

# LE REPERTOIRE STATISTIQUE DES VEHICULES ROUTIERS

---

**Lise Dervieux**

**CGDD / SoeS / SDST / BSRV**

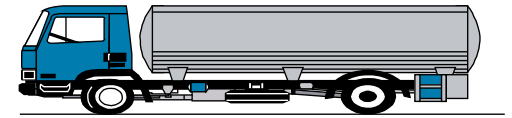
**4 juillet 2017**



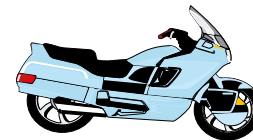
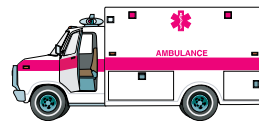
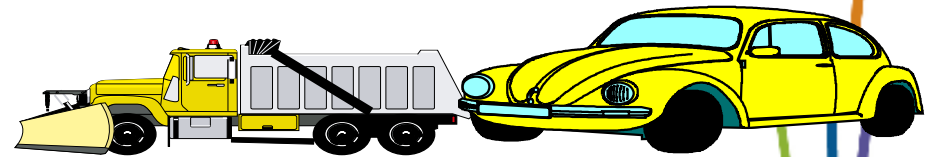
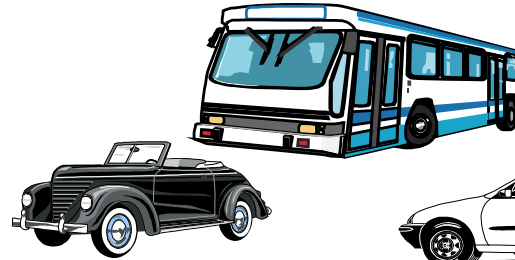
Crédit photo : Arnaud Bouissou/MEDDE

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

# Le répertoire sous différents angles



- - Pourquoi un répertoire statistique des véhicules routiers ?
- - Ses utilisations
- - Son historique
- - Le cadre juridique
- - Les données du répertoire
- - Le processus d'alimentation
- - La refonte du répertoire : le projet RSVERO II



# Pourquoi un répertoire statistique des véhicules routiers?

- Un répertoire d' « objets », mais dont le dénombrement et la connaissance de l'utilisation est importante pour éclairer des problématiques de la vie quotidienne et aussi de l'avenir
- Des objets , qui transportent des personnes et des marchandises, indispensables dans les activités humaines mais qui occupent de l'espace et ont des externalités négatives
- Un répertoire STATISTIQUE, qui est alimenté par le répertoire administratif géré par le ministère de l'Intérieur à des fins de police et de réglementation. La finalité statistique ne veut pas être assumée par le ministère de l'intérieur car elle demande un travail conséquent sur la qualité des données et leur appariement avec d'autres sources, ainsi qu'un travail de publication régulière et de réponse à des demandes diverses.
- Quelques exemples de problématiques :
  - Nos collègues de la sécurité routière veulent connaître le nombre de 2 roues mises en service en 2016, l'augmentation de leur nombre pouvant conduire à l'augmentation des accidents
  - Nos collègues de la direction des transports souhaitent établir un modèle de parcs dans le cadre de la stratégie nationale bas carbone. Ils souhaitent l'alimenter avec (entre autres) le nombre de poids lourds circulant en France et la distribution de leurs kilométrages annuels
  - Un collègue allemand est engagé dans une étude en collaboration avec le Vietnam sur le parc et la circulation des 2 roues et souhaite connaître comment nous gérons le répertoire pour les 2 roues.

# Les utilisations historiques des ministères

- Industrie : préparation et contrôle du développement de l'activité industrielle et commerciale, plans de répartition d'énergie en temps de crise (1977)
- Économie : mesure des achats ou des ventes par secteur économique, production de statistiques mensuelles, annuelles, base de sondage pour les enquêtes
- Budget : étude des mesures fiscales
- Agriculture : connaissance du degré de motorisation des exploitations agricoles
- Défense : dotations des unités militaires en temps de guerre
- Transport, travaux publics Équipement logement : gestion du parc d'intérêt national
- Administrations locales : projets routiers, constructions de parcs de stationnement

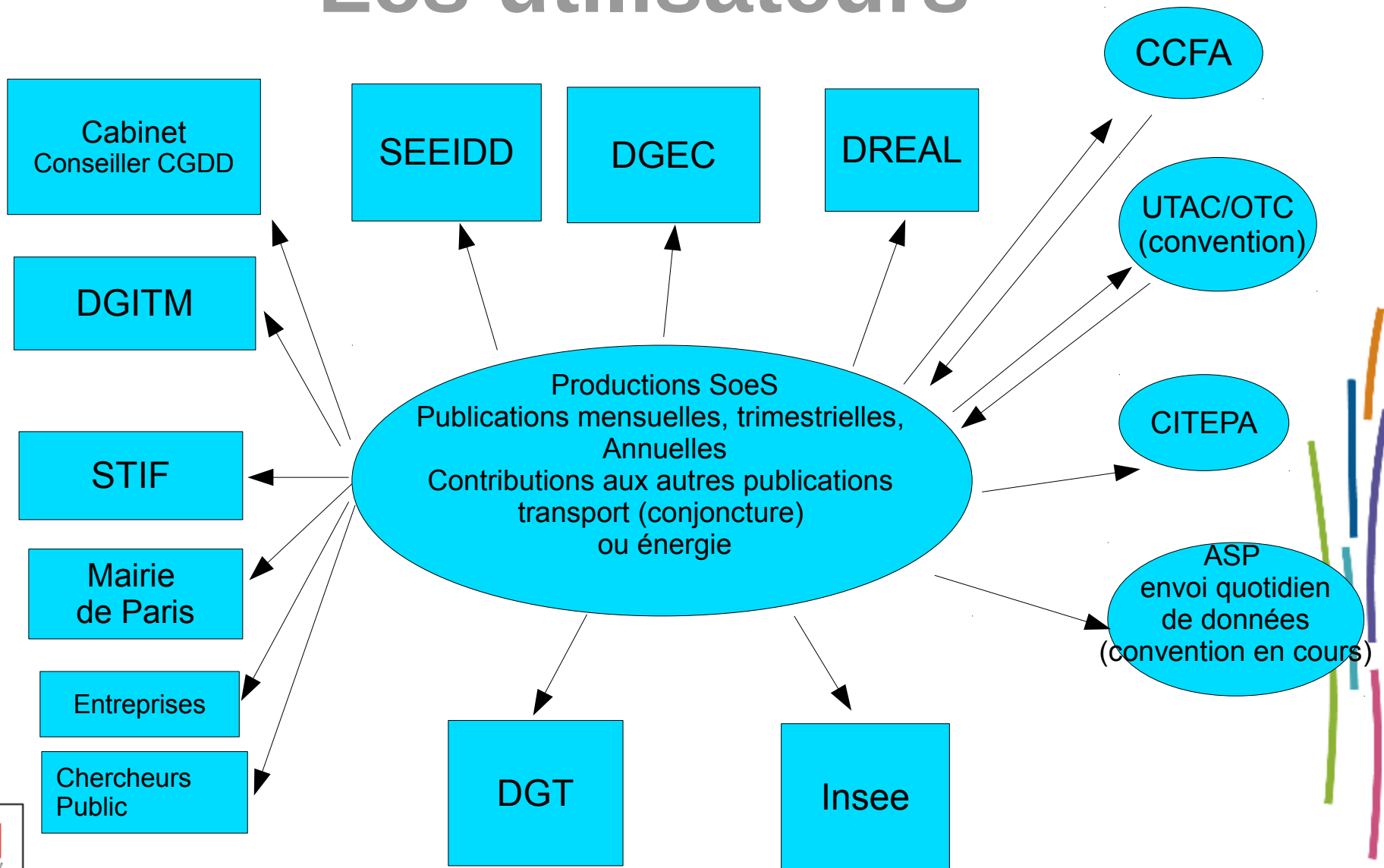
# Les utilisations actuelles

- Économie, conjoncture
  - Comptes trimestriels : indicateur mensuel des immatriculations neuves annoncé sur le site de l'Insee
  - Comptes nationaux : consommation des ménages, calcul des dépenses fiscales, calcul de la contribution France à l'UE, répartition du taux de TVA
  - Modèles de prévision d'activité (DGT)
- Données localisées
  - Comptage par département, région, voire commune
  - Bilan des déplacements à Paris, compte déplacement voyageurs en Ile de France
- Statistiques
  - Publications
  - Base de sondage pour les enquêtes sur les véhicules

# Les utilisations actuelles (suite)

- Analyse, suivi ou préparation de dispositifs d'aides ou de mesures fiscales :
  - bonus malus, prime à la casse : aide au suivi budgétaire, simulations, projections pour la modulation du dispositif
  - Taxe poids lourds (populations spécifiques)
- Suivi technique
  - Contrôle des informations saisies pour les véhicules émanant de constructeurs carrossiers
  - Aide à la prévision du volume annuel de visites au contrôle technique (UTAC)
- Environnement
  - Fiscalité environnementale (essence /diesel)
  - Étude de la modulation de la TVS en fonction des émissions de polluants
  - Point sur les motorisations alternatives
  - Dépenses relatives à l'amélioration de la qualité de l'air (immatriculations neuves de véhicules propres)
  - Monitoring CO2 (UTAC), Inventaire des émissions de polluants dans l'air du transport routier (Citepa)

# Les utilisateurs



# Les acteurs - Historique

- Trois types d'acteurs :
  - Le ministère de l'intérieur : finalité principale est l'identification « immédiate et sûre » du propriétaire du véhicule
  - Les autres ministères (économie, finances, transport, défense, industrie) : finalité économique, fiscales, environnementales (plus récemment)
  - Les constructeurs/importateurs automobiles / les autres professionnels des secteurs d'activité liés à la fabrication, au commerce et à la réparation des véhicules : finalités techniques et commerciales
- Des constantes :
  - Le manque permanent de moyens de l'administration pour la gestion du fichier
  - Le désir des constructeurs de disposer de renseignements qu'ils jugent indispensables sur le plan commercial, des investissements et de la production



# Historique - suite

- Le ministère de l'Intérieur :

Il enregistre dans les préfectures les immatriculations et les opérations successives sur un véhicule dès 1901, dans 4 systèmes successifs : 1901, 1928, 1950 et 2009. Tentatives à partir de 1963 de créer à la préfecture de police un fichier centralisé, mais la centralisation est difficile jusqu'en 1994 avec la création du FNI et l'harmonisation du traitement des cartes grises : il s'agit de fichiers régionaux interconnectés et d'un fichier national réduit à quelques informations seulement. Création en 2009 du SIV avec la modification du système d'immatriculation

- L'Insee et les autres ministères :

A partir de 1950 : les copies de cartes grises délivrées par les préfectures (le changement s'est étalé sur 5 ans) sont adressées à l'Insee qui tient deux fichiers : un fichier manuel et un fichier de cartes perforées. Alors que les immatriculations augmentent considérablement, les problèmes de crédit sont récurrents : à ses débuts le fichier consommait 3 % des crédits de l'Insee, 10 ans plus tard c'était 17 %, il était surnommé le « cancer de l'institut ». En 1963, suppression des crédits et donc suppression du fichier manuel et du fichier de cartes grises sur les VP.

L'Insee garde l'exploitation du fichier des véhicules utilitaires qui sert pour des enquêtes. En 1972 il est décidé que le ministère des transports prend en charge les travaux sur la gestion des véhicules utilitaires. En 1983 un arrêté précise la constitution, la gestion et l'exploitation du FCA : sous la responsabilité du ministère des transports, la gestion du FCA est confiée à un organisme privé AAA.

## La Fédération / chambre syndicale des constructeurs automobiles

Dès 1938, centralise à ses frais les renseignements sur les véhicules automobiles. Lorsque le fichier a été confié à l'Insee les constructeurs ont reçu les données sous réserve d'un accord du ministère de l'Industrie. En 1963 la chambre syndicale prend à sa charge la mécanisation du fichier et adresse à l'Insee des statistiques mensuelles et annuelles. Mais impossibilité pour ce système de répondre en moins de 8 jours à une demande d'identification à partir du numéro d'immatriculation.

# Un contexte qui a évolué

- Le SIV : un système d'immatriculation simplifié, une immatriculation unique sur la vie du véhicule
- Des moyens informatiques accrus, une meilleure qualité des informations saisies
- La possibilité d'interconnexion avec d'autres fichiers administratifs de nature technique comme celui des contrôles techniques, peut en faire un outil puissant pour les missions du ministère
- Des données payantes pour les acteurs privés (dont les constructeurs), des données gratuites pour les ministères
- La protection des données personnelles
- L'open data, la demande de mise en ligne ou de communication de données publiques

# Le cadre juridique

En France, deux ministères s'occupent de la réglementation sur les véhicules :

- Le ministère de l'Intérieur

Au titre de ses missions de sécurité routière, le ministre d'État, ministre de l'intérieur définit et met en œuvre la politique en matière de sécurité et d'éducation routières, à l'exclusion des politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules.

- Le ministère de la transition écologique et solidaire  
Il élabore et met en œuvre les politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules.

- Le code de la route

C'est l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires qui régit la circulation sur la voie publique. La plupart des articles sont pensés pour les véhicules motorisés.

# Le cadre juridique

Deux « types » de réglementation :

- La réglementation nationale : le code de la route
- Les textes récents :
  - Arrêté du 10 février 2009 portant création du SIV
  - Délibération CNIL du 23 juillet 2009 pour la mise en œuvre du traitement SID-SIV
  - Arrêté du 1<sup>er</sup> septembre 2009 portant création de SID-SIV
  - Décret du 22 juin 2010 relatif à la réutilisation des informations du SIV (licence de réutilisation statistique ou commerciale)
  - Modification de déclaration Cnil : suppression de l'AAA comme destinataire des fichiers du SIV
  - Déclaration à la CNIL de RSVERO. Abrogation, par le MEDDE, du fichier central des automobiles dont les constructeurs automobiles ou leur mandataire étaient auparavant destinataires et remplacement par un nouveau fichier dénommé « RSVERO » à finalité statistique
  - Arrêté du 25 octobre 2013, portant création d'un traitement de données à caractère personnel, dénommé RSVERO
- La réglementation européenne : l'automobile étant un produit mondial, des normes internationales ont été définies : des normes pour la sécurité (contrôle technique, permis de conduire) et des normes pour l'environnement (normes en matière d'émission polluante)

# Les données du répertoire

## Les véhicules concernés :

- à moteur :

- . transport de personnes : voitures particulières, voiturettes, motocyclettes (tricycles et quadricycles à moteur compris), cyclomoteurs, autobus-autocars,

- . utilitaires : camionnettes, camions, tracteurs routiers, VASP (véhicules automoteurs spécialisés),

- . agricoles : tracteurs agricoles, divers véhicules agricoles.

- sans moteur :

remorques et semi-remorques

# Les données du répertoire

- Cinq blocs de données
  - Les identifications du véhicule : immatriculation (format SIV et pour les véhicules avant 2009, formant FNI), VIN, date de première mise en circulation
  - Les données d'identification du titulaire et locataire de longue durée : nom, adresse, code commune, siren pour les personnes morales
  - Les données techniques du véhicule : **genre**, carrosserie, cylindrée, marque, modèle, type, variante version, PTAC (masse en charge techniquement admissible), poids à vide (masse du véhicule + attelage), nombre de places assises, puissance, type de carburant ou source d'énergie, CO2, classe environnementale
  - Les opérations effectuées sur le véhicule et leur date : changement de titulaire, déclaration de cession, d'achat, de destruction, opération d'attribution de nouveau numéro, opérations d'annulation
  - Les informations enrichies ou calculées : l'ape (enrichie à partir du répertoire sirene), le code commune Insee, tranches d'âge, de CO2, de poids, type de propulsion, filtre à particule (UTAC), probabilité de rouler (contrôles techniques)

# La volumétrie du fichier

- Un fichier en forte expansion
  - En 1996, 30 millions de véhicules
  - En 2009, 57 millions
  - En 2012, 71 millions
  - En 2017 (1<sup>er</sup> juillet) : 100 millions
- La transition entre deux systèmes à gérer : des identifiants (immatriculations de deux types) . Environ 50 % des véhicules ont été convertis au format SIV. L'ensemble doit être converti en 2020.
- Des données qui ne sont pas toujours bien renseignées (les champs « texte » comme l'adresse, la norme euro, la marque sont diversement remplis

# La difficulté de l'estimation des parcs de véhicules

- Une difficulté : Plusieurs millions de véhicules dans le répertoire pour lesquels on n'a pas eu d'information sur leur destruction ou leur sortie du territoire, qui n'existent plus ou roulent très peu.
- Évaluation au 1<sup>er</sup> janvier 2017

	Effectifs totaux de parc du RSVERO	Parcs estimés
Voitures particulières	69 895 632	32 074 202
Camions et camionnettes	11 784 221	6 539 112
dont camionnettes	10 894 674	6 204 939
dont camions	889 547	334 173
Véhicules automoteurs spécialisés	1 009 324	587 153
Tracteurs routiers	554 244	200 467
Autobus et autocars	187 539	100 303
Semi-remorques	584 573	335 312
Remorques	114 431	54 285



# Le processus d'alimentation

- Le ministère de l'intérieur nous transmet quotidiennement les opérations effectuées sur les véhicules
- Plusieurs types d'opérations :
  - Les opérations d'immatriculation, générant un titre : les immatriculations normales d'un véhicule neuf, la première immatriculation d'un véhicule d'occasion en série normale, le changement de titulaire, etc.
  - Les opérations sur les changements d'adresse
  - Les opérations de correction : de dossier, de titulaire, de locataire, d'autorisation
  - Les autres opérations générant des titres : attribution d'un nouveau numéro (en cas d'usurpation), changement de locataire, conversion d'un dossier FNI, modification des caractéristiques techniques, de l'état civil, de l'usage
  - Les autres opérations : les immatriculations provisoires, des déclarations d'achat, de cession, la déclaration d'intention de détruire, la déclaration de destruction physique, les rapports de véhicule endommagé, la sortie de territoire

# Le processus d'alimentation et de traitement

- Les opérations sont intégrées quotidiennement dans le répertoire
- Les données sont enrichies, principalement le code commune qui permet de produire des résultats par département et région
- Des données agrégées sont transmises à nos différents partenaires
- Sur le plan technique :
  - Une base oracle
  - Une interrogation Business Object

# La refonte du répertoire

## Le projet RSVERO II

- Un objectif principal ; le calcul de parcs roulants :
  - Appariement avec les contrôles techniques : déjà effectués pour certains genres (petits en nombre comme bus et cars)
    - Une alimentation quotidienne est prévue avec les données des contrôles techniques : catégorie de CT, kilométrage au compteur
- Le calcul de kilométrages : à partir des contrôles techniques
  - Calculs annuels et imputation pour les véhicules qui n'ont pas eu de contrôle technique
- Un travail sur les données : les codes commune, les marques, les normes euros, le sirenage et l'activité des utilisateurs de véhicules « personnes morales » à l'aide de tables d'apprentissage