



Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des statistiques des transports

Soixante-quinzième session

Genève, 24-26 avril 2024

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation des statistiques des transports

Simplification du questionnaire commun

Note du secrétariat

I. Introduction

1. Le questionnaire commun permet aux pays de fournir des statistiques sur leurs transports intérieurs à trois organisations à la fois : la Commission économique pour l'Europe (CEE), Eurostat et le Forum international des transports (FIT). Il alimente une vaste gamme d'indicateurs, dont la plupart ne sont pas pris en compte dans d'autres systèmes internationaux de collecte de données. Le principal document de méthode employé est le Glossaire des statistiques de transport¹, publié conjointement par les trois organisations, dont la cinquième édition a été achevée en 2019.

2. Le présent document présente la prochaine actualisation du questionnaire commun, destinée à le simplifier, dont la mise en œuvre est prévue en 2025 pour l'année de référence 2024. Il est prévu que cette version révisée reste en vigueur pour les dix prochaines années. La structure du présent document reprend les thèmes du questionnaire commun. De nouvelles informations seront fournies à la prochaine session.

II. Transport ferroviaire

A. Infrastructure ferroviaire

3. Le chapitre du questionnaire commun relatif à l'infrastructure ferroviaire comporte actuellement 35 indicateurs, dont deux concernent la longueur des voies selon le type de traction. Les autres indicateurs concernent la longueur des lignes, ventilée par nature du trafic, nombre de voies, écartement des rails, type de traction et de courant, et types de lignes.

4. Il est proposé de distinguer dans le questionnaire commun les réseaux interopérables de ceux qui ne le sont pas, afin d'atteindre une meilleure compréhension de la connectivité transfrontière. L'application future de cette distinction dépendra largement de la définition des réseaux interopérables et non interopérables. Ce sujet devra donc être de nouveau abordé une fois qu'une définition appropriée aura été arrêtée. En outre, il est suggéré d'élargir le

¹ https://unece.org/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/Glossary_for_Transport_Statistics_FR.pdf.



champ d'application du questionnaire commun de manière à y inclure les données relatives aux transports publics ferroviaires urbains (tramways, métros et métros légers). Cet ajout permettra de compléter les données relatives aux infrastructures ferroviaires nationales et d'obtenir des informations plus détaillées sur la diversité des attentes et des usages relatifs aux différents types de réseaux ferroviaires.

5. Enfin, en vue de fournir une vision d'ensemble de l'infrastructure ferroviaire nationale, il est recommandé d'ajouter les nouveaux indicateurs ci-après : lignes ferroviaires touristiques et patrimoniales, funiculaires et lignes à crémaillère, et (si les données le permettent) lignes privées non ouvertes au trafic public.

6. Les présentes propositions feront passer à 43 le nombre total d'indicateurs du chapitre relatif à l'infrastructure ferroviaire. Les indicateurs supplémentaires qu'il est proposé d'ajouter à ce chapitre ainsi que les modifications qu'il est proposé d'apporter à d'autres chapitres sont précisés dans le tableau I.

B. Matériel de transport ferroviaire

7. Le chapitre relatif au matériel de transport ferroviaire comporte actuellement 33 indicateurs, ventilés selon des critères tels que le nombre, la puissance de traction, le type de véhicule, le type de wagon, la capacité de transport et le nombre de sièges et de couchettes. Ces catégories sont subdivisées en fonction de la source d'énergie (électrique ou gazole) et de la nature spécifique du véhicule.

8. En vue d'intégrer les technologies émergentes du domaine du matériel de transport ferroviaire dans le questionnaire, il est suggéré de ventiler les locomotives par modes de propulsion alternatifs, notamment les locomotives bimodes et à captage électrique, les locomotives hybrides diesel-batterie, les locomotives à captage électrique et batterie, et les locomotives à hydrogène. La terminologie correspondant à ces modes de propulsion pourra être modifiée de manière à l'harmoniser avec celle figurant dans le registre européen des types de véhicules autorisés ou dans les bases de données nationales.

9. Le nombre de véhicules ferroviaires est plus intéressant que leur force de traction ou leur capacité. En outre, ces indicateurs reçoivent peu de réponses et ne sont pas diffusés par la CEE. Il est donc conseillé de supprimer les indicateurs relatifs à ces deux derniers critères.

10. Il est proposé d'ajouter un indicateur relatif au nombre de locomotives de manœuvre (parfois appelées machines de manœuvre), qui sont des véhicules ferroviaires destinés au transport. Il est donc intéressant de connaître leur nombre et leurs conditions de circulation.

11. Il est également suggéré d'ajouter une ventilation détaillée des wagons ferroviaires par détenteur, qui distinguerait les wagons appartenant à des opérateurs de ceux détenus par d'autres entités telles que les bailleurs et les expéditeurs. Cette distinction donnera une vision plus précise du marché ferroviaire, qui se diversifie de plus en plus avec l'arrivée de concurrents et de bailleurs qui jouent un rôle majeur, notamment au niveau des wagons. Avant que cette distinction ne soit appliquée, il conviendra d'envisager d'établir une définition et une analyse plus détaillées du nom de l'indicateur.

12. Les présentes propositions feront passer à 26 le nombre d'indicateurs du chapitre relatif au matériel ferroviaire.

C. Circulation ferroviaire

13. Il est recommandé de suivre le mouvement des trains sur les lignes ferroviaires, ventilé par type de véhicule moteur utilisé et source d'énergie. Cette suggestion reflète la nouvelle proposition de ventilation du matériel par mode de propulsion alternatif (voir par. 9). En outre, les indicateurs devraient suivre les mouvements des wagons et des locomotives de manœuvre, également ventilés par source d'énergie.

14. Il est proposé d'abandonner toutes les statistiques relatives aux mouvements de véhicules tractés en raison des faibles taux de réponse et de l'absence de diffusion de ces données par la CEE. Cette catégorie regroupe actuellement 18 indicateurs.

15. Les présentes propositions feront passer à 18 le nombre total d'indicateurs du chapitre relatif au trafic ferroviaire contre 36 actuellement.

D. Mesure du transport ferroviaire

16. En ce qui concerne le chapitre sur la mesure du transport ferroviaire, il est suggéré d'inclure des données relatives au nombre de voyageurs et de voyageurs-kilomètres des transports publics ferroviaires urbains (tramway, métro, métro léger, funiculaires et lignes à crémaillère). Ces données ont été collectées au niveau des villes par la CEE, ce qui a permis de préremplir le questionnaire commun. Trente pays ont communiqué ces informations lors du dernier cycle de collecte de données (août 2023).

17. Il est proposé d'examiner s'il convient de supprimer les indicateurs relatifs au transport national de marchandises par catégorie de distance parcourue en raison des faibles taux de réponse et de l'absence de diffusion de ces données par la CEE.

18. Les présentes propositions feront passer à 22 le nombre total d'indicateurs du chapitre relatif à la mesure du transport ferroviaire contre 34 actuellement.

Tableau I

Propositions d'ajouts et de suppressions d'indicateurs relatifs au thème ferroviaire

<i>Chapitre</i>	<i>Nom</i>	<i>Justification</i>
Infrastructure	Interoperable rail network (length) (Réseau ferroviaire interopérable (longueur))	Harmonisation avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
Infrastructure	Non-interoperable rail network (length) (Réseau ferroviaire non interopérable (longueur))	Harmonisation avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
Infrastructure	Tram, metro, light rail lines (length) (Lignes de tramway, de métro et de métro léger (longueur))	Vision d'ensemble, observation des transports publics urbains
Infrastructure	Touristic and heritage train lines (length) (Lignes de trains touristiques et patrimoniaux (longueur))	Vision d'ensemble
Infrastructure	Funicular and rack lines (length) (Funiculaires et lignes à crémaillère)	Vision d'ensemble
Infrastructure	Private lines not opened to public traffic (length) (Lignes privées fermées au trafic public (longueur))	Vision d'ensemble
Matériel	Locomotives – alternative drive (number) (Locomotives – propulsion alternative (nombre))	Nouvelles technologies
Matériel	Railcars – alternative drive (number) (Automotrices – propulsion alternative (nombre))	Nouvelles technologies
Matériel	Locomotives – tractive power (1000 kW) (Locomotives – puissance de traction (1 000 kW))	Faible intérêt

<i>Chapitre</i>	<i>Nom</i>	<i>Justification</i>
Matériel	Railcars – tractive power (1000 kW) (Automotrices – puissance de traction (1 000 kW))	Faible intérêt
Matériel	Passenger railway vehicles (number of seats and berths) (Véhicules de transport de voyageurs (nombre de places assises ou couchées))	Faible intérêt
Matériel	Wagons – capacity (Wagons – capacité)	Faible intérêt
Matériel	Multiple unit sets (number of seats and berths) (Ensembles d'unités multiples (nombre de places assises ou couchées))	Faible intérêt
Matériel	Shunter/shunting engines (number, by source of power) (Locomotives/machines de manœuvre (nombre, par source d'énergie))	Vision d'ensemble des véhicules ferroviaires destinés au transport
Matériel	Wagons, of which kept by operators and by others (number) (Wagons, selon qu'ils sont détenus par des opérateurs ou d'autres entités (nombre))	Vision plus précise du marché ferroviaire
Trafic	Train-km by type of tractive vehicle and source of power (Train-kilomètre par type de véhicule moteur et source d'énergie)	Harmonisation avec le chapitre relatif au matériel de transport ferroviaire
Trafic	Train-km of railcars and shunter (shunting engines) by type of tractive vehicle and source of power (Train-kilomètre des automotrices et des locomotives de manœuvre (machines de manœuvre) par type de véhicule moteur et source d'énergie)	Harmonisation avec le chapitre relatif au matériel de transport ferroviaire
Trafic	Hauled vehicle movements (Mouvements de véhicules tractés)	Faibles taux de réponse et absence de diffusion
Mesure du transport	Passenger and passenger-km of urban rail public transport (Voyageurs et voyageurs-kilomètres dans les transports publics ferroviaires urbains)	Observation des transports publics urbains et harmonisation avec les données y relatives collectées par la CEE
Mesure du transport	National goods transport by distance class moved (Transport national de marchandises par catégorie de distance parcourue)	Faibles taux de réponse et absence de diffusion

Note : Il est proposé de supprimer les indicateurs en caractères biffés et de modifier les indicateurs en caractères italiques.

III. Transport routier

A. Infrastructure routière – Infrastructure de recharge des véhicules électriques

19. En juin 2023, la CEE, Eurostat et le FIT ont réalisé un questionnaire pilote sur l'infrastructure de recharge des véhicules électriques (VE), qui reprenait la classification énoncée dans le règlement de l'Union européenne sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (règlement AFIR)². Les résultats ont révélé des disparités importantes entre les pays en matière de données disponibles et de méthodes de collecte. La table ronde sur la collecte de données relatives aux infrastructures de recharge des véhicules électriques organisée le 9 novembre 2023 par le Groupe de travail a été l'occasion de souligner l'importance de l'ajout de ces données dans le questionnaire commun. Un résumé des résultats du questionnaire et de la table ronde figure dans le document ECE/TRANS/WP.6/2024/5³.

20. Le questionnaire pilote portait uniquement sur le nombre de points de recharge publics, mais l'AFIR spécifie des objectifs de puissance pour les bornes de recharge accessibles au public. Le tableau II présente la façon dont il est proposé d'intégrer ces données dans le chapitre du questionnaire commun relatif à l'infrastructure.

B. Infrastructure routière – infrastructures cyclables nationales

21. Les données relatives aux itinéraires cyclables nationaux, qui ne sont pas actuellement collectées par le Groupe de travail, l'ont été jusqu'à présent par le Groupe d'experts des infrastructures cyclables (GE.5), qui entend renforcer ses activités de collecte de données de manière à y inclure des paramètres techniques tels que le type d'infrastructure (piste cyclable, voie cyclable, autoroute à vélos) et sa largeur (ECE/TRANS/WP.6/2024/8).

22. Compte tenu des efforts actuellement déployés par le GE.5 et des données collectées par différents pays, d'une exhaustivité variable, le Groupe de travail pourrait envisager d'inclure ces données dans le questionnaire commun. La première série d'indicateurs proposés figure au tableau II à titre d'exemple.

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

³ Lors de la révision du Glossaire des statistiques des transports, les États membres seront invités à déterminer s'il convient de préférer le terme « *charging* » ou « *recharging* » en anglais.

Tableau II
Propositions d'ajouts d'indicateurs relatifs aux infrastructures de recharge des véhicules électriques et aux infrastructures cyclables nationales

<i>Chapitre</i>	<i>Nom</i>
Infrastructure	Number of public recharging pools/locations, of which dedicated to heavy-duty vehicles (Nombre de stations/sites de recharge publics, dont ceux destinés aux véhicules utilitaires lourds)
Infrastructure	Number of public recharging stations/devices (Nombre de bornes/dispositifs de recharge publics)
Infrastructure	Number of public recharging points (Electric Vehicle Supply Equipment)/alternative current: slow AC ($P < 7.4$ kW), medium-speed AC (7.4 kW $\leq P \leq 22$ kW), fast AC ($P > 22$ kW) (Nombre de points de recharge publics (équipement d'alimentation de véhicule électrique)/courant alternatif : charge lente ($P < 7,4$ kW), vitesse moyenne ($7,4$ kW $\leq P \leq 22$ kW), charge rapide ($P > 22$ kW))
Infrastructure	Number of public recharging points (Electric Vehicle Supply Equipment)/direct current: slow DC ($P < 50$ kW), fast DC (50 kW $\leq P < 150$ kW), ultra fast – level 1 (150 kW $\leq P < 350$ kW), ultra fast – level 2 ($P \geq 350$ kW) (Nombre de points de recharge publics (équipement d'alimentation de véhicule électrique)/courant continu : charge lente ($P < 50$ kW), charge rapide (50 kW $\leq P < 150$ kW), charge ultra rapide – niveau 1 (150 kW $\leq P < 350$ kW), charge ultra rapide – niveau 2 ($P \geq 350$ kW))
Infrastructure	Power output installed in public recharging points (kW), of which dedicated to heavy-duty vehicles (Puissance des points de recharge publics (kW), dont la puissance des points destinés aux véhicules utilitaires lourds)
Infrastructure	National cycling infrastructure (km): cycle track, cycle lane (Infrastructures cyclables nationales (km) : piste cyclable, voie cyclable)

C. Matériel de transport routier

23. À sa précédente session, le Groupe de travail avait souligné la nécessité de reclasser le parc de véhicules routiers par type de carburant et de mettre en avant les véhicules électriques (ECE/TRANS/WP.6/185). Ce reclassement devrait inclure les cyclomoteurs électriques ainsi que d'autres types de véhicules électriques.

24. L'édition 2022 du questionnaire commun a été mise à jour en conséquence pour refléter ces changements, comme le montre le tableau III. Le nouveau classement comprend les véhicules ci-après :

- **Les cyclomoteurs électriques**, tels que définis dans les catégories L1 et L2 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6)⁴ ;
- **Les motocycles électriques**, qui relèvent des catégories L1 à L7 de la même résolution (définition B.II-10 du glossaire). En ce qui concerne les données relatives aux motocycles par cylindrée du moteur, les motocycles électriques sont inclus dans la sous-catégorie 125 cc ou moins, car ils ne sont pas concernés par cette mesure.
- **Les vélos électriques** ou tout type de vélo à assistance électrique n'appartiennent pas à la catégorie des véhicules à moteur (art. B.II-07 du glossaire : Cycle) si leur vitesse

⁴ <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29resolutions/ECE-TRANS-WP.29-78r6e.pdf>.

est limitée à 25 km/h et leur puissance est inférieure à 250 W. Quels que soient leurs noms commerciaux, il est supposé que les vélos électriques, vélos à assistance électrique, cycles à assistance électrique (vélos électriques + vélos à assistance électrique) et véhicules de micromobilité motorisés satisfont à ces critères. Dans le cas contraire, on considère qu'il s'agit de cyclomoteurs électriques ou de motocycles électriques.

Tableau III
Reclassement des cyclomoteurs et des motocycles dans l'édition 2022 du questionnaire commun

<i>Chapitre</i>	<i>Nom</i>
Matériel de transport	Mopeds/Number at 31.12 (Unit)/Total (Cyclomoteurs/Nombre au 31.12 (Unité)/Total)
Matériel de transport	Mopeds/Number at 31.12 (Unit)/By vehicle technology/ Petrol Fossil fuel (Cyclomoteurs/Nombre au 31.12 (Unité)/Par mode de propulsion/ Essence Combustible fossile)
Matériel de transport	Mopeds/Number at 31.12 (Unit)/By vehicle technology/ Others Zero emission (Cyclomoteurs/Nombre au 31.12 (Unité)/ Autres Émission zéro)
Matériel de transport	Motorcycles/Number at 31.12 (Unit)/Total (Motocycles/Nombre au 31.12 (Unité)/Total)
Matériel de transport	Motorcycles/Number at 31.12 (Unit)/By size of engine/125 cc or less (Motocycles/Nombre au 31.12 (Unité)/Par cylindrée du moteur/125 cc ou moins)
Matériel de transport	Motorcycles/Number at 31.12 (Unit)/By size of engine/Exceeding 125 cc (Motocycles/Nombre au 31.12 (Unité)/Par cylindrée du moteur/Plus de 125 cc)
Matériel de transport	Motorcycles/Number at 31.12 (Unit)/By vehicle technology/ Petrol Fossil fuel (Motocycles/Nombre au 31.12 (Unité)/Par mode de propulsion/ Essence Combustible fossile)
Matériel de transport	Motorcycles/Number at 31.12 (Unit)/By vehicle technology/ Others Zero emission (Motocycles/Nombre au 31.12 (Unité)/Par mode de propulsion/ Autres Émission zéro)

Note : Les indicateurs en caractères biffés sont ceux figurant dans le questionnaire commun 2021.

D. Circulation routière

25. Le Groupe de travail pourrait envisager de supprimer le chapitre consacré à la circulation routière en raison du chevauchement avec les indicateurs des véhicules-kilomètres pour le transport routier. Il est proposé de remplacer ce chapitre par le thème simplifié relatif aux véhicules-kilomètres pour le transport routier, comme décrit dans la section V. Les indicateurs du chapitre actuel consacré à la circulation routière sont les suivants :

- Motor vehicles movements on national territory- all vehicles- irrespective of country of registration (kilometres within the territory of the reporting country)/Vehicle-km (Millions)/Total, (Mouvements de véhicules à moteur sur le territoire national (tous les véhicules, quel que soit leur pays d'immatriculation) (kilomètres sur le territoire du pays concerné) véhicules-kilomètres (millions)/Total), avec quatre indicateurs ;
- Motor vehicles movements on national territory- vehicles registered in the reporting country (kilometres within the territory of the reporting country)/Vehicle-km (Millions)/Total (Mouvements de véhicules à moteur sur le territoire national

(véhicules immatriculés dans le pays déclarant) (kilomètres sur le territoire du pays concerné) véhicules-kilomètres (millions)/Total), avec quatre indicateurs.

IV. Voies navigables intérieures

26. Conformément à la Stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs (ECE/TRANS/WP.6/2024/3), le Groupe de travail souhaitera peut-être envisager de mesurer le transport de voyageurs par voies navigables intérieures au moyen du questionnaire commun. Il serait nécessaire pour cela d'incorporer des données relatives à la longueur du réseau propres au transport de voyageurs, et donc d'affiner les indicateurs afin de le différencier clairement du transport de marchandises.

27. Par conséquent, le nombre de bateaux à passagers devrait idéalement être mesuré dans le chapitre consacré au matériel de transport, et être classé par type de bateau (bateaux de croisière fluviale avec emplacements de couchage et autres bateaux à passagers sans emplacements de couchage). Compte tenu de l'émergence des énergies alternatives, même si elles ne sont pas encore arrivées à maturité, cet indicateur devrait idéalement inclure le nombre de bateaux à passagers utilisant des sources d'énergie alternatives (GNL, hydrogène, électricité, etc.).

28. Il est recommandé de réexaminer la collecte de données en ce qui concerne la ventilation du parc de bateaux de transport de marchandises par année de construction. Le classement actuel est divisé en trois périodes : jusqu'en 1974, 1975-1999 et à partir de 2000. Lors du cycle 2022 du questionnaire commun, 24 pays de la CEE disposant de voies navigables intérieures ont communiqué des données y relatives, et environ 50 % de ces pays ont communiqué des données relatives aux indicateurs concernant l'année de construction des bateaux du parc.

29. Il est suggéré d'ajouter au chapitre consacré à la mesure du transport le nombre de voyageurs, ventilé par type de voyage, y compris les croisières fluviales, les excursions d'une journée, le transport par ferry et le transport urbain et régional. Ce classement reflète celui du manuel de référence d'Eurostat sur les statistiques du transport par voies navigables intérieures⁵.

30. Enfin, il est recommandé de supprimer tous les indicateurs relatifs aux transports sur le Rhin à la frontière germano-néerlandaise car ils ne concernent que deux pays et les données ne sont pas diffusées par la CEE. Le tableau IV propose un aperçu de la proposition de simplification des indicateurs du thème relatif aux voies navigables intérieures.

Tableau IV

Propositions d'ajouts et de suppressions d'indicateurs relatifs au thème des voies navigables intérieures

Chapitre	Nom
Infrastructure	Length of the network operated for passenger transport (km) (Longueur du réseau exploité à des fins de transport de voyageurs (km))
Matériel de transport	Passenger vessels by type of vessels (number), of which vessels using alternative energy (Bateaux à passagers par type de bateau (nombre), dont les bateaux utilisant des énergies alternatives)
Matériel de transport	Freight vessels (self-propelled, tugs and pushers) by year of construction (Bateaux de transport de marchandises (automoteurs, remorqueurs et pousseurs))

⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Inland_waterways_reference_manual_2019.pdf.

<i>Chapitre</i>	<i>Nom</i>
Mesure du transport	Passenger transport on national territory (number), by type of journey (Transport de voyageurs sur le territoire national (nombre) par type de trajet)
Mesure du transport	Rhine transport at the German Dutch frontier (Transports sur le Rhin à la frontière germano-néerlandaise)

Note : Il est proposé de supprimer les indicateurs en caractères biffés et de modifier les indicateurs en caractères italiques.

V. Véhicules-kilomètres pour le transport routier

A. Circulation sur le territoire national

31. Les chapitres I et II du thème relatif aux véhicules-kilomètres pour le transport routier traitent des véhicules-kilomètres parcourus par les véhicules nationaux et étrangers sur le territoire national, ventilés par type de véhicule à moteur. Ces catégories sont ensuite divisées par type de carburant et type de route (routes à l'intérieur et en dehors des agglomérations). Ces chapitres comprennent actuellement près de 120 indicateurs. Il est possible de simplifier le classement des véhicules en regroupant certains types sur la base d'observations provenant de péages autoroutiers, de boucles à induction, etc. De nouvelles informations seront fournies à la session annuelle.

B. Circulation des véhicules nationaux

32. Le chapitre III du thème relatif aux véhicules-kilomètres pour le transport routier traite du trafic des véhicules nationaux et se concentre sur les véhicules-kilomètres parcourus par type de carburant et âge du véhicule dans le pays concerné. En janvier 2024, le taux de réponse pour ce chapitre lors du cycle 2022 du questionnaire commun n'était que de 23 % parmi les pays de l'UE, les taux allant de zéro à 2 % pour les autres pays de la CEE, à l'exception de la Norvège, qui a fait état d'un taux de réponse de 73 %.

33. Simplifier ce chapitre pourrait permettre d'obtenir de meilleurs taux de réponse. Les tableaux V et VI présentent respectivement les indicateurs actuels du questionnaire commun et les modifications proposées. Les États membres sont invités à donner leur avis sur la question de savoir s'il serait plus efficace de regrouper les indicateurs essence-hybride et gazole-hybride sous un seul indicateur (voir tableau VI).

Tableau V

Classement actuel des véhicules-kilomètres dans le chapitre III du thème relatif aux véhicules-kilomètres pour le transport routier

<i>Catégories de véhicules par type de carburant</i>	<i>Âge du véhicule (années)</i>					<i>Total</i>
	<i><2</i>	<i>2 < 5</i>	<i>5 < 10</i>	<i>10 < 20</i>	<i>> = 20</i>	
L1/L2/L3/L4/L5/L6/L7: Motorcycles and mopeds (L1/L2/L3/L4/L5/L6/L7 : Motocycles et cyclomoteurs)						
M1 : Passenger cars (M1 : Voitures particulières)						
<ul style="list-style-type: none"> • Petrol (Essence) • Diesel (Gazole) • Bi-fuel Petrol-LPG (Bicarburant Essence-GPL) 						

Catégories de véhicules par type de carburant	Âge du véhicule (années)					
	<2	2 < 5	5 < 10	10 < 20	> = 20	Total
<ul style="list-style-type: none"> • Bi-fuel Petrol-CNG (Bicarburant Essence-GNC) • Petrol-hybrid (Essence hybride) • Diesel-hybrid (Gazole hybride) • Pure electric (Électrique uniquement) • Flex-fuel (Polycarburant) • Unknown (Inconnu) 						
M2 + M3: Buses, motor coaches, trolleybuses, minibuses and mini coaches (M2 + M3 : Autobus, autocars, trolleybus, minibus, mini autocars) <ul style="list-style-type: none"> • Diesel (Gazole) • Diesel-hybrid (Gazole hybride) • LPG (GPL) • CNG (GNC) • Pure electric (Électrique uniquement) • Other fuel (Autre carburant) 						
N1 + N2 + N3: Lorries N1: Goods vehicles up to 3.5 t MPW (N1 + N2 + N3 : Camions N1 : Véhicules utilitaires jusqu'à 3,5 t (poids maximal autorisé)) <ul style="list-style-type: none"> • Petrol (Essence) • Diesel (Gazole) • Bi-fuel Petrol-LPG (Bicarburant Essence-GPL) • Bi-fuel Petrol-CNG (Bicarburant Essence-GNC) • Other fuel (Autre carburant) N2: Goods vehicles > 3.5 t – 6 t MPW (N2 : véhicules utilitaires de plus de 3,5 t jusqu'à 6 t (poids maximal autorisé)) <ul style="list-style-type: none"> • Diesel (Gazole) • Other fuel (Autre carburant) N3: Goods vehicles > 6 t MPW (N3 : véhicules utilitaires de plus de 6 t (poids maximal autorisé)) <ul style="list-style-type: none"> • Diesel (Gazole) • Other fuel (Autre carburant) 						
T5: Road tractors (T5 : tracteurs routiers)						
Autres véhicules motorisés						

Tableau VI
**Proposition de simplification du chapitre III du thème relatif aux véhicules-kilomètres
pour le transport routier**

Catégories de véhicules par type de carburant	Âge du véhicule (années)					
	<2	2 < 5	5 < 10	10 < 20	> = 20	Total
L1/L2/L3/L4/L5/L6/L7: Motorcycles and mopeds (L1/L2/L3/L4/L5/L6/L7 : Motocycles et cyclomoteurs)						
M1: Passenger cars (M1 : Voitures particulières) <ul style="list-style-type: none"> • Petrol (Essence) • Diesel (Gazole) • Bi-fuel Petrol-LPG (Bicarburant Essence-GPL) • Bi-fuel Petrol-CNG (Bicarburant Essence-GNC) • Petrol-hybrid (Essence hybride) • Diesel-hybrid (Gazole hybride) • Pure electric (Électrique uniquement) • Flex-fuel (Polycarburant) • Unknown (Inconnu) 						
M2 + M3: Buses, motor coaches, trolleybuses, minibuses and mini coaches (M2 + M3 : Autobus, autocars, trolleybus, minibus, mini autocars) <ul style="list-style-type: none"> • Diesel (Gazole) • Diesel-hybrid (Gazole hybride) • LPG (GPL) • CNG (GNC) • Pure electric (Électrique uniquement) • Other fuel (Autre carburant) 						
N1 + N2 + N3: Lorries N1: Goods vehicles up to 3.5 t MPW (N1 + N2 + N3 : Camions N1 : Véhicules utilitaires jusqu'à 3,5 t (poids maximal autorisé)) <ul style="list-style-type: none"> • Petrol (Essence) • Diesel (Gazole) • Bi-fuel Petrol-LPG (Bicarburant Essence-GPL) • Bi-fuel Petrol-CNG (Bicarburant Essence-GNC) • Other fuel (Autre carburant) N2: Goods vehicles > 3.5 t – 6 t MPW (N2 : véhicules utilitaires de plus de 3,5 t jusqu'à 6 t (poids maximal autorisé)) <ul style="list-style-type: none"> • Diesel (Gazole) • Other fuel (Autre carburant) 						

Catégories de véhicules par type de carburant	Âge du véhicule (années)					
	<2	2 < 5	5 < 10	10 < 20	> = 20	Total
N3: Goods vehicles > 6 t MPW (N3 : véhicules utilitaires de plus de 6 t (poids maximal autorisé)) <ul style="list-style-type: none"> • Diesel (Gazole) • Other fuel (Autre carburant) 						
T5: Road tractors (T5 : tracteurs routiers)						
Other motorized vehicles (Autres véhicules motorisés)						

VI. Observations finales

34. Le processus de simplification du questionnaire commun doit refléter l'évolution du domaine des transports et favoriser la mise en application de la Stratégie du Comité des transports intérieurs. Le Groupe de travail est invité à examiner d'un œil critique les révisions proposées et à donner son avis sur leur applicabilité et leur utilité analytique. Cette contribution est essentielle pour affiner le questionnaire afin d'en garantir la pertinence et l'efficacité.

35. Les États membres sont encouragés à évaluer leur capacité d'adaptation à ces changements et à porter une attention particulière à leurs capacités de collecte de données. Ils sont également invités à identifier et à partager les défis et les obstacles potentiels qui pourraient survenir au cours du processus de collecte de données dans le cadre du questionnaire commun révisé.