simplification du questionnaire d'enquête,
- l'utilisation de données administratives,
- la comparaison des résultats d'enquête,
- le recours à de nouveaux moyens de déclarer les données d'enquête.

Dans la dernière version du manuel sur les statistiques du transport routier de marchandises, la Commission a présenté de bonnes pratiques appliquées par certains États membres dans les domaines susmentionnés. Ces bonnes pratiques faciliteront le développement futur des statistiques du transport routier de marchandises, permettront d'améliorer la qualité des données et de réduire la charge liée à leur collecte. Les États membres hésitent encore à convenir d'une collecte obligatoire d'informations sur les parcours à vide (actuellement, celle-ci s'effectue sur une base volontaire) et d'une collecte de données relatives à la consommation de carburant des camions, en raison de la charge accrue que cela représente. Parallèlement, une amélioration de la disponibilité des statistiques déclarées à titre volontaire par les États membres a été constatée ces dernières années. En outre, des efforts sont consentis dans le cadre des statistiques sur l'énergie pour produire des statistiques plus détaillées sur la

[9] Règlement (UE) nº 557/2013 de la Commission du 17 juin 2013 mettant en œuvre le règlement (CE) nº 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) nº 831/2002 de la Commission (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), (JO L 164 du 18.6.2013, p. 16).

consommation de carburant dans le secteur des transports, de façon à garantir la cohérence avec les bilans énergétiques globaux.

5. CONCLUSIONS

L'expérience acquise et les résultats obtenus dans la mise en œuvre du règlement (UE) nº 70/2012 peuvent être considérés comme largement positifs. Les ressources allouées pour maintenir la production de statistiques, tant à l'échelon national qu'au niveau de la Commission, ont permis l'obtention de résultats comparables et de qualité. La Commission aide les États membres à appliquer le règlement et à produire des statistiques de qualité. Elle a mis en place et maintenu un système d'information et a renforcé les moyens de communication afin de réduire le plus possible la charge pour les pays déclarants. Elle a aussi formulé des orientations pour améliorer encore la qualité des données et alléger la charge liée à la collecte des données et à la déclaration, en diffusant les bonnes pratiques nationales.

Le règlement s'est révélé un outil efficace et efficient pour la production de statistiques de qualité, fiables et comparables sur le transport de marchandises par route, tant au niveau de l'Union qu'à l'échelon national, en évitant la duplication des travaux. Dans un État membre, l'enquête nationale sur le transport de marchandises par route a été remplacée par l'enquête sur le transport routier de marchandises réalisée au titre du règlement (UE) nº 70/2012. La Commission a encouragé d'autres États membres à suivre cet exemple. Les statistiques produites sont régulièrement utilisées pour le suivi et l'évaluation des politiques concernant le transport routier de marchandises au niveau national et à celui de l'Union.