

# Rapport final

# Statistiques des Transports



Septembre 2009



**Cette publication a été élaborée dans le cadre du programme régional *MEDSTAT II* de coopération statistique euro-méditerranéenne, financé par l'Union européenne.**

## Le programme *MEDSTAT* en bref

La politique de l'Union européenne envers la région méditerranéenne est régie par le partenariat euro-méditerranéen (ou processus de Barcelone) lancé suite à la conférence de Barcelone de 1995.

Dans le domaine statistique, les pays membres de l'Union européenne et les partenaires méditerranéens ont intensifié leurs relations dès 1996 grâce au programme régional de coopération statistique *MEDSTAT*, financé par le règlement MEDA.

Doté d'un budget de 20 millions d'euros, *MEDSTAT I* a été mis en place de 1996 à 2003. *MEDSTAT II* a été lancé en 2006 pour une durée de 45 mois avec un budget de 30 millions d'euros.

*MEDSTAT* entend répondre aux exigences des accords d'association, notamment en matière de libre échange, de développement durable et de développement social. Il contribue à rendre disponible l'information statistique utile au suivi des progrès de la coopération euro-méditerranéenne.

Son objectif est d'harmoniser les méthodologies statistiques avec les normes et standards européens et internationaux et d'améliorer la cohérence des données dans les pays partenaires méditerranéens ainsi que leur comparabilité avec les données statistiques des pays de l'UE et de l'AELE.

*MEDSTAT* entend également accroître la qualité des services fournis aux utilisateurs par les instituts nationaux de statistiques et par les autres organismes partenaires impliqués dans la production de statistiques. L'offre de données à jour, fiables, pertinentes et de qualité est essentielle pour la prise de décision politique et la bonne gestion des affaires publiques.

De décembre 1996 à mars 2003, *MEDSTAT I* a couvert plusieurs secteurs de la statistique. Parmi eux, l'environnement a fait l'objet d'un deuxième projet, *MEDSTAT-Env II*, mis en oeuvre entre 2003 et 2006.

De janvier 2006 à novembre 2009, *MEDSTAT II*, s'est attaché à prolonger le travail qualitatif déjà réalisé en organisant des formations et en apportant des moyens techniques aux systèmes d'information des instituts nationaux et des autres producteurs de statistiques des pays méditerranéens.

La cohérence des données, leur harmonisation et leur diffusion font l'objet d'une attention particulière dans 9 secteurs statistiques : le commerce des biens et services, le transport, les migrations, le tourisme, l'environnement, les comptes nationaux, le social, l'énergie et l'agriculture.

Le programme s'adresse actuellement à dix partenaires : l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc, le territoire Palestinien occupé, la Syrie, la Tunisie et la Turquie.

**Cette publication peut être consultée dans ses versions française et anglaise à l'adresse suivante : <http://ec.europa.eu/eurostat/medstat>**

**Pour plus d'information, veuillez contacter : [EUROPEAID-INFO-MEDSTAT2@ec.europa.eu](mailto:EUROPEAID-INFO-MEDSTAT2@ec.europa.eu)**

## Clause de non-responsabilité

---

La présente publication a été élaborée avec l'aide de l'Union européenne. Le contenu de la publication relève de la seule responsabilité de *MEDSTAT II - Lot 2* et ne peut en aucun cas être considéré comme reflétant l'opinion de l'Union européenne.

*MEDSTAT II - Lot 2* est mis en oeuvre par ADETEF en partenariat avec INSEE France, ISTAT Italie, ONS UK, KSH Hongrie, INE Espagne, INE Portugal, GUS Pologne, Plan Bleu et Landsis.

## Droits de reproduction

---

La présente publication peut être reproduite en tout ou partie, à condition de citer la source :  
Auteur : *Thierry COULET* - *MEDSTAT II - Lot 2, Rapport final - Statistiques des transports*,  
Publication *MEDSTAT II*, Ed. ADETEF, septembre 2009, ISSN 1958-069X.

# Rapport final Statistiques des transports

## Auteur

---

M. Thierry COULET, expert principal responsable du secteur des statistiques des transports du programme MEDSTAT II.

## Sommaire

---

	Page
<b>Acronymes</b>	2
<b>1. Résumé exécutif</b>	3
<b>2. Introduction</b>	5
<b>3. Contexte et approche mise en œuvre dans le programme de travail sur les Statistiques des Transports</b>	7
3.1. Principales caractéristiques de la situation au démarrage du projet	7
3.2. Priorités dégagées et objectifs généraux du projet	8
3.3. Actions engagées	9
<b>4. Contribution du secteur aux objectifs spécifiques de MEDSTAT II</b>	12
4.1. Le renforcement institutionnel et inter-institutionnel	12
4.2. Harmonisation	13
4.3. Echange et validation des données	14
4.4. Visibilité et valorisation des données	16
4.5. Exploration de nouveaux champs	17
<b>5. Analyse par les pays partenaires méditerranéens des interventions du programme dans le secteur des statistiques des transports et de leurs résultats</b>	19
5.1. La contribution du programme MEDSTAT II à l'amélioration des statistiques des transports dans les pays méditerranéens	19
5.2. Le transfert de savoir-faire	20
5.3. L'appropriation du savoir-faire	21
5.4. La consolidation des équipes de spécialistes et de l'échange de données	22
5.5. Les perspectives	22
<b>6. Au-delà de MEDSTAT : quelques pistes de réflexion sur la poursuite des travaux engagés dans le domaine des statistiques des transports</b>	24
<b>Annexes</b>	
Annexe 1 : Programme de travail révisé et validé lors de la seconde réunion de coordination	24
Annexe 2 : Description succincte des activités exécutées	24
Annexe 3 : Liste des indicateurs collectés	24
Annexe 4 : Liste des indicateurs recueillis dans le cadre des collectes spécifiques organisées en vue de la production de deux publications dans la série « Statistiques en Bref »	24
Annexe 5 : Détail des tests de validation effectués sur les données collectées	24
Annexe 6 : Questionnaire envoyé aux coordinateurs nationaux afin d'évaluer l'impact des activités du programme MEDSTAT II dans le secteur des statistiques des transports	24

*Conception éditoriale : Thierry COULET - Mise en page : MEDSTAT II - LOT 2*

# Acronymes

---

<b>ACS</b>	Administration Centrale de la Statistique - Liban
<b>CAPMAS</b>	Agence Centrale pour la Mobilisation Publique et les Statistiques - Egypte
<b>CBS</b>	Bureau Central de la Statistique - Syrie
<b>CE</b>	Commission Européenne
<b>CEMT</b>	Conférence des Ministres des Transports
<b>DOS</b>	Département des Statistiques - Jordanie
<b>ICBS</b>	Bureau Central des Statistiques Israélien
<b>INSEE</b>	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques - France
<b>LMIU</b>	Lloyd's Maritime Information Unit
<b>MEEDDAT</b>	Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire - France
<b>ONS</b>	Office National de la Statistique - Algérie
<b>PCBS</b>	Bureau Central des Statistiques Palestinien
<b>PPM</b>	Pays Partenaires Méditerranéens
<b>RFF</b>	Réseau Ferré de France
<b>ROP</b>	Rapport d'Orientation et de Programmation
<b>RSSP</b>	Rapport sur la Situation Statistique du Pays
<b>SNCF</b>	Société Nationale des Chemins de Fer
<b>SSN</b>	Système Statistique National
<b>TPA</b>	Autorité de Planification des Transports - Egypte
<b>UE</b>	Union Européenne
<b>UNECE</b>	Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe

## 1. Résumé exécutif

Cette publication finale tente d'établir un bilan des actions conduites et des résultats atteints au cours des trois années de mise en œuvre du programme MEDSTAT II dans le secteur des statistiques des transports.

Le principal objectif du programme MEDSTAT II dans ce secteur était d'aider les pays partenaires méditerranéens à développer leur système d'information sur les activités de transport de manière à leur permettre de suivre les évolutions de ce secteur-clé de l'activité économique et de définir les stratégies les plus adaptées à leur situation, à leurs caractéristiques et à leurs ambitions.

Pour ce faire, un certain nombre de conditions doivent être réunies. Il convient, tout d'abord, d'assurer dans chaque pays une étroite coopération entre l'institut national des statistiques, en charge de la mise en œuvre et garant de la cohérence globale du système statistique national, et le ministère des transports, qui est à la fois un utilisateur essentiel de ces statistiques mais aussi, bien souvent, lui-même un producteur-clé de cette information.

Une grandeur statistique ne peut le plus souvent être significativement interprétée que si elle peut être comparée à d'autres données, et en particulier à des données relatives à la même caractéristique pour d'autres pays. C'est particulièrement vrai lorsque l'on s'intéresse à une activité comme le transport qui, par nature, met en relation un pays, une région, avec ses voisins et le reste du monde. C'est la raison pour laquelle il est tout à fait primordial de favoriser dans tous les domaines de la statistique des transports l'adoption de concepts, de classifications et de méthodes statistiques harmonisés au plan international.

Le renforcement de la coopération inter-institutionnelle au sein des pays partenaires, l'harmonisation des concepts, classifications et méthodes mis en œuvre dans la production des statistiques des transports, ainsi que la visibilité des activités, des résultats atteints et des données produites, ont été au cœur de toutes les actions entreprises dans le cadre du programme de travail dans ce secteur.

Ce programme s'est articulé autour de trois piliers que sont les statistiques d'infrastructures, les statistiques d'équipements et les statistiques de flux, ces trois thèmes ayant donné lieu à la production d'une publication dans la série « Statistiques en Bref ».

Si la disponibilité des statistiques d'infrastructures était déjà relativement satisfaisante au démarrage du programme, la couverture et la disponibilité des statistiques d'équipement ont été considérablement augmentées du fait des actions engagées dans le cadre de ce projet.

La production de statistiques de flux représente à la fois un enjeu primordial et une difficulté majeure. Un enjeu primordial car il est évident que les statistiques des transports doivent permettre, avant tout, de mesurer les activités réelles de transport, c'est-à-dire les mouvements de véhicules, quel que soit le mode de transport concerné, ainsi que le nombre de passagers et le volume de marchandises transportés. Mais ce domaine de la statistique des transports est aussi sans doute celui qui soulève les plus grandes difficultés de mesure. Un ambitieux programme de missions d'assistance technique sur les statistiques de flux de transport aérien, maritime et routier, a permis de réaliser de substantiels progrès sur ce plan.

D'autres thèmes également essentiels ont été abordés au cours de ce programme. Il s'agit tout d'abord de celui des indicateurs de performance économique, technique et environnementale. Les activités de transport sont au cœur du fonctionnement de l'économie de tout un pays et leur efficacité économique et technique conditionne pour partie celle de l'ensemble. Mais ce secteur constitue aussi l'un des principaux consommateurs d'énergie et son activité a un impact très lourd sur l'environnement. Il convient, dans ces conditions, de prendre en compte ces aspects d'efficacité économique, technique et environnementale, dans toute stratégie relative au développement des transports. Cela suppose de pouvoir disposer d'une information fiable et, à nouveau, harmonisée. C'est le sens des travaux réalisés sur ce thème qui ont donné lieu à la proposition d'indicateurs communs.

Enfin, le développement de l'intermodalité est une caractéristique majeure de l'évolution des systèmes de transport modernes et conditionne bien souvent l'intégration d'un port, d'un aéroport ou d'une économie tout entière dans les flux d'échange internationaux et l'économie mondiale. Conscients de cet enjeu, les pays partenaires méditerranéens ont souhaité engager une réflexion sur le développement d'une information statistique sur le transport intermodal.

Le développement d'une information fiable et harmonisée sur ces aspects qui seront à n'en pas douter au cœur des évolutions des systèmes de transport dans les années et les décennies à venir devrait sans aucun doute figurer parmi les axes prioritaires des travaux sur les statistiques des transports dans les pays partenaires méditerranéens au cours de ces prochaines années. Cela devrait aussi être le cas du développement d'une information sur d'autres aspects essentiels tels que le transport public intra- et inter-urbain de voyageurs ou la sécurité des systèmes de transport. La poursuite d'une coopération régionale sur toutes ces questions serait sans doute de nature à permettre à tous les pays partenaires de tirer le plus grand bénéfice de ces travaux.

## 2. Introduction

Les transports jouent un double rôle dans le développement économique : ils sont au cœur de ce processus par leur rôle essentiel dans le fonctionnement économique et l'intégration d'un pays dans les courants d'échange internationaux et la globalisation. Ils jouent également un rôle direct en étant, de ce fait, l'un des secteurs qui connaissent les taux de croissance les plus élevés et dans lesquels les créations d'emplois sont les plus importantes.

Dans de nombreux pays, en particulier méditerranéens, le secteur des transports, et tout particulièrement le sous-secteur des transports routiers, est en outre largement constitué de petites, voire de très petites unités économiques, entreprises individuelles ou familiales qui ne comptent très souvent qu'une personne employée, le propriétaire du véhicule. Le secteur des transports joue ainsi, de par cette caractéristique, un rôle essentiel dans le tissu économique et social.

Le développement de la mobilité des biens et des personnes a toujours accompagné le développement économique et la hausse des niveaux de vie, le premier entraînant une progression des échanges commerciaux tandis que la hausse des niveaux de vie se traduit, dans tous les pays et à toutes les époques, par une augmentation des déplacements personnels, notamment en voiture individuelle mais aussi par avion et par train.

Ces développements suscitent néanmoins des préoccupations en termes d'efficacité économique et d'impact environnemental. On sait que les transports constituent, avec l'industrie et l'habitat, l'un des secteurs les plus consommateurs d'énergie et l'une des principales sources d'émission de gaz à effet de serre et de particules fines. Il est, dans ces conditions, indispensable de s'interroger sur l'efficacité économique, technique et environnementale des activités de transport en général et des différents modes de transport en particulier, dans toute tentative d'élaboration d'une stratégie pour ce secteur.

C'est à l'ensemble de ces enjeux et aux besoins d'information statistique qui leur correspondent dans le contexte particulier des pays partenaires méditerranéens qu'a tenté de répondre le programme MEDSTAT II dans le secteur des statistiques des transports.

Au-delà des mesures de croissance de l'activité et de l'emploi, telles que peuvent les fournir les comptes nationaux, ce secteur du programme a ainsi mis l'accent sur la mesure des investissements au cœur du développement des activités de transport, investissements en infrastructures et en équipements, sur la mesure de la mobilité des biens et des personnes, c'est-à-dire des flux de transport et des trafics de véhicules, et enfin sur la performance économique, technique et environnementale de ces activités.

L'objectif du programme était de permettre aux pays partenaires de disposer d'une base d'information au service de l'élaboration de leur politique des transports, qui soit cohérente avec les normes internationales de manière à leur permettre d'effectuer des comparaisons significatives et instructives.

Ces lignes directrices ont guidé l'élaboration du programme de travail dans le secteur des statistiques des transports, axé sur quatre thèmes principaux :

- les statistiques d'infrastructures (routes et autoroutes, voies ferrées, ports et aéroports) ;
- les statistiques d'équipements (véhicules routiers de transport de passagers et de transport de marchandises, trains, voitures de transport de passagers et wagons, avions et navires) ;
- les statistiques de flux (trafic de véhicules et transport de passagers et de marchandises) ;
- les indicateurs de performance économique, technique et environnementale des transports.

Cette analyse concernait les quatre principaux modes de transport, à savoir le transport routier, le transport ferroviaire, le transport aérien et le transport maritime de passagers et de marchandises.

Cette publication a pour objectif de faire une synthèse des actions engagées et des résultats atteints dans le cadre de ce programme. Elle abordera plus précisément :

- l'approche et le contexte dans lequel le programme de travail du secteur a été élaboré et mis en œuvre (section 3) ;
- la contribution du secteur des statistiques des transports aux objectifs spécifiques du programme MEDSTAT II (section 4) ;
- les appréciations par les pays partenaires méditerranéens des interventions réalisées dans le cadre de ce programme de travail et des résultats atteints (section 5) ;
- quelques pistes de réflexion pour une poursuite de travaux à une échelle régionale dans le domaine des statistiques des transports (section 6).

### 3. Contexte et approche mise en œuvre dans le programme de travail sur les Statistiques des Transports

Les premiers mois du programme MEDSTAT II ont été consacrés à une longue phase d'orientation dans le double objectif de définir un programme de travail adapté à la situation et aux besoins exprimés par les pays partenaires et de garantir l'appropriation des activités du programme au sein de ces pays.

Une série de missions d'orientation a ainsi été engagée dans tous les secteurs du programme MEDSTAT II en avril 2006 avec l'objectif de dresser un état des lieux de la situation dans chaque pays et de convenir des orientations et des priorités à retenir dans chaque secteur. Deux types de documents de synthèse ont été produits à l'issue de ces missions :

- Des documents sectoriels reprenant les points essentiels des missions d'orientation et les principales préconisations pour la mise en œuvre des activités dans les différents secteurs. Ces rapports sectoriels ont été présentés au Comité des Directeurs en Décembre 2006. Sur cette base, chaque secteur a développé son programme de travail qui a été présenté, discuté et mis à jour à l'occasion des différentes réunions de coordination (« Task Forces ») sectorielles.
- Des documents par pays dans lesquels les aspects sectoriels ont été intégrés afin de présenter un état des systèmes statistiques nationaux au démarrage du projet (« Rapport sur la situation statistique du pays ») et une synthèse des priorités à donner aux actions du programme dans chaque pays (« Rapport d'orientation du programme »). Ces deux documents ont constitué la base de l'élaboration des « feuilles de route nationales ».

Les principaux éléments de ce bilan et de ces orientations pour le secteur des statistiques des transports sont détaillés ci-dessous.

#### 3.1. Principales caractéristiques de la situation au démarrage du projet

Les missions d'orientation pour les statistiques des transports réalisées dans l'ensemble des pays partenaires au cours du second trimestre 2006 avaient permis de faire les observations suivantes :

- le travail de collecte et de transmission des données mis en place dans le cadre du programme MEDSTAT I n'était plus suivi ;
- les définitions et classifications statistiques européennes n'étaient pas bien connues et pas utilisées ;
- une information assez complète et fiable était toutefois disponible dans plusieurs pays partenaires sur les infrastructures de transport ;
- la coordination entre les instituts nationaux de statistiques et les ministères des transports était souvent déficiente.

Il convient de souligner que, dans la plupart des pays partenaires comme dans de nombreux Etats membres de l'Union européenne, le ministère des transports joue souvent un rôle central dans la définition et l'élaboration des statistiques des transports. Des agences sectorielles peuvent également, dans certains cas, être en charge de la production d'informations statistiques. Le rôle de l'Institut National de Statistiques consiste alors à assurer la mise en cohérence des données collectées, leur conformité aux concepts, normes et méthodes internationales et leur diffusion. La caractéristique de cette organisation statistique est un élément fondamental du système statistique national sur les transports et a dû, bien entendu, être prise en compte dans l'organisation et la mise en œuvre des différentes actions prévues au programme de travail.

Sur le plan des données disponibles, la situation paraissait très contrastée au démarrage du projet d'un domaine statistique à l'autre. Si les statistiques concernant les infrastructures de transports (routes et autoroutes, voies ferrées, ports et aéroports) étaient en général largement disponibles et pouvaient être considérées comme assez fiables, il n'en était pas de même pour les statistiques d'équipements et les statistiques de flux. Dans ces deux domaines, les données disponibles étaient rares tout en posant de nombreux problèmes de cohérence. Les indicateurs de performance des transports n'étaient pour ainsi dire disponibles dans aucun pays partenaire.

Les sources mises en œuvre dans la production de statistiques sur les transports sont variées et couvrent à peu près tout le spectre des sources statistiques traditionnelles : recensements, enquêtes auprès des entreprises et des ménages, sources administratives. Cette étendue des sources et la complexité qu'elle entraîne conduisent à accorder une importance toute particulière à la mise en cohérence des données.

Dans le domaine des infrastructures de transports, les principales sources exploitées sont de nature administrative : ministères des transports ou de l'équipement pour l'ensemble des modes de transport, mais aussi, dans certains cas, agences spécialisées de gestion des infrastructures ferroviaires, portuaires ou aéroportuaires.

Dans le domaine des équipements de transports, les principales sources de données sont, là encore, souvent de nature administrative. Il s'agit notamment des ministères des transports ou de l'intérieur pour les véhicules routiers de transport de passagers ou de marchandises, ou encore pour les voitures particulières. Les compagnies de transport constituent elles-mêmes des sources de données importantes, notamment en ce qui concerne les équipements de transport aérien, maritime ou ferroviaire.

Les statistiques de flux reposent soit sur des sources administratives soit sur des enquêtes selon le mode de transport concerné. Ainsi, les statistiques sur les trafics et les flux de transport de passagers et de marchandises par avion, par mer et par voie ferrée, reposent essentiellement sur des circuits d'information permanents entre les autorités portuaires, aéroportuaires et ferroviaires d'une part, le ministère des transports et l'institut national des statistiques d'autre part.

Les statistiques sur les flux de transport routier de marchandises et de passagers, quant à elles, ne peuvent le plus souvent être élaborées que sur la base d'enquêtes, parfois sophistiquées, auprès des entreprises de ce sous-secteur. Des entreprises nationales de transport routier peuvent parfois être soumises à des procédures de transmission de données systématiques mais leur activité ne constitue en toute hypothèse qu'une faible partie de l'activité de transport pour compte de tiers et donc une plus faible encore de l'activité totale de transport routier. Dans certains cas, des agences d'organisation et de régulation des transports nationaux de marchandises existent et peuvent constituer une source d'information statistique. Ces organismes ne gèrent toutefois eux aussi qu'une partie des flux intérieurs de transport de marchandises et tendent en outre à voir leur domaine d'action se réduire d'année en année.

Les indicateurs de performance étant le plus souvent dérivés des données statistiques sur les infrastructures, les équipements et les flux, combinées à des données de comptabilité nationale, d'énergie et d'environnement, les sources mises en œuvre ne diffèrent pas des précédentes pour ce qui concerne les données de transport elles-mêmes.

C'est sur la base de ce diagnostic de départ que le programme de travail du secteur des statistiques des transports a été élaboré, discuté et mis à jour à l'occasion des deux réunions de coordination qui se sont tenues, la première à Luxembourg les 21 et 22 Mars 2007, la seconde à Lisbonne les 5 et 6 Juin 2008.

### **3.2. Priorités dégagées et objectifs généraux du projet**

Dans le droit fil de ce qui précède, les priorités dégagées au cours de cette phase initiale concernaient principalement les aspects suivants :

- le développement de statistiques de flux de transport aérien, maritime et routier de marchandises ;
- l'harmonisation des concepts et définitions utilisés avec les standards statistiques internationaux et européens ;
- le développement d'indicateurs de performance relatifs aux quatre principaux modes de transport, aérien, maritime, ferroviaire et routier.

A ces priorités initiales se sont ajoutés au cours du déroulement du programme des objectifs supplémentaires concernant l'harmonisation et la diffusion des données existantes sur les infrastructures de transport, le développement et la diffusion de statistiques sur les équipements, l'harmonisation des concepts et définitions relatifs au transport ferroviaire, le développement de méthodologies pour la production de données sur le transport intermodal et sur la sécurité maritime.

Ces priorités s'inscrivent dans les objectifs généraux du projet qui consistent à :

- harmoniser les concepts, les définitions et les méthodes mis en œuvre dans la production statistique ;
- développer l'étendue et améliorer la qualité des statistiques disponibles ;
- accroître la diffusion de l'information produite ;
- établir les bases d'un échange de données régulier et pérenne entre les pays partenaires et Eurostat.

Cette analyse et la définition de ces priorités ont été au centre de l'élaboration du programme de travail du secteur, présenté, discuté et amendé lors de la première réunion de coordination (« Task Force ») du secteur qui s'est tenue à Luxembourg les 21 et 22 Mars 2007, puis mis à jour lors de la seconde réunion de coordination qui s'est tenue à Lisbonne les 5 et 6 Juin 2008. Le programme de travail adopté à l'issue de cette seconde réunion de coordination est présenté en Annexe 1.

Les principales difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de ces actions prioritaires ont été les suivantes :

- Dans le domaine des statistiques d'infrastructures, elles ont pour l'essentiel tenu à la réorganisation des données disponibles sur la base des concepts et des classifications internationales ;
- Dans le domaine des statistiques d'équipements, les principales difficultés ont concerné l'appropriation des concepts et des classifications internationales et la réorganisation des données disponibles sur cette base dans tous les sous-secteurs des transports, routier, aérien, maritime et ferroviaire. Dans le cas du transport routier se pose souvent un problème supplémentaire lié au manque de fiabilité des registres de véhicules. Il semble en particulier que, dans de nombreux cas, la mise hors service des véhicules routiers ne soit pas systématiquement enregistrée, ce qui résulte en un gonflement artificiel du parc ;
- C'est dans le domaine des statistiques de flux que les difficultés sont les plus nombreuses et les plus sérieuses. Les problèmes sont, dans ce cas, très différents selon le mode de transport concerné. Les statistiques de flux de transport ferroviaire ne concernent que peu de pays partenaires et ne semblent pas poser de graves difficultés. Les statistiques de flux de transport aérien et maritime de passagers et de marchandises sont disponibles pour la plupart des ports et des aéroports principaux mais ne permettent pas, bien souvent, une décomposition fine des flux par origine et destination ou, pour ce qui concerne les marchandises, par type de bien. Les statistiques sur les flux de transport routier de marchandises sont, quant à elles, celles qui soulèvent les difficultés les plus importantes. Leur élaboration doit faire appel à des méthodes sophistiquées d'enquête auprès des entreprises de transport qu'aucun pays partenaire ne maîtrise totalement à ce jour ;
- Encore une fois, les indicateurs de performance étant dérivés pour l'essentiel des données statistiques d'infrastructures, d'équipements et de flux, les problèmes posés par leur élaboration tiennent en grande partie aux difficultés évoquées précédemment mais aussi à la collecte et à la mise en cohérence de ces informations ainsi qu'à l'appropriation et à l'application de nouveaux concepts.

### 3.3. Actions engagées

Le programme de travail mis en œuvre a découlé directement des priorités identifiées précédemment et il s'est articulé autour des quatre thèmes suivants :

- *Infrastructures de transport* : les travaux sur ce thème ont été articulés autour de la constitution de groupes de travail nationaux ayant pour objectif la collecte et l'harmonisation de l'information existante. Sur cette base, un atelier régional a été organisé afin de discuter des données collectées et des méthodes mises en œuvre dans leur production en vue de préparer une publication dans la série « Statistiques en Bref » sur ce thème ;

- *Equipements de transport* : là encore, les travaux sur ce thème ont été articulés autour de la constitution de groupes de travail nationaux ayant pour objectif la collecte et l'harmonisation de l'information existante. Un atelier régional a également été organisé en vue de discuter des données produites et de préparer une publication dans la série « Statistiques en Bref » sur ce thème ;
- *Flux de transport* : le travail sur ce thème a été organisé autour d'un ambitieux programme de missions d'assistance technique destinées à mettre en place une méthode de production de données sur les flux de transport aériens et maritimes de passagers et de marchandises et sur les flux de transport routier de marchandises. Une collecte de données harmonisées a été réalisée sur cette base et un atelier régional s'est tenu, visant à évaluer la qualité des données collectées et à développer les recommandations méthodologiques issues du programme de missions d'assistance technique en vue d'une publication dans la série « Statistiques en Bref » sur ce thème ;
- *Indicateurs de performance* : un atelier régional visant à définir une liste d'indicateurs de performance économique, technique et environnementale des transports aérien, maritime, ferroviaire et routier, a été organisé, à l'issue duquel un programme de missions d'assistance technique visant à aider les pays partenaires qui le souhaitaient à développer les indicateurs produits sur une base harmonisée, a été initié.

Afin de mettre en œuvre les priorités définies précédemment en tenant compte des difficultés spécifiques évoquées ci-dessus, trois modalités d'action principales ont été retenues dans l'exécution du programme de travail :

- Des ateliers visant à échanger des expériences et à traiter de questions pratiques liées, en particulier, à la collecte de données en vue d'une publication. Cette modalité a été mise en œuvre dans la collecte de données sur les infrastructures, les équipements et les flux de transports ;
- Des visites d'étude auprès d'organismes chargés de la collecte ou de la diffusion de statistiques dans des domaines dans lesquels les pays partenaires avaient encore peu d'expérience. Cette modalité a été mise en œuvre dans le domaine des statistiques de flux maritimes et celui des statistiques ferroviaires ;
- Des missions d'assistance technique pour réaliser un diagnostic de la situation dans un pays partenaire au regard de la production statistique dans un domaine particulier et aider à la mise en place de nouveaux concepts ou de nouveaux outils. Cette modalité a été mise en œuvre tout particulièrement pour la mise en place de méthodes d'élaboration de statistiques sur les flux de transports routiers de marchandises et sur les indicateurs de performance des transports.

Alors que les deux premières modalités correspondent davantage à un besoin exprimé globalement au niveau de la région, la dernière a pour objectif de répondre aux besoins plus spécifiques d'un pays. Elle correspond également à un mode plus opérationnel de soutien dans la mise en place de normes, de concepts et de systèmes pour la collecte de données et l'élaboration de statistiques.

Au total, sur l'ensemble des trois années de mise en œuvre du programme, 32 événements ont été organisés dans le secteur des statistiques des transports, soit 2 réunions de coordination, 2 visites d'étude, 5 ateliers et 23 missions d'assistance technique, la déclinaison de ces événements selon les domaines d'action prioritaires étant la suivante :

- Statistiques d'infrastructures : un atelier organisé à Paris les 19 et 20 Juillet 2007 ;
- Statistiques d'équipements : un atelier organisé à Athènes du 3 au 5 Novembre 2008 ;
- Statistiques de flux : un atelier organisé à Marseille les 16 et 17 Décembre 2008. Cet atelier a conclu un ambitieux programme de missions d'assistance technique réalisé sur ce thème auprès de l'ensemble des pays partenaires<sup>1</sup>. Au total, 21 missions ont été réalisées entre le mois de Juin 2007 et le mois de Janvier 2009, six missions sur les statistiques de flux de transport aérien, soit une dans chaque pays partenaire à l'exception d'Israël, de la Palestine et de la Syrie, sept missions sur les statistiques

<sup>1</sup> Sauf Israël qui n'en avait pas fait la demande.

de flux de transport maritime, soit une dans chaque pays partenaire à l'exception d'Israël et de la Palestine, et huit missions sur les statistiques de flux de transport routier de marchandises, soit une dans chaque pays partenaire à l'exception d'Israël. Une visite d'étude sur les statistiques de flux du transport maritime a également été organisée à Londres du 25 au 28 Février 2008 ;

- Indicateurs de performance : un atelier organisé à Bruxelles du 14 au 16 Juillet 2008 et une mission d'assistance technique réalisée en Egypte du 9 au 13 Mai 2009 ;
- Statistiques du transport intermodal : un atelier organisé à Luxembourg du 1<sup>er</sup> au 3 Avril 2009 et une mission d'assistance technique réalisée en Tunisie en Octobre 2008 ;
- Statistiques du transport ferroviaire : une visite d'étude organisée à Paris du 23 au 25 Septembre 2009.

Une description plus détaillée de ces différentes activités techniques est fournie en Annexe 3.

L'ensemble de ces événements, ateliers, visites d'études et missions d'assistance technique ont bénéficié d'expertises et d'apports en provenance :

- d'Eurostat (ateliers sur les statistiques d'infrastructures et d'équipements, sur les indicateurs de performance et les statistiques du transport intermodal) ;
- des instituts nationaux de statistiques, en particulier l'INSEE (atelier et diverses missions d'assistance technique sur les statistiques de flux) l'office fédéral des statistiques de la République d'Allemagne (atelier sur les statistiques du transport intermodal) ;
- du Ministère français de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (ateliers sur les indicateurs de performance et sur les statistiques du transport intermodal, visite d'étude sur les statistiques du transport ferroviaire) ;
- de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (atelier sur les statistiques du transport intermodal) ;
- d'organismes et d'entreprises européennes, en particulier la Lloyd's Maritime Information Unit (visite d'étude sur les statistique de flux maritimes), la SNCF et RFF (visite d'étude sur les statistiques du transport ferroviaire), Aéroports de Paris (atelier sur les statistiques de flux et diverses missions d'assistance technique sur les statistiques de flux de transport aérien), l'ADEME (atelier sur les indicateurs de performance).

La coopération entre instituts nationaux de statistiques et ministères des transports prônée au sein des pays partenaires a ainsi été mise en œuvre dans la mise en œuvre de ce programme de travail lui-même.

Tous les documents techniques préparés en vue des ateliers et tous les rapports rédigés à l'issue des missions d'assistance technique réalisées sont disponibles sur le site Circa de la Commission européenne.



## 4. Contribution du secteur aux objectifs spécifiques de MEDSTAT II

L'objectif général du programme MEDSTAT II était de contribuer à la mise en œuvre des accords d'association entre l'Union européenne et les pays partenaires méditerranéens, en aidant à améliorer la qualité des services et des données statistiques fournis, ceci afin de :

- Répondre aux besoins d'information économique et sociale tels qu'ils ont été exprimés dans la Déclaration de Barcelone et en conformité avec la 4<sup>ème</sup> Conférence Ministérielle Euro-méditerranéenne des 15 et 16 Novembre 2000 ;
- Fournir aux usagers l'information statistique actualisée, fiable et pertinente nécessaire aux décideurs politiques et à une bonne gouvernance.

Les grandes orientations de MEDSTAT II sont reflétées dans ses objectifs spécifiques qui sont de contribuer à :

- un renforcement institutionnel et inter-institutionnel des Instituts Nationaux Statistiques et des systèmes Statistiques des partenaires Méditerranéens,
- une harmonisation des données statistiques avec les normes européennes et internationales, afin d'améliorer la comparabilité des chiffres produits par les pays partenaires avec ceux des Etats membres de l'Union européenne et des pays de l'AELE ;
- la constitution de bases de données et l'échange des données pertinentes entre les Instituts Statistiques des pays méditerranéens et Eurostat,
- Une plus grande visibilité et une meilleure diffusion des activités, des résultats et des données produits par le programme,
- La satisfaction des besoins des utilisateurs dans un cadre plus général de service aux usagers.

Ces objectifs généraux et spécifiques ont été constamment au cœur des actions entreprises dans le secteur des statistiques des transports, et ont été, très concrètement, systématiquement rappelés dans les termes de référence de tous les événements organisés dans le secteur.

Les actions entreprises dans le cadre du programme de travail défini lors des différentes réunions de coordination sur les statistiques des transports ont ainsi couvert l'ensemble des objectifs spécifiques énoncés ci-dessus, en particulier l'amélioration de la coopération inter-institutionnelle entre les instituts nationaux de statistiques et les ministères des transports ou les organismes sectoriels, l'harmonisation des données produites avec les normes européennes et internationales, l'échange de données avec Eurostat et une plus grande visibilité des résultats atteints et des données produites à travers la réalisation de diverses publications. Ces résultats sont détaillés ci-dessous.

Compte tenu des spécificités des statistiques des transports, les principaux enjeux se situaient pour ce secteur dans la mise en œuvre ou l'amélioration de la coopération entre les instituts nationaux de statistiques et les ministères des transports, l'harmonisation des statistiques produites avec les méthodes, concepts et classifications internationaux, le soutien au développement de nouveaux champs de la statistique des transports, notamment les statistiques de flux de transport routier de marchandises et les indicateurs de performance économique, technique et environnementale, et, enfin, la visibilité des résultats.

### 4.1. Le renforcement institutionnel et inter-institutionnel

La mise en œuvre du programme a été l'occasion de développer la coordination et la coopération entre les instituts nationaux de statistiques et les ministères des transports.

Dans l'ensemble des pays partenaires, les instituts nationaux de statistiques et les ministères des transports ont ainsi collaboré de manière très étroite à l'ensemble des actions entreprises et participé à l'ensemble des événements organisés dans le cadre du programme. Ils ont en particulier systématiquement été associés aux différentes missions d'assistance technique réalisées ainsi qu' à tous les ateliers et toutes les visites d'étude organisés dans le cadre du projet.

Sur un plan organisationnel, le coordinateur national des statistiques des transports avait, dans presque tous les pays partenaires, un interlocuteur principal clairement identifié au sein du ministère des transports. Dans un cas, l'Algérie, le coordinateur sectoriel national appartenait lui-même à ce ministère tout en travaillant de façon très étroite dans la mise en œuvre des actions du programme avec l'Office National des Statistiques et, plus particulièrement, la coordinatrice désignée par celui-ci pour les statistiques des transports.

Il est important de souligner que tous les ateliers organisés dans le secteur des statistiques des transports ont été systématiquement ouverts à deux représentants de chaque pays partenaire, l'un de l'institut national des statistiques, l'autre du ministère des transports. Ces ateliers ont ainsi permis une préparation conjointe par l'institut national des statistiques et le ministère des transports des interventions faites à cette occasion, ainsi qu'un partage et une discussion des résultats de l'événement et de ses conséquences pratiques pour le pays concerné.

Les nombreuses missions d'assistance technique réalisées au cours des trois années de mise en œuvre du programme, notamment sur le thème des statistiques de flux de transports aériens et maritimes de passagers et de fret et sur les statistiques de flux de transport routier de marchandises, ont aussi été systématiquement organisées conjointement par l'institut national des statistiques et le ministère des transports et ont largement reposé sur une étroite coopération entre ces deux institutions.

## 4.2. Harmonisation

L'harmonisation des méthodes et des données produites avec les normes, concepts et classifications européens et internationaux des statistiques des transports a constitué une préoccupation permanente des travaux conduits dans le cadre du programme MEDSTAT II.

Des concepts et des normes très précis existent au plan international pour l'élaboration de statistiques des transports sur une base harmonisée. Ceux-ci sont repris dans le « Glossaire des Statistiques de Transport » publié sous l'égide des Nations Unies par la Commission Economique pour l'Europe, Eurostat et la Conférence Européenne des Ministres des Transports.

Bien que ce glossaire fût en général déjà connu des pays partenaires méditerranéens, il semble qu'il n'ait pas toujours été utilisé dans le passé. En outre, seule la seconde version de ce glossaire a été traduite en Arabe et non la troisième version actuellement applicable, ce qui peut représenter une difficulté pour un ou deux pays partenaires<sup>2</sup>.

Les concepts et les définitions inclus dans le glossaire ont été systématiquement mis en avant et pris comme références dans les travaux conduits dans le cadre du programme sur les statistiques d'infrastructures, d'équipements et de flux de transport routier, maritime, aérien et ferroviaire. La mise en pratique des concepts et définitions du glossaire à travers ces actions concrètes devrait avoir permis leur appropriation et leur intégration dans les processus de production des données de statistiques des transports.

Des références méthodologiques précises existent également au niveau européen, notamment pour la compilation des statistiques d'infrastructures, d'équipements et de flux des transports aérien, maritime et ferroviaire. Là encore, ces références méthodologiques ont été systématiquement mises en avant dans les travaux conduits sur le secteur. Ce fut le cas, tout particulièrement, de la méthodologie de production de statistiques de flux de transport routier de marchandises selon une enquête dite « TRM », plusieurs missions d'assistance technique sur les statistiques de flux ayant eu pour objet de réaliser un transfert de cette méthodologie au profit des pays partenaires.

Enfin, il existe également des nomenclatures et des classifications harmonisées aux plans européen et international pour l'élaboration des statistiques des transports. C'est en particulier le cas des classifications des infrastructures et des équipements de transport par mode qui sont attachées à la définition de certains concepts dans le glossaire des statistiques des transports ou encore de la nomenclature NST 2007 des marchandises transportées selon certains modes de transport. Là encore, cette nomenclature, peu connue des pays partenaires, a été largement diffusée et utilisée comme référence dans l'élaboration des statistiques de fret.

<sup>2</sup> Il est à noter qu'une quatrième version du glossaire est actuellement en cours de préparation.

### 4.3. Echange et validation des données

L'action conduite dans le cadre du programme a été très importante dans ce domaine. Trois collectes générales ont été réalisées en vue de la production du chapitre « Transports » du bulletin euro-méditerranéen. La dernière collecte n'était pas limitée aux données du Bulletin mais comprenait la totalité des données décidée pour l'échange! En outre, deux collectes spécifiques ont été réalisées en vue de la production de deux publications dans la série « Statistiques en Bref », l'une sur les équipements de transport, l'autre sur les flux de transport aérien et maritime. Peut-être on peut-on mentionner ici que les pays MED ont reçue toutes les données EU /EFTA et MED en retour ?!

Il convient de souligner que les variables et caractéristiques qui font l'objet de la collecte ont été définies en concertation avec les pays partenaires lors des réunions de coordination du secteur. Elles procédaient le plus souvent d'exercices antérieurs de collecte spécifique en relation avec les publications mentionnées précédemment.

Trois aspects essentiels des collectes de données réalisées dans le cadre de ce programme seront détaillés ci-dessous : la couverture de ces collectes, la méthodologie de ces collectes et la validation des données collectées et, enfin, le bilan de ces collectes et la visibilité donnée à leur résultat.

#### 4.3.1. Couverture de la collecte générale

Le nombre de variables collectées dans le cadre des collectes générales destinées à la réalisation du bulletin euro-méditerranéen a considérablement augmenté entre le début et la fin du programme. Au total, 111 caractéristiques complémentaires<sup>3</sup> ont été recueillies lors de la troisième collecte conduite à partir de l'automne 2008, leur répartition par mode de transport et par thème étant la suivante:

- Transport routier : 33 caractéristiques complémentaires sur les équipements, une sur les trafics ;
- Transport ferroviaire : 28 caractéristiques complémentaires sur les équipements, deux sur les trafics ;
- Transport aérien : trois caractéristiques complémentaires sur les infrastructures, douze sur les équipements, une sur les trafics ;
- Transport maritime : quatre caractéristiques complémentaires sur les infrastructures, 25 sur les équipements, deux sur les trafics.

Comme le montre cette rapide synthèse, la plupart des nouvelles variables introduites sont relatives aux équipements et cette collecte traduit dans ce cas les travaux antérieurement effectués en vue de la production d'une publication sur ce thème dans le cadre de la série « Statistiques en Bref ». La liste détaillée de ces variables est présentée en Annexe 4.

L'objectif de l'élargissement de cette liste de variables était de consolider la collecte et l'échange de données entre les pays partenaires méditerranéens et Eurostat sur la base des résultats atteints à travers les différentes actions conduites dans le cadre du programme, d'enrichir le chapitre consacré aux statistiques de transports dans le bulletin « Euro-Med » et de donner la plus grande visibilité possible aux résultats atteints.

Cette liste devrait ainsi constituer la base de la collecte et de l'échange de données entre les pays méditerranéens et Eurostat dans le futur, permettant ainsi d'assurer la pérennité de ces résultats.

Il convient de noter que cet élargissement de la collecte de données a également donné lieu à un important travail méthodologique sur le plan des concepts et des définitions employés d'une part et sur le plan des tests de validation d'autre part. Cet aspect sera développé dans la section suivante.

#### 4.3.2. Couverture des deux collectes spécifiques

Comme cela a été indiqué, deux collectes spécifiques ont également été réalisées en vue de la production de deux publications dans la série « Statistiques en Bref », la première sur les équipements de transport et la seconde sur les flux de transport aérien et maritime.

<sup>3</sup> Y compris diverses désagréations d'une même variable.

Les variables qui ont fait l'objet d'une collecte en vue de la production d'une publication dans la série « Statistiques en Bref » sur les équipements de transport couvraient les quatre principaux modes de transport, aérien, maritime, routier et ferroviaire, et concernaient à la fois les équipements de transport de passagers et les équipements de transport de marchandises.

Au total, 21 variables ont été collectées visant, pour chacun de ces modes de transport, à analyser le taux d'équipement du pays par catégorie de véhicule routier ou ferroviaire, de navire ou d'avion, et l'évolution de leur capacité totale et moyenne, en nombre de passagers ou en capacité de charge.

La même méthode a été appliquée pour la collecte spécifique de données en vue de la production d'une publication dans la série « Statistiques en Bref » sur les flux de transport. Dans ce cas, trois modes de transport étaient concernés par la collecte de données : le transport routier, le transport aérien et le transport maritime. Compte tenu du peu de données recueillies sur les flux de transport routier, la publication a été dans un second temps recentrée sur l'analyse de l'évolution des flux de transport aérien et maritime de marchandises et de passagers.

Au total, 13 variables relatives aux flux de transport aérien ont été couvertes par cette collecte spécifique de données, chaque variable étant collectée pour trois unités statistiques : l'ensemble des aéroports nationaux, l'ensemble des aéroports principaux et le principal aéroport national, l'objectif étant de collecter des informations permettant d'analyser l'évolution des flux de trafic aérien et des flux de transport aérien de marchandises et de passagers selon le type d'appareil, le type de vol, la compagnie, l'origine des arrivées et la destination des départs.

Pour ce qui concerne l'analyse des flux de transport maritime, 17 variables ont été collectées, chacune d'elles étant à nouveau collectée pour trois unités statistiques : l'ensemble des ports nationaux, l'ensemble des ports principaux et le principal port national, l'objectif étant de collecter des informations permettant d'analyser l'évolution des flux de trafic maritime et des flux de transport maritime de marchandises et de passagers selon le type de navire, sa nationalité et son pavillon, l'origine des arrivées et la destination des départs.

#### 4.3.3. Méthodologie de la collecte générale et validation des données

La collecte générale a été organisée à travers l'envoi d'un questionnaire pour chaque mode de transport couvert : transport aérien, maritime, routier et ferroviaire.

Chaque questionnaire comprenait quatre parties distinctes :

- Une partie consacrée à la collecte des données à proprement parler ;
- Une partie « Validation » permettant d'identifier instantanément les données fournies présentant des problèmes de cohérence interne et nécessitant une révision de la part du fournisseur de l'information ;
- Une partie « Méthodologie » contenant l'intitulé, la définition précise, l'unité et l'échelle de chaque indicateur et permettant également de collecter des informations auprès des pays partenaires quant à la disponibilité de l'information, à la définition nationale éventuellement appliquée et d'autres remarques relatives à cet indicateur ;
- Une partie « Informations générales » permettant de collecter des renseignements quant à l'envoi de données similaires à d'autres organismes internationaux et aux difficultés spécifiques posées par la réponse à ce questionnaire.

Comme indiqué précédemment, un important travail méthodologique a été réalisé à l'occasion de l'élaboration du questionnaire en vue de la troisième collecte générale de données. Le nombre important de variables introduites à l'occasion de cette troisième collecte, tant sur les infrastructures que sur les équipements ou sur les flux de transport, ont en effet conduit à intégrer les définitions complètes et précises de tous ces indicateurs dans les questionnaires en anglais et en français. Une révision complète, et la correction en de nombreux cas, de toutes les définitions des indicateurs déjà collectés les années précédentes a été réalisée à cette occasion.

Il est à noter que les réponses aux questionnaires ont été renvoyées, lors de la troisième collecte de données, par le biais du système « eDAMIS », un nouveau système de communication destiné à faciliter le transfert de données entre diverses institutions nationales, européennes et Eurostat.

La validation des données a reposé sur une double approche : d'une part, l'élaboration d'une batterie de tests qui ont pu être automatisés et intégrés dans les questionnaires eux-mêmes, de façon à permettre aux pays partenaires de vérifier eux-mêmes la cohérence des données fournies avant même de renvoyer le questionnaire et de donner, le cas échéant, les explications nécessaires à leur compréhension en cas de maintien des données originales ; d'autre part, un examen « visuel » des données reçues permettant de détecter des valeurs surprenantes, voire aberrantes, ou des évolutions suspectes. Dans toutes ces situations, des questions précises ont été adressées au pays partenaire concerné, demandant une explication spécifique ou une modification des données en question. Les données correspondantes n'ont été publiées sur le site d'Eurostat et dans le bulletin « Euro-Med » qu'une fois modifiées ou lorsque des explications jugées satisfaisantes ont été fournies par les pays.

#### 4.3.4. Bilan des collectes de données spécifiques

Tous les pays partenaires ont répondu au questionnaire spécifique portant sur les équipements de transport, le taux de remplissage variant bien évidemment d'un pays à l'autre, certains, en particulier, n'étant pas concernés par tous les modes de transport. Il est à noter que la validation des données reçues a exclusivement reposé sur un important travail d'analyse au cas par cas, qui s'est traduit par de nombreux échanges avec les responsables nationaux de la collecte. Ce travail a permis une analyse fine des données et une validation précise des chiffres transmis.

Tous les pays concernés ont également répondu au questionnaire sur les flux de transport<sup>4</sup>, avec des taux de remplissage encore une fois très variables. Il faut noter toutefois que si plusieurs pays partenaires ont été en mesure de fournir des données à un degré de désagrégation selon les critères définis précédemment, la fourniture de données au second degré de désagrégation, croisant par exemple les origines des arrivées et les destinations des départs avec le type de navire, s'est révélée très problématique pour la quasi-totalité des pays partenaires.

Là encore, aucun test automatique n'a été mis en œuvre sur les données reçues et leur validation a donc exclusivement reposé sur un important travail d'analyse au cas par cas, qui s'est traduit par de nombreux échanges avec les responsables nationaux de la collecte. Comme pour les statistiques d'équipement, ce travail important a permis une analyse fine des données et une validation précise des chiffres transmis.

#### **4.4. Visibilité et valorisation des données**

Toutes les données recueillies dans le cadre des collectes annuelles « générales » auprès des pays partenaires et validées selon la procédure détaillée ci-dessus ont été publiées sur le site d'Eurostat et dans le cadre des trois publications annuelles du bulletin « Euro-Med ». Aucune donnée n'a fait l'objet d'estimation ou de collecte auprès d'autres sources, instituts privés ou organismes internationaux, de façon à ne pas entamer la cohérence du projet.

Les données recueillies dans le cadre des deux collectes spécifiques sur les équipements et les flux de transport seront quant à elles publiées dans le cadre des deux numéros de la série « Statistiques en Bref » sur ces thèmes.

Certaines de ces données, et tout particulièrement les données d'infrastructures routières issues de la collecte générale et les données d'équipements et de flux issues des deux collectes spécifiques, ont également été utilisées dans la réalisation de la publication inter-sectorielle « Transport – Energie – Environnement », dont l'objectif est d'analyser les relations entre le développement de la mobilité des biens et des personnes, et donc des activités de transport, et les consommations énergétiques nationales ainsi que l'impact environnemental de ces développements.

Enfin, les données sur les infrastructures de transport transmises à l'occasion de la première collecte générale ont fait l'objet d'une analyse et d'une publication dans la série « Statistiques en Bref » intitulée « Les infrastructures de transport dans les pays partenaires méditerranéens » (Novembre 2007).

<sup>4</sup> Les seules exceptions sont la Palestine qui n'a plus de trafic aérien et maritime propre depuis plusieurs années et l'Algérie.

#### 4.5. Exploration de nouveaux champs

Bien que les statistiques d'infrastructures, d'équipements et de flux aient constitué les domaines d'action prioritaire dans le cadre du programme MEDSTAT II sur les statistiques des transports, d'autres domaines ont été abordés dans le cadre de ce programme pour répondre à des demandes explicites des pays partenaires ou à des enjeux liés à l'évolution des systèmes de transport et des besoins en information statistique qui en découlent.

Les deux domaines concernés par cette démarche sont ceux des indicateurs de performance et des statistiques du transport intermodal. Il s'agit dans les deux cas de sujets relativement nouveaux pour les pays partenaires, mais aussi souvent pour l'Union européenne, et aucune collecte de données n'était visée à ce stade. Les principales actions entreprises dans ces deux domaines sont résumées ci-dessous.

##### 4.5.1. Les indicateurs de performance

La production d'indicateurs pertinents et fiables pour mesurer la performance économique, technique et environnementale, des activités de transport est essentielle à la conduite d'une stratégie et d'une politique éclairées dans le secteur. De tels indicateurs sont indispensables en particulier à l'évaluation de l'efficacité respective de différents modes de transport dans des situations spécifiques.

Le domaine des indicateurs de performance reste toutefois largement inexploré à ce jour, que ce soit au sein des pays partenaires méditerranéens ou même, assez généralement, au sein des Etats membres de l'Union européenne. Très peu d'indicateurs de ce type sont actuellement produits et la première étape de leur développement consiste donc à s'entendre sur le concept même d'indicateur de performance et sur le contenu concret qui peut lui être donné.

L'objectif de ce projet était donc de s'accorder dans un premier temps sur une liste commune de variables et de définitions et de faire un tour d'horizon des méthodologies pouvant être mises en œuvre dans leur élaboration. Un deuxième objectif consistait à aider chaque pays partenaire à définir et à mettre en œuvre la méthodologie la plus adaptée aux caractéristiques de son système statistique en vue de produire tout ou partie des indicateurs retenus.

Les premières réflexions engagées ont conduit à distinguer trois principales catégories d'indicateurs de performance :

- Des indicateurs de performance économique, tels que le taux de croissance du secteur des transports, la productivité apparente du travail ou les résultats des entreprises ;
- Des indicateurs de performance technique, tels que divers ratios d'utilisation des équipements et des infrastructures, ou divers ratios produits/ressources, en ce qui concerne en particulier les consommations énergétiques du secteur ;
- Des indicateurs de performance énergétique, tels que les taux d'émission de CO<sup>2</sup> et de particules fines par unité de transport, celle-ci pouvant être le véhicule/km, le passager/km ou encore la tonne/km.

Un atelier a été organisé sur ce thème du 14 au 16 Juillet 2008 à Bruxelles et a permis à l'ensemble des pays partenaires de faire part de leur expérience et de leurs besoins au regard du développement d'indicateurs de performance, de présenter la situation actuelle et les projets existants dans ce domaine. Le soutien de l'unité des statistiques de transport d'Eurostat à cet atelier a permis de prendre connaissance de l'expérience et, plus généralement, de l'analyse des enjeux liés au développement de ces indicateurs dans l'Union européenne.

Une liste détaillée d'indicateurs de performance économique, technique et environnementale pour les transports aériens, maritimes, routiers et ferroviaires, a été présentée et discutée à l'occasion de cet atelier. Il est à noter que cette liste, très large, n'est pas destinée à constituer en l'état la base d'une collecte de données. Elle fait la synthèse de l'ensemble des préoccupations exprimées par les pays partenaires méditerranéens en termes de performance économique, technique et environnementale pour les différents modes de transport et constitue de ce fait un cadre de référence pour la sélection par chaque pays partenaire des indicateurs qui répondent le mieux à sa situation et à ses enjeux.

Il a été convenu lors de cet atelier sur les indicateurs de performance de permettre aux pays partenaires qui en feraient la demande de bénéficier d'une mission d'assistance technique pour les aider à définir leurs priorités et pour analyser les bases existantes pour la production des indicateurs retenus. Plusieurs pays ont manifesté un intérêt à cet égard mais seule l'Egypte a formulé une demande formelle et a donc bénéficié d'une telle mission d'assistance technique. Celle-ci s'est déroulée du 9 au 13 Mai 2009.

#### 4.5.2. Les statistiques du transport intermodal

Le développement de l'intermodalité constitue une caractéristique majeure et fondamentale de l'évolution des systèmes de transport modernes. L'existence de capacités de traitement du transport intermodal conditionne de plus en plus l'intégration de ports et d'aéroports nationaux, et plus généralement de toute une économie nationale, dans les courants d'échange internationaux et l'économie mondiale.

Dans ce contexte, l'élaboration et la disponibilité de statistiques fiables sur le transport intermodal représente un enjeu majeur pour la définition d'une stratégie et le suivi du développement de ces systèmes de transport dans les pays méditerranéens. Ceux-ci, toutefois, n'ont en général pas de véritable système permettant la production de statistiques sur le transport intermodal et peu de références méthodologiques en la matière. Ce constat est à l'origine de l'inclusion du thème des statistiques du transport intermodal dans le programme de travail du secteur des statistiques des transports à l'occasion de la seconde réunion de coordination qui s'est tenue à Lisbonne les 5 et 6 Juin 2008, au cours de laquelle il a été convenu d'aborder les problèmes soulevés par l'analyse de ce phénomène émergent dans le cadre d'un atelier de travail.

Les principaux objectifs de cet atelier qui s'est tenu à Luxembourg du 1<sup>er</sup> au 3 Avril 2009 étaient de faire un tour d'horizon des différentes approches mises en œuvre et des expériences acquises, notamment au sein de l'Union européenne, dans le développement de statistiques du transport intermodal de façon à permettre aux pays partenaires d'initier une réflexion stratégique concernant le développement de ces statistiques.

Cet atelier a bénéficié de la présentation d'un large éventail d'approches et d'expériences. Il a en effet constitué le cadre d'une présentation de l'approche d'Eurostat sur ce thème et d'une présentation de l'expérience française et de l'expérience allemande du développement de systèmes statistiques propres au transport intermodal. Il a en outre permis de prendre connaissance d'une enquête organisée par la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe sur ce thème. Ces expériences et ces approches très contrastées ont permis aux participants d'avoir une vue d'ensemble des avantages et des inconvénients liés à chacune d'elles et de leur adaptation à la situation de leur pays.

Cet atelier a aussi constitué le cadre de la restitution des observations et des conclusions tirées d'une mission d'assistance technique réalisée sur ce thème en Tunisie au cours du mois d'Octobre 2008. Cette mission constituait une contribution à un projet pilote d'élaboration des statistiques du transport intermodal et, plus spécifiquement, de statistiques sur la désagrégation modale et régionale des flux de marchandises, et notamment des flux de marchandises transportées par conteneurs à destination ou au départ du port de Radés. Cette présentation a permis à l'ensemble des pays partenaires de bénéficier des résultats de cette mission et d'une approche de la problématique du transport intermodal dans un contexte souvent proche du leur.

Le contenu de cet atelier et de cette mission d'assistance technique est présenté de façon plus détaillée en Annexe 2.

## 5. Analyse par les pays partenaires méditerranéens des interventions du programme dans le secteur des statistiques des transports et de leurs résultats

Un questionnaire visant à recueillir les commentaires des pays partenaires sur le déroulement et les résultats du programme de travail dans le secteur des transports a été élaboré et adressé à tous les coordinateurs nationaux (voir Annexe 6). Six pays partenaires ont répondu à ce questionnaire, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc et territoire Palestinien occupé. Cette section tente de faire une synthèse la plus fidèle possible de leurs réponses.

Le questionnaire adressé aux coordinateurs nationaux abordait les thèmes suivants :

- la contribution du programme MEDSTAT II à l'amélioration des statistiques des transports dans les pays méditerranéens ;
- le transfert de savoir-faire du programme vers les participants nationaux et des participants à leurs collègues et partenaires nationaux, ainsi que le suivi de ce transfert ;
- l'appropriation du savoir-faire ;
- la consolidation des équipes de spécialistes et de l'échange de données ;
- les perspectives et les thèmes prioritaires d'une poursuite d'une coopération régionale dans le secteur.

Ce sont les réponses apportées par les pays partenaires à ces questions qui sont présentées ci-dessous.

### 5.1. La contribution du programme MEDSTAT II à l'amélioration des statistiques des transports dans les pays méditerranéens

L'ensemble des pays ayant répondu au questionnaire estiment que la production des statistiques des transports s'est améliorée depuis le début du programme MEDSTAT II, à la fois en quantité et en qualité. La Jordanie mentionne une nouvelle collecte de données, le territoire Palestinien occupé des progrès dans la définition et l'harmonisation des indicateurs.

Les principaux gains que le programme a apportés aux statistiques des transports concernent :

- l'harmonisation avec les définitions et les standards européens (EU / AELE) et internationaux (quatre réponses) ;
- l'amélioration de la coopération entre les institutions nationales (trois réponses) ;
- la collecte de nouvelles variables (deux réponses) ;
- une meilleure compréhension des concepts et des définitions des statistiques des transports (deux réponses) et, plus généralement, l'amélioration des compétences techniques des spécialistes nationaux des statistiques des transports (deux réponses).

Sont aussi mentionnés parmi les bénéfices retirés du programme la valorisation des données, une plus large diffusion et une meilleure capacité d'analyse des statistiques du secteur des transports ainsi qu'une fiabilité accrue des statistiques produites et la mise en œuvre de nouvelles méthodologies de compilation.

Le progrès le plus typique auquel le programme a contribué dans le domaine des statistiques des transports a concerné :

- pour l'Egypte : la mise au point de nouveaux protocoles avec les départements en charge des statistiques des transports pour la mise à jour de ces statistiques sur la base des normes européennes ainsi que le lancement de travaux pour l'élaboration d'indicateurs de performance économiques et techniques ;
- pour Israël : la révision des statistiques du transport aérien, la préparation d'une enquête sur les flux de transport routier de marchandises et, plus généralement, l'harmonisation des statistiques routières ;
- pour la Jordanie et le Liban : le lancement d'une nouvelle collecte de données conforme aux normes et aux recommandations internationales ;
- pour le Maroc : l'élargissement du champ de la collecte de données statistiques sur les transports et la prise en considération de nouveaux thèmes dans cette collecte (équipements, flux, inter-modalité) ainsi que l'amélioration de la coopération entre les institutions nationales compétentes ;

- pour le territoire Palestinien occupé : la mise au point de nouveaux indicateurs sur les accidents de la route et le réseau routier ainsi que, plus généralement, l'harmonisation des définitions utilisées dans différentes sources de données.

## 5.2. Le transfert de savoir-faire

Le bilan des résultats du programme sur le plan du transfert de savoir-faire recouvre plusieurs aspects, le transfert de savoir-faire du programme vers les participants nationaux à proprement parler mais aussi des participants à leurs collègues et partenaires nationaux et, finalement, le suivi de ce transfert.

### 5.2.1. Le transfert de savoir-faire du programme vers les participants nationaux

La qualité de l'appui technique que les participants ont reçu de la part du programme au cours des différentes activités organisées, ateliers de travail, visites d'étude et missions d'assistance technique, est jugée bonne à très bonne par l'ensemble des pays ayant répondu au questionnaire. Cette assistance est jugée très utile en ce qu'elle a contribué à l'amélioration des connaissances et des compétences personnelles des participants (trois réponses). Elle a également aidé l'institut national des statistiques à obtenir des données d'autres institutions, principalement du ministère des transports, qui avaient participé aux événements organisés (Jordanie) et permis de bénéficier des expériences des autres pays de la région (oTp). Pour l'Égypte, cet appui pourrait être encore renforcé en augmentant le nombre d'ateliers et leur durée.

Parmi les exemples positifs de l'assistance technique apportée sont mentionnés :

- les ateliers de travail thématiques (quatre réponses), notamment pour leur rôle dans le développement des relations entre l'institut national des statistiques et les autres institutions compétentes en la matière (Jordanie) ainsi que pour la qualité des interventions techniques des différents experts (Israël) ;
- les missions d'assistance technique effectuées (deux réponses), notamment pour les progrès réalisés dans l'élaboration d'un questionnaire destiné à une enquête sur le transport routier de marchandises suite à une mission d'assistance technique réalisée sur ce thème dans le territoire Palestinien occupé, mais aussi pour les travaux engagés sur les statistiques du transport routier de marchandises et les indicateurs de performance (Égypte).

A l'inverse, les missions d'assistance technique ont eu parfois un caractère trop général dans le cas du Maroc. Sont aussi mentionnés à titre d'exemple négatif de l'assistance le nombre trop limité de participants aux différents événements, le niveau d'avancement inégal des pays participant aux événements, ce qui a conduit à traiter de thèmes qui n'étaient pas d'actualité pour certains, le manque de préparation des événements par certains pays partenaires ou l'absence de moyens au plan national pour mettre en œuvre certaines des recommandations formulées.

### 5.2.2. Le transfert de savoir-faire des participants à leurs collègues et partenaires nationaux

Les participants aux différents événements ont systématiquement préparé un rapport de mission à la suite de leur participation aux activités du programme. Dans le cas du territoire Palestinien occupé, ce rapport comprend systématiquement un programme de travail basé sur les recommandations issues de l'événement. En Israël, un rapport a été préparé par chacune des institutions participant à l'événement, l'institut national des statistiques et le ministère des transports. Des réunions ad hoc ont en outre été organisées sur cette base avec les différentes parties concernées.

Ces rapports ont presque toujours été distribués au sein des instituts nationaux de statistiques et, très souvent, parfois sur demande, auprès des institutions partenaires et notamment du ministère des transports.

Les pays partenaires jugent, à l'unanimité, que les connaissances acquises durant les activités, du fait des interventions des experts mais aussi du fait des échanges avec les autres participants, ont amélioré les compétences techniques des participants dans leur travail courant. Pour le territoire Palestinien occupé, cette amélioration a concerné notamment la connaissance et la maîtrise des méthodologies des statistiques des transports.

Les connaissances acquises ont en outre été systématiquement partagées avec d'autres membres du personnel de l'institution d'origine des participants. Dans le cas du territoire Palestinien occupé ce partage a pris la forme d'une présentation technique par les participants aux événements au bénéfice de leurs collègues.

Les documents techniques remis à l'occasion de ces activités ont également toujours été communiqués aux autres membres du personnel de l'institution d'origine concernés par les statistiques des transports, notamment au sein des départements des statistiques des transports et des comptes nationaux dans le cas du territoire Palestinien occupé, mais aussi à d'autres institutions en charge des statistiques des transports, notamment le ministère des transports, dans le cas de l'Égypte.

### 5.2.3. Le suivi du transfert de savoir-faire

Tous les pays, à l'exception de l'Égypte et du Liban, font part de contacts soutenus avec les facilitateurs et les intervenants après l'achèvement de ces activités. Ces contacts sont motivés le plus souvent par des demandes d'information complémentaire sur des sujets particuliers ou par la recherche d'une documentation spécifique. Ils se sont traduits, d'après les pays concernés, par une amélioration du savoir-faire (Maroc) et des commentaires spécifiques sur des projets en cours (Israël).

## 5.3. L'appropriation du savoir-faire

La documentation reçue au cours des activités est très généralement jugée compréhensible et satisfaisante. La Jordanie précise que ce matériel a été utile car très détaillé. Pour le territoire Palestinien occupé, ce matériel offre une documentation complète du projet et a été utilisé pour former de nouveaux personnels aux concepts et aux définitions des statistiques des transports. Les explications données par les experts à leur propos ont été jugées utiles dans le cas du Liban. Le Maroc signale toutefois que cette documentation, tout en étant compréhensible, n'était pas satisfaisante, sans plus de précisions. L'Égypte ajoute que cette documentation serait encore plus compréhensible si elle était traduite en arabe.

Cette documentation a, de l'avis de tous les pays partenaires, aidé les participants à améliorer la qualité de leur travail, notamment dans l'adoption de méthodologies harmonisées (tPo). La Jordanie insiste sur l'information riche et utile qu'elle contient. Dans le cas du Liban, elle est ainsi conservée à titre de documentation de référence dans la production des statistiques des transports. Israël ajoute que la fourniture d'une documentation de référence serait toujours utile.

Les participants aux différentes activités sont très généralement en mesure de transmettre à leurs collègues les nouvelles méthodes et outils qui leur ont été présentés, notamment grâce aux explications claires et complètes apportées durant les événements.

Les participants aux différentes activités consultent également assez généralement des documents complémentaires sur les questions discutées durant les ateliers de travail mais d'autres considèrent que les documents et les explications fournis à l'occasion de ces événements étaient suffisants pour répondre à leurs questions. Ces documents complémentaires ont parfois été obtenus de la part des consultants du programme eux-mêmes.

Pour tous les pays, la participation aux différentes activités du programme a clairement aidé à améliorer la qualité des statistiques des transports diffusées par l'institut national de la statistique et à produire des statistiques plus conformes aux normes et recommandations internationales, notamment, pour la Jordanie, dans le cas des statistiques du transport aérien et du transport maritime, tout en prenant en considération, dans le cas du territoire Palestinien occupé, ses besoins et les conditions particulières de sa situation.

Plus généralement, les méthodes et les outils présentés à l'occasion de ces événements sont très largement jugés adaptés aux besoins de chaque pays et applicables par l'ensemble des répondants, mais pas pour tous les modes de transport ou dans tous les domaines dans les cas de la Jordanie et du territoire Palestinien occupé. Le Liban mentionne toutefois des spécificités qui rendent plus difficile l'application de ces méthodes et outils dans son cas. L'Égypte et Israël mentionnent également un besoin d'adaptation.

Les participants à ces différentes activités ont ainsi adopté ces méthodes et ces outils dans leur travail courant. L'adaptation de ces outils à la situation locale et leur contribution à l'amélioration de la production statistique a notamment concerné :

- les classifications adoptées pour la production des statistiques des transports (Israël, Jordanie, Liban) ;
- l'harmonisation des concepts et des définitions (Egypte) ;
- la collecte et la diffusion de nouvelles variables (Maroc) ;
- le développement de synergies avec d'autres secteurs, notamment ceux de l'énergie et du commerce extérieur (Maroc) ;
- l'amélioration des statistiques sur les équipements du transport routier (territoire Palestinien occupé).

#### **5.4. La consolidation des équipes de spécialistes et de l'échange de données**

Tous les pays partenaires considèrent que les compétences techniques des spécialistes nationaux en statistiques des transports ont été améliorées. MEDSTAT II a contribué à ces progrès par :

- les présentations réalisées et les discussions tenues dans le cadre des ateliers (Egypte, Jordanie) ;
- le transfert du savoir-faire nécessaire à la production de nouveaux indicateurs, à la valorisation des données et à une capacité d'analyse accrue (Maroc) ;
- les échanges avec les experts du programme et les responsables des autres pays méditerranéens (Liban).

Le programme MEDSTAT II a également contribué à améliorer les échanges de données au sein de l'institut national des statistiques et entre l'institut national des statistiques et les autres producteurs des statistiques des transports dans tous les pays. Au Liban, des équipes de travail nationales ont été créées dans ce secteur. En Jordanie, le ministère des transports a fait preuve d'un grand intérêt et d'une excellente coopération dans l'échange de données suite à sa participation à différents événements. Ce constat est particulièrement vrai pour ce qui concerne les statistiques du transport aérien dans le cas d'Israël.

Enfin, tous les pays méditerranéens considèrent que la participation à ces activités a contribué à améliorer la comparabilité régionale des statistiques des transports qu'ils produisent, notamment grâce à l'harmonisation des définitions et des méthodologies adoptées dans leur production. Ce constat est à nuancer dans le cas du territoire Palestinien occupé du fait des caractéristiques de sa situation.

#### **5.5. Les perspectives**

Tous les pays méditerranéens semblent fortement intéressés par une poursuite de la coopération régionale sur les statistiques des transports et ont de nombreuses suggestions sur le contenu d'un programme de travail dans ce secteur pour les prochaines années.

Les thèmes qui reviennent le plus souvent sont les suivants :

- la poursuite des travaux sur les trois principaux modes de transport, aérien, maritime et routier, et l'harmonisation de la terminologie correspondante (Egypte, Jordanie) ; comprenant en particulier :
  - le développement de travaux sur les statistiques du transport routier et notamment la méthodologie des enquêtes pour la production de statistiques de flux de transport routier (Liban, Maroc, territoire Palestinien occupé) ;
  - le développement des travaux sur les flux de transport aérien en y incluant, éventuellement, la réalisation d'exercices miroir (territoire Palestinien occupé) ;
- la poursuite des travaux sur les indicateurs de performance (Israël, Maroc) ;
- le développement des travaux sur le transport intermodal et les chaînes de transport (Egypte, Maroc) ;
- la poursuite des travaux sur les infrastructures, notamment portuaires et aéroportuaires, incluant des données sur les tarifs, la performance et la qualité de service (territoire Palestinien occupé) ;

- le lancement de nouveaux travaux sur les indicateurs de sécurité du transport routier (Israël), de la navigation, des navires et des installations portuaires (Maroc), les registres de véhicules (Israël), les indicateurs de transport durable, le transport de matières dangereuses, la protection du milieu marin portuaire, les méthodes d'analyse des données et de prévision de trafics, y compris la modélisation, les outils et méthodes de traitement et de validation des données, l'amélioration des outils de stockage (Maroc) ;
- le développement de synergies, notamment avec les secteurs de l'environnement et du tourisme (Israël et Maroc), de l'énergie, du commerce extérieur et des statistiques sociales (Maroc).

Sur le plan du cadre institutionnel et des méthodes, le Maroc insiste également sur l'importance de renforcer la coopération inter-institutionnelle entre les instituts nationaux de statistiques et les ministères des transports, mais aussi entre les différents pays méditerranéens, de poursuivre l'harmonisation des nomenclatures, des définitions et des méthodes, et de développer encore la production et la diffusion de statistiques fiables.



## 6. Au-delà de MEDSTAT : quelques pistes de réflexion sur la poursuite des travaux engagés dans le domaine des statistiques des transports

Au-delà du programme en cours, des objectifs ambitieux resteront à atteindre dans le domaine des statistiques des transports au cours de ces prochaines années. Ceux-ci concernent en particulier le développement de statistiques complètes et fiables sur les flux de transport. Les statistiques de flux constituent en effet le cœur des statistiques de transport et sont encore trop peu développées dans les pays méditerranéens, notamment s'agissant du transport routier et du transport ferroviaire.

Le développement du transport intermodal et du transport multimodal constitue quant à lui une véritable révolution dans l'organisation générale des systèmes de transport et des outils statistiques nouveaux devront être développés pour en suivre la progression, dans le prolongement des réflexions déjà engagées dans le cadre du programme MEDSTAT II.

Il sera également de plus en plus important de suivre la performance économique, technique et environnementale des différents modes de transport afin d'élaborer une stratégie de développement durable du secteur et d'ajuster les décisions d'investissement public et privé sur les différents modes de transport en tenant compte de l'ensemble des critères d'efficacité pertinents.

Enfin, le transport public urbain et inter-urbain de passagers étant appelé à se développer partout de façon importante pour faire face au défi du développement des concentrations urbaines, particulièrement sensibles dans de nombreux pays méditerranéens, il conviendra également de mettre en place les outils statistiques nécessaires à la mesure et à l'évaluation de ce type particulier de transport.

En résumé, les priorités de la coopération statistique avec les pays méditerranéens dans le domaine des transports devraient à l'avenir porter sur les thèmes suivants :

- le développement de statistiques de flux de transport routier de passagers et de marchandises sur une base harmonisée et la production de statistiques sur ce thème sur une base régulière ;
- le développement de statistiques de flux de transport ferroviaire de passagers et de marchandises ;
- la production régulière d'indicateurs de performance économique, technique et environnementale des différents modes de transport, aérien, maritime, ferroviaire et routier ;
- le développement de méthodes harmonisées pour la production de statistiques relatives au transport intermodal et multimodal ;
- la mise en place d'une collecte de données régulière sur les infrastructures, les équipements, les trafics et les flux de transport de passagers et de marchandises pour les quatre modes principaux ;
- le développement de méthodes pour la production de statistiques relatives au transport public urbain et interurbain de passagers ;
- le développement de méthodes pour la production d'informations harmonisées sur la sécurité des systèmes de transport.

Sur l'ensemble de ces questions cruciales pour l'avenir des systèmes de transport dans les pays méditerranéens, la poursuite et le développement d'une coopération régionale est sans doute l'approche la plus indiquée pour créer des synergies entre des pays confrontés à des enjeux similaires, pour renforcer la concertation entre les responsables nationaux des statistiques des transports et pour assurer un développement de cette information statistique qui soit cohérent avec les concepts et les méthodes mis en œuvre au plan international, condition de la comparabilité internationale de l'information produite et donc de son utilité.

# Annexes

---

- Annexe 1 : Programme de travail révisé et validé lors de la seconde réunion de coordination**
- Annexe 2 : Description succincte des activités exécutées**
- Annexe 3 : Liste des indicateurs collectés**
- Annexe 4 : Liste des indicateurs recueillis dans le cadre des collectes spécifiques organisées en vue de la production de deux publications dans la série « Statistiques en Bref »**
- Annexe 5 : Détail des tests de validation effectués sur les données collectées**
- Annexe 6 : Questionnaire envoyé aux coordinateurs nationaux afin d'évaluer l'impact des activités du programme MEDSTAT II dans le secteur des statistiques des transports**



## Annexe 1

### Programme de travail révisé et validé lors de la seconde réunion de coordination du secteur des statistiques des transports organisée à Lisbonne les 5 et 6 Juin 2008

	2008						2009					
	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6
<b>1. Equipement</b>												
Collecte de données (Groupes de travail nationaux)	Tous PPMs											
Atelier			X									
Rédaction et publication d'un "Statistiques en Bref"												
<b>2. Flux</b>												
Finalisation du programme de missions d'assistance	DZ, LB, SY											
Atelier				X								
Rédaction et publication d'un "Statistiques en Bref"												
<b>3. Indicateurs de Performance</b>												
Atelier	X											
Missions d'assistance technique				Tous PPMs								
Collecte de données										Tous PPMs		
<b>4. Statistiques ferroviaires</b>												
Visite d'étude							X					
<b>5. Sécurité Maritime</b>												
Atelier									X			
<b>6. Transport Multimodal</b>												
Atelier						X						
<b>7. Echange de données</b>												
Accord sur une liste étendue de variables	X											
Collecte de données sur la base de la liste étendue de variables	Tous PPMs											
<b>8. Publications</b>												
"Statistiques en Bref" sur les équipements												
"Statistiques en Bref" sur les flux												
3 <sup>ème</sup> édition du Bulletin EuroMed												
Publication conjointe Environnement-Energie-Transport												
Publication finale												

Le programme de travail présenté ci-dessus a été entièrement réalisé à l'exception de l'atelier prévu sur les statistiques de la sécurité maritime qui a été ultérieurement abandonné.

## Annexe 2

### Description succincte des activités exécutées

Au total, 33 événements ont été organisés dans le secteur des statistiques des transports, pour l'essentiel entre Décembre 2007 et Mai 2009, soit cinq ateliers, deux visites d'étude et 23 missions d'assistance technique. Les objectifs et les principaux résultats de ces événements sont brièvement décrits ci-dessous.

#### 1. Les ateliers

##### 1.1. L'atelier sur les statistiques d'infrastructures (Paris, 19-20 Juillet 2007)

Comme cela a été indiqué précédemment, parmi les objectifs prioritaires de MEDSTAT II figurent l'harmonisation entre les définitions en vigueur au niveau européen et international et celles utilisées dans les pays partenaires méditerranéens, ainsi que le renforcement de la coopération entre les instituts nationaux de statistiques et les autorités en charge du secteur des transports. Afin d'atteindre ces objectifs, il a été convenu d'adosser la production de trois publications dans la série « Statistiques en Bref » à une démarche de collecte de données et à un atelier sur chacun des thèmes traités par ces publications.

C'est dans cette démarche que s'est inscrit ce premier atelier, portant sur les statistiques d'infrastructures. Son objectif était également de rendre le processus d'élaboration de cette publication interactif, de manière à ce que les instituts nationaux de statistiques des pays partenaires s'impliquent dans la collecte des données, comprennent le processus de production d'un « Statistiques en Bref » et renforcent leurs liens avec les autorités en charge des transports, et tout particulièrement les ministères des transports.

Cet atelier a ainsi été l'occasion de discuter les données collectées sur la base d'un projet de publication présentant les thèmes retenus et les données requises, choisies en fonction de leur pertinence (ces données correspondent à des problématiques de transport dans les pays partenaires), de leur disponibilité (elles sont produites par la plupart des pays) et de l'organisme producteur (un acteur important du monde des transports).

Au cours de l'atelier, chaque partie du projet de publication a fait l'objet d'une présentation par un expert MEDSTAT expliquant comment et pourquoi les données requises sont produites, chaque coordinateur national présentant ensuite la manière dont le questionnaire a été rempli, les définitions appliquées et les difficultés rencontrées. Chaque coordinateur national a en outre précisé à cette occasion si les données présentées continueraient à être collectées à l'avenir et, le cas échéant, selon quelle méthodologie et sur la base de quelle définition.

Enfin, l'atelier a permis de formuler des recommandations visant à assurer les conditions d'une production pérenne et régulière de ces données sur une base harmonisée.

##### 1.2. L'atelier sur les statistiques d'équipement (Athènes, 3-5 Novembre 2008)

Les statistiques d'équipement sont constituées de toutes statistiques relatives au nombre, à la capacité et à la nature des équipements utilisés dans les différents modes de transport, quatre modes étant pris en compte dans le cadre de cette action du programme : le transport aérien, le transport maritime, le transport routier et le transport ferroviaire.

Les statistiques d'équipement constituent, avec les statistiques d'infrastructures et de flux, l'un des trois piliers du programme de travail du secteur des statistiques des transports, tel que défini lors de la première réunion de coordination du secteur qui s'est tenue à Luxembourg les 21 et 22 Mars 2007, et confirmé lors de la seconde réunion de coordination qui s'est tenue à Lisbonne les 5 et 6 Juin 2008.

Le programme de travail sur les statistiques d'équipement comprenait la collecte, sur la base d'une liste spécifique d'indicateurs, d'une série de données par tous les pays partenaires méditerranéens dans l'objectif de produire une publication dans la série « Statistiques en Bref » sur ce thème. Il a paru indispensable, avant de procéder à la rédaction de cette publication, de discuter du contenu de l'information collectée par les pays partenaires et de la méthodologie mise en œuvre dans cette collecte de façon à interpréter correctement ces données et à s'assurer de leur comparabilité. Cet échange préalable constituait le principal objectif de cet atelier.

Une liste d'indicateurs à collecter en vue de la production d'une publication dans la série « Statistiques en Bref » sur ce thème avait été définie préalablement à l'organisation de cet atelier (voir Annexe 4) et les pays partenaires avaient été sollicités pour fournir les données correspondantes et toute l'information méthodologique requise sur la base de cette liste avant sa tenue.

Cet atelier a donc été l'occasion de faire le bilan des données collectées et de discuter des méthodologies mises en œuvre dans leur production sur la base de présentations réalisées par les représentants de chaque pays partenaire. Cette discussion s'est appuyée sur une présentation par l'unité « Statistiques des transports » des définitions appliquées et des méthodologies mises en œuvre dans la production de statistiques d'équipement au sein de l'Union européenne.

Sur la base de ces discussions, de l'analyse des données disponibles et de la comparabilité des données collectées, l'atelier a permis l'élaboration d'une structure affinée de la publication envisagée dans la série « Statistiques en Bref ».

### **1.3. L'atelier sur les statistiques de flux (Marseille, 16 et 17 Décembre 2008)**

Les statistiques de flux constituent également, comme les statistiques d'infrastructures et les statistiques d'équipements, l'un des piliers du programme de travail dans le secteur des statistiques des transports.

Ce segment du programme de travail couvre trois modes de transport, le transport aérien, le transport maritime et le transport routier, pour le transport de fret uniquement dans ce dernier cas. Son objectif général était de favoriser l'harmonisation des méthodes utilisées par les pays partenaires méditerranéens dans la production de ces statistiques de flux, de collecter les données produites sur cette base harmonisée et de produire une publication dans la série « Statistiques en Bref » sur ce thème.

Au vu de la grande diversité du niveau de développement de ces statistiques dans les différents pays méditerranéens, et de la variété des méthodologies actuellement utilisées, un vaste programme de missions d'assistance technique sur la méthodologie de production des statistiques de flux dans les trois modes concernés a été mis en œuvre au cours de l'année 2008 (voir ci-dessous).

Dans ce contexte, les objectifs de cet atelier étaient de faire une synthèse des résultats de ce programme d'assistance technique, d'analyser les données qui pouvaient être produites par les pays partenaires et de discuter du contenu précis de la publication dans la série « Statistiques en Bref » sur ce thème.

Plus précisément, cet atelier a permis de :

- Présenter les principales conclusions tirées des missions d'assistance technique réalisées dans les différents pays partenaires sur la méthodologie de production des statistiques de flux ;
- Développer les recommandations issues de ces missions en vue de proposer une approche commune dans la production des statistiques de flux ;
- Analyser et discuter les progrès éventuellement réalisés par les pays partenaires dans la production de ces données à la suite de ces missions ;
- Définir une liste d'indicateurs des flux de transport susceptibles d'être produits sur une base harmonisée par les pays partenaires
- Définir la structure de la publication prévue dans la série « Statistiques en Bref » sur ce thème et les principaux axes d'analyse qui pourraient être développés dans cette publication.

Concrètement, cet atelier a permis de produire les résultats suivants :

- Un rapport de la part de chaque pays partenaire méditerranéen sur les données produites et sur la méthodologie appliquée dans la production des statistiques de flux ;
- Un rapport de chaque expert MEDSTAT ayant pris part aux missions d'assistance technique sur ce thème reprenant les principales conclusions tirées des missions réalisées ;

- Une proposition de structure pour la publication prévue dans le cadre de la série « Statistiques en Bref » sur ce thème, incluant la liste de tableaux et graphiques ainsi que leur couverture et définissant les principaux axes d'analyse à développer dans la publication.

Pour atteindre ces objectifs, cet atelier a été structuré en trois sessions modales au cours desquelles les pays partenaires méditerranéens ont présenté les données produites et la méthodologie qu'ils mettaient en œuvre dans la production de statistiques de flux. Ces interventions ont été suivies de présentations par les experts MEDSTAT des principales conclusions et recommandations issues des missions d'assistance technique réalisées sur ce thème.

L'analyse méthodologique a systématiquement abordé, pour chaque mode de transport et chaque variable, les éléments suivants :

- Définition de la variable retenue ;
- Classification utilisée le cas échéant ;
- Source primaire ;
- Lorsque la source était une enquête, principales caractéristiques de celle-ci : base et méthodologie d'échantillonnage, détails du questionnaire, mode d'administration de l'enquête, taux d'extrapolation, méthode de correction des erreurs et des non réponses ;
- Lorsque la source primaire était de nature administrative, nature de cette source, caractéristiques de son processus de production et du protocole d'échange de données éventuellement appliqué.

Une session finale, basée sur l'analyse des données disponibles et de leur comparabilité, a permis de définir la structure de la publication prévue dans la série « Statistiques en Bref » sur ce thème et les principaux axes d'analyse à développer dans celle-ci.

Outre les délégués des pays partenaires et l'expert principal du secteur, trois experts court-terme MEDSTAT ayant réalisé un grand nombre de missions d'assistance technique ont participé à cet atelier, M. Fabrice Benoudiba pour les statistiques de flux de transport aérien, M. Bernard Francou pour les statistiques de flux de transport maritime, et M. Alain Gallais pour les statistiques de flux de transport routier de marchandises.

#### **1.4. L'atelier sur les indicateurs de performance (Bruxelles, 14-16 Juillet 2008)**

Comme indiqué précédemment, le thème des indicateurs de performance a été retenu comme l'un des domaines d'action prioritaires dans le cadre du programme MEDSTAT II sur les statistiques de transports au cours de la première Task Force sectorielle qui s'est tenue à Luxembourg les 21 et 22 Mars 2007. La Task Force a décidé que serait organisé un atelier régional sur ce thème au cours de l'année 2008 qui pourrait être suivi, selon les objectifs et les besoins exprimés par les Pays Partenaires Méditerranéens participants, par un programme de missions d'assistance technique.

Trois catégories d'indicateurs de performance ont été retenues dans la phase de préparation de l'atelier organisé à Bruxelles du 14 au 16 Juillet sur ce thème :

- Les indicateurs de performance économique, tels que le taux de croissance du secteur des transports, la productivité apparente du travail, les résultats nets des entreprises ;
- Les indicateurs de performance technique, tels que divers ratios d'utilisation des équipements et infrastructures ou divers ratios input/output, relatifs en particulier à la consommation d'énergie ;
- Les indicateurs de performance environnementale, tels que les émissions de CO<sup>2</sup> et de particules fines par passager/km et tonne/km.

L'objectif de cet atelier était d'échanger sur les expériences et les réflexions conduites sur le développement des indicateurs de performance dans les activités de transport. Plus précisément, cet atelier a visé à :

- Faire l'état de la situation au regard du développement des indicateurs de performance dans les activités de transport dans les Pays Partenaires Méditerranéens, sur la base de présentations réalisées par leurs représentants lors de l'atelier ;

- Définir une liste commune d'indicateurs de performance par thème (indicateurs économiques, techniques, environnementaux) et mode de transport (rail, route, aviation, maritime) ;
- Identifier les besoins des PPMs en termes d'assistance technique en vue de développer les indicateurs de performance définis.

Concrètement, cet atelier a permis de produire les résultats suivants :

- Un rapport de chaque Pays Partenaire Méditerranéen sur la situation actuelle au regard du développement des indicateurs de performance dans les activités de transport ;
- Une liste commune d'indicateurs de performance par thème (indicateurs économiques, techniques, environnementaux) et mode de transport (rail, route, aviation, maritime), complétée par une définition des indicateurs et accompagnée d'éléments concernant les méthodes et outils statistiques utiles pour produire une information homogène et de qualité<sup>5</sup> ;
- Un accord sur les étapes suivantes du développement des indicateurs de performance considérés, y compris la définition des besoins des PPMs en termes d'assistance technique complémentaire.

En vue d'atteindre les objectifs énoncés précédemment, cet atelier a été constitué de sept sessions au total, réparties comme suit :

- Des sessions horizontales ou thématiques, au cours desquelles chaque catégorie d'indicateurs de performance (économiques, techniques, environnementaux) a fait l'objet d'une présentation et d'une discussion ;
- Des sessions verticales ou modales, au cours desquelles ces indicateurs de performance (toutes catégories confondues) ont été précisés et affinés pour un mode de transport particulier (rail, route, aviation, maritime) ;
- Une session de synthèse au cours de laquelle ont été présentées les principales conclusions des sessions thématiques et modales et définies les étapes suivantes du développement des indicateurs de performance considérés, y compris les besoins des PPMs en termes d'assistance technique complémentaire.

Ont participé à cet atelier, outre les délégués des pays partenaires et l'expert principal du secteur, un représentant de l'unité des statistiques des transports d'Eurostat, M. Yves Mahieu, et deux experts court-terme MEDSTAT, M. Alain Gille du Ministère français de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, et M. Eric Vidalenc de l'Agence française pour le Développement et la Maîtrise de l'Energie.

### **1.5. L'atelier sur les statistiques du transport intermodal (Luxembourg, 1<sup>er</sup>-3 Avril 2009)**

Comme cela a été indiqué précédemment, l'action du programme MEDSTAT II sur les statistiques du transport intermodal se situe dans un contexte marqué par la forte évolution des systèmes de transport. Le développement de l'intermodalité constitue une caractéristique majeure de cette évolution et l'existence de capacités de traitement du transport intermodal conditionne de plus en plus l'intégration de ports et d'aéroports nationaux, et plus généralement de toute une économie nationale, dans les courants d'échange mondiaux.

Dans ce contexte, l'élaboration et la disponibilité de statistiques fiables sur le transport intermodal représente un enjeu majeur pour la définition d'une stratégie et le suivi du développement de ces systèmes de transport dans les pays méditerranéens. Ceux-ci, toutefois, n'ont en général pas de véritable système permettant la production de statistiques sur le transport intermodal et peu de références méthodologiques en la matière. Ce constat est à l'origine de l'inclusion du thème des statistiques du transport intermodal dans le programme de travail du secteur des statistiques des transports à l'occasion de la seconde réunion de coordination qui s'est tenue à Lisbonne les 5 et 6 Juin 2008.

Les principaux objectifs de cet atelier qui s'est tenu à Luxembourg du 1<sup>er</sup> au 3 Avril 2009 étaient de faire un tour d'horizon des différentes approches mises en œuvre et des expériences acquises, notamment au sein des pays de l'Union européenne, dans le développement de sta-

<sup>5</sup> Cette liste est présentée en Annexe 6 de ce rapport

tistiques du transport intermodal de façon à permettre aux pays partenaires d'initier une réflexion stratégique concernant le développement de ces statistiques.

Cet atelier a aussi visé à permettre un gain d'expérience collectif à partir des observations et des conclusions tirées d'une mission d'assistance technique réalisée sur ce thème en Tunisie au cours du mois d'Octobre 2008. Cette présentation d'une expérience de développement des statistiques du transport intermodal au sein de l'un des pays partenaires a permis à l'ensemble des pays participant à cet atelier de prendre connaissance d'une approche du transport intermodal dans un contexte souvent proche du leur.

Plus précisément, cet atelier visait à :

- Faire le bilan de la situation et des stratégies mises en œuvre au regard du développement des systèmes de transport intermodal au sein des pays partenaires méditerranéens ;
- Faire le bilan de l'information statistique pertinente qui serait déjà disponible et des projets mis en œuvre ou faisant l'objet d'une réflexion concernant le développement de cette information ;
- Présenter et discuter les principales conclusions issues de la mission d'assistance technique réalisée en Tunisie sur l'élaboration de statistiques du transport intermodal ;
- Présenter les travaux en cours au sein d'Eurostat visant le développement d'un système statistique commun dans ce domaine ;
- Présenter les travaux en cours au sein de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe relatifs au développement d'une enquête spécifique sur ce thème ;
- Présenter et discuter les approches et les expériences de deux Etats membres de l'Union européenne, l'Allemagne et la France, dans le développement de leurs statistiques sur le transport intermodal ainsi que les difficultés et les problèmes rencontrés à cette occasion ;
- Discuter les objectifs et les étapes d'un développement des statistiques du transport intermodal au sein des pays partenaires méditerranéens.

Concrètement, cet atelier a permis de produire les résultats suivants :

- Un rapport de chaque pays partenaire méditerranéen sur la situation et les stratégies mises en œuvre au regard du développement des systèmes de transport intermodal, présentant également l'information statistique pertinente qui serait déjà disponible et les projets mis en œuvre ou faisant l'objet d'une réflexion concernant le développement de cette information ;
- Un rapport de synthèse de l'expert court-terme MEDSTAT sur les principales conclusions issues de la discussion des résultats de la mission réalisée sur l'élaboration de statistiques du transport intermodal en Tunisie ;
- Une synthèse des présentations réalisées par les représentants d'Eurostat, de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe, du Ministère français de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire et de l'office fédéral des statistiques de la République d'Allemagne, y compris des discussions engagées à l'issue de ces présentations ;
- Un rapport de synthèse sur les objectifs et les étapes d'un développement des statistiques du transport intermodal au sein des pays partenaires méditerranéens.

Afin d'atteindre les objectifs énoncés précédemment, cet atelier a été constitué de sept sessions constituées comme suit :

- Une session consacrée à la présentation par chaque pays partenaire méditerranéen de la situation et des stratégies mises en œuvre au regard du développement des systèmes de transport intermodal, y compris de l'information statistique pertinente déjà disponible et des projets mis en œuvre ou faisant l'objet d'une réflexion concernant le développement de cette information ;
- Une session consacrée à la présentation des principales conclusions issues de la mission d'assistance technique réalisée en Tunisie sur l'élaboration de statistiques du transport intermodal ;

- Une session consacrée à la présentation des travaux en cours au sein d'Eurostat relatifs au développement d'un système statistique commun sur le transport intermodal ;
- Une session consacrée à la présentation des travaux en cours au sein de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe relatifs au développement d'une enquête spécifique sur ce thème ;
- Deux sessions consacrées aux approches et expériences allemande et française de développement de statistiques sur le transport intermodal ;
- Une session de synthèse basée sur les présentations et discussions précédentes et visant à définir les objectifs et les étapes d'un développement des statistiques du transport intermodal au sein des pays partenaires méditerranéens.

Ont participé à cet atelier, outre les délégués des pays partenaires et l'expert principal du secteur :

- M. Simo Pasi, Eurostat G5;
- M. Ould Khou Sid'Ahmed, Secrétaire du groupe de travail de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe sur les statistiques de transport ;
- M. Uwe Reim, Office Fédéral des Statistiques de la République d'Allemagne (Statistisches Bundesamt) ;
- M. Michel Houée, Ministère français de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire ;
- M. Bernard Francou, Expert MEDSTAT.

## 2. Les visites d'étude

Deux visites d'étude ont été organisées dans le secteur des statistiques des transports, l'une sur les statistiques du transport maritime, l'autre sur les statistiques du transport ferroviaire. Leurs objectifs et leurs contenus sont détaillés ci-dessous.

### 2.1. La visite d'étude sur les statistiques du transport maritime (Londres, 25-28 Février 2008)

Les missions d'orientation conduites au démarrage du projet ont révélé que le domaine des statistiques de flux de transport maritime constituait l'une des déficiences majeures des statistiques des transports dans les pays méditerranéens. Des données sont parfois disponibles mais ne détaillent pas les relations de port à région maritime côtière ou de port à port. L'établissement de statistiques de flux est une opération compliquée qui demande l'utilisation de registres administratifs, et en particulier du manifeste qui doit être fourni par chaque navire entrant et sortant d'un port, et exige une bonne coopération entre les autorités portuaires, les ministères des transports et les instituts nationaux de statistiques. Le manque de moyens humains et financiers explique le plus souvent l'absence ou la rareté d'enquêtes spécifiques sur ce thème au sein des pays méditerranéens.

La Tunisie fait figure d'exception à cet égard, ayant commencé à mettre en place un système permanent d'échange de données entre son institut national de statistiques et les autorités portuaires du pays en vue de produire ce type de statistiques.

De son côté, le Lloyd's Maritime Information Unit (LMIU) dispose, grâce à son réseau de représentants présents dans chaque port, d'une vue globale, au niveau mondial, des routes maritimes et d'une grande expérience en matière de production de statistiques de flux maritimes. Il est à souligner que le LMIU est un organisme qui dépend du secteur des assurances maritimes et qui collecte des données sur les mouvements de navires dans le monde entier depuis près de 300 ans. Il est reconnu dans le domaine maritime comme la référence mondiale en matière de statistiques de flux maritimes.

Dans ce contexte, il a été convenu que l'assistance technique sur l'élaboration de statistiques de flux maritimes à destination de la Tunisie prendrait la forme d'une visite d'étude de 4 jours de deux représentants de la Tunisie (un représentant de l'institut national des statistiques, un représentant de l'administration portuaire) auprès du LMIU, l'objectif général de cette visite d'étude étant d'aider la Tunisie à produire des statistiques de flux maritimes et d'évaluer la fiabilité de celles qui sont déjà disponibles.

Plus spécifiquement, les objectifs de cette visite d'étude qui s'est déroulée du 25 au 28 Février 2008 à Londres étaient les suivants :

- L'évaluation des statistiques de flux existantes ;
- L'enrichissement mutuel des séries de données concernant les routes maritimes en provenance ou à destination des ports tunisiens ;
- L'analyse des outils mis au point par le LMIU pour établir ses données statistiques sur les routes maritimes ;
- L'élaboration de recommandations pour améliorer les statistiques tunisiennes de flux maritimes.

Son succès a largement reposé sur une bonne coordination entre l'institut national des statistiques et le ministère tunisien des transports dans la phase préparatoire de la visite.

## **2.2. La visite d'étude sur les statistiques du transport ferroviaire (Paris, 23-25 Septembre 2009)**

Les systèmes de transport ferroviaire sont à ce jour relativement peu développés dans la plupart des pays partenaires méditerranéens et il en va de même des statistiques sur ce mode de transport. Pour autant, de nombreux pays font de ce mode un axe prioritaire de leur stratégie de développement des systèmes de transport, tant pour les passagers que pour les marchandises, dans le souci d'améliorer, en particulier, la performance économique et environnementale de ces systèmes. Des statistiques détaillées et fiables sur les infrastructures, les équipements, les trafics et les flux de transport ferroviaires sont tout à fait essentielles à l'élaboration et au pilotage de ces stratégies.

Afin d'accompagner cette évolution, il a été décidé au cours de la seconde réunion de coordination sur les statistiques des transports qui s'est tenue à Lisbonne les 5 et 6 Juin 2008 d'organiser une visite d'étude sur les statistiques de transport ferroviaire au sein de l'un des Etats membres de l'Union européenne.

Le système de transport ferroviaire français étant considéré comme l'un des plus avancés dans l'Union européenne, de même que les statistiques disponibles dans ce pays sur ce mode de transport, il a été décidé d'organiser cette visite d'étude en France, trois institutions ayant accepté de l'accueillir : le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer) et RFF (Réseau Ferré de France).

Le principal objectif de cette visite d'étude était de permettre aux représentants des pays partenaires méditerranéens de comprendre le système de production des statistiques du transport ferroviaire en France, qu'elles portent sur les infrastructures, les équipements, les trafics, les flux de passagers et de marchandises ou les accidents.

Plus précisément, cette visite d'étude visait à :

- Présenter et analyser les statistiques produites par le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, la SNCF et RFF, en ce qui concerne en particulier les infrastructures, les équipements, les trafics, les flux de passagers et de marchandises, les accidents et divers indicateurs de performance (ratios de productivité, taux d'utilisation des équipements et des infrastructures etc.) ;
- Présenter les méthodes appliquées dans la production de ces données (concepts, définitions, classifications, sources comptables exploitées, enquêtes éventuellement réalisées, exploitation de données issues des ventes de billets et des contrats d'expédition) ;
- Analyser l'impact de l'introduction du Règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 Décembre 2002 sur les statistiques du transport ferroviaire sur le contenu et les méthodes de production des statistiques ;
- Présenter les systèmes mis en place pour la production de ces statistiques (systèmes d'information et protocoles d'échange de données au sein et entre les différentes institutions concernées).

Le principal résultat direct attendu de cette visite d'étude sur les statistiques ferroviaires consistait donc en une présentation détaillée du rôle de chaque institution impliquée dans le système statistique français sur les transports ferroviaires, des données qu'elle produit, des méthodes qu'elle met en œuvre et des systèmes mis en place à cette fin.

Au-delà de ce résultat direct, il était attendu de cette visite d'étude qu'elle permette aux représentants des pays partenaires méditerranéens d'élaborer eux-mêmes un certain nombre de recommandations pour le développement des statistiques du transport ferroviaire dans leur pays et, en particulier, pour la mise en place d'actions au sein de leurs institutions d'origine.

Dans cette perspective, il a été proposé et admis que puissent participer à cette visite d'étude les représentants des trois institutions impliquées dans le développement des statistiques du transport ferroviaire dans chaque pays partenaire méditerranéen : l'institut national des statistiques, le ministère des transports et, le cas échéant, la compagnie nationale de transport ferroviaire.

De façon à atteindre les objectifs définis précédemment, cette visite d'étude a été organisée autour de quatre sessions définies comme suit :

- Une présentation générale et une discussion du système statistique français sur le transport ferroviaire par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire ;
- Une présentation par la SNCF et RFF de leur rôle respectif dans la production de statistiques sur le transport ferroviaire, des données produites, des méthodes appliquées et des systèmes mis en place par chacun de ces organismes pour la production de ces données (deux sessions) ;
- Une session de synthèse au Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire destinée à tirer les conclusions de cette visite d'étude et les recommandations pour le développement des statistiques du transport ferroviaire dans les pays partenaires méditerranéens.

### **3. Les missions d'assistance technique**

Au total, 23 missions d'assistance technique ont été réalisées dans le secteur des statistiques des transports au cours de la période d'exécution du programme, pour l'essentiel entre Décembre 2007 et Mai 2009. La plupart de ces missions, 21 très précisément, se sont inscrites dans le cadre d'un ambitieux programme d'assistance technique aux pays partenaires méditerranéens visant à améliorer leurs capacités de production de statistiques de flux de transport aérien, maritime et routier, pour les flux de transport de marchandises dans ce dernier cas. Une autre mission a porté sur le développement de statistiques du transport intermodal en Tunisie et une dernière sur la mise en place d'indicateurs de performance économiques et techniques en Egypte.

Les objectifs poursuivis et la méthode mise en œuvre lors des missions d'assistance technique sur les statistiques de flux varient selon le mode de transport concerné mais peu selon le pays visité. C'est la raison pour laquelle ces missions seront présentées globalement par mode de transport. Les résultats de chacune de ces missions, les conclusions et les recommandations qui en ont été tirées, varient bien sûr quant à eux d'un pays partenaire à l'autre. Ces résultats, conclusions et recommandations ont systématiquement fait l'objet de rapports de mission qui sont accessibles sur le site Circa de la Commission européenne.

#### **3.1. Les missions d'assistance technique sur les statistiques de flux du transport aérien**

Six missions d'assistance technique sur les statistiques de flux du transport aérien ont été réalisées dans le cadre du programme, au Liban (du 8 au 9 Juin 2007), en Jordanie (du 1er au 5 Décembre 2007), en Egypte (du 20 au 22 Décembre 2007), au Maroc (du 24 au 27 Mars 2008), en Tunisie (du 31 Mars au 5 Avril 2008) et en Algérie (du 15 au 18 Novembre 2008).

Les missions d'orientation conduites au démarrage du projet ont révélé que le domaine des statistiques de flux de transport aérien constituait l'une des déficiences majeures des statistiques des transports dans les pays méditerranéens. L'établissement de statistiques de flux

est une opération compliquée qui demande l'utilisation de registres administratifs et une bonne coopération entre les autorités aéroportuaires, les ministères des transports et les instituts nationaux de statistiques. Par ailleurs, des normes internationales pour l'élaboration de statistiques de flux du transport aérien ont été élaborées par divers organismes internationaux (UE, CEMT etc..) et il convient de favoriser l'adoption de ces normes par les pays partenaires méditerranéens.

Les missions d'assistance technique réalisées dans ce domaine avaient pour objectif général d'assister les instituts nationaux de statistiques dans la production de statistiques de flux aériens.

Dans cette perspective, deux principaux résultats étaient attendus de l'assistance technique délivrée par les experts MEDSTAT auprès de ces pays :

- Une évaluation détaillée des statistiques de flux de transport aérien disponibles dans le pays ;
- la formulation de recommandations méthodologiques détaillées et de propositions d'actions concrètes pour la mise en place ou, selon le cas, l'amélioration du système de production de statistiques de flux de trafic par origine et destination pour un aéroport déterminé.

Deux scénarios d'assistance technique ont été mis en œuvre selon la situation de chaque pays partenaire au regard de la production de statistiques de flux aériens telle que décrite dans le rapport d'orientation pour les statistiques des Transports dans ce pays.

Le premier scénario, mis en œuvre dans les six pays partenaires mentionnés précédemment à l'exception de l'Algérie et de la Tunisie, visait l'analyse des sources utilisées sur un aéroport donné et la mise en place d'un circuit de collecte de l'information entre l'aéroport, le ministère des transports et l'institut national des statistiques. Le second scénario visait, quant à lui, la production de statistiques de flux de trafic par origine et destination pour un aéroport déterminé, y compris sur une base d'estimation.

La méthodologie adoptée incluait dans tous les cas de figure la réalisation des tâches suivantes :

- Une analyse des statistiques de flux de transport aérien disponibles dans le pays, comprenant plus particulièrement une revue des statistiques actuellement produites par le pays et une analyse des nomenclatures, méthodologies et définitions utilisées dans la production de ces statistiques.
- Une analyse des statistiques de flux sur un aéroport déterminé comportant plus spécifiquement une analyse des sources administratives et des données collectées sur cet aéroport, la collecte et l'analyse des documents (questionnaires, manuels, vademecum, matériel de formation etc.) utilisés dans cette collecte de données, l'analyse des procédures et méthodes appliquées dans cette collecte, la formulation de propositions de modification de ces documents, procédures et méthodes de nature à permettre ou à améliorer la production de données sur les flux de trafic, la définition des moyens à mettre en œuvre et des actions à entreprendre, y compris la proposition d'un calendrier pour la mise en œuvre des actions devant aboutir à la mise en place ou à l'amélioration du système de production de données sur les flux de trafic au sein de l'aéroport concerné, l'analyse des limites pratiques éventuelles à la mise en œuvre de ces actions, l'identification des besoins d'assistance technique complémentaire et une analyse de la reproductibilité de ces actions et résultats au niveau national.

Sur cette base commune, le scénario 1 (Liban, Jordanie, Egypte, Maroc) mettait l'accent sur la mise en œuvre ou, selon le cas, l'amélioration du protocole d'échange de données entre cet aéroport, le Ministère des Transports et l'institut national des statistiques à travers, en particulier, une analyse de la situation actuelle au regard de l'échange de données entre l'aéroport considéré, le Ministère des Transports et l'Office statistique, la formulation de propositions pour l'amélioration ou la mise en place d'un protocole d'échange de données, l'analyse des moyens à mettre en œuvre et des actions à entreprendre, la proposition d'un calendrier pour la mise en œuvre des actions devant aboutir à la mise en place ou à l'amélioration du protocole d'échange de données entre l'aéroport considéré, le Ministère des Transports et l'Office statistique, l'identification des limites pratiques éventuelles à la mise en œuvre de ces

actions et l'identification des besoins éventuels d'assistance technique complémentaire pour aboutir à la mise en place ou à l'amélioration du protocole d'échange de données.

Le scénario 2 (Algérie, Tunisie) mettait quant à lui l'accent sur la mise en place de méthodes d'estimation des flux par origine et destination sur l'aéroport analysé et reposait sur une analyse croisée des données de flux par origine et destination fournies par les services de l'aéroport et les compagnies aériennes actives sur celui-ci. Il incluait également la proposition et la discussion de méthodes d'estimation applicables aux statistiques de flux de transport aérien par origine et par destination.

### **3.2. Les missions d'assistance technique sur les statistiques de flux du transport maritime**

Six missions d'assistance technique sur les statistiques de flux du transport maritime ont été réalisées dans le cadre du programme, au Liban (du 8 au 9 Juin 2007), en Egypte (du 10 au 12 Juillet 2007), en Jordanie (du 10 au 13 Mars 2008), au Maroc (du 8 au 11 Avril 2008), en Algérie (du 8 au 10 Juin 2008) et en Syrie (du 5 au 8 Janvier 2009). Il est rappelé que l'assistance technique sur ce thème au bénéfice de la Tunisie a pris la forme d'une visite d'étude auprès de la Lloyd's Maritime Information Unit du 25 au 28 Février 2008 (voir ci-dessus).

L'établissement de statistiques de flux de transport maritime est une opération complexe qui demande l'utilisation de registres administratifs, et en particulier du manifeste qui doit être rempli par chaque navire entrant et sortant d'un port, et qui exige une bonne coopération entre les autorités portuaires, les ministères des transports et les instituts nationaux de statistiques. Le manque de moyens humains et financiers explique le plus souvent l'absence ou la rareté d'enquêtes spécifiques sur ce thème au sein des pays méditerranéens.

Par ailleurs, comme pour le transport aérien, des normes internationales pour l'élaboration de statistiques de flux du transport maritime ont été élaborées par divers organismes internationaux (OMI, UE, CEMT etc..) et il convient de favoriser l'adoption de ces normes par les pays partenaires méditerranéens.

Les missions d'assistance technique réalisées dans ce domaine avaient pour objectif de favoriser la production de statistiques de flux de transport maritime dans les pays qui n'en produisaient pas et une amélioration significative de l'information existante dans les autres.

Les missions d'assistance technique réalisées dans ce cadre visaient plus précisément à établir :

- Une revue des statistiques existantes dans l'administration en charge des ports ;
- Une analyse sur un port donné des documents utilisés dans la production des statistiques de flux, et de la manière, en particulier, dont les manifestes sont utilisés à cette fin, afin de proposer des actions à mener pour améliorer l'information qu'ils contiennent dans une perspective de production de statistiques de flux ;
- La définition d'un protocole d'échange des données entre la plate-forme, le Ministère des Transports et l'INS en vue de produire des statistiques de flux.

Afin d'atteindre ces objectifs, la méthodologie mise en œuvre dans tous les pays visités a comporté la réalisation des tâches suivantes :

- Une analyse des statistiques de flux de transport maritime disponibles dans le pays, comprenant plus particulièrement une revue des statistiques produites par le pays et une analyse des nomenclatures, méthodologies et définitions utilisées dans la production de ces statistiques ;
- Une analyse des statistiques de flux produites sur un port déterminé comportant plus spécifiquement une analyse des sources administratives et des données collectées sur ce port, la collecte et l'analyse des documents (questionnaires, manuels, vademecum, matériel de formation etc.) utilisés dans cette collecte de données, l'analyse des procédures et méthodes appliquées dans cette collecte, la formulation de propositions de modification de ces documents, procédures et méthodes de nature à permettre ou à améliorer la production de données sur les flux de trafic par origine et destination, une analyse croisée des données de flux par origine et destination fournies par les services du port et les compagnies maritimes actives sur celui-ci, la pro-

position et la discussion de méthodes d'estimation applicables aux statistiques de flux de transport maritime par origine et par destination, la définition des moyens à mettre en œuvre et des actions à entreprendre, y compris la proposition d'un calendrier, pour aboutir à la mise en place ou à l'amélioration du système de production de données sur les flux de trafic par origine et destination au sein du port concerné, l'analyse des limites pratiques éventuelles à la mise en œuvre de ces actions, l'identification des besoins d'assistance technique complémentaire et, enfin, une analyse de la reproductibilité de ces actions et résultats au niveau national.

- Une analyse du protocole d'échange de données entre le port analysé, le Ministère des Transports et l'Office statistique comportant plus spécifiquement une analyse de la situation au regard de l'échange de données entre le port considéré, le Ministère des Transports et l'Office statistique, la formulation de propositions pour l'amélioration ou, selon le cas, la mise en place d'un protocole d'échange de données, l'analyse des moyens à mettre en œuvre et des actions à entreprendre, y compris la proposition d'un calendrier, pour aboutir à la mise en place ou à l'amélioration du protocole d'échange de données, l'identification des limites pratiques éventuelles à la mise en œuvre de ces actions et, enfin, l'identification des besoins éventuels d'assistance technique complémentaire.

### **3.3. Les missions d'assistance technique sur les statistiques de flux du transport routier de marchandises**

Huit missions d'assistance technique sur les statistiques de flux de transport routier de marchandises ont été réalisées dans le cadre du programme, en Tunisie (du 5 au 6 Juillet 2007), en Palestine (du 11 au 14 Février 2008), en Egypte (du 10 au 12 Mars 2008), en Jordanie (du 21 au 23 Avril 2008), au Maroc (du 21 au 25 Avril 2008), en Syrie (du 16 au 18 Juin 2008), en Algérie (du 29 Juin au 2 Juillet 2008) et au Liban (du 22 au 25 Septembre 2008).

Comme les missions sur les statistiques de flux de transport aérien et maritime, les missions réalisées sur les statistiques de flux de transport routier de marchandises découlaient de l'observation selon laquelle l'une des déficiences majeures des statistiques des transports dans les pays méditerranéens avait trait à la disponibilité et à la qualité des statistiques de flux. Certaines informations sont disponibles mais la plupart ne sont que des estimations. L'établissement de statistiques de flux de transport routier demande l'utilisation de registres administratifs et une bonne coopération entre INS, Ministères des Transports et autorités en charge des infrastructures. Par ailleurs, des normes internationales pour l'élaboration de statistiques de flux de transport routier de marchandises ont été élaborées par divers organismes internationaux (UE, CEMT etc..) et il convient de favoriser l'adoption de ces normes par les pays partenaires méditerranéens.

L'objectif des missions réalisées était de permettre la production de statistiques de flux de transport routier de marchandises sur la base de ces recommandations dans les pays partenaires qui n'en produisaient pas et une amélioration significative de l'information existante dans les autres.

Dans ce cadre, et en tenant compte de la situation spécifique des pays bénéficiaires de ces missions d'assistance technique, deux scénarios d'assistance ont été mis en œuvre :

- Un scénario basé sur l'exploitation de l'enquête annuelle d'entreprises auprès des entreprises du secteur du transport routier de marchandises (Liban, Syrie, Jordanie, Tunisie, Algérie) ;
- Un scénario visant l'implantation d'une enquête spécifique sur le transport routier de marchandises, sur le modèle de l'enquête « TRM » définie par le Règlement n° 1172/98 du Conseil du 25 Mai 1998 sur les données statistiques relatives au transport de marchandises par route.

Ces deux scénarios sont détaillés ci-dessous.

### **3.3.1. Objectifs et méthodologie des missions basées sur l'exploitation de l'enquête annuelle d'entreprises auprès des entreprises du secteur du transport routier de marchandises (Liban, Syrie, Jordanie, Tunisie, Algérie)**

Les objectifs spécifiques des missions conduites dans le cadre de ce scénario étaient d'adapter l'enquête annuelle sur les entreprises de transport routier de marchandises de façon à permettre la production de statistiques de fret routier sur la base de cette enquête, de définir une méthode permettant la prise en compte des entités de transport routier de marchandises non couvertes par cette enquête, d'adapter le répertoire des entreprises de transport routier de marchandises et les méthodes mises en œuvre dans sa mise à jour de façon à permettre son exploitation dans le cadre de cette enquête, de modifier les procédures de mise à jour du fichier des immatriculations de façon à permettre un meilleur suivi du parc de véhicules de transport routier de marchandises et une meilleure extrapolation des résultats d'enquête.

Etaient ainsi visées par ces missions d'assistance technique une proposition détaillée de modification du questionnaire employé dans l'enquête annuelle sur les entreprises de transport routier de marchandises de façon à permettre la production de statistiques de fret routier sur la base de cette enquête, la formulation de recommandations détaillées pour l'adaptation du répertoire des entreprises de transport routier de marchandises et sa mise à jour de façon à permettre son exploitation aux fins de l'enquête annuelle sur les entreprises de transport routier de marchandises, une proposition détaillée de modification des procédures de mise à jour du fichier des immatriculations de façon à permettre un meilleur suivi du parc de véhicules de transport routier de marchandises et une meilleure extrapolation des résultats d'enquête.

Afin d'atteindre les objectifs définis précédemment, la méthodologie mise en œuvre dans le cadre de ces missions comportait la réalisation des tâches suivantes :

- Une analyse de l'information statistique produite sur les flux de fret routier, comprenant plus particulièrement une analyse des concepts, définitions et méthodologies utilisés ;
- Une analyse de l'enquête annuelle sur les entreprises de transport routier de marchandises et de son exploitation actuelle ou potentielle dans la production de statistiques de fret routier, comprenant plus particulièrement une analyse du questionnaire employé et, tout particulièrement, des questions portant sur les flux physiques de marchandises, une analyse des principales caractéristiques de l'enquête (définition de la population de référence, constitution de la base d'échantillonnage, maintenance du registre etc.), une analyse de l'exploitation actuelle ou potentielle de cette enquête dans la production de statistiques de fret routier ;
- Une analyse du répertoire des entreprises de transport routier de marchandises, comprenant plus particulièrement une analyse du contenu et des procédures de mise à jour de ce répertoire et une analyse de son exploitation actuelle ou potentielle dans la réalisation d'enquêtes auprès des entreprises de transport routier de marchandises ;
- Une analyse du fichier national d'immatriculation des véhicules et de son exploitation actuelle ou potentielle dans la production de statistiques de fret routier, comportant plus spécifiquement une analyse des principales caractéristiques de ce fichier (organe de gestion, information contenue, couverture, sources exploitées etc.), une analyse détaillée des procédures de mise à jour de ce fichier et une analyse de son exploitation actuelle ou potentielle dans la production de statistiques de fret routier.

### **3.3.2. Objectifs et méthodologie des missions visant l'implantation d'une enquête spécifique sur le transport routier de marchandises, sur le modèle de l'enquête « TRM » définie par le Règlement n° 1172/98 du Conseil du 25 Mai 1998 sur les données statistiques relatives au transport de marchandises par route (Palestine, Egypte, Maroc)**

L'objectif général des missions conduites dans le cadre de ce scénario était d'aider les instituts nationaux de statistiques concernés à mettre en place une production de statistiques de flux de fret routier sur la base d'une enquête de type « TRM ». Ces missions ont donc systématiquement reposé sur une présentation détaillée et une discussion approfondie des méthodologies adaptées à la mise en œuvre d'une enquête-pilote sur les flux de transport routier de marchandises.

Ces missions d'assistance technique visaient ainsi à produire une proposition détaillée de questionnaire destiné à la réalisation d'une enquête-pilote sur les flux de fret routier et à formuler des recommandations méthodologiques détaillées pour la mise en œuvre d'une telle enquête, concernant notamment la définition de la population de référence, la construction et la maintenance de la base d'échantillonnage, les principes d'échantillonnage, la méthode d'administration du questionnaire, le traitement des résultats et le contrôle de la qualité.

La méthodologie mise en œuvre en vue d'atteindre ces objectifs précédemment reposait sur la réalisation des tâches suivantes :

- Une analyse de l'information statistique éventuellement déjà produite sur les flux de fret routier, comprenant plus particulièrement une analyse des concepts, définitions et méthodologies utilisés ;
- Une analyse de l'enquête annuelle sur les entreprises de transport routier de marchandises et de son exploitation dans la production de statistiques de fret routier, comprenant plus particulièrement une analyse du questionnaire actuellement employé et, tout particulièrement, des questions portant sur les flux physiques, une analyse des principales caractéristiques de l'enquête (définition de la population de référence, constitution de la base d'échantillonnage, maintenance du registre, principes d'échantillonnage, etc.), et une analyse de l'exploitation de cette enquête dans la production de statistiques de fret routier ;
- Une analyse du répertoire des entreprises de transport routier de marchandises, comprenant plus particulièrement une analyse du contenu et des procédures de mise à jour du répertoire (institutions impliquées, circuit de l'information etc.) et une analyse de l'exploitation actuelle et/ou potentielle de ce répertoire dans la réalisation d'enquêtes auprès des entreprises de transport routier de marchandises ;
- Une analyse du fichier national d'immatriculation des véhicules et de son exploitation actuelle et/ou potentielle dans la production de statistiques de fret routier, comportant plus spécifiquement une analyse des principales caractéristiques du fichier national d'immatriculation des véhicules (organe de gestion, information contenue, couverture, sources exploitées etc.), une analyse détaillée des procédures de mise à jour de ce fichier et une analyse de son exploitation actuelle et/ou potentielle dans la production de statistiques de fret routier ;
- La proposition et la discussion de recommandations détaillées pour la mise en œuvre d'une enquête-pilote sur les flux routiers de marchandises, ayant pour référence le Manuel pour l'application du règlement n° 1172/98 du Conseil et comprenant plus particulièrement la proposition et la discussion d'un questionnaire d'enquête et la formulation et la discussion de recommandations méthodologiques pour la mise en œuvre de l'enquête pilote.

#### **3.4. La mission d'assistance technique sur les statistiques du transport intermodal en Tunisie (Octobre 2008)**

La seconde réunion de coordination du secteur Transport qui s'est tenue à Lisbonne les 5 et 6 Juin 2008 avait validé l'intégration des statistiques du transport intermodal dans le programme de travail sectoriel en reconnaissant que ce thème constituait un enjeu majeur pour les pays partenaires méditerranéens.

Cette seconde réunion de coordination a par ailleurs validé le principe de la prise en compte de demandes d'assistance technique nationales pour autant qu'elles s'inscrivent dans l'un des thèmes retenus dans le programme de travail, que la demande en soit explicitement faite par un pays partenaire et qu'elle puisse donner lieu à un gain d'expérience collectif.

La mission d'assistance technique réalisée sur les statistiques du transport intermodal en Tunisie s'inscrit pleinement dans ce cadre : elle portait sur un projet pilote d'élaboration de statistiques du transport intermodal et constituait la base d'un gain d'expérience collectif en devant faire l'objet d'une présentation dans le cadre de l'atelier tenu sur ce thème à Luxembourg du 1<sup>er</sup> au 3 Avril 2009, ce qui a été effectivement le cas.

Cette mission avait pour objectif d'assister le Ministère du Transport (Direction Générale de la Planification et des Etudes) dans la préparation du dossier technique d'une enquête pilote

sur la répartition modale et régionale des flux de marchandises, et notamment des conteneurs acheminés par route ou rail en provenance ou à destination du port de Radés, les objectifs de cette enquête-pilote étant d'estimer la répartition modale (rail/route) des flux de marchandises en provenance et à destination du port de Radés, d'identifier les goulots d'étranglement sur les principaux axes routiers notamment l'axe Radés – Sousse – Sfax – Gabès, d'estimer la répartition régionale des flux de marchandises en provenance et à destination du port de Radés pour apprécier le degré de rayonnement du port de Radés sur son hinterland et, enfin, d'estimer les distances moyennes parcourues, la valeur de la marchandise et le prix du transport.

En vue d'atteindre les objectifs définis précédemment, la méthodologie mise en œuvre dans cette mission a reposé sur la préparation d'un projet de termes de référence pour la réalisation de l'étude-pilote et la préparation du cahier des charges techniques correspondant (Eten due géographique de l'enquête, méthodologie de déroulement à proposer aux consultants : type d'enquête, base de sondage ...).

### **3.5. La mission d'assistance technique sur le développement d'indicateurs de performance en Egypte (9-13 Mai 2009)**

Le thème des indicateurs de performance a été défini comme l'un des domaines d'action prioritaires dans le cadre du programme de travail du secteur des statistiques des transports lors de la première réunion de coordination du secteur qui s'est tenue à Luxembourg les 21 et 22 Mars 2007. Cette priorité a été confirmée lors de la seconde réunion de coordination qui s'est tenue à Lisbonne les 5 et 6 Juin 2008.

Conformément au programme de travail défini durant cette seconde réunion de coordination, un atelier de travail s'est tenu sur ce thème à Bruxelles du 14 au 16 Juillet 2008 (voir ci-dessus). L'un des objectifs de cet atelier était de définir les besoins des pays partenaires méditerranéens en matière d'assistance technique en vue de développer les indicateurs de performance retenus. Il a été convenu au cours de la seconde réunion de coordination que cet atelier pourrait ainsi être suivi d'un programme de missions d'assistance technique, basé sur les objectifs et les besoins exprimés par les pays partenaires méditerranéens.

L'Egypte, et plus spécifiquement le CAPMAS et l'Autorité de Planification des Transports (TPA) ont ainsi demandé que soit entreprise une mission d'assistance technique de façon à éliminer certaines difficultés liées à la définition et à la production des indicateurs de performance économique et technique, à s'assurer que toute l'information pertinente issue des enquêtes actuellement réalisées est exploitée aux fins de production de ces indicateurs et à définir le contenu d'une éventuelle nouvelle enquête, ou de nouvelles questions qui pourraient être introduites dans une enquête existante, de façon à compléter l'information existante.

L'objectif général de cette mission d'assistance technique était ainsi d'aider le CAPMAS, ainsi que l'Autorité de Planification des Transports (TPA) à produire les indicateurs de performance économique et technique requis pour le suivi du secteur des transports et la définition d'une stratégie nationale appropriée dans ce secteur.

Dans ce cadre, et tenant compte de la situation spécifique de l'Egypte au regard de la production des indicateurs de performance économique et technique telle que décrite dans le rapport national préparé en vue de l'atelier qui s'est tenu sur ce thème à Bruxelles du 14 au 16 Juillet 2008, les objectifs spécifiques de cette mission étaient d'analyser les priorités du CAPMAS et du TPA au regard du développement des indicateurs de performance économique et technique, d'analyser et d'évaluer l'information existante susceptible d'être exploitée dans la production de ces indicateurs de performance, d'analyser les outils, enquêtes et systèmes d'information administrative, qui pourraient être exploités dans le développement ou l'amélioration de ces indicateurs et de proposer des recommandations détaillées accompagnées d'un calendrier précis de mise en œuvre pour le développement de ces indicateurs.

Cette mission visait ainsi à faire une synthèse des priorités du CAPMAS et du TPA au regard du développement des indicateurs de performance économique et technique, mais aussi de l'information existante susceptible d'être exploitée dans la production de ces indicateurs, à faire une analyse détaillée des outils, enquêtes et systèmes d'information administrative qui pourraient être exploités dans le développement ou l'amélioration de ces indicateurs et, en

particulier, du contenu de l'enquête annuelle d'entreprises auprès des entreprises du secteur des transports, et enfin à proposer des recommandations détaillées accompagnées d'un calendrier précis de mise en œuvre pour le développement de ces indicateurs.

Afin d'atteindre les objectifs précédemment définis, la méthodologie mise en œuvre dans le cadre de cette mission a reposé sur :

- une analyse détaillée des priorités du CAPMAS et du TPA au regard du développement des indicateurs de performance économique et technique basée sur une présentation des indicateurs définis à l'issue de l'atelier de Bruxelles sur ce thème et sur une discussion de ces indicateurs avec des représentants de ces deux institutions ;
- une discussion avec les représentants des producteurs et des utilisateurs des services de transport quant à leurs propres priorités au regard du développement d'indicateurs de performance économique et technique des transports ;
- une analyse détaillée de l'information existante susceptible d'être utilisée dans la production de ces indicateurs ;
- une analyse détaillée des outils, enquêtes et systèmes d'information administrative qui pourraient être exploités dans le développement ou l'amélioration de ces indicateurs et, en particulier, du contenu de l'enquête annuelle auprès des entreprises du secteur des transports, cette analyse comprenant un examen détaillé du questionnaire utilisé dans l'enquête annuelle sur les entreprises de transports, une analyse du registre des entreprises de transport et des principales caractéristiques de l'enquête (définition de la population de référence, constitution de la base d'échantillonnage, maintenance du registre, etc.), et enfin une analyse de l'exploitation actuelle ou potentielle de cette enquête dans la production d'indicateurs de performance économique et technique des transports.



## Annexe 3 : Liste des indicateurs collectés

### 1. Transport routier

#### a. Infrastructures

- Longueur du réseau routier
- Longueur du réseau autoroutier

#### b. Equipements

- Nombre total de véhicules
- Nombre de véhicules routiers pour le transport de marchandises
- Nombre de camions
- Nombre de camions d'une charge utile inférieure à 3,5 tonnes
- Nombre de camions d'une charge utile supérieure ou égale à 3,5 tonnes et inférieure à 15 tonnes
- Nombre de camions d'une charge utile supérieure ou égale à 15 tonnes
- Nombre de camions de moins de 2 ans
- Nombre de camions âgés de 2 à 5 ans
- Nombre de camions âgés de 5 à 10 ans
- Nombre de camions de plus de 10 ans
- Nombre de tracteurs routiers
- Nombre de tracteurs routiers de moins de 2 ans
- Nombre de tracteurs routiers âgés de 2 à 5 ans
- Nombre de tracteurs routiers âgés de 5 à 10 ans
- Nombre de tracteurs routiers de plus de 10 ans
- Nombre de semi-remorques
- Charge utile des véhicules routiers pour le transport de marchandises
- Charge utile des camions
- Charge utile des remorques
- Charge utile des semi-remorques
- Nouvelles immatriculations de véhicules routiers pour le transport de marchandises
- Nouvelles immatriculations de camions
- Nouvelles immatriculations de tracteurs routiers
- Nombre total de voitures particulières
- Nombre de voitures particulières essence
- Nombre de voitures particulières diesel
- Nombre de voitures particulières électriques
- Nombre de voitures particulières de moins de 2 ans
- Nombre de voitures particulières âgés de 2 à 5 ans
- Nombre de voitures particulières âgés de 5 à 10 ans
- Nombre de voitures particulières de plus de 10 ans
- Nombre de véhicules routiers pour le transport de voyageurs
- Nombre d'autocars et autobus
- Nombre de trolleybus

#### c. Trafic

- Transport de fret routier en volume (millions de tonnes/kilomètres)

#### d. Accidents de la route

- Nombre de personnes tuées

## 2. Rail

### a. Infrastructures

- Longueur du réseau ferré

### b. Equipements

- Nombre de locomotives électriques
- Nombre de locomotives diesel
- Nombre de locomotives vapeur
- Nombre total de véhicules de transport de voyageurs
- Nombre de véhicules de transport de voyageurs de première classe
- Nombre de véhicules de transport de voyageurs de deuxième classe
- Nombre de véhicules de transport de voyageurs mixtes
- Nombre de voitures-lits
- Nombre de voitures couchettes
- Nombre de voitures restaurant
- Nombre de remorques d'automotrice
- Capacité totale des véhicules de transport de voyageurs
- Capacité des véhicules de transport de voyageurs de première classe
- Capacité des véhicules de transport de voyageurs de deuxième classe
- Capacité des véhicules de transport de voyageurs mixtes
- Capacité des voitures-lits
- Capacité des voitures couchettes
- Nombre total de wagons de transport de marchandises
- Nombre de wagons couverts
- Nombre de wagons tombereaux
- Nombre de wagons plats
- Nombre d'autres wagons
- Capacité de charge totale des wagons de transport de marchandises
- Capacité de charge des wagons couverts
- Capacité de charge des wagons tombereaux
- Capacité de charge des wagons plats
- Capacité de charge des autres wagons

### c. Trafic

- Trafic total de passagers (passagers/kilomètres)
- T• rafic total de fret (tonnes/kilomètres)

## 3. Transport aérien

### a. Infrastructures

- Nombre total d'aéroports
- Nombre d'aéroports principaux
- Longueur totale des pistes de plus de 2438 m revêtues

### b. Equipements

- Nombre total d'avions civils de transport de passagers en service
- Nombre d'avions civils de 50 places ou moins
- Nombre d'avions civils de 51 à 150 places
- Nombre d'avions civils de 151 à 250 places
- Nombre d'avions civils de 251 places ou plus
- Nombre total d'avions civils de transport de fret en service

- Nombre d'avions civils de fret/cargo de moins de 100.000 livres
- Nombre d'avions civils de fret/cargo de plus de 100.000 livres
- Nombre d'appareils multi-rôles convertibles (passagers/cargo)
- Nombre total d'avions civils de transport spécial et d'affaires en service
- Nombre d'avions civils de transport spécial et ambulance
- Nombre d'avions privés d'affaires

#### **c. Trafic**

- Nombre total de mouvements d'avions dans les aéroports
- Nombre de passagers à l'arrivée et au départ dans les aéroports nationaux
- Volume de fret et courrier à l'arrivée et au départ dans les aéroports nationaux

### **4. Transport maritime**

#### **a. Infrastructures**

- Nombre total de ports
- Nombre de ports principaux
- Longueur totale des quais des ports principaux
- Longueur des quais des ports principaux affectés aux conteneurs

#### **b. Equipements**

- Nombre total de navires marchands d'une jauge brute de 1000 tonnes et plus
- Flotte sous pavillon national
- Flotte sous pavillon étranger
- Port en lourd des navires marchands d'une jauge brute de 1000 tonnes et plus
- Port en lourd de la flotte sous pavillon national
- Port en lourd de la flotte sous pavillon étranger
- Nombre de pétroliers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Nombre de navires-citerne chimiques d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Nombre de navires-citernes pour gaz liquide d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Nombre de vraquiers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Nombre de pétroliers-vraquiers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Nombre de transporteurs pour fret général d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Nombre de porte-conteneurs d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Nombre de cargos rouliers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Nombre de navires à passagers rouliers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Nombre de bateaux de croisière d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Port en lourd des pétroliers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Port en lourd des navires-citerne chimiques d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Port en lourd des navires-citernes pour gaz liquide d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Port en lourd des vraquiers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Port en lourd des pétroliers-vraquiers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Port en lourd des transporteurs pour fret général d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Port en lourd des porte-conteneurs d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Port en lourd des cargos rouliers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Port en lourd des navires à passagers rouliers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus

#### **c. Trafic**

- Nombre d'entrées de navires
- Nombre de sorties de navires
- Nombre de passagers à l'arrivée et au départ dans les ports nationaux (à l'exception des croisières)
- Volume de fret à l'arrivée et au départ dans les ports nationaux

## Annexe 4

### Liste des indicateurs recueillis dans le cadre des collectes spécifiques organisées en vue de la production de deux publications dans la série « Statistiques en Bref »

#### A. Publication dans la série « Statistiques en Bref » sur le thème des équipements de transport

La préparation de cette publication a été basée sur la collecte des données suivantes auprès des pays partenaires méditerranéens.

#### 1. Equipements dans le Transport aérien

**Tableau 1 – Nombre d'avions civils de transport de passagers en service**

	50 places ou moins		51-150 places		151-250 places		251 places et plus		Total	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban										
Syrie										
Israël										
TPO										
Jordanie										
Egypte										
Tunisie										
Algérie										
Maroc										
Total PPMs										
Total UE										

**Tableau 2 – Nombre d'avions civils de transport de fret en service**

	Fret/Cargo De moins de 100.000 livres		Fret/Cargo De plus de 100.000 livres		Appareil multi-rôles convertible (pass./cargo)		Total	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban								
Syrie								
Israël								
TPO								
Jordanie								
Egypte								
Tunisie								
Algérie								
Maroc								
Total PPMs								
Total UE								

**Tableau 3 – Nombre d'avions civils de transport spécial et d'affaires en service**

	Transport spécial et Ambulance		Avions privés d'affaires	
	2000	2006	2000	2006
Liban				
Syrie				
Israël				
TPO				
Jordanie				
Egypte				
Tunisie				
Algérie				
Maroc				
Total PPMs				
Total UE				

## 2. Equipements dans le transport maritime

**Tableau 4 – Nombre de navires marchands d'une jauge brute de 1000 tonnes et plus**

	Flotte totale sous contrôle		Flotte sous pavillon national		Flotte sous pavillon étranger		Part de la flotte sous pavillon étranger dans le total (%)	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban								
Syrie								
Israël								
TPO								
Jordanie								
Egypte								
Tunisie								
Algérie								
Maroc								
Total PPMs								
Total UE								

**Tableau 5 – Port en lourd des navires marchands d'une jauge brute de 1000 tonnes et plus (mio tonnes)**

	Flotte totale sous contrôle		Flotte sous pavillon national		Flotte sous pavillon étranger		Part de la flotte sous pavillon étranger dans le total (%)	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban								
Syrie								
Israël								
TPO								
Jordanie								
Egypte								
Tunisie								
Algérie								
Maroc								
Total PPMs								
Total UE								

**Tableau 6 – Nombre de navires marchands d'une jauge brute de 300 tonnes et plus par type**

	Pétroliers		Navires - Citernes chimiques		Navires - Citernes pour gaz liquide		Vraquiers		Pétroliers vraquiers		Trans-porteurs pour fret général		Porte-conteneurs		Cargos rouliers		Navires à pass. rouliers (gt 1000)		Bateaux de croisière (gt 1000)		
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	
Liban																					
Syrie																					
Israël																					
TPO																					
Jordanie																					
Egypte																					
Tunisie																					
Algérie																					
Maroc																					
Total PPMs																					
Total UE																					

**Tableau 7 – Port en lourd des navires marchands d'une jauge brute de 300 tonnes et plus par type (milliers de tonnes)**

	Pétroliers		Navires - Citermes chimiques		Navires - Citermes pour gaz liquide		Vraquiers		Pétroliers vraquiers		Trans-porteurs pour fret général		Porte-conteneurs		Cargos rouliers		Navires à pass. rouliers (gt 1000)		
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	
Liban																			
Syrie																			
Israël																			
TPO																			
Jordanie																			
Egypte																			
Tunisie																			
Algérie																			
Maroc																			
Total PPMs																			
Total UE																			

### 3. Equipements dans le transport routier

**Tableau 8 – Nombre de véhicules routiers pour le transport de marchandises par catégorie**

	Camions		Tracteurs routiers		Remorques		Semi-remorques	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban								
Syrie								
Israël								
TPO								
Jordanie								
Egypte								
Tunisie								
Algérie								
Maroc								
Total PPMs								
Total UE								

**Tableau 9 – Charge utile des véhicules routiers pour le transport de marchandises par catégorie (milliers de tonnes)**

	Camions		Remorques		Semi-remorques	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban						
Syrie						
Israël						
TPO						
Jordanie						
Egypte						
Tunisie						
Algérie						
Maroc						
Total PPMs						
Total UE						

**Tableau 10 – Nouvelles immatriculations de véhicules routiers de transport de marchandises par catégorie**

	Camions		Tracteurs routiers		Total	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban						
Syrie						
Israël						
TPO						
Jordanie						
Egypte						
Tunisie						
Algérie						
Maroc						
Total PPMs						
Total UE						

**Tableau 11 – Nombre de camions par classe de charge utile**

	< 3.5 T		> 3.5 et < 15 T		> 15 T		Total	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban								
Syrie								
Israël								
TPO								
Jordanie								
Egypte								
Tunisie								
Algérie								
Maroc								
Total PPMs								
Total UE								

**Tableau 12 – Nombre de camions par classe d'âge**

	< 2 ans		> 2 et < 5 ans		> 5 et < 10 ans		> 10 ans		Total	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban										
Syrie										
Israël										
TPO										
Jordanie										
Egypte										
Tunisie										
Algérie										
Maroc										
Total PPMs										
Total UE										

**Tableau 13 – Nombre de tracteurs routiers par classe d'âge**

	< 2 ans		> 2 et < 5 ans		> 5 et < 10 ans		> 10 ans		Total	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban										
Syrie										
Israël										
TPO										
Jordanie										
Egypte										
Tunisie										
Algérie										
Maroc										
Total PPMs										
Total UE										

**Tableau 14 – Voitures particulières par énergie motrice (en milliers)**

	Essence		Diesel		Electricités		Electricité ou autres sources		Autres		Total	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban												
Syrie												
Israël												
TPO												
Jordanie												
Egypte												
Tunisie												
Algérie												
Maroc												
Total PPMs												
Total UE												

**Tableau 15 – Voitures particulières par classe d'âge (en milliers)**

	< 2 ans		> 2 et < 5 ans		> 5 et < 10 ans		> 10 ans		Total	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban										
Syrie										
Israël										
TPO										
Jordanie										
Egypte										
Tunisie										
Algérie										
Maroc										
Total PPMs										
Total UE										

**Tableau 16 – Véhicules routiers pour le transport de voyageurs par type**

	Autocars et autobus		Trolleybus	
	2000	2006	2000	2006
Liban				
Syrie				
Israël				
TPO				
Jordanie				
Egypte				
Tunisie				
Algérie				
Maroc				
Total PPMs				
Total UE				

#### 4. Equipements dans le transport ferroviaire

**Tableau 17 – Nombre de locomotives par énergie motrice**

	Electricité		Diesel		Vapeur		Total	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban								
Syrie								
Israël								
TPO								
Jordanie								
Egypte								
Tunisie								
Algérie								
Maroc								
Total PPMs								
Total UE								

**Tableau 18 – Nombre de véhicules de transport de voyageurs par type et catégorie du véhicule**

	Voitures												Remorques d'auto-motrice		Total	
	Places assises 1 <sup>ère</sup> classe		Places assises 2 <sup>ème</sup> classe		Places assises mixtes		Voitures-lits		Couchettes		Voitures restaurant					
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban																
Syrie																
Israël																
TPO																
Jordanie																
Egypte																
Tunisie																
Algérie																
Maroc																
Total PPMs																
Total UE																

**Tableau 19 – Capacité des véhicules de transport de voyageurs par catégorie (milliers de places)**

	Places assises 1 <sup>ère</sup> classe		Places assises 2 <sup>ème</sup> classe		Places assises mixtes		Voitures-lits		Couchettes		Total	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban												
Syrie												
Israël												
TPO												
Jordanie												
Egypte												
Tunisie												
Algérie												
Maroc												
Total PPMs												
Total UE												

**Tableau 20 – Nombre de wagons de transport de marchandises par type**

	Wagons couverts		Wagons tombereaux		Wagons plats		Autres wagons		Total	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban										
Syrie										
Israël										
TPO										
Jordanie										
Egypte										
Tunisie										
Algérie										
Maroc										
Total PPMs										
Total UE										

**Tableau 21 – Capacité de charge des wagons (milliers de tonnes)**

	Wagons couverts		Wagons tombereaux		Wagons plats		Autres wagons		Total	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Liban										
Syrie										
Israël										
TPO										
Jordanie										
Egypte										
Tunisie										
Algérie										
Maroc										
Total PPMs										
Total UE										

## B. Publication dans la série « Statistiques en Bref » sur le thème des flux de transport

La préparation de cette publication a été basée sur la collecte des données suivantes auprès des pays partenaires méditerranéens.

### 1. Variables collectées sur les flux de transport routier

- Mouvements de véhicules de transport routier de marchandises sur le territoire national (camions et tracteurs routiers - mio veh-kms)
- Mouvements de véhicules de transport routier de marchandises sur le territoire national en charge et à vide
- Transport routier de marchandises par type d'opération
- Transport routier international de marchandises par type d'opération
- Transport routier de marchandises par type de transport
- Transport routier par camion selon le nombre d'essieux
- Transport routier par camion avec remorque selon le nombre d'essieux
- Transport routier par tracteur routier et semi-remorque selon le nombre d'essieux
- Transport routier de marchandises selon l'âge du véhicule motorisé
- Transport routier de marchandises selon la charge utile du véhicule

### 2. Variables collectées sur les flux de transport aérien

- Nombre total de mouvements d'avions dans les aéroports
- Nombre total de mouvements d'avions selon la nature du vol
- Nombre total de mouvements d'avions de transport de passagers selon le statut du vol
- Nombre total de mouvements d'avions selon la compagnie
- Nombre total de passagers
- Nombre total de passagers transportés selon le statut du vol
- Nombre total de passagers transportés selon la compagnie
- Transport aérien national et international de passagers
- Transport aérien international de passagers par région d'origine et de destination
- Volume de fret et courrier (1000 T)
- Transport aérien national et international de fret et courrier (1000 T)
- Volume total de fret et courrier transportés selon la compagnie
- Transport aérien international de fret et courrier par région d'origine et de destination (1000 T)

Il est à noter que toutes ces variables ont été collectées pour l'ensemble des aéroports nationaux, les aéroports principaux et le principal aéroport national.

### 3. Variables collectées sur les flux de transport maritime

- Nombre total de mouvements de navires dans les ports
- Nombre total de mouvements de navires selon le type de navire
- Nombre total de mouvements de navires à passagers selon le type de navire
- Nombre total de mouvements de navires à passagers selon la nationalité et le pavillon
- Nombre total d'arrivées de navires à passagers par type de navire et par région d'origine
- Nombre total de départs de navires à passagers par type de navire et par région de destination
- Nombre total de mouvements de navires pour le transport de fret selon le type de navire
- Nombre total d'arrivées de navires pour le transport de fret par type de navire et région d'origine
- Nombre total de départs de navires pour le transport de fret par type de navire et région de destination
- Nombre total de mouvements de navires pour le transport de fret selon la nationalité et le pavillon
- Nombre total de passagers maritimes

- Nombre total de passagers maritimes selon le type de voyage
- Transport international de passagers par région d'origine et de destination
- Volume total de fret maritime (1000 T)
- Volume total de fret embarqué selon le type de navire (1000 T)
- Volume total de fret débarqué selon le type de navire (1000 T)
- Transport international de fret par région d'origine et de destination (1000 T)
- Volume total de fret embarqué par type de navire et région de destination (1000 T)
- Volume total de fret débarqué par type de navire et région d'origine (1000 T)

Il est à noter que toutes ces variables ont été collectées pour l'ensemble des ports nationaux, les ports principaux et le principal port national.



## Annexe 5 :

### Détail des tests de validation effectués sur les données collectées

#### Transport routier

- Longueur du réseau autoroutier  $\leq$  Longueur du réseau routier
- Nombre total de véhicules routiers automobiles = Nombre de véhicules routiers pour le transport de marchandises + Nombre total de voitures particulières + Nombre de véhicules routiers pour le transport de voyageurs
- Nombre de véhicules routiers pour le transport de marchandises = Nombre de camions + Nombre de tracteurs routiers + Nombre de remorques + Nombre de semi-remorques
- Nombre de camions = Nombre de camions d'une charge utile inférieure à 3,5 tonnes + Nombre de camions d'une charge utile supérieure ou égale à 3,5 tonnes et inférieure à 15 tonnes + Nombre de camions d'une charge utile supérieure ou égale à 15 tonnes
- Nombre de camions = Nombre de camions de moins de 2 ans + Nombre de camions âgés de 2 à 5 ans + Nombre de camions âgés de 5 à 10 ans + Nombre de camions de plus de 10 ans
- Nombre de tracteurs routiers = Nombre de tracteurs routiers de moins de 2 ans + Nombre de tracteurs routiers âgés de 2 à 5 ans + Nombre de tracteurs routiers âgés de 5 à 10 ans + Nombre de tracteurs routiers de plus de 10 ans
- Nombre total de voitures particulières  $\geq$  Nombre de voitures particulières essence + Nombre de voitures particulières diesel + Nombre de voitures particulières électriques
- Nombre total de voitures particulières = Nombre de voitures particulières de moins de 2 ans + Nombre de voitures particulières âgées de 2 à 5 ans + Nombre de voitures particulières âgées de 5 à 10 ans + Nombre de voitures particulières de plus de 10 ans
- Nombre de véhicules routiers pour le transport de voyageurs = Nombre d'autocars et autobus + Nombre de trolleybus
- Charge utile des véhicules routiers pour le transport de marchandises = Charge utile des camions + Charge utile des remorques + Charge utile des semi-remorques
- $x*0.1 + y*3.5 + z*15 \leq$  Charge utile des camions \* 1000  $\leq x*3.5 + y*15 + z*30$   
Où  $x$  = Nombre de camions d'une charge utile inférieure à 3,5 tonnes  
 $y$  = Nombre de camions d'une charge utile supérieure ou égale à 3,5 tonnes et inférieure à 15 tonnes  
 $z$  = Nombre de camions d'une charge utile supérieure ou égale à 15 tonnes
- Nouvelles immatriculations de véhicules routiers pour le transport de marchandises  $\geq$  Nouvelles immatriculations de camions + Nouvelles immatriculations de tracteurs routiers
- Transport de fret routier en Tonnes  $\leq$  Transport de fret routier en Tonnes/kilomètres

#### Transport ferroviaire

- Nombre total de locomotives = Nombre de locomotives électriques + Nombre de locomotives diesel + Nombre de locomotives vapeur
- Nombre total de véhicules de transport de voyageurs = Nombre de voitures + Nombre de remorques d'automotrice
- Nombre de voitures = Nombre de voitures de transport de voyageurs de première classe + Nombre de voitures de transport de voyageurs de deuxième classe + Nombre de voitures de transport de voyageurs mixtes + Nombre de voitures-lits + Nombre de voitures couchettes + Nombre de voitures restaurant
- Capacité totale des véhicules de transport de voyageurs = Capacité des véhicules de transport de voyageurs de première classe + Capacité des véhicules de transport de voyageurs de deuxième classe + Capacité des véhicules de transport de voyageurs mixtes + Capacité des voitures-lits + Capacité des voitures couchettes
- Nombre total de wagons de transport de marchandises = Nombre de wagons couverts + Nombre de wagons tombereaux + Nombre de wagons plats + Nombre d'autres wagons
- Capacité de charge totale des wagons de transport de marchandises = Capacité de charge des wagons couverts + Capacité de charge des wagons tombereaux + Capacité de charge des wagons plats + Capacité de charge des autres wagons
- Transport total de passagers (Passagers)  $\leq$  Transport total de passagers (Passagers/kilomètres)
- Transport total de fret (Tonnes)  $\leq$  Transport total de fret (Tonnes/kilomètres)

### **Transport aérien**

- Nombre d'aéroports principaux  $\leq$  Nombre total d'aéroports
- Nombre total d'avions civils de transport de passagers en service = Nombre d'avions civils de 50 places ou moins + Nombre d'avions civils de 51 à 150 places + Nombre d'avions civils de 151 à 250 places + Nombre d'avions civils de 251 places ou plus
- Nombre total d'avions civils de transport de fret en service = Nombre d'avions civils de fret/cargo d'une charge utile de moins de 100.000 livres + Nombre d'avions civils de fret/cargo d'une charge utile de 100.000 livres et plus + Nombre d'appareils multi-rôles convertibles (passagers/cargo)
- Nombre total d'avions civils de transport spécial, ambulance et d'affaires en service = Nombre d'avions civils de transport spécial et ambulance + Nombre d'avions privés d'affaires
- Nombre total de passagers à l'arrivée \* 0.5  $\leq$  Nombre total de passagers au départ  $\leq$  Nombre total de passagers à l'arrivée \* 1.5

### **Transport maritime**

- Nombre de ports principaux  $\leq$  Nombre total de ports
- Longueur des quais des ports principaux affectés aux conteneurs  $\leq$  Longueur totale des quais des ports principaux
- Nombre total de navires marchands d'une jauge brute de 1000 tonnes et plus = Nombre de navires marchands sous pavillon national + Nombre de navires marchands sous pavillon étranger appartenant à une compagnie résidente
- Nombre total de navires marchands d'une jauge brute de 1000 tonnes et plus  $\leq$ 
  - Nombre de pétroliers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Nombre de navires-citerne chimiques d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Nombre de navires-citernes pour gaz liquide d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Nombre de vraquiers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Nombre de pétroliers-vraquiers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Nombre de transporteurs pour fret général d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Nombre de porte-conteneurs d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Nombre de cargos rouliers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Nombre de navires à passagers et de navires à passagers rouliers d'une jauge brute de 1000 tonnes et plus
  - + Nombre de bateaux de croisière d'une jauge brute de 1000 tonnes et plus
- Port en lourd des navires marchands d'une jauge brute de 1000 tonnes et plus = Port en lourd de la flotte sous pavillon national + Port en lourd de la flotte sous pavillon étranger
- Port en lourd des navires marchands d'une jauge brute de 1000 tonnes et plus  $\leq$ 
  - Port en lourd des pétroliers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Port en lourd des navires-citerne chimiques d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Port en lourd des navires-citernes pour gaz liquide d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Port en lourd des vraquiers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Port en lourd des pétroliers-vraquiers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Port en lourd des transporteurs pour fret général d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Port en lourd des porte-conteneurs d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Port en lourd des cargos rouliers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
  - + Port en lourd des navires à passagers rouliers d'une jauge brute de 300 tonnes et plus
- Nombre d'arrivées de navires \* 0.5  $\leq$  Nombre de départs de navires  $\leq$  Nombre d'arrivées de navires \* 1.5
- Nombre de passagers à l'arrivée \* 0.5  $\leq$  Nombre de passagers au départ  $\leq$  Nombre de passagers à l'arrivée \* 1.5

## Annexe 6

### Questionnaire envoyé aux coordinateurs nationaux afin d'évaluer l'impact des activités du programme MEDSTAT II dans le secteur des statistiques des transports

#### 1. Thèmes généraux

- 1.1. Estimez-vous que la production des statistiques des transports s'est améliorée dans votre pays depuis le début du programme MEDSTAT II ?
- 1.2. Quels sont les gains que le programme a apportés aux statistiques des transports dans votre pays ?
- 1.3. Pourriez-vous décrire un progrès ou une amélioration typique auxquels le programme a contribué dans le domaine des statistiques des transports ?

#### 2. Thèmes spécifiques

##### 2.1. Transfert de savoir-faire

###### Transfert du Programme vers les participants nationaux

- 2.1.1. Que pensez-vous de la qualité de l'appui technique que les participants de votre pays ont reçu de la part du programme au cours des activités organisées telles que les ateliers de travail, les visites d'étude et les missions d'assistance technique ?
- 2.1.2. Pourriez-vous fournir un exemple positif et un exemple négatif ?

###### Transfert par les participants aux autres collègues/partenaires dans le pays

- 2.1.3. Les participants ont-ils préparé habituellement un rapport de mission à leur hiérarchie à la suite de leur participation aux activités du programme ?
- 2.1.4. Si oui, ces rapports de mission ont-ils été distribués dans l'Institut national de la statistique ou dans les institutions partenaires ?
- 2.1.5. Est-ce que les connaissances acquises durant les activités ont amélioré les compétences techniques des participants dans leur travail courant ?
- 2.1.6. Est-ce que les connaissances acquises par les participants durant les activités ont été partagées avec le personnel de l'institution ?
- 2.1.7. Est-ce que les documents techniques qui ont été remis lors des activités ont été partagés avec le personnel de l'institution ?

###### Suivi du transfert du savoir-faire

- 2.1.8. Y a-t-il eu des contacts soutenus avec les facilitateurs et les formateurs après l'achèvement de ces activités ?
- 2.1.9. Si oui, pour quelles raisons et quels en ont été les résultats ?

##### 2.2. Internalisation du savoir-faire

###### Appropriation

- 2.2.1. La documentation reçue durant les activités était-elle satisfaisante et compréhensible par les participants ?
- 2.2.2. La documentation reçue durant les activités a-t-elle aidé les participants à améliorer la qualité de leur travail ?

###### Maitrise du savoir-faire

- 2.2.3. Pensez-vous que les participants aux différentes activités sont en mesure d'expliquer à leurs collègues les nouvelles méthodes et outils qui leur ont été présentés ?
- 2.2.4. Les participants aux différentes activités consultent-ils des documents complémentaires sur les questions discutées durant les ateliers de travail ?
- 2.2.5. Pensez-vous que la participation aux différentes activités a aidé à améliorer la qualité des statistiques des transports diffusées par l'Institut national de la statistique ?

2.2.6. Pensez-vous que la participation aux différentes activités a aidé l'Institut national de la statistique à produire des statistiques plus conformes aux normes et recommandations internationales ?

#### **Mise en œuvre du savoir-faire**

2.2.7. Pensez-vous que les méthodes et outils présentés aux participants durant les activités sont adaptés aux besoins de votre pays, et qu'ils peuvent être appliqués adéquatement ?

2.2.8. Si oui, les participants à ces différentes activités ont-ils adopté ces méthodes et outils dans leur travail courant ?

Pourriez-vous fournir un ou deux exemples de l'adaptation de ces outils à la situation locale et de leur contribution à l'amélioration de la production statistique ?

### **2.3. Consolidation des équipes de spécialistes et échange de données**

#### **Dans le secteur des statistiques des transports**

2.3.1. Pensez-vous que les compétences techniques des spécialistes nationaux en statistiques des transports ont été améliorées ? Si oui, Comment le programme MEDSTAT II a-t-il contribué à cette amélioration ?

2.3.2. Est-ce que le programme MEDSTAT II a contribué à améliorer les échanges de données à l'intérieur de l'Institut national de la statistique et avec les autres producteurs de statistiques des transports ?

2.3.3. Pensez-vous que la participation à ces activités ait contribué à améliorer la comparabilité régionale des statistiques des transports produites dans votre pays ?

### **3. Perspectives**

3.1. Quels seraient selon vous les thèmes prioritaires à développer dans le cadre d'une poursuite de cette coopération dans le domaine des statistiques des transports ?



*Rapport final - Statistiques des Transports, par MEDSTAT II - Lot 2*



Atrium - 5, place des Vins de France - 75573 Paris Cedex 12 - France  
ISSN 1958-069X