



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.6/2009/1
6 avril 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des statistiques des transports

Soixantième session

Genève, 15-17 juin 2009

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**ÉVOLUTION MÉTHODOLOGIQUE ET HARMONISATION
DES STATISTIQUES DES TRANSPORTS**

Statistiques sur le transport de voyageurs par autobus et par autocar

Manuel

Communication de l'Équipe spéciale du transport par autobus et par autocar
du Groupe de travail des statistiques des transports

Note du secrétariat

Conformément au programme de travail pour la période 2008-2012 (ECE/TRANS/2008/11) (activité 02.12.1 a): «Statistiques sur le transport par autobus et par autocar (résultats escomptés en 2008)», adopté par le Comité des transports intérieurs le 21 février 2008 (ECE/TRANS/200, par. 120), l'Équipe spéciale du transport par autobus et par autocar du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a élaboré un manuel destiné à la collecte de données comparables au niveau international. Le présent document contient un résumé du manuel pour approbation par le Groupe de travail.

I. PORTÉE DU MANUEL

1. Il existe un besoin croissant en matière de statistiques, comparables au niveau international et révélant les tendances dans le transport de voyageurs, qui viendraient à l'appui des politiques de transport des pays européens et d'autres pays de la CEE.
2. L'un des secteurs exigeant plus d'attention, s'agissant des statistiques, est celui du transport par autobus et par autocar, en particulier le transport sur de longues distances. La demande de statistiques fiables et complètes ne fait que croître.
3. Ces statistiques sont actuellement recueillies au moyen de différentes méthodologies, dépendant des données disponibles. Pour répondre à la demande de données sur le transport par autobus et par autocar, le Groupe de travail des statistiques des transports a accepté à sa cinquante-septième session (7 au 9 juin 2006) l'offre du Gouvernement néerlandais d'accueillir un atelier sur les statistiques des transports à longue distance par autobus et par autocar.
4. Le but de l'atelier était avant tout d'examiner les méthodes de calcul appliquées dans les pays européens dans le but d'aboutir aux meilleures pratiques et d'améliorer ainsi les méthodes de calcul nationales.
5. Les participants à l'atelier ont abordé l'importante question de la couverture statistique du transport par autobus et par autocar ainsi que celle des besoins en matière de statistiques officielles. Le secteur du transport et en particulier les compagnies qui assurent un transport à longue distance sont très intéressés à disposer d'informations complètes sur un grand nombre de questions et sur un grand nombre de pays. Cela leur permet de se positionner sur le marché.
6. Les responsables politiques et l'administration publique, quant à eux, doivent faire face à des problèmes croissants, notamment ceux de la mobilité réduite en raison des encombrements et de la forte incidence du transport individuel sur l'environnement.
7. Les participants à l'atelier se sont aussi beaucoup intéressés aux besoins des utilisateurs et ont examiné des questions telles que la disponibilité des données, leur utilité, leur comparabilité et leur précision (erreurs) en soulignant qu'il était nécessaire de recueillir, d'évaluer et de fournir des données dans différents domaines. La contribution à l'atelier du secteur industriel a par ailleurs été importante.
8. Il a été décidé de mettre sur pied une équipe spéciale qui se chargerait de donner un aperçu des meilleures pratiques en matière de collecte et de diffusion des données. L'un des instruments employés pour ce faire serait un bref questionnaire devant permettre de se familiariser avec les données disponibles concernant les différents sujets. Au cours de la démarche, il est apparu qu'en raison des incompatibilités entre les besoins des utilisateurs et les possibilités, l'Équipe spéciale devait mieux définir la portée de ses travaux.
9. L'une des principales questions était celle de savoir s'il fallait ou non inclure le transport urbain dans le manuel. L'expression «transport à longue distance» est définie différemment dans les pays consultés. L'intérêt dans les statistiques des transports ne fait, en raison de cela, que croître. Un bon point de départ pour mettre en valeur ce domaine statistique était d'élaborer un

manuel des bonnes pratiques. Ce manuel devait donner une vue d'ensemble des besoins actuels en matière de données statistiques et des statistiques disponibles.

10. L'une des questions les plus délicates (en termes statistiques) est la nécessité de distinguer entre les statistiques qui décrivent la situation dans les zones urbaines et autour de celles-ci et les statistiques qui portent sur le trafic de voyageurs sur de plus longues distances, souvent désigné sous le nom de services interurbains. Une meilleure compréhension du trafic transfrontière est aussi capitale.

11. Le manuel a été conçu dans le contexte des statistiques fonctionnelles des transports. L'ordre dans lequel les sujets y sont traités est en conséquence fonction de ce contexte.

12. Après le recensement des besoins des utilisateurs, les indicateurs de performance tels que le nombre de voyageurs et le nombre de voyageur-kilomètres sont examinés. Des statistiques sur le parc de véhicules et des données sur les infrastructures complètent l'ensemble de données fonctionnelles. Les effets du transport sont examinés en termes d'indicateurs de sûreté, puis d'incidence sur l'environnement et de consommation d'énergie. En troisième lieu sont indiquées les données institutionnelles. Les données des entreprises du secteur des autobus et des autocars sont aussi présentées.

13. Les indicateurs financiers et les indicateurs de qualité de service sont peu traités dans la plupart des statistiques officielles ou ne le sont souvent pas du tout. Ils ne figurent en conséquence que dans le chapitre sur les besoins des utilisateurs et ne sont pas détaillés plus.

14. Le chapitre faisant la synthèse donne un résumé des possibilités pour l'avenir. Des annexes contenant des définitions et le questionnaire pilote sont ajoutées. Les définitions sont pour la plupart reprises du Glossaire des statistiques de transport (quatrième édition). La troisième annexe contenant des données existantes et des tableaux proposés complète le manuel.

15. L'Équipe spéciale est d'avis que le manuel est un moyen d'aider les pays à améliorer leurs statistiques existantes sur le transport par autobus et par autocar ou à établir de nouvelles statistiques dans ce domaine. Dans le manuel sont relevés les avantages et les inconvénients liés aux différentes méthodologies, sont évoquées les façons possibles de surmonter les problèmes propres à une méthodologie appliquée et sont donnés des exemples concrets et éclairants de la situation dans les pays membres de la CEE. Finalement, sont abordés les besoins en matière de statistiques, comparables au niveau international, dans le secteur des autobus et des autocars, et sont données des recommandations afin que soit présenté régulièrement un ensemble limité de tableaux harmonisés à la CEE, au Forum international des transports et à Eurostat.

II. BESOINS DES UTILISATEURS

A. Introduction

16. Le transport de voyageurs par autobus et par autocar est généralement considéré comme le mode de transport motorisé le plus sûr, le plus respectueux de l'environnement et le plus

abordable¹. Il contribue à lutter contre les encombrements et les autres effets négatifs du transport. Il est le principal mode de transport collectif. Les chiffres concernant le transport par autobus et par autocar sont souvent sous-évalués, les statistiques officielles ne portant parfois pas sur tous les segments du marché. Ceci est l'une des raisons pour lesquelles le transport de voyageurs par autobus et par autocar, en particulier sur les routes interurbaines, peut être désigné comme étant «le mode de transport oublié». Il n'est donc pas surprenant qu'il reçoive relativement peu d'attention de la part des responsables politiques et des responsables chargés de la planification des transports.

17. Certains pays ne fournissent aucune information statistique concernant la performance de leurs compagnies d'autobus et d'autocars. Dans de nombreux pays, la couverture statistique du transport de voyageurs par autobus et par autocar n'est pas très détaillée. Souvent, il n'est pas fait de distinction entre les transports réguliers urbains et interurbains. Les données sur les services de transport occasionnel (tourisme en autocar) sont le plus souvent complètement absentes. Le problème est même plus aigu au niveau international (services de transport international de voyageurs par autobus et par autocar), où très peu de données sont disponibles.

18. Dans ce contexte, les utilisateurs, demandeurs de données plus différenciées sur le transport de voyageurs par autobus et par autocar, sont de plus en plus nombreux. Il conviendrait de distinguer au moins les types suivants de services de transport de voyageurs par autobus et par autocar:

- a) Services urbains et périurbains réguliers (et réguliers spéciaux);
- b) Services urbains et périurbains occasionnels;
- c) Services interurbains réguliers (et réguliers spéciaux), nationaux et internationaux;
- d) Services interurbains occasionnels, nationaux et internationaux;

19. Ce chapitre concerne les besoins en matière de données sur le transport de voyageurs par autobus et par autocar et l'utilisation potentielle ou véritable de celles-ci. Après avoir recensé les utilisateurs véritables et potentiels des informations statistiques sur le marché concerné, il est expliqué pourquoi ces groupes (particuliers) sont importants en statistique, il est donné des exemples de sujets qui nécessitent de telles données et il est donné un aperçu des secteurs où plus d'informations statistiques détaillées seraient nécessaires. Compte tenu des besoins en matière de données et des secteurs d'utilisation recensés précédemment, il est donné en conclusion dans le chapitre une liste de variables et leur ventilation («liste souhaitable») qui devrait idéalement être couvertes par les statistiques officielles.

¹ Une étude effectuée pour le compte de l'American Bus Association (ABA) Foundation a permis de conclure que «le service de transport assuré par une compagnie d'autocars était celui qui était le plus sûr et le plus économe en carburant et qui avait la plus faible consommation d'énergie» et qu'en conséquence «il était le fournisseur de service de transport le plus rentable». Nathan Associates (2006): «Impacts of the Motor coach Industry on Society and the Economy: An Industry that Binds the Nation Together», p. IV.

B. Utilisateurs véritables et potentiels des statistiques sur le transport de voyageurs par autobus et par autocar et leurs besoins en matière de données

20. À l'heure actuelle, seules quelques données suffisamment détaillées sont disponibles sur les services de transport de voyageurs par autobus et par autocar. Peu de choses sont connues concernant la dimension des divers segments du marché et leur potentiel, et, à plus forte raison, concernant les acteurs du marché, leur efficacité ou leur productivité. En outre, les données qui sont disponibles auprès des divers États membres de la CEE ne sont souvent pas comparables. Il existe toutefois un réel besoin en matière de données et un réel intérêt pour elles.

21. Les principaux groupes d'utilisateurs recensés sont les suivants:

- a) Les responsables politiques et les administrations publiques à tous les niveaux (local, régional, national et supranational);
- b) Le secteur industriel lui-même (compagnies d'autobus et d'autocars et leurs associations commerciales);
- c) Les autorités chargées des statistiques;
- d) Les constructeurs de véhicules et d'autres industries partenaires de la chaîne des déplacements et de la mobilité;
- e) Les instituts de recherche, les consultants et assimilés; et
- f) Le grand public.

C. Liste résultante (souhaitable) de variables et leur ventilation, nécessaires à un suivi approprié du marché concerné par le transport de voyageurs par autobus et par autocar

22. Compte tenu des divers besoins et des secteurs d'utilisation recensés précédemment, les variables suivantes et leur ventilation, s'agissant du transport de voyageurs par autobus et par autocar, se révèlent être nécessaires en vue de pouvoir disposer d'une image suffisamment détaillée du secteur. L'ordre des variables est censé donner une indication quant à leur importance et à leur pertinence par rapport aux prérogatives des statistiques des transports.

- 1) Indicateurs de transport et de trafic: demande/offre/volume du trafic;
- 2) Matériel de transport;
- 3) Infrastructures (pour les services réguliers uniquement);
- 4) Accidents de la route;
- 5) Environnement;
- 6) Entreprises;

- 7) Indicateurs de qualité de service (pour les services réguliers uniquement);
- 8) Indicateurs financiers.

III. MESURE DU TRAFIC ET DU TRANSPORT

23. Les transports publics en général constituent une part importante du secteur des transports. Ils influent sur les enjeux économiques et sociaux et interviennent dans les aspects de sécurité et les questions environnementales. La plupart des États, par l'intermédiaire de leurs autorités pertinentes, attachent beaucoup d'attention à leur entretien et à leur développement. Afin de gérer tous les domaines des transports publics, il est nécessaire, pour pouvoir étayer les diverses décisions à tous les niveaux, de recueillir toutes les informations fiables possibles.

24. Comme le transport ne peut être contenu à l'intérieur des frontières, il est important de relier les statistiques nationales aux statistiques internationales. Les organisations internationales attachent donc beaucoup d'importance aux statistiques en général et aux statistiques des transports en particulier. Les données recueillies au sein de ces organisations, qui émanent des États membres, respectent la continuité chronologique et sont donc réciproquement utiles. Concernant les données statistiques qui n'ont pas encore été harmonisées, toutes les parties intéressées s'efforcent de mettre graduellement au point une méthodologie commune devant permettre de donner des informations statistiques de bonne qualité.

25. Dans ce chapitre est proposée une méthode de collecte de données sur le transport par autobus et par autocar et est définie une liste d'indicateurs pouvant éventuellement être recueillis et publiés à l'échelle internationale.

26. En se fondant sur la méthodologie susmentionnée, il est proposé de publier quatre rapport de synthèse sur le nombre de voyageurs transportés, de voyageur-kilomètres et de siège-kilomètres, pour le transport par autobus et par autocar, et de véhicule-kilomètres, pour le trafic par autobus et par autocar, la ventilation se faisant comme suit:

Pays	Année	Transport total par autobus et par autocar	Régulier			Occasionnel	
			National		International	National	International
			Transport urbain	Transport interurbain			

IV. MATÉRIEL DE TRANSPORT

27. Par comparaison avec la quantité de statistiques disponibles sur le transport routier de marchandises, il y a relativement peu de données statistiques disponibles pour le transport de voyageurs par autobus et par autocar dans l'Union européenne. Certains États membres publient des chiffres globaux couvrant les autobus et les autocars sans distinguer le transport régulier (par exemple le trafic urbain et interurbain) du transport occasionnel. D'autres pays disposent de statistiques précises sur les activités de transport par autobus et par autocar urbains, principalement grâce aux contrats qui régissent les obligations de service public à remplir.

28. Bien que l'utilisation des autobus et des autocars soit importante pour les responsables politiques à tous les niveaux, les ministères et plusieurs autorités régionales et locales, il est aussi utile de connaître le parc d'autobus et d'autocars et de savoir quel type d'autobus ou d'autocar est employé pour un type donné de transport. Pour effectuer les calculs, comparer les informations ou ventiler les données en fonction des spécifications des véhicules, il est utile de disposer de certaines informations précises et techniques sur les autobus et sur les autocars.

V. INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS

29. Par infrastructures des transports, on entend les installations fixes nécessaires au transport. Les infrastructures peuvent être considérées comme étant les éléments structurels d'un secteur économique, qui permettent que des biens et des services puissent être fournis, sans qu'ils soient eux-mêmes impliqués dans le processus de production. Par le passé, les infrastructures étaient généralement mises à disposition, contrôlées et gérées par les administrations publiques locales ou centrales, même si elles pouvaient être développées et exploitées par le secteur privé ou par des entreprises publiques.

30. En général, on distingue les systèmes de réseaux (par exemple routiers) des systèmes de points (par exemple les arrêts d'autobus) et des systèmes de points-réseaux (par exemple les lignes d'autobus).

VI. ACCIDENTS DE LA ROUTE

31. Le transport par autobus et par autocar est en principe destiné à un important volume de personnes, qu'il s'agisse d'autobus et d'autocars urbains opérant dans les zones urbaines ou périurbaines, ou d'autobus et d'autocars régionaux qui relient petites et grandes villes et secteurs urbains et ruraux dans une région particulière, ou d'autobus et d'autocars reliant régions et agglomérations urbaines importantes et assurant le transport international aussi. La capacité moyenne des autobus et des autocars étant de 40 à 50 personnes environ, le danger potentiel existe pour qu'en cas d'accidents corporels les conséquences soient graves. Outre les conséquences les plus tragiques que sont sans aucun doute les pertes de vies humaines, il faut aussi tenir compte des pertes sur le plan économique, notamment celles que représentent les soins de santé et l'hospitalisation.

32. D'une manière générale, il peut être affirmé que le rapport du nombre d'accidents corporels impliquant des autobus et des autocars comparé au nombre total d'accidents corporels n'est pas très élevé (environ 1 % en République tchèque). Toutefois, comme mentionné plus tôt, le nombre de morts et les pertes sur le plan économique sont plus élevés. Les accidents de la route impliquant des autobus ou des autocars sont (un peu) semblables aux accidents d'avion, où un unique accident peut avoir de lourdes conséquences.

33. Il est évident que la sûreté de ce type de transport public est un sujet de vive préoccupation pour tous les intervenants. De bonnes statistiques peuvent servir de fondements pour d'éventuelles mesures à l'échelle nationale ou internationale.

VII. ENVIRONNEMENT

34. Il existe un fort besoin de méthodologies permettant d'évaluer la consommation de carburant et les émissions de polluants et de gaz à effet de serre aux niveaux national et international. Dans ce chapitre est présentée une méthode directe d'estimation des indicateurs minimaux absolus.

35. Les indicateurs environnementaux concernent la consommation de carburant et les émissions des principaux polluants et gaz à effet de serre, en particulier les émissions de dioxyde de carbone². Dans les études comparatives, les indicateurs sont exprimés en termes d'unités par voyageur-kilomètre ou d'unités par véhicule-kilomètre³. Le dioxyde de carbone est un gaz à effet de serre qui contribue au réchauffement de la planète. Le secteur des transports est l'un de ceux qui contribuent le plus aux émissions de CO₂ dont l'homme est responsable. Certains utilisateurs ont besoin de la consommation totale de carburant et de l'émission totale dans le secteur des autobus et des autocars. Les unités de base pour les indicateurs numériques environnementaux sont les volumes, s'agissant du trafic et du transport, liés à la consommation de carburant et aux émissions.

36. Afin d'être en mesure de comparer l'utilisation de l'énergie et les émissions des autobus et des autocars avec d'autres modes de transport terrestre, il est nécessaire de recueillir quelques données fondamentales. Le nombre de véhicule-kilomètres est absolument nécessaire. Cet indicateur est un bon point de départ, en rapport avec l'âge et la consommation de carburant

² D'une manière générale, on distingue deux groupes différents d'émissions:

Les **émissions de polluants** (qui nuisent à l'environnement et à notre santé), tels que le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC), le méthane (CH₄) (qui est aussi un gaz à effet de serre) et les oxydes d'azote (NO_x) et même la fumée (à savoir les particules en suspension dans les gaz d'échappement d'un moteur diesel, qui absorbent, réfléchissent ou réfractent la lumière).

Les **émissions de gaz à effet de serre** (qui ne nuisent pas à notre santé mais contribuent au réchauffement de la planète et augmentent le risque de changement climatique), tels que le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), le protoxyde d'azote (N₂O), etc.

³ À peu près tous les véhicules en service satisfont soit aux Règlements de la CEE n^{os} 83 (Émissions de polluants) et 101 (Consommation de carburant et émissions de CO₂) pour les voitures particulières, soit aux Règlements de la CEE n^{os} 49 (Émissions de polluants) et 24 (Fumées) pour les véhicules utilitaires, les autobus et les autocars. Toutefois, conformément aux prescriptions des essais indiquées dans les règlements susmentionnés, les émissions des moteurs des voitures particulières sont mesurées et exprimées en g/km (la consommation de carburant en l/100 km) et les émissions des véhicules utilitaires, des autobus et des autocars en g/kWh. Les données concernant les émissions peuvent être consultées pour chaque type de famille de moteurs de véhicule dans la documentation pour l'homologation de type qui est disponible auprès de l'autorité d'homologation de chaque Partie contractante appliquant le règlement concerné. Veuillez noter que la méthode de mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires, les autobus et les autocars n'est pas encore incluse dans le Règlement n^o 49.

des autobus et des autocars, pour calculer les émissions de gaz à effet de serre. D'autres caractéristiques de l'utilisation des véhicules sont importantes et doivent être communiquées aux organisations internationales. Les émissions par voyageur-kilomètre et les émissions sur le territoire national peuvent être mieux calculées si les détails des indicateurs de performance sont précis. La méthode décrite précédemment ne fournit qu'une très grossière indication concernant les émissions des véhicules et pourrait faire l'objet d'un complément de mise au point.

VIII. ENTREPRISES

37. Les statistiques sur les entreprises font l'objet d'une forte demande, un grand nombre d'utilisateurs procédant à leur analyse sur le plan économique, notamment les services de la Commission, la Banque centrale européenne, les administrations publiques ainsi que les entreprises du secteur privé et les marchés financiers. Les statistiques sur les entreprises sont l'un des outils statistiques fondamentaux pour la mesure et le suivi de la compétitivité et de l'esprit d'entreprise. Elles sont établies à partir des données communiquées par les entreprises à l'aide de questionnaires statistiques ou des données figurant dans les registres administratifs, recueillies à d'autres fins, par exemple celles de l'imposition.

38. Sont une bonne source pour les statistiques sur les entreprises les variables prévues dans les règlements du Conseil concernant les statistiques structurelles sur les entreprises et les statistiques à court terme. L'inconvénient est que ces statistiques ne sont établies que pour les États membres de l'Union européenne. Elles ne sont aussi établies que pour certaines activités et dans certaines limites. Lorsqu'il est fait appel aux données recueillies et publiées conformément aux règlements du Conseil concernant les statistiques sur les entreprises, il convient de tenir compte du fait que les statistiques annuelles relatives au transport par autobus et par autocar sont disponibles à partir de l'année de référence 2008. Pour les années antérieures, elles ne sont disponibles que pour la seule activité «autre transport terrestre», incluant le transport de voyageurs par taxi et le transport par autobus, par tramway et par trolleybus urbains. Les statistiques à court terme sont disponibles pour les activités transport terrestre et transport par oléoducs, notamment, outre le transport par autobus et par autocar, le transport ferroviaire, le transport de voyageurs par taxi, le transport par autobus, par tramway et par trolleybus urbains, le transport routier de marchandises et le transport par oléoducs.

39. Outre les variables recueillies conformément au règlement concernant les statistiques structurelles sur les entreprises et les statistiques à court terme, des indicateurs supplémentaires, dans le cadre des statistiques sur les entreprises, pourraient être établis pour les besoins intérieurs. Pour obtenir le produit intérieur brut (PIB), tant les données annuelles que trimestrielles sur les dépenses, le stock, les investissements, etc. sont recueillies. La ventilation en groupes d'activités, en groupes de tailles, etc., peut varier en fonction des besoins nationaux. Selon les besoins nationaux encore, les principales variables pourraient être aussi établies par type de service de transport offert, par classe de tailles, etc.

40. Les pays qui n'établissent pas de statistiques sur les entreprises ou qui n'appliquent pas les règlements du Conseil concernant les statistiques sur les entreprises, pourraient appliquer les pratiques d'autres pays et leur méthodologie pour les enquêtes en entamant ou en améliorant l'enquête au niveau national.

IX. SYNTHÈSE

41. Il ne peut être remédié facilement au décalage entre les besoins des utilisateurs et les statistiques disponibles. Nous proposons donc d'en restreindre la portée et d'employer le présent contexte pour obtenir un maximum d'informations sans établir de nouveaux questionnaires. En fait, la collecte des informations existantes est déjà un grand pas, s'agissant d'établir des statistiques sur les autobus et sur les autocars. Le problème majeur est d'obtenir des données sur le segment du marché qui concerne le transport (interurbain) régulier à longue distance par autobus et par autocar. La plupart des collectes de données concerne le transport dans son ensemble ou le transport urbain et périurbain.

42. Par ailleurs, le problème de définition est difficile à résoudre. La définition de «longue distance» diffère selon les données recueillies. Les tableaux établis devraient avoir un caractère indicatif. Les statistiques sur les autobus et sur les autocars sont une coupe transversale à travers l'ensemble des statistiques des transports. Certains sous-ensembles statistiques sont peu développés. Quelques pays disposent toutefois de sous-ensembles statistiques très détaillés. Il est difficile d'établir une conclusion de façon générale. Viser trop haut risque d'arrêter le processus, viser trop bas n'ajouterait aucune valeur.

43. Le secteur particulier des autobus et des autocars participant au transport régulier interurbain à longue distance devrait donc être placé dans le cadre du transport dans son ensemble. Cela veut dire que, dans certains cas, seules seraient disponibles des données totales. Il conviendrait, pour ce segment particulier, de mettre au point une méthode d'estimation.

44. Le questionnaire pilote joint est avant tout axé sur le trafic, sur les mesures du transport et sur le matériel de transport. Les données sur les accidents de la route sont déjà recueillies, comme il ressort du chapitre sur les accidents de la route. Les indicateurs de trafic sont fondamentaux pour les indicateurs environnementaux. Les données sur les entreprises pour le segment de marché qui concerne les autobus et les autocars ne peuvent être déduites pour l'instant. Il n'est pas prévu, dans un proche avenir, de détailler plus la Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne (NACE).

45. Le tableau suivant fait ressortir le minimum d'informations qu'il est possible d'obtenir à l'heure actuelle, sans grand changement dans les méthodes de collecte de données.

Fréquence: annuelle

Segments du marché:

- a) Services réguliers (et réguliers spéciaux) et occasionnels;
- b) Services nationaux et internationaux;
- c) Services urbains (et périurbains) et interurbains.

Cette classification peut être combinée de différentes façons.

Soit, pour commencer, le point de vue transport «régulier ou occasionnel»:

Tableau 1

Transport total par autobus et par autocar	Régulier			Occasionnel	
	National		International	National	International
	Transport urbain	Transport interurbain			

Si certaines sous-catégories manquent, des sous-totaux peuvent être introduits afin de conserver au tableau tout son sens.

Tableau 2

Transport total par autobus et par autocar	National total	International total	Régulier					Occasionnel		
			Régulier total	International	National			Occasionnel	National	International
					Total (b+c)	Urbain (b)	Interurbain (c)			
(a+b+c+d)	(b+c+d)	(a+e)	(a+b+c)	(a)	(b+c)	(b)	(c)	(d+e)	(d)	(e)

D'autres hiérarchies sont possibles (les indicateurs de colonne correspondent à ceux qui sont mentionnés ci-dessus):

Tableau 3

Transport total par autobus et par autocar	National			International	
	Régulier		Occasionnel	Régulier	Occasionnel
	Transport urbain	Transport interurbain			
	(b)	(c)	(d)	(a)	(e)

Tableau 4

Variables et indicateurs fondamentaux proposés

Sous-champ	Indicateur-clef	Principales classifications
Mesure du trafic et du transport	Nombre de véhicule-kilomètres Nombre de voyageur-kilomètres Nombre de voyageurs Nombre de siège-kilomètres	National/international
Matériel de transport	Nombre d'autobus et d'autocars Nombre de sièges (total) Nombre de premières immatriculations	Type de carburant Âge Code d'émission Type de véhicule

Sous-champ	Indicateur-clef	Principales classifications
Infrastructure	Nombre de terminaux Nombre de lignes régulières Longueur des lignes régulières	
Accidents de la route	Nombre d'accidents corporels impliquant des autobus et des autocars Nombre de blessés Nombre de morts	Conducteur/voyageur
Environnement	Émission de gaz à effet de serre Consommation de carburant	Type d'émission Type de carburant
Entreprises	Nombre d'entreprises Taux de renouvellement Nombre de personnes employées	

46. Le résultat final dépend des informations obtenues à partir du questionnaire sur la méthodologie élaboré par la présente équipe spéciale. Les indicateurs financiers et les indicateurs de qualité de service sont peu traités dans la plupart des pays de la CEE ou ne le sont pas du tout et ne sont pas considérés comme étant réalistes. Ils ont donc été écartés. À ce stade, il est difficile de proposer de nouveaux tableaux. Les indicateurs et les classifications proposés dans le tableau 1 sont donc les plus adaptés. À l'annexe III et dans certains encadrés d'information dans les précédents chapitres sont donnés des exemples de ce qui est disponible à l'heure actuelle.

X. MÉTHODOLOGIE

47. La présente équipe spéciale a entamé ses travaux en abordant le secteur du transport à longue distance par autobus et par autocar, mais rapidement il est devenu évident que tous les types de transport par autobus et par autocar devaient être inclus dans ces travaux. Les débats ont fait ressortir que les connaissances sur l'étendue actuelle du marché du transport pour les autobus et pour les autocars étaient limitées et qu'il était difficile d'avoir une vue d'ensemble du marché. La structure de ce marché n'était pas entièrement connue non plus. Des données statistiques sur ces questions en rapport avec le transport étaient nécessaires pour l'élaboration de politiques. En outre, il existait un réel besoin de définitions communes, de normes communes et d'une harmonisation accrue.

48. Un premier questionnaire a été envoyé aux pays de la CEE pour déterminer si des statistiques étaient recueillies dans ce secteur. Il est joint à la fin de ce chapitre (un résumé des réponses est disponible à l'adresse suivante:

<http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatac6wdoc.html>).

49. Parmi les 24 pays ayant envoyé des réponses, huit ne recueillaient pas de données dans ce secteur. Dans la plupart des pays qui recueillaient des données, la collecte faisait l'objet de dispositions légales. Une question particulière portait sur la définition du transport à longue distance. Deux définitions étaient employées: soit le transport se faisait sur une distance supérieure à 100 km, soit il se faisait entre deux pays.

50. Huit des 16 pays qui ont recueilli des données en 2006 ont mené des enquêtes dans un cadre légal. Pour dix d'entre eux, le transport à longue distance était intégré dans leur enquête en tant que variable. Treize pays avaient scindé le transport à longue distance en trajets nationaux et internationaux, tandis que huit le scindaient en transports régulier et occasionnel. Onze pays considéraient le transport urbain comme une variable dans leur enquête et trois pays n'avaient mené ce type d'enquête qu'une seule fois.

51. Au sujet du questionnaire demandant si des statistiques étaient recueillies ou non dans ce secteur, il a été demandé quel type de données était recueilli et de quelle manière il l'était.

52. Prenant le chapitre intitulé «Besoins des utilisateurs» comme point de départ, il a été élaboré un nouveau questionnaire qui comportait un tableau dans lequel les pays interrogés ont été priés d'indiquer les questions auxquelles ils étaient en mesure de répondre. Ce deuxième questionnaire est aussi joint à la fin de ce chapitre. Il a été distribué aux pays qui avaient fait partie du groupe de l'équipe spéciale.

53. Les cinq pays faisant partie du groupe de l'équipe spéciale ont été priés d'indiquer dans le tableau, à l'aide d'une croix, les variables qui avaient fait l'objet d'une collecte dans leurs enquêtes. Ces variables ont été réparties en six différentes grandes catégories. La première grande catégorie intitulée «Indicateurs de transport/trafic» était la catégorie pour laquelle la plupart des pays interrogés étaient en mesure de répondre, en particulier en ce qui concernait les questions sur le trafic national régulier. Les questions sur le trafic occasionnel avaient aussi souvent été cochées dans le tableau.

54. Quant à la deuxième grande catégorie intitulée «Statistiques sur les parcs de véhicules», la plupart des pays ont indiqué que les chiffres recueillis représentaient un total, mais presque aucun d'entre eux ne pouvait les scinder en sous-groupes. À peu près le même résultat a été obtenu pour la grande catégorie intitulée «Statistiques sur les entreprises». Le sous-groupe intitulé «Statistiques sur le parc de véhicules» a produit les plus mauvais résultats. Les réponses dans les trois autres grandes catégories n'étaient pas tellement bonnes non plus. Le meilleur résultat pour ces trois catégories a été obtenu pour le trafic régulier dans la grande catégorie intitulée «Données financières», mais dans l'ensemble très peu de cases dans cette catégorie avaient été cochées.

55. Après avoir analysé, à partir des réponses des pays interrogés, quelles étaient les questions qui semblaient pertinentes, il a été envoyé un autre questionnaire aux membres faisant partie du groupe de l'équipe spéciale. Les pays interrogés ont ensuite été priés de formuler des observations sur la nouvelle version du questionnaire. Ces observations ayant été prises en considération, la version finale du questionnaire a été publiée.
