



Enquête sur les véhicules utilitaires légers 2013 : Rapport d'enquête

1 Introduction

Les transports au moyen de véhicules utilitaires légers se sont accrus¹ ces dernières années. Si le parc des véhicules lourds de transport de marchandises est resté relativement stable entre 1993 et 2013, celui des voitures de livraison a augmenté de plus de 50% durant la même période. Les véhicules légers de transport de marchandises contribuent en effet aux prestations de circulation dans le transport de marchandises avec une part de plus de 60%. En 2013, les prestations des véhicules légers de transport de marchandises ont été relevées pour la première fois depuis 15 ans.

L'enquête sur les véhicules utilitaires légers (EVL) complète l'enquête sur le transport de marchandises (ETM), qui collecte des données sur les prestations des véhicules lourds de transport de marchandises. L'EVL est une enquête par échantillonnage réalisée auprès des détenteurs de véhicules légers de transport de marchandises immatriculés en Suisse. Elle vise à saisir les prestations et le but d'utilisation des véhicules utilitaires légers indigènes. Elle a été réalisée en 1993 et en 1998, chaque fois à l'aide d'une méthodologie différente.

L'EVL fait partie des relevés prévus par la loi sur la statistique fédérale et l'ordonnance sur les relevés statistiques (RS 431.01 et RS 431.012.01). Elle couvre uniquement les prestations des véhicules utilitaires légers immatriculés en Suisse. Les véhicules légers de transport de marchandises étrangers ne sont pas considérés, mais leurs prestations en Suisse sont probablement très modestes et donc négligeables.

Notez que ce document a pour but de décrire la méthode d'enquête de l'EVL et non pas ses méthodes statistiques.

2 Fonctionnement général de l'enquête

Généralités

La totalité de l'enquête sur les véhicules utilitaires légers (EVL 2013) a été réalisée à l'interne de l'administration fédérale. Une équipe de collaborateurs² de l'Office fédéral de la statistique (OFS) était responsable du bon déroulement de l'enquête. L'envoi des questionnaires était géré par l'Office fédéral des constructions et de la logistique (OFCL) et les systèmes par l'Office fédéral de l'informatique et de la télécommunication (OFIT).

Un grand merci est adressé aux détenteurs de véhicule interrogés ayant pris part à l'enquête.

¹ Le terme exact est « véhicule de transport de choses ». Les termes « véhicule de transport de choses », « véhicule de transport de marchandises » et « véhicule utilitaire » sont utilisés sans distinction de sens dans le présent document. Les véhicules utilitaires légers comprennent les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers d'un poids total n'excédant pas 3,5 tonnes. Le transport de choses correspond au transport qui n'est pas le transport de personnes. Il inclut le transport de marchandises, mais également le transport de biens non commerciaux comme le matériel de travail.

² Ici *collaborateurs* est utilisé pour *collaborateurs et collaboratrices*. Le genre masculin est utilisé (ici ainsi que dans le reste du document) de manière générale, pour des raisons stylistiques.

Enquête

L'EVL a été conçue comme une enquête par échantillonnage. Sur les plus de 300'000 véhicules légers de transport de marchandises immatriculés en Suisse, un échantillon de quelque 70'000 d'entre eux a été tiré au sort à partir du Registre des détenteurs de véhicules MOFIS. Ces véhicules (voitures de livraison et tracteurs à sellette) devaient avoir un poids total autorisé de 3'500 kg au maximum et une plaque d'immatriculation blanche. Le détenteur devait en outre être domicilié en Suisse. Des informations portant sur un jour de référence donné ont été collectées auprès des détenteurs interrogés. L'enquête a été réalisée durant 56 jours de référence répartis sur l'année 2013. Ces jours de référence ont été choisis de manière aléatoire avant le début de l'enquête, chaque jour de la semaine (de lundi à dimanche) étant considéré deux fois par trimestre.

Pour minimiser la charge des personnes interrogées et maximiser la fiabilité des résultats, on a eu recours à la méthode dite de la « double enquête ». 40% des personnes interrogées ont reçu un questionnaire détaillé (type 2) visant à collecter des informations complètes sur les transports (type et poids des marchandises transportées, lieux de chargement et de déchargement avec les kilométrages). 60% des personnes interrogées ont reçu un questionnaire simple (type 1), qui a servi principalement au calage des résultats de l'extrapolation des données du questionnaire détaillé. Les formulaires de l'enquête sur les véhicules utilitaires légers pouvaient être remplis sur support papier (documents D31-D35)³ ou en ligne via Internet.

Plausibilisation des données récoltées

Malgré nos efforts pour la simplifier, l'EVL est restée une enquête complexe. Par exemple, nous avons demandé aux personnes interrogées de coder le genre de marchandises transportées, ce qui n'a pas toujours été évident. Afin de les aider dans cette tâche, nos collaborateurs étaient disponibles pour répondre à leurs questions.

Nous avons également effectué, à l'interne, une plausibilisation des réponses reçues. Le processus de plausibilisation peut se décomposer en plusieurs étapes. Tout d'abord, les questionnaires numérisés par l'OFIT ont été chargés dans le système informatique de l'OFS. Les collaborateurs ont corrigé, dans un deuxième temps, les erreurs de codage simples détectées par une application (erreurs de typographie, codes inexistants, etc.). Cette étape (que l'on nomme la validation) a été suivie par la plausibilisation en tant que telle. Toujours à l'aide de tests automatisés, nous avons vérifié si les données étaient compatibles avec celles figurant dans les registres. Par exemple, le poids des marchandises déclaré ne pouvait excéder la charge utile du véhicule (remorque comprise) décrite dans le registre MOFIS⁴. Dans des cas exceptionnels, les collaborateurs ont appelé les personnes interrogées afin de clarifier des questions ouvertes.

3 Utilisation des registres administratifs

L'OFS a pour but d'utiliser au maximum les registres administratifs disponibles, de manière à alléger la charge des personnes interrogées. Dans le cadre de l'EVL, cela s'est traduit par l'utilisation de deux registres : le registre des véhicules (banque de données MOFIS de l'Office fédéral des routes) ainsi que - pour les tracteurs à sellette soumis à la RPLP - le registre de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (banque de données RPLP gérée par l'Administration fédérale des douanes). Malheureusement, ces deux registres n'ont pas permis de se passer d'une enquête, car ils ne contiennent aucune information sur les marchandises transportées (type, poids). Ces registres ont toutefois été exploités le plus possible.

Le registre MOFIS contient les caractéristiques techniques des véhicules. Par exemple, la classe d'émission des véhicules, leur charge utile ou leur année de mise en service sont des informations importantes que nous n'avons pas eu besoin de demander aux personnes interrogées. Ces données ont été directement extraites de la base de données.

³ Les formulaires d'enquête se trouvent sous www.statistique.admin.ch > Infothèque > Enquêtes, sources > 11-Mobilité et transports > EVL > Documentation

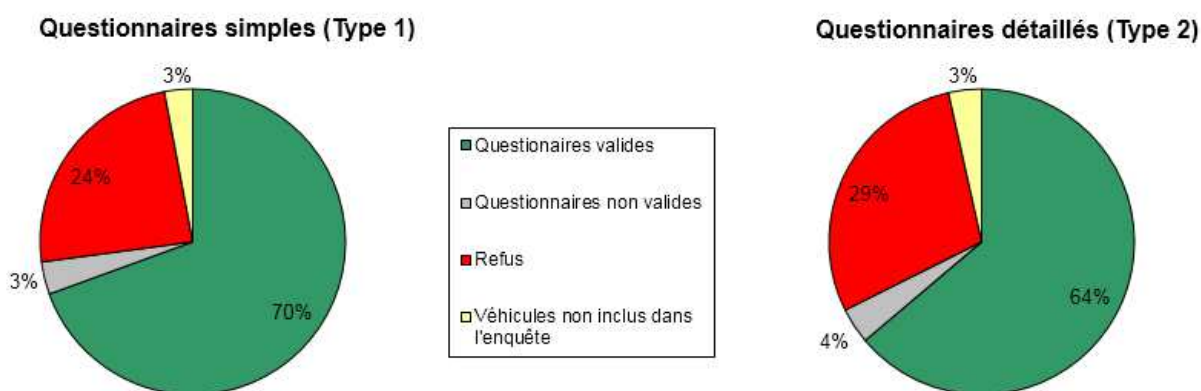
⁴ Des informations plus précises sur l'utilisation des registres sont données à la section 3.

4 Participation des transporteurs

L'EVL est une enquête qui demande en partie beaucoup de travail aux détenteurs interrogés. En particulier, le remplissage du questionnaire détaillé (type 2) a été un travail complexe demandant un investissement de temps conséquent. Nous remercions les participants, car sans leur investissement, la production d'une statistique fiable sur les transports au moyen de véhicules utilitaires légers n'aurait pas été possible.

Le graphique ci-dessous montre la répartition des réponses pour l'enquête sur les véhicules utilitaires légers 2013.

Répartition des réponses



- Les questionnaires valides sont les questionnaires utilisés dans le calcul des prestations ainsi que les questionnaires portant sur des véhicules n'ayant pas circulés pendant la période d'enquête (pour cause de réparation ou de maladie du chauffeur par exemple). Dans le cas des questionnaires simples la part des questionnaires valides était de 70%, dans le cas des questionnaires détaillés de 64%.
- Les refus incluent les questionnaires auxquels nous n'avons pas reçu de réponse ainsi que ceux pour lesquels un refus de répondre nous a été adressé. Dans le cas des questionnaires simples la part des réponses refusées était de 24%, dans le cas des questionnaires détaillés de 29%.
- Les questionnaires non valides correspondent aux questionnaires dont la qualité ne nous permet pas de les utiliser dans le calcul des prestations (questionnaires incomplets, remplis pour un mauvais véhicule, par exemple). Dans le cas des questionnaires simples la part des questionnaires invalides était de 3%, dans le cas des questionnaires détaillés de 4%.
- Les 3% de véhicules non inclus dans l'enquête correspondent aux véhicules dont l'adresse est incorrecte dans le registre MOFIS ou qui ont été vendus entre le moment du tirage d'échantillon et le jour d'enquête, etc.

5 Limites et particularités de l'enquête

Cette section a pour but de relever certaines particularités de l'EVL. Ces différents détails sont importants à prendre en compte dans les analyses de données:

- Les prestations de transport et de circulation publiées par l'OFS se réfèrent au réseau routier suisse (principe de territorialité). Les prestations fournies à l'étranger ne sont pas publiées.

Les prestations des véhicules légers de transport de marchandises étrangers n'ont pas été saisies (voir la section 1).

- En liaison avec le principe de territorialité, il est important de noter que du point de vue douanier, le réseau du Liechtenstein est compris dans le réseau routier Suisse. Cela a pour conséquence de nous imposer un principe de territorialité qui inclut le réseau du Liechtenstein. Néanmoins, cette définition ne s'applique que pour la prestation de circulation (véhicule-kilomètres) et la prestation de transport (tonnes-kilomètres). Les quantités de marchandises (tonnes) transportées du Liechtenstein vers un autre pays étranger (et vice et versa) ne sont pas considérées comme prestations suisses.
- Dans le volume de marchandises transportées, on considère le poids dit brut. Ce dernier prend en compte l'emballage, mais pas les conteneurs, les caisses mobiles ou les palettes. Par exemple : le poids de conserves de légumes transportées par palette comprend le poids des légumes, celui des boîtes de conserve, mais pas celui de la palette. Le poids des véhicules et des remorques n'est pas inclus dans le poids des marchandises transportées.
- A la variable « Utilisation du véhicule le jour de référence » (motif du parcours), les personnes interrogées pouvaient cocher une ou plusieurs réponses (voir le questionnaire⁵). La réponse donnée reflète l'estimation de la personne qui a rempli le questionnaire. De plus, elle se réfère à tous les parcours ou transports le jour de référence. Avec le type d'enquête choisi, il n'était pas possible d'attribuer les motifs du parcours à différents parcours effectués.
- L'attribution des véhicules et de leurs prestations aux branches économiques (NOGA 2008) s'est faite sur la base de l'adresse du détenteur. La variable n'indique donc pas au sens strict dans quelle branche les prestations ont été fournies, mais dans quelle branche le véhicule est immatriculé. Dans la plupart des cas cependant, les véhicules sont utilisés dans la branche dans laquelle ils sont immatriculés.

Etat : mars 2015

⁵ Les formulaires d'enquête se trouvent sous www.statistique.admin.ch > Infothèque > Enquêtes, sources > 11-Mobilité et transports > EVL > Documentation