



---

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

Genève, 12-14 juin 2019

Point 5 d) de l'ordre du jour provisoire

**Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation  
des statistiques des transports : Collecte de statistiques  
sur le commerce des véhicules d'occasion****Collecte de données sur les flux internationaux de véhicules  
d'occasion****Note du secrétariat****I. Généralités**

1. Les véhicules d'occasion changent souvent de propriétaire et, à cette occasion, traversent parfois les frontières. Au fil des ans, des inquiétudes ont été exprimées au sujet du fait que les pays développés exportent vers d'autres pays des véhicules anciens, dépassés et parfois défectueux et/ou modifiés, car ils ne sont plus adaptés à leur usage dans leur pays d'origine. Il est probable que dans certains pays, l'utilisation de véhicules obsolètes ait des conséquences négatives, car nombre de ces véhicules n'ont pas de dispositif de sécurité adéquat ou moderne et peuvent produire des niveaux d'émission par kilomètre plus élevés que les véhicules plus récents<sup>1</sup>.

2. Les dernières réglementations locales sur l'accès aux villes et l'interdiction de certains types de véhicules (par exemple les voitures à moteur diesel), ainsi que les efforts constants qui sont faits dans les pays développés pour réduire le nombre d'accidents de la route et de décès, semblent avoir accéléré le phénomène ces dernières années. Les effets négatifs potentiels sur la sécurité routière et la protection de l'environnement dans les pays importateurs soulèvent des préoccupations.

3. S'inscrivant dans le cadre des réunions que le Comité des transports intérieurs de la CEE a tenues à Genève en février 2017, une conférence conjointe CEE/CTI-PNUE sur le sujet a mis en lumière plusieurs problèmes que des collaborations internationales pourraient aider à résoudre en améliorant la gestion du flux et de la qualité des véhicules d'occasion dans le monde. Au cours de cet événement, il a été déterminé que pour élaborer un programme mondial en faveur de véhicules d'occasion plus sûrs et plus propres, sept grands

---

<sup>1</sup> Remote sensing of motor vehicle emissions in London, The Real Urban Emissions Initiative (voir la figure 4) : [www.trueinitiative.org/media/597524/true-london-rs-report-fv-20181214.pdf](http://www.trueinitiative.org/media/597524/true-london-rs-report-fv-20181214.pdf).



domaines devaient faire l'objet d'un examen plus approfondi, dont l'un concernait le manque de données fiables sur le sujet, en particulier sur « la circulation des véhicules [et] la diffusion de l'information sur les véhicules »<sup>2</sup>.

4. La plupart des activités qui sont menées actuellement sur les flux mondiaux de véhicules d'occasion sont d'ordre spéculatif, sans effort soutenu pour tenir ou mettre à jour les recherches effectuées<sup>3</sup>.

5. La base de données Comtrade de l'ONU<sup>4</sup> rassemble toutes les statistiques commerciales établies pour le monde entier et pour tous les types de biens. Les marchandises sont classées selon les codes du Système harmonisé (SH), jusqu'au niveau à six chiffres. Pour les voitures particulières, les codes à six chiffres du SH permettent une désagrégation selon le carburant et la taille du moteur (tableau).

Tableau

**Code et définition des marchandises utilisés pour les voitures particulières dans la base de données Comtrade de l'ONU**

<i>Code à 6 chiffres du SH</i>	<i>Type de moteur</i>	<i>Cylindrée</i>
870321	Allumage commandé	<1 000 cm <sup>3</sup>
870322	Allumage commandé	entre 1 000 et 1 500 cm <sup>3</sup>
870323	Allumage commandé	entre 1 500 et 3 000 cm <sup>3</sup>
870324	Allumage commandé	>3 000 cm <sup>3</sup>
870331	Allumage par compression	<1 500 cm <sup>3</sup>
870332	Allumage par compression	entre 1 500 et 2 500 cm <sup>3</sup>
870333	Allumage par compression	>2 500 cm <sup>3</sup>

6. Ces codes du SH à six chiffres ne suffisent pas pour établir une distinction entre le commerce des véhicules d'occasion et le commerce des véhicules neufs. Une désagrégation supplémentaire est nécessaire, qu'il appartient à chaque pays de définir<sup>5</sup> ; par exemple, les États-Unis utilisent un code du SH à 10 chiffres pour distinguer le commerce des véhicules neufs de celui des véhicules d'occasion<sup>6</sup>. Cependant, dans ce système, seul est pris en compte l'âge des véhicules. Il est donc impossible de déterminer, sur la base de ces codes à 10 chiffres, si l'échange concerne un véhicule d'occasion de un an ou de dix ans.

7. Du côté européen, l'Office statistique de l'Union européenne (Eurostat) produit des données commerciales au niveau des codes à huit chiffres de la Nomenclature combinée, avec des informations par pays sur le volume et la valeur des importations ou des exportations. Là encore, il s'agit d'une expansion des codes du SH qui, comme dans le système américain, permet de distinguer les véhicules neufs des véhicules d'occasion, mais pose le même problème de différenciation de l'âge des véhicules d'occasion au moment de l'échange.

## II. Améliorer la collecte de données

8. Au fur et à mesure que des politiques sont déployées pour améliorer le commerce des véhicules d'occasion et en suivre l'évolution, il est nécessaire de déterminer quel est l'effet

<sup>2</sup> Voir l'Annexe IX dans : [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/itc/ECE-TRANS-270-Add1e.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/itc/ECE-TRANS-270-Add1e.pdf).

<sup>3</sup> Pelletiere D., Reinert K., 2006, World trade in used automobiles: a gravity analysis of Japanese and US exports. *Asian Econ J* 20:161-172. Fuse Masaaki Fuse et al., 2009, Estimation of world trade for used automobiles, <https://rd.springer.com/article/10.1007/s10163-009-0263-3>.

<sup>4</sup> [www.comtrade.un.org](http://www.comtrade.un.org).

<sup>5</sup> [www.trade.gov/td/auto/data/vehicledataintro.html](http://www.trade.gov/td/auto/data/vehicledataintro.html).

<sup>6</sup> [www.census.gov/foreign-trade/schedules/b/2018/c87.html](http://www.census.gov/foreign-trade/schedules/b/2018/c87.html).

de ces politiques sur le flux de véhicules d'occasion, afin d'évaluer l'efficacité desdites politiques et leur adéquation. Jusqu'à présent, une telle évaluation de l'impact des politiques reste difficile à réaliser, les données disponibles étant rares et peu détaillées.

9. Souhaitant mieux comprendre leur situation en ce qui concerne la collecte de données sur les exportations et les importations de véhicules d'occasion, le secrétariat de la CEE demande aux États membres de présenter leur expérience et leurs dernières activités en matière de collecte de statistiques sur les flux de véhicules d'occasion.

10. Il serait particulièrement important de mieux comprendre le niveau de détail des données recueillies, par exemple :

- Comment les données sur l'âge des véhicules sont-elles recueillies ? Cet âge est-il compté à partir de la date de la première immatriculation dans le pays, de la date de fabrication ou d'une autre date ?
- Les informations sur l'origine et la destination des véhicules d'occasion importés ou exportés sont-elles recueillies ? Comment sont gérées les données sur les importations/exportations via des pôles de transit tels que Dubaï ?
- Des spécifications techniques du véhicule sont-elles également collectées ? Il pourrait s'agir par exemple du numéro d'identification du véhicule (VIN) ou de la présence d'airbags, d'un convertisseur catalytique ou de tout autre dispositif de sécurité ou de contrôle des émissions.
- Comment distingue-t-on les véhicules d'occasion des véhicules hors d'usage ou mis au rebut ou des pièces usagées ?

### **III. Travaux futurs proposés**

11. Le Groupe de travail est invité à donner son avis sur l'importance de cette question et sur la possibilité d'améliorer la collecte de données sur les importations et les exportations de véhicules d'occasion.

12. Le Groupe de travail pourrait envisager de demander au secrétariat d'envoyer un questionnaire afin de collecter les informations disponibles les plus récentes auprès des États membres et d'évaluer la capacité de ces États de recueillir des statistiques sur les flux de véhicules d'occasion. Voir l'annexe du présent document pour des exemples de questions.

13. Le questionnaire comprendrait des demandes détaillées sur les moyens statistiques en place pour collecter les données sur les flux de véhicules d'occasion et pourrait également contenir une section sur les politiques mises en œuvre pour surveiller/contrôler le commerce international de véhicules d'occasion.

## Annexe

### Projet de questionnaire sur le commerce des véhicules d'occasion, à l'intention des offices de statistique

#### Statistiques

Question 1 : Votre base de données sur les immatriculations de nouveaux\* véhicules est-elle désagrégée selon les critères suivants ?

- a) Type de véhicule (par exemple voiture particulière, véhicule léger de transport de marchandises, etc., selon la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) de la CEE) ;
- b) Type de carburant (essence, gazole, hybride rechargeable, etc.) ;
- c) Âge du véhicule (veuillez préciser si l'âge fait référence au temps écoulé depuis la fabrication du véhicule ou depuis la première immatriculation) ;
- d) Pays de fabrication ;
- e) Pays de dernière immatriculation (le cas échéant).

Question 2 : Y a-t-il des écarts connus ou suspectés entre le nombre de vos immatriculations de nouveaux véhicules et le nombre de véhicules qui entrent définitivement dans votre pays ? Par exemple, lorsqu'une voiture est importée mais n'est pas immatriculée dans votre pays, existe-t-il d'autres sources de données auxquelles comparer le registre ? Des efforts ont-ils été faits pour quantifier cette différence ? Veuillez donner des précisions.

Question 3 : Une vérification physique est-elle effectuée lors d'une nouvelle immatriculation ? Par exemple, pour s'assurer que le numéro d'identification du véhicule correspond aux documents pertinents.

Question 4 : S'agissant des véhicules anciens ou d'occasion, comment ces véhicules sont-ils radiés de la base de données ? Les immatriculations sont-elles maintenues indéfiniment ou faut-il les renouveler régulièrement ?

Question 5 : Lorsque des véhicules sont radiés, une distinction est-elle faite entre les véhicules exportés et ceux qui sont mis au rebut ? Comment est réalisée cette distinction ?

Question 6 : Votre gouvernement s'est-il récemment penché sur ces questions ? Veuillez nous faire part de vos analyses ou de vos rapports.

---

---

\* Nouveau signifie qu'il s'agit d'un véhicule nouvellement immatriculé dans le pays et pas nécessairement d'un véhicule nouvellement fabriqué.