



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

Genève, 12-14 juin 2018

Point 4 f) de l'ordre du jour provisoire

**Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation
des statistiques des transports****Questionnaire pilote sur les statistiques du transport
par autobus et par autocar****Note du secrétariat****I. Contexte**

1. À sa soixante-huitième session, le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'utilisation du questionnaire pilote en vue de collecter des données statistiques sur les autobus et les autocars. Ce questionnaire pilote a été approuvé une première fois par le Groupe de travail en 2009, puis simplifié en 2013. L'entreprise de collecte a débuté à la suite des travaux de l'Équipe spéciale du transport par autobus et par autocar (WP.6/AC.6), active entre 2006 et 2009, dont les résultats ont été consignés dans un Manuel sur les statistiques du transport de passagers interurbain par autobus et autocar (ECE/TRANS/WP.6/2009/1). Cette équipe spéciale avait été constituée, entre autres, pour pallier le manque de détails dans les statistiques relatives aux autobus et aux autocars, qui ne distinguaient pas le transport urbain du transport interurbain, quand elles n'étaient pas purement inexistantes, comme dans bien des cas. Pour donner une meilleure visibilité à la collecte de données pilote, voire susciter un meilleur taux de réponse au questionnaire, le Groupe de travail, à sa soixante-huitième session, a invité le secrétariat à publier ces données au sein de sa base de données statistiques.

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2009/1.



II. Activités entreprises

2. Le secrétariat a ajouté les indicateurs nécessaires à sa base de données et publié les résultats en décembre 2017. En raison de la simplification du questionnaire effectuée dans le cadre de la collecte de données de 2013, seules les données pour 2013 et les années suivantes ont été diffusées. En outre, un court résumé¹ a été rédigé pour la lettre d'information « UNECE weekly », afin de mieux faire connaître l'ensemble de données et de mettre en avant son importance dans le suivi des objectifs de développement durable.

3. Le secrétariat a également effectué une analyse de la disponibilité des données du transport par autobus et par autocar et mené une vérification croisée des statistiques en les comparant à des données similaires rassemblées précédemment au moyen du questionnaire commun en ligne (WebCoQ). Il a également procédé au calcul de certains indicateurs secondaires, qui sont décrits ci-après.

III. Disponibilité des données

4. Le secrétariat a évalué la disponibilité des statistiques du transport par autobus et par autocar. Les statistiques résumées ci-après se fondent sur les données reçues jusqu'en janvier 2018. Pour rappel, le questionnaire pilote sur les autobus et les autocars porte sur le nombre de voyageurs, le total de véhicules-kilomètre, et le nombre de parcours offerts, de sièges-kilomètre offerts et de voyageurs-kilomètre. Pour chacune de ces informations, les données sont ventilées par activité, comme le montre le tableau ci-dessous, qui indique également le nombre de pays qui ont fourni des données sur un ou plusieurs indicateurs pour chaque activité.

5. Au total, 26 pays ont fourni des données sur un ou plusieurs indicateurs depuis 2013, à savoir l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, la Croatie, l'Espagne, l'Estonie, l'ex-République yougoslave de Macédoine, les États-Unis, la Fédération de Russie, la Finlande, la France, la Hongrie, l'Irlande, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Tchéquie, la Roumanie, la Suède et la Suisse.

6. Le résumé des données disponibles pour chaque indicateur par pays est reproduit ci-dessous :

- Parcours offerts : seuls quatre pays (la Belgique, la Lettonie, le Portugal et la Slovaquie) ont fourni des données ;
- Sièges-kilomètre offerts : neuf pays (l'Allemagne, la Belgique, l'Estonie, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Malte, la Norvège, la Pologne, le Portugal et la Suède) ont fourni des données ;
- Voyageurs-kilomètre : 23 pays ont fourni des données ;
- Nombre de voyageurs : 24 pays ont fourni des données à ce sujet, qui constitue de ce fait le point le plus documenté du questionnaire ;
- Véhicules-kilomètre : 22 pays ont fourni des données.

¹ www.unece.org/info/media/news/transport/2018/new-data-shines-light-on-bus-and-coach-use-as-a-feature-of-sustainable-transport-systems-in-the-unece-region/doc.html.

Nombre de pays ayant fourni des données sur un ou plusieurs indicateurs statistiques du transport par autobus et par autocar, ventilé par type d'activité

Transport national	22
Transport national occasionnel	15
Transport national régulier	21
Transport national régulier urbain	17
Transport national régulier interurbain	17
Transport international	11
Transport international dans le pays concerné	3
Transport international en dehors du pays concerné	5
Transport international occasionnel	8
Transport international régulier	11
Nombre total de pays	25

7. Ce tableau indique le nombre de pays qui ont fourni des données sur au moins un indicateur pour chaque type d'activité. Comme on peut le voir, un nombre non négligeable de pays ont fourni des données sur le transport au total et sur les transports nationaux, bien que la distinction entre les transports urbains et interurbains ne soit pas toujours bien observée. On constate également que les données concernant le transport international sont moins nombreuses (elles ont peut-être été exclues des collectes ou bien intégrées au total des transports nationaux), bien que cela puisse évoluer au vu du nombre croissant de prestataires de services internationaux bon marché.

IV. Validation et analyse des données

8. Afin de fournir un résumé le plus concis possible de la disponibilité et de la validité des données relatives au transport par autobus et par autocar, l'analyse ci-dessous traite principalement du nombre de voyageurs-kilomètre, parfois combiné avec d'autres indicateurs. Il s'agit de l'un des indicateurs les mieux renseignés par les États membres, et également de l'un des plus utiles pour comparer les modes de transport entre eux.

Comparaison des données pilotes relatives au transport par autobus et autocar avec des données collectées précédemment

9. Les données relatives au transport national total et/ou au transport total par autobus et autocar obtenues à l'aide du questionnaire pilote ont été comparées aux résultats du module du questionnaire commun en ligne consacré à la mesure du transport routier et, plus particulièrement, avec l'indicateur B-V-01-37-75.3-0.0 relatif aux voyageurs-kilomètres par autocar, mini-autocar, autobus, minibus et trolleybus (ci-après « les chiffres principaux en matière d'autobus »). Pour rappel, les données pilotes concernant les voyageurs-kilomètre par autobus sont supposées couvrir les parcours réguliers et occasionnels en autobus, tandis que les voyageurs-kilomètre des chiffres principaux en matière d'autobus traitent, en outre, des parcours en minibus ou dans d'autres véhicules privés qui n'entrent pas dans la catégorie des voitures particulières.

10. Trente pays ont fourni des données concernant les voyageurs-kilomètre dans l'un ou l'autre cas ou dans les deux. Le contenu de ces deux ensembles de données diffère en fonction des pays (voir ci-dessous). Si les définitions des différentes catégories étaient respectées à la lettre, les chiffres principaux en matière d'autobus renseignés par les pays devraient être plus élevés que ceux des données pilotes. En effet, les chiffres principaux tiennent compte des minibus privés, qui en théorie n'entrent pas dans le cadre des données pilotes. Néanmoins, l'indicateur mesuré précédemment est un point de comparaison utile avec les données pilotes.

11. Sur ces 30 pays, sept ont présenté des chiffres identiques ou très proches pour les deux indicateurs. Ce résultat laisse supposer que les statistiques collectées par le questionnaire pilote sur les autobus sont d'une qualité équivalente à celle des données existantes.

12. Dix des 30 pays ont fourni les chiffres principaux en matière d'autobus, mais non les données pilotes. Le secrétariat pourrait, à l'avenir, se mettre en contact avec ces pays pour leur demander s'il serait judicieux d'ajouter les chiffres principaux en matière d'autobus à l'ensemble de données pilotes.

13. Deux pays, la Roumanie et la Suisse, ont communiqué les données pilotes, mais non les chiffres principaux. Dans les deux cas, aucune métadonnée n'est disponible, et il est possible que les chiffres fournis soient directement tirés, par exemple, d'une enquête ne tenant compte que des transports publics, et non des véhicules de transport privés en activité sur les routes dans le cadre de la mobilité de masse.

14. Six pays (l'Allemagne, la Belgique, la Finlande, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne) ont indiqué des valeurs en voyageurs-kilomètre nettement supérieures dans le cadre des chiffres principaux en matière d'autobus. Comme cela a été indiqué plus haut, cet écart correspond à la configuration attendue si les définitions sont respectées. Cependant, au vu de la grande diversité des situations entre les pays, il pourrait également s'agir d'un bruit statistique résultant de la prise en compte différenciée d'un même concept. C'est en Pologne que la différence entre le chiffre principal des autobus et les données pilotes est la plus marquée, un constat qui s'explique très clairement au regard des métadonnées : les chiffres principaux incluent les transports urbains, au contraire des données pilotes, qui de surcroît ne couvrent que les entreprises de plus de neuf salariés.

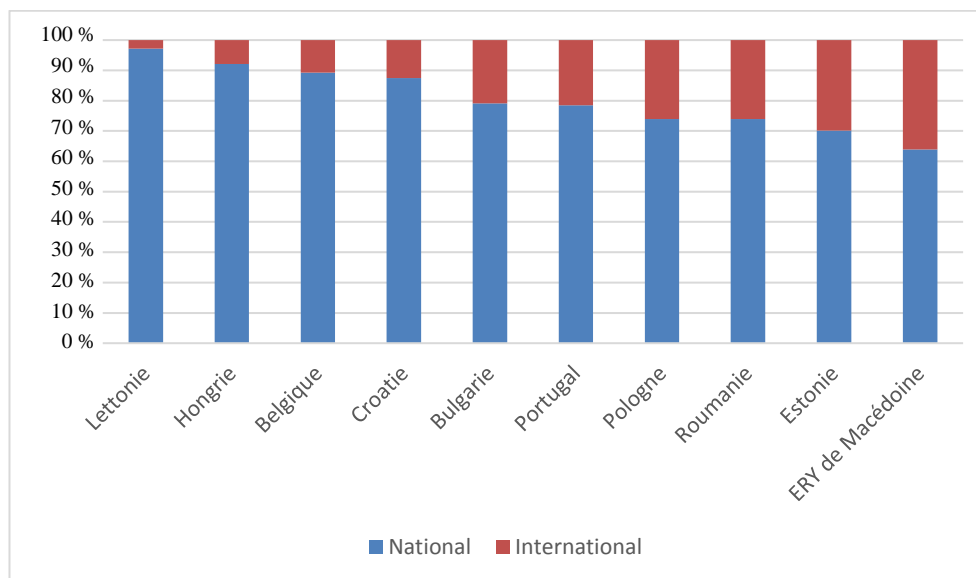
15. Enfin, pour cinq pays (la Bulgarie, la Fédération de Russie, la Hongrie, le Portugal et la Tchéquie), le chiffre des données pilotes est plus élevé que les chiffres principaux en matière d'autobus. Dans le cas de la Bulgarie et du Portugal, les métadonnées indiquent que les chiffres principaux indiqués ne concernent que le « transport public », ce qui laisse entendre que les voyages en autocars privés en sont exclus. Pour la Tchéquie, les chiffres principaux ne couvrent que le transport urbain. En Hongrie, ils excluent le transport international et les parcours en minibus. Concernant la Fédération de Russie, qui présente la plus grande différence entre les chiffres principaux et les données pilotes, aucune métadonnée n'est disponible.

16. Les analyses suivantes ont toutes été menées à partir des données du questionnaire pilote, sans comparaison avec d'autres chiffres tirés du questionnaire commun en ligne.

Transport par autobus : décomposition du nombre de voyageurs-kilomètre entre transport national et international

Figure I

Transport par autobus : décomposition du nombre de voyageurs-kilomètre entre transport national et international, par pays, sur la base des données disponibles (2016 ou année la plus récente)



Note : Belgique : le transport international comprend les voyageurs-kilomètres effectués en dehors du pays ; Croatie : transport interurbain uniquement ; Hongrie : données pour les entreprises de plus de 49 salariés ; Lettonie : transport régulier uniquement ; Portugal : transport public uniquement.

17. Sur les 20 pays qui ont fourni des données pertinentes, 9 ont décomposé ces données entre transport national et international. Comme le montre la figure I, la part du transport international dans le volume total du transport par autobus varie pour ces pays entre 2 % (Lettonie) et 27 % (ex-République yougoslave de Macédoine).

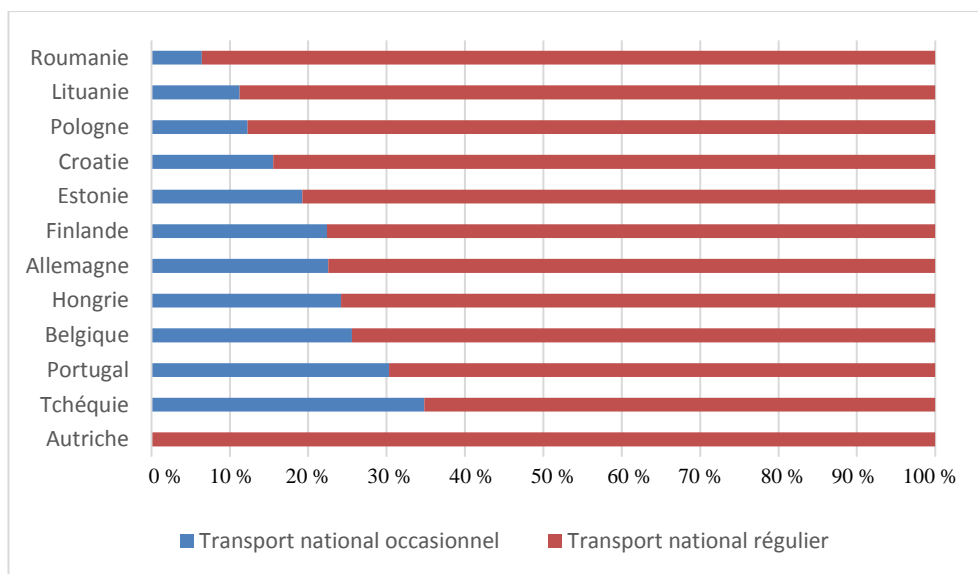
Distinction entre le transport régulier et le transport occasionnel

18. Il est essentiel, lorsque l'on collecte des statistiques sur le transport par autobus et par autocar, de déterminer si ces statistiques couvrent les parcours réguliers, les parcours occasionnels, ou les deux catégories. Le transport par autobus régulier peut être assimilé au transport public, puisque les autobus publics suivent des horaires réguliers. Ces données peuvent être recueillies en vue d'objectifs autres que l'établissement de statistiques officielles. Par exemple, les données peuvent être estimées en s'appuyant sur les sièges-kilomètre offerts et le taux moyen de remplissage, afin de déterminer le montant approprié de la subvention publique à accorder au transporteur.

19. Le transport occasionnel est, par définition, bien plus difficile à documenter. Cela implique de passer en revue un grand nombre d'entreprises (qui vont des grandes compagnies possédant des centaines d'autobus aux petites compagnies qui n'ont qu'un seul autobus, qui assure leur activité principale). Il n'est donc pas étonnant que certains pays indiquent explicitement que les données recueillies excluent les parcours occasionnels, ou que ces données ne couvrent que les entreprises dont le nombre de salariés dépasse un certain seuil (comme en Hongrie ou en Pologne).

20. En ce qui concerne les pays qui ont ventilé leurs données en fonction des deux catégories de parcours, la part des parcours occasionnels va de 5 % en Roumanie à 35 % en Tchéquie (voir figure II). Les données fournies par l'Autriche indiquent une valeur aberrante, la part du transport occasionnel étant estimée à plus de 80 % sans qu'il y ait de raison justifiée à cela. Il est tout à fait normal que le transport régulier représente la majorité des parcours en autobus, surtout lorsque les parcours dans les zones urbaines et à leur périphérie sont correctement comptabilisés.

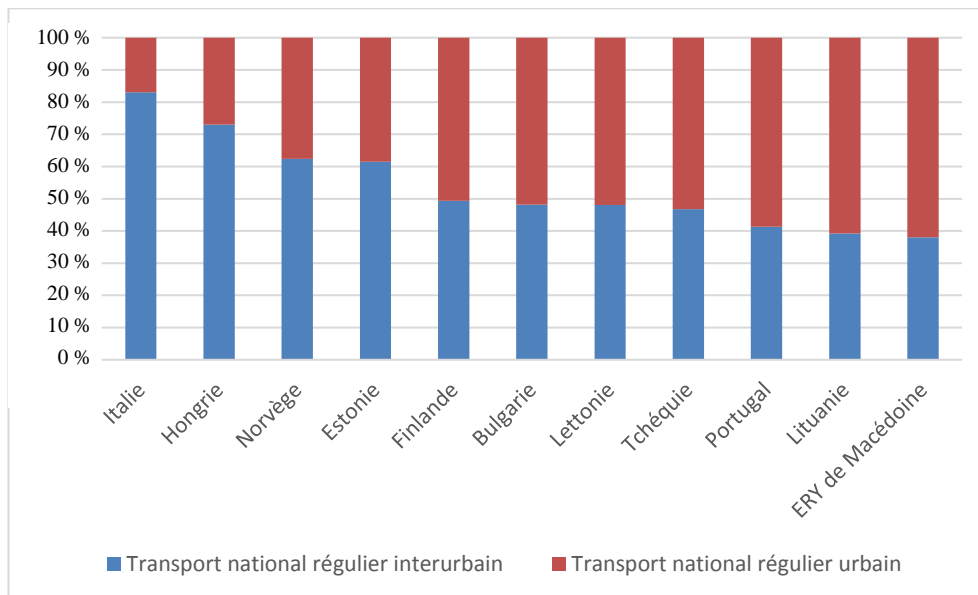
Figure II
Transport par autobus national : décomposition du nombre de voyageurs-kilomètre entre transport occasionnel et régulier (2016 ou année la plus récente)



Note : Belgique : le transport régulier couvre le transport public et le transport scolaire ; Croatie : transport interurbain uniquement ; Pologne : données pour les entreprises de plus de 9 salariés uniquement ; le transport urbain est exclu ; Portugal : continent et transport public uniquement.

Distinction entre le transport urbain et le transport interurbain

Figure III
Transport par autobus national régulier : décomposition du nombre de voyageurs-kilomètre entre transport urbain et interurbain (2016 ou année la plus récente)



Note : Hongrie : données pour les entreprises de plus de 49 salariés ; Norvège : les données urbaines ne concernent que les 13 villes les plus importantes.

21. Sur les 11 pays qui ont ventilé le nombre de voyageurs-kilomètre en fonction du transport urbain ou interurbain, 4 (Italie, Hongrie, Norvège et Estonie) ont indiqué que le transport interurbain était majoritaire, et les 7 restants (Finlande, Bulgarie, Lettonie, Tchéquie, Portugal, Lituanie et ex-République yougoslave de Macédoine) ont signalé une part plus importante du transport urbain (voir figure III). Là encore, il est utile de consulter les métadonnées. Par exemple, le nombre de voyageurs-kilomètre du transport urbain norvégien ne couvre que les 13 villes les plus importantes, et non toutes les zones urbaines (bien que la définition de « zone urbaine » puisse être subjective).

Progression dans le temps

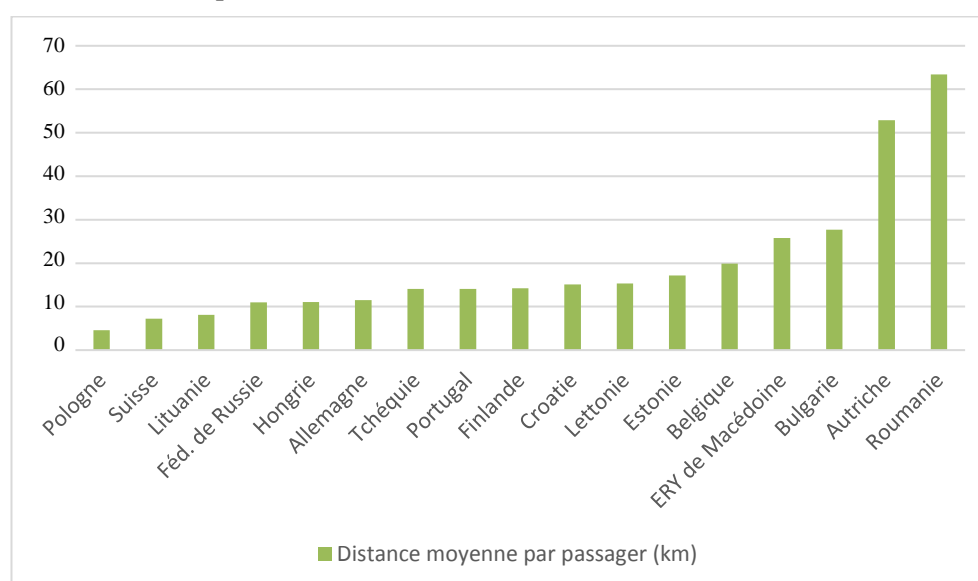
22. Les données disponibles se limitant actuellement à la période 2013-2016, il n'est pas possible de produire des inférences significatives concernant l'évolution des données en voyageurs-kilomètre. Néanmoins, sur les 16 pays dont les données étaient disponibles, 12 ont vu leur nombre de voyageurs-kilomètre augmenter durant cette période, la Bulgarie en tête (18,8 %). Quatre pays ont connu une diminution au cours de la période considérée, l'écart le plus important ayant été observé en Lituanie (6,3 %). Toutes données disponibles confondues, le volume de transport par autobus en voyageurs-kilomètre a augmenté de 3,2 % entre 2013 et 2016.

Distance moyenne par voyageur

23. Les indicateurs recueillis, qui comprennent les voyageurs-kilomètre et le nombre total de voyageurs, permettent de calculer la distance moyenne par voyageur. Cet indicateur secondaire connaît probablement des variations non négligeables selon les pays, en raison de différences de densité de population, mais également de définition du transport par autobus (Englobe-t-elle les parcours urbains ou interurbains, par exemple ?). Les données indiquent que la distance moyenne d'un parcours en autobus s'échelonne de 4,6 km en Pologne à 63 km en Roumanie. Dans le cas de la Pologne, les métadonnées indiquent que le chiffre des voyageurs-kilomètre ne couvre pas le transport urbain. L'indicateur s'en trouve donc faussé, car le nombre de voyageurs communiqué par la Pologne inclut les voyageurs urbains, y compris les usagers des tramways et des trolleybus. Dans tous les cas, ces résultats correspondent probablement à la moyenne d'un grand nombre de parcours urbains de courte distance et d'un petit nombre de parcours interurbains, plus longs.

Figure IV

Transport national par autobus : distance moyenne par voyageur (2016 ou année la plus récente)



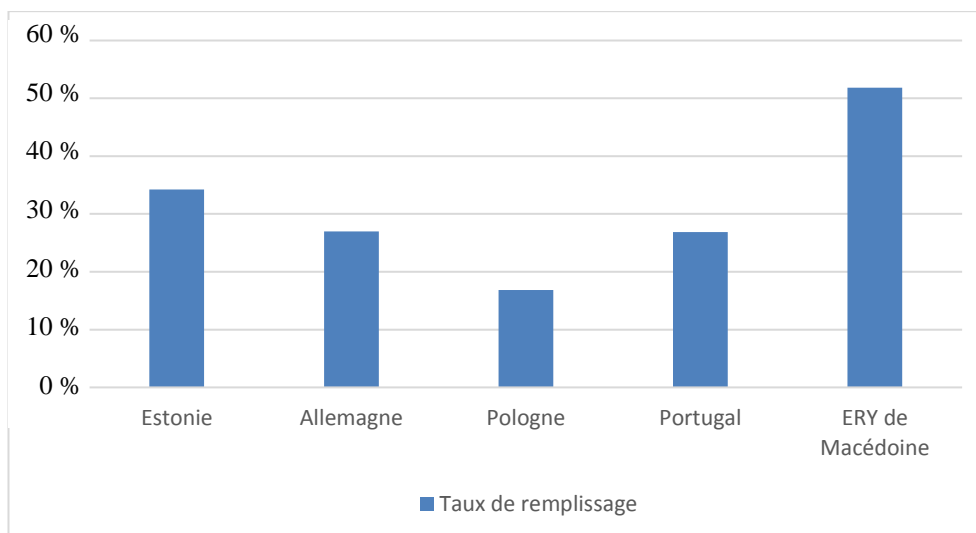
Note : Les métadonnées correspondant aux voyageurs-kilomètre et au nombre de voyageurs sont disponibles à l'adresse suivante : <http://w3.unece.org/PXWeb/en>.

Taux de remplissage et nombre de personnes par véhicule

24. En combinant les voyageurs-kilomètre avec les sièges-kilomètre offerts d'une part et les véhicules-kilomètre d'autre part, il est possible de calculer le taux de remplissage du véhicule et le nombre de voyageurs par véhicule. Les données concernant les sièges-kilomètre sont peu nombreuses. Par conséquent, l'indicateur correspondant n'a pu être calculé que pour cinq pays, et varie de 17 % en Pologne (comme précisé ci-dessus, le chiffre des voyageurs-kilomètre exclut les parcours urbains) à 52 % en ex-République yougoslave de Macédoine.

Figure V

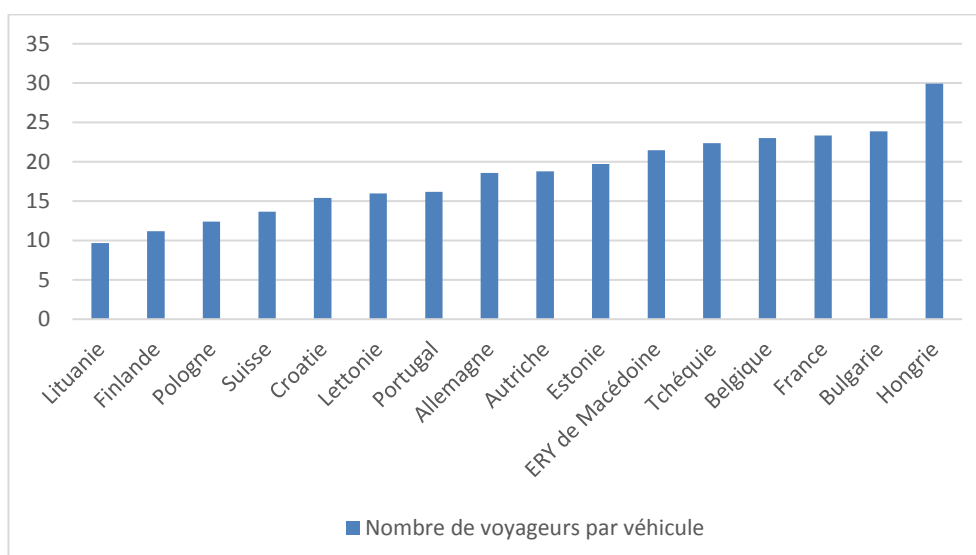
Transport national par autobus : taux de remplissage exprimé en pourcentage (2016 ou année la plus récente)*



25. Les données concernant les véhicules-kilomètre ont été davantage communiquées. Ainsi, le nombre de voyageurs par véhicule a pu être calculé pour 17 pays, et varie de 9,7 % en Lituanie à 29,9 % en Hongrie.

Figure VI

Transport national par autobus : nombre de voyageurs par véhicule (2016 ou année la plus récente)**



* Les métadonnées correspondant aux voyageurs-kilomètre et aux sièges-kilomètre sont disponibles à l'adresse suivante : <http://w3.unece.org/PXWeb/en>.

** Les métadonnées relatives aux voyageurs-kilomètre et aux véhicules-kilomètre sont disponibles à l'adresse suivante : <http://w3.unece.org/PXWeb/en>.

V. Utilisations possibles des données

26. Les données récemment publiées peuvent apporter un éclairage précieux sur la manière dont les voyageurs utilisent les autobus et les autocars, sur la dichotomie entre les différentes catégories de transport par autobus et sur les possibilités de croissance du secteur. Les autobus peuvent être une solution bon marché, sûre, rapide et durable pour le transport de voyageurs dans les villes et à leur périphérie. En cela, le transport par autobus peut constituer un outil de mise en œuvre des objectifs de développement durable, notamment des objectifs 3 et 11. Le rapprochement entre les données relatives au transport par autocar et autobus, notamment le nombre de voyageurs-kilomètre, et les statistiques des autres modes de transport peut offrir aux décideurs des outils leur permettant d'évaluer la situation actuelle et d'élaborer leurs prochains programmes à partir d'éléments concrets.

27. À l'avenir, les analyses pourraient également combiner le nombre de voyageurs-kilomètre du transport par autobus avec les données relatives à la sécurité routière, à la consommation d'énergie ou encore à la durée moyenne des parcours, afin de mieux rendre compte de la façon dont le transport par autobus soutient la comparaison avec d'autres modes de transport.

VI. Défis méthodologiques et travaux à venir

28. Le Groupe de travail souhaitera peut-être se rappeler qu'à sa soixante-sixième session, en 2015, le représentant de la DG MOVE avait invité le Groupe de travail intersecrétariats à donner des précisions sur certains concepts figurant dans le questionnaire commun au sujet du transport par autobus. Par exemple, il n'est pas précisé si les trolleybus doivent être inclus dans le nombre total de voyageurs-kilomètre ou de véhicules-kilomètre. La réponse à cette question diffère actuellement selon les pays, disparité qui est exacerbée par l'absence de définitions formelles pour certains concepts appliqués aux autobus et aux autocars. Dans le cadre du processus actuel de révision du Glossaire des statistiques des transports, ces définitions seront examinées plus en détail.

29. Le Groupe de travail souhaitera peut-être remanier le Manuel sur les statistiques du transport de passagers par autobus et autocar, publié en 2009 par le WP.6/AC.6. Il pourrait, en particulier, fournir des indications méthodologiques plus précises sur les éléments que doivent contenir ces données, et s'appuyer davantage sur des exemples d'enquêtes utilisées par les pays ou toute autre technique de collecte de données (comme l'utilisation de mégadonnées).

Document(s) : ECE/TRANS/WP.6/2009/1.

VII. Conclusion

30. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner l'analyse des données relatives aux autobus, envisager de nouvelles applications de l'ensemble de données, décider si ce dernier doit être rendu permanent ou demeurer sous sa forme pilote, ou demander aux pays de fournir des métadonnées de meilleure qualité pour pouvoir déterminer plus précisément à quoi se réfèrent les données.