



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.6/1999/1  
16 août 1999

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des statistiques  
des transports

(Quinzième session, 17-19 novembre 1999,  
point 5 de l'ordre du jour)

Cinquantième anniversaire du WP.6 : "Indicateurs de transports durables"

GROUPE DE TRAVAIL INTERSECRÉTARIATS  
SUR LES STATISTIQUES DES TRANSPORTS (IWG)

Rapport du Groupe de travail intersecrétariats  
sur les statistiques des transports

(7 décembre 1998, Paris, 1er-2 juin 1999, Genève)

Note du secrétariat

Note : Le Groupe de travail intersecrétariats sur les statistiques des transports (IWG) a tenu deux réunions depuis la dernière session du WP.6 (7 décembre 1998, à Paris, auprès de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), et 1er et 2 juin 1999, à Genève, auprès de la CEE) (voir annexe 1 pour la liste des participants). Les décisions prises par le Groupe lors des deux réunions susmentionnées sont indiquées ci-après. Le rapport de la session précédente de l'IWG a été publié sous les cotes TRANS/WP.6/1998/1 et Add.1.

## I. QUESTIONNAIRE COMMUN ET QUESTIONNAIRES PILOTES DU WP.6

1. Le Groupe a réitéré l'utilité du questionnaire commun (QC) pour les statistiques des transports car il s'agissait d'un outil permettant d'harmoniser la collecte des données et de réduire le temps que les pays membres des trois organisations consacraient aux réponses. Il a été décidé que le QC serait envoyé chaque année avant le 1er septembre, à la fois sur support papier et sur disquette. Les réponses devraient être communiquées avant le 1er novembre. Avant la fin du mois de novembre de chaque année, les pays n'ayant pas répondu seraient contactés par téléphone. Au 1er décembre de chaque année, une lettre commune de rappel serait envoyée par les trois secrétariats aux pays pour lesquels les données feraient encore défaut.

2. Le représentant de la CEMT a fait état de délais importants dans le traitement des réponses émanant de ses pays membres en raison des problèmes liés à l'incorporation des notes de bas de page des pays lors de la préparation des questionnaires préremplis avec des données historiques. Pour tenter d'atténuer le problème, les pays seraient saisis de la question lors de la réunion du WP.6 et il serait par ailleurs suggéré de mettre au point une méthode harmonisée pour la désignation des données lorsqu'il fallait déterminer dans quelle catégorie elles devaient tomber (par exemple, catégorie supérieure ou inférieure, etc.).

3. En outre, les matrices du commerce international posaient problème. Bien que le questionnaire commun précise que les pays devaient fournir des données ayant trait au lieu de chargement ou de déchargement, certaines des données rassemblées avaient trait aux pays d'origine et de destination. Cette question serait également abordée lors de la session du WP.6.

### Besoins de la DGVII en matière de données

4. Au nom de la Communauté européenne (DGVII), le représentant d'Eurostat a fait part du souhait de voir le questionnaire commun tenir compte des besoins de données qui se font jour au regard de la politique des transports comme, par exemple, pour les éléments suivants : transports non motorisés (cyclisme et marche à pied, pkm et longueur des pistes cyclables); intermodalité des déplacements (données sur les emplacements "parc + bus"); données supplémentaires sur les transports en commun (nombre de gares et d'arrêts ferroviaires, arrêts de transports en commun, longueur des lignes d'autobus); systèmes de transport public (RER, métro, tram/métro léger, monorail, funiculaire, tapis roulant, trolleybus, etc.); données supplémentaires sur les chemins de fer (nombre de gares/d'arrêts ferroviaires, installations de transbordement, gares de triage); données supplémentaires sur l'incidence des transports sur l'environnement (bruit, émissions, utilisation de l'espace foncier, accidents polluants, etc.).

5. Il a déclaré qu'il existait aussi une lacune statistique concernant les données isolées (noeuds, flux de trafic, etc., et autres informations le long d'un réseau donné comme le réseau de route E ou les réseaux TEN). Il fallait déterminer si ces données pourraient être partiellement couvertes par le QC (ou le recensement CEE/ONU des routes E), ou s'il faudrait recourir à une nouvelle initiative de collecte de données.

6. La DGVII s'efforcerait de définir plus concrètement ses besoins de données pendant l'été de 1999 et elle les confronterait ensuite au QC afin de

déterminer ceux qui n'étaient pas couverts par les textes juridiques de la CE relatifs aux transports, ou par le QC. En fonction de ces conclusions, l'IWG pourrait alors étudier comment répondre aux besoins restants, soit par de nouvelles études, des contacts directs avec les États membres ou de nouvelles sections (testées dans des questionnaires pilotes) à ajouter au QC. Le Groupe de travail souhaitera peut-être étudier la question du traitement futur de ces rubriques dans le questionnaire commun.

Réponses préliminaires au questionnaire pilote sur les transports urbains de voyageurs

7. Le WG a rappelé que le Groupe de travail avait, à sa quarante-neuvième session (TRANS/WP.6/1998/9), étudié les résultats du questionnaire pilote sur les transports urbains de voyageurs et que le WP.6 avait décidé de redistribuer une version modifiée de ce questionnaire, avec des données préremplies, accompagnant le questionnaire commun en 1998. Les premiers résultats de ce questionnaire modifié ont été publiés sous la cote TRANS/WP.6/1999/2.

8. Tout en admettant l'importance de l'obtention de renseignements plus fiables sur la situation des transports urbains dans les pays membres, le Groupe s'est déclaré préoccupé de ce que les types de données demandées (transport par métro et par taxi) ne s'inscrivaient logiquement ni dans la base nationale ni dans la structure modale du questionnaire commun, le questionnaire urbain étant axé sur les données au niveau municipal et des modes. Il a par ailleurs été estimé que d'autres indicateurs pourraient peut-être donner une meilleure image de la situation des transports urbains, y compris les indicateurs sur la qualité de la vie urbaine, l'accès aux transports en commun ou les données environnementales liées aux transports urbains.

9. En outre, les réponses des gouvernements ne contenaient pratiquement aucune information sur la terminologie ou les méthodes retenues dans les statistiques des transports urbains (y compris l'harmonisation relative à ce qui constitue une "zone urbaine"), ce qui rendait difficile toute comparaison de pays à pays.

10. Le Groupe a en outre noté l'évolution de la situation de la base de données sur le transport urbain de voyageurs dont l'Union internationale des transports publics (UITP) avait fait état à la quarante-neuvième session du WP.6 et décidé de demander à cette organisation des précisions sur le rôle de la CEE dans la collecte de ces données.

11. La CEMT a dit qu'elle menait une étude portant sur 300 villes dans la région de ses États membres. Les résultats seraient communiqués au WP.6. La Communauté européenne (DGXVI) poursuivait aussi apparemment des activités relatives aux indicateurs des transports urbains et de l'environnement pour 100 villes.

12. Il a été suggéré que des travaux soient poursuivis dans le cadre du WP.6 pour définir des indicateurs utiles pour les transports urbains, fondés sur la disponibilité des données dans les pays membres ainsi que sur d'autres aspects du milieu urbain jugés importants pour les statistiques des transports. Il fallait par ailleurs poursuivre les activités relatives à la terminologie et aux méthodes retenues pour les transports urbains. Une fois que l'on serait

parvenu à un accord sur les variables à rassembler ainsi que sur la terminologie et les méthodes à utiliser, un autre questionnaire pilote pourrait être envisagé dans l'avenir, en ajoutant éventuellement, pour rassembler ces données, un supplément au questionnaire commun. Les deux questions pourraient le cas échéant être abordées, si le WP.6 le jugeait utile, dans le cadre d'un groupe de travail informel sur les statistiques des transports urbains.

Enquête pilote Eurostat/CEMT/CEE sur les parcs de véhicules automobiles - définitions relatives aux transports et à l'environnement

13. Le Groupe a réitéré qu'il était important de rassembler de meilleurs renseignements sur les incidences des transports sur l'environnement et a rappelé qu'Eurostat avait envoyé en 1998 une enquête pilote sur les parcs de véhicules automobiles afin d'obtenir des données plus détaillées sur les parcs de véhicules en ventilant le nombre total de véhicules par immatriculations nouvelles, annulations définitives des immatriculations et véhicules mis à la casse. En outre, l'enquête pilote demandait aux gouvernements de ventiler les véhicules par type d'énergie motrice utilisée (essence, diesel, électricité), par cylindrée et par poids. Les résultats du questionnaire pilote avaient été examinés par le WP.6 à sa quarante-neuvième session, où il avait été décidé que le questionnaire serait seulement redistribué aux pays n'ayant pas encore communiqué de données (TRANS/WP.6/135, par. 39).

14. Les données de ces pays supplémentaires n'étant pas encore disponibles, le Groupe n'a pas été en mesure d'étudier les réponses. Selon les réponses communiquées, il était possible d'incorporer tout ou partie de ces rubriques dans les données préremplies de l'enquête pilote, en tant que section supplémentaire du questionnaire commun de 1999. Eurostat communiquerait les réponses au secrétariat de la CEE afin que le WP.6 puisse évaluer les résultats à sa prochaine session. Selon la position du WP.6, il serait aussi possible d'envisager la possibilité de convoquer un groupe de travail informel sur les indicateurs des transports et de l'environnement.

15. Le Groupe a noté à ce sujet qu'il était important d'examiner les progrès accomplis au sujet du projet TERM (mécanisme de rapports sur les transports et l'environnement), dont l'Agence européenne de l'environnement avait pris l'initiative, en coopération avec la DGVII, la DGXXI et Eurostat. On a fait en outre observer que la CEE prendrait l'initiative, liée au suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement (Vienne, 1997), d'étendre le projet TERM aux pays en transition membres de la CEE.

Résultats de l'Équipe spéciale sur les statistiques des accidents de la route - définitions

16. Le Groupe a mis sous forme finale les définitions convenues par l'Équipe spéciale sur les statistiques et les accidents de la route convoquée les 8 et 9 décembre 1998 à Paris. Quelques questions n'avaient encore été résolues pour les termes suivants : "dans les agglomérations", "hors des agglomérations", "en plein jour", "dans l'obscurité", "au crépuscule", "route sèche", et "autre". Les trois secrétariats s'efforceraient de rechercher les définitions existantes pour ces expressions et de faire parvenir le projet complet de définitions aux membres de l'Équipe spéciale, pour approbation.

Le projet convenu serait soumis au WP.6 sous forme de document et, s'il était adopté, serait incorporé dans la troisième édition du Glossaire des statistiques de transport.

17. Le Groupe a réitéré la position de l'Équipe spéciale selon laquelle les définitions relatives aux termes "blessé" et "gravement blessé" n'étaient pas jugées satisfaisantes, mais il a décidé de les conserver telles quelles pour l'instant.

#### Avenir du questionnaire commun

18. L'IWG a étudié la question de l'avenir du QC et noté qu'il s'était avéré être un outil utile, car cohérent et fiable. Il a été proposé, d'une part, de le simplifier et, d'autre part, l'IWG a constaté que diverses parties intéressées demandaient de plus en plus que de nouvelles variables y soient ajoutées : variables sur les transports urbains, ventilation plus fine des parcs de véhicules et nouvelles immatriculations, sous l'angle de l'environnement.

19. L'IWG est convenu qu'il était important de parvenir à un équilibre entre les deux objectifs divergents du QC : cohérence et pertinence. Si l'on voulait que le QC soit fiable et cohérent il convenait de ne pas changer par trop ou trop souvent sa teneur et sa présentation; par contre, il faudrait qu'il tienne compte des changements sur le marché et dans le secteur des transports et soit donc un instrument flexible susceptible d'être étoffé lorsque cela était nécessaire, après qu'il ait été satisfait aux préalables voulus (questionnaires pilotes, consensus entre les gouvernements, etc.).

20. L'IWG a décidé de convoquer une deuxième session de la réunion informelle sur le questionnaire commun au printemps de l'an 2000. Il est provisoirement prévu de la tenir auprès de la CEMT, à Paris. Comme pour la première session de 1997, à Genève, elle aurait pour objet de réunir les personnes concernées de chaque gouvernement, et qui participent directement au remplissage du questionnaire commun, afin de procéder à un échange de vues sur les problèmes spécifiques concernant ce dernier. Tant la teneur que la présentation du QC seraient abordées, l'optique étant à la fois de simplifier et d'étoffer ce dernier, notamment au sujet des secteurs des transports urbains et de l'environnement, et de répondre aux besoins susmentionnés de la Commission européenne (DG) en matière d'orientations.

21. La prochaine session de l'IWG serait en grande partie consacrée à l'évaluation des changements à apporter éventuellement à la présentation et à la teneur du QC, ainsi qu'à la planification de la réunion informelle sur le questionnaire commun au printemps de l'an 2000. La réunion offrirait également à la CEE une bonne occasion d'évaluer les progrès accomplis dans la mise au point d'un système de base de données reliées au questionnaire commun, les consultants appropriés étant si possible présents.

#### Proposition de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) de rassembler des données ferroviaires

22. Au cours de la réunion de décembre de l'IWG, à Paris, le représentant de l'UIC s'est déclaré disposé à coopérer dans le plus grand nombre de domaines

possible avec l'IWG. Son organisation avait commencé à rassembler des données auprès des compagnies ferroviaires membres, en utilisant un questionnaire fondé sur la présentation du questionnaire commun.

23. L'IWG a examiné à nouveau la proposition faite par l'UIC à la quarante-septième session du WP.6 en vue de la collecte de données ferroviaires dans le questionnaire commun. Il a été noté que l'UIC avait prérempli le QC pour 1997 avec les données ferroviaires disponibles des États membres, afin de vérifier les chiffres. L'IWG s'est déclaré préoccupé de ce qu'il existait toujours un chevauchement des efforts entre l'UIC et l'IWG car l'UIC envoyait apparemment aux compagnies ferroviaires qui en étaient membres un questionnaire ayant la même présentation que le QC. Le représentant de la CEMT a déclaré qu'il prendrait contact avec l'UIC pour éclaircir la question.

#### Classification des voies navigables

24. L'IWG a rappelé que le Secrétaire du Groupe de travail CEE/ONU des transports par voie navigable avait précédemment informé le Groupe des changements à apporter à la section "C. Transports par voies navigables intérieures 1. Canaux/fleuves, rivières, lacs navigables". La CEMT avait communiqué des renseignements sur ces changements à ses pays membres afin de déterminer s'ils étaient maintenant prêts à adapter leurs statistiques au nouveau schéma de classification. Un certain nombre de pays l'étaient, mais la majorité de ceux disposant de voies de navigation intérieure importantes (Allemagne, France et Pays-Bas) ne l'étaient pas.

25. Le Groupe de travail des statistiques des transports souhaitera peut-être envisager d'examiner les problèmes rencontrés dans l'application du nouveau schéma de classification, en particulier dans les trois pays susmentionnés. L'IWG reviendra sur la question lors de sa réunion du mois de décembre, en vue d'encourager les gouvernements membres à adopter le nouveau système de classification à des fins statistiques.

## **II. GLOSSAIRE**

26. Le Groupe s'est penché sur la question de la publication de la troisième édition du Glossaire des statistiques de transport et a décidé d'apporter les changements ci-après à la page de couverture :

- ajout d'un nouvel emblème pour tenir compte des modes supplémentaires à incorporer (par exemple, transports intermodaux, transports maritimes, etc.);
- inscription de la date de publication;
- changement de couleur.

27. En ce qui concerne la présentation de la troisième édition, il a été décidé ce qui suit :

- les titres renverraient aux sections avec des chiffres romains;
- les chiffres arabes et les caractères gras seraient en retrait;

- un index alphabétique serait établi, organisé en catégories et sous-catégories.

28. Eurostat a accepté d'élaborer pour le Glossaire une page HTML comportant les liens appropriés.

29. La CEE a accepté d'étudier la possibilité d'engager un consultant pour :

- confronter le Questionnaire commun au Glossaire;
- vérifier le Glossaire pour corriger les erreurs de frappe et les contradictions;
- établir un index des termes employés;
- apporter dans l'annexe de la publication annuelle sur les statistiques des accidents de la circulation routière les modifications voulues, en fonction de la troisième édition du Glossaire;
- mettre les versions française et russe en conformité avec ces modifications.

30. La troisième édition ne comporterait que les nouvelles définitions visant à tenir compte des nouveaux chapitres figurant actuellement dans le Questionnaire commun. Il serait décidé à la prochaine réunion de l'IWG quels nouveaux chapitres, le cas échéant, il conviendrait d'inclure dans la troisième édition. Les nouveaux chapitres envisagés porteraient sur les accidents de la circulation routière, avec éventuellement de nouveaux termes concernant les transports et l'environnement, ainsi que sur les transports urbains, en fonction de l'avis du WP.6 et des résultats des réunions informelles qu'il est proposé de tenir sur ces sujets.

### **III. ÉLABORATION DE BASES DE DONNÉES**

31. Le Groupe a poursuivi son examen des progrès accomplis, en particulier par la CEMT et Eurostat, dans l'élaboration de systèmes de bases de données sur les transports liées au Questionnaire commun. Les représentants d'Eurostat et de la CEMT ont annoncé qu'ils avaient mis au point des modèles analogues et les avaient adaptés à leurs besoins différents.

32. Eurostat a dit que la structure de base de son système faisait appel à une base de données fondée sur une table à deux dimensions avec des cellules de mémoire reliées à celles du Questionnaire commun, y compris un fichier distinct pour stocker les "balises" (interruption dans les séries, données révisées, etc.) et les notes en bas de page. La base de données fonctionnait comme un questionnaire électronique, permettant de télécharger le QC sous format Excel, et pouvant être prérempli avec des données historiques, pour chaque mode. La base de données était dotée d'outils de contrôles graphiques, pour vérifier les nouvelles données avant qu'elles ne soient acceptées dans la base. Son organisation s'était heurtée à certains problèmes au sujet des balises, des notes de bas de page et des données historiques, mais elle avait réussi à les résoudre.

33. La CEMT a dit qu'elle avait mis au point un système fondamentalement semblable, en vue de gérer le QC et de publier ses statistiques; on avait cependant constaté qu'ACCESS n'était pas un système de publication idéal et qu'il restait des problèmes pour passer d'ACCESS à EXCEL, problèmes que l'on tentait de résoudre avec l'aide d'un consultant.

34. La CEE a réaffirmé son intérêt envers la mise au point d'un système analogue mais elle avait décidé l'année dernière d'attendre les résultats d'un cycle annuel de fonctionnement du questionnaire électronique de la CEMT et d'Eurostat afin de pouvoir tirer des leçons de leur expérience et cibler les problèmes avant d'élaborer son propre système. Maintenant les systèmes de la CEMT et d'Eurostat opérationnels, la CEE étudierait la possibilité d'engager un consultant pour mettre au point un système fondé sur celui de la CEMT et d'Eurostat mais adapté à ses propres besoins.

35. La CEMT et Eurostat ont proposé de procéder à une démonstration de leur système lors de la prochaine réunion de l'IWG à Luxembourg afin de permettre à la CEE de déterminer si un système analogue pouvait fonctionner à Genève. Il a été dit de nouveau que l'objectif était que chaque organisation dispose de son propre système de base de données, adapté à ses besoins et exigences internes, et d'un format commun pour l'échange de données. En d'autres termes, il y aurait trois bases de données distinctes reliées par une autoroute.

#### **IV. STATISTIQUES SUR LES ENGINS DE TRANSPORT DES DENRÉES PÉRISSABLES**

36. Le Groupe s'est penché sur les efforts continus du WP.6 pour obtenir de meilleures informations sur les engins de transport des denrées périssables et a réaffirmé l'importance de ces données pour suivre l'évolution du marché, en se plaçant également sous l'angle de l'environnement (par exemple, émissions liées aux véhicules à température régulée).

37. Le Groupe a décidé de demander au WP.6 de conserver ce point à son ordre du jour, mais de demander au WP.11 (Groupe de travail du transport des denrées périssables) s'il pouvait envoyer et compiler lui-même les résultats du Questionnaire pilote, à la place du WP.6. En outre, il a été recommandé que le WP.11 mette à jour la liste des points de contact de l'ATP pour les statistiques, afin d'avoir des contacts avec un plus grand nombre de Parties contractantes à cet accord. Entre-temps, Eurostat s'assurerait auprès de sa Division des statistiques environnementales si ces renseignements présentaient de l'intérêt dans le cadre de ses travaux.

#### **V. QUESTIONS DIVERSES**

38. La prochaine réunion de l'IWG a été provisoirement fixée du 30 novembre au 2 décembre à Luxembourg. Il est prévu d'inviter, outre les membres constituant le Groupe (CEE-CEMT-CE/Eurostat), des experts d'autres organisations, selon qu'il conviendrait en fonction de l'ordre du jour.

---

Annexe 1

**Groupe de travail intersecrétariats sur les statistiques des transports  
(1er-2 juin 1999, Genève)**

**LISTE DES PARTICIPANTS**

CEMT

M. Mario BARRETO  
Administrateur  
Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)  
Tél. : +33-1 45-24-97-22  
Fax : +33-1 45-24-97-42  
e-mail : mario.barreto@oecd.org

EUROSTAT

M. Hans STRELOW  
EUROSTAT (CEE)  
Bâtiment Jean Monnet C2  
L - 2920 LUXEMBOURG  
Tél. : +35-2-4301-34383  
Fax : +35-1-4301-32600  
e-mail : hans.strelow@eurostat.cec.be

ECE/ONU

Mme Brinda Wachs SHIMIZU  
Économiste  
Division des transports CEE/ONU  
Palais des Nations  
Bureau 401  
1211 Genève 10  
Suisse  
Tél. : +41-22-917-2452  
Fax : +41-22-917-0039  
e-mail : brinda.shimizu@unece.org

M. Bernard PERROLLAZ  
Assistant de statistique  
Division des transports CEE/ONU  
Palais des Nations  
Bureau 403  
1211 Genève 10  
Suisse  
Tél. : +41-22-917-2972  
Fax : +41-22-917-0039  
e-mail : bernard.perrollaz@unece.org

---

Annexe 2

**Répartition des pays auxquels le Questionnaire commun  
est envoyé par les trois organisations respectives**

Eurostat (18 pays)

15 pays de l'UE + Norvège et Islande (EEE) + Suisse

CEMT (22 pays)

Albanie	Hongrie
Andorre	Lettonie
Azerbaïdjan	Lituanie
Bélarus	Pologne
Bosnie-Herzégovine	République de Moldova
Bulgarie	République tchèque
Croatie	Roumanie
Estonie	Slovaquie
Ex-République yougoslave de Macédoine	Slovénie
Fédération de Russie	Turquie
Géorgie	Ukraine

CEE (15 pays)

Arménie	Malte
Canada	Monaco
Chypre	Ouzbékistan
États-Unis	Saint-Marin
Israël	Tadjikistan
Kazakhstan	Turkménistan
Kyrgyzistan	Yougoslavie
Liechtenstein	

-----

---

Il a été décidé lors d'une précédente réunion de l'IWG que les pays auraient pour instruction de faire parvenir des photocopies (ou des disquettes) de leur questionnaire complété, ainsi que toute révision ou correction, aux deux autres organisations; toutefois, à titre de rattrapage au cas où les copies des pays NE parviendraient PAS, les trois organisations enverraient des photocopies des données reçues de chacun de leurs pays respectifs à chacune des deux autres organisations.